

Anlage 7 zur Satzung über die Erhebung von wiederkehrenden Ausbaubeiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen der Stadt Bad Ems vom

Begründung zur Ausgestaltung der einheitlichen öffentlichen Einrichtungen (§ 3 der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen der Stadt Bad Ems)

Nach § 10 a Abs. 1 Satz 3 Kommunalabgabengesetz (KAG) werden als Grundlage für die Erhebung wiederkehrender Beiträge von den Gemeinden durch Satzung einheitliche öffentliche Einrichtungen (Abrechnungseinheiten) festgelegt, die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebietsteil liegender Verkehrsanlagen des Gemeindegebiets gebildet werden. Die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung durch Zusammenfassen aller Verkehrsanlagen einer Gemeinde kann erfolgen, wenn diese aufgrund des zusammenhängenden Gemeindegebietes in ihrer Gesamtheit den einzelnen Grundstücken die Anbindung an das inner- und überörtliche Straßennetz vermitteln (§ 10 a Abs.1 Satz 6 KAG).

Nach § 10 a Abs. 1 Satz 8 KAG trifft die Stadt die Entscheidung über die Ausgestaltung der einheitlichen öffentlichen Einrichtungen in Wahrnehmung ihres Selbstverwaltungsrechts unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, wobei diese Entscheidung zu begründen und der Satzung beizufügen ist, § 10 a Abs. 1 Satz 9 KAG. Diese Pflicht zur Begründung besteht (abweichend von der früher geltenden Rechtslage) nach der Neufassung der § 10 a KAG im Mai 2020 generell auch dann, wenn in einer Gemeinde nur eine einheitliche öffentliche Einrichtung durch Zusammenfassen aller öffentlichen, zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen festgelegt wird.

Bei dieser Entscheidung sind sowohl die Anforderungen, die das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) in seinem Beschluss vom 25.06.2014 (1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10) an die Bildung einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung im Gemeindegebiet gestellt hat als auch die Rechtsprechung insbesondere des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Rheinland-Pfalz zu beachten.

Nach dem vorstehenden Beschluss des BVerfG ist die Festlegung einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung im Gemeindegebiet (nur) dann gerechtfertigt, wenn mit den Verkehrsanlagen ein konkret zurechenbarer Vorteil für jedes beitragsbelastete Grundstück verbunden ist. In kleinen Gemeinden –insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen- werden sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet häufig decken. Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt nicht nur von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab (wie etwa Größe, Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebietes, der Topographie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen Straßennutzung).

Nach § 10 a Abs. 1 Satz 4 KAG wird ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht durch Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß oder topographische Merkmale wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben. Nach der Gesetzesbegründung sind an die verbindende Wirkung von Quermöglichkeiten mit Blick auf die große Flexibilität des Anliegerverkehrs keine allzu hohen Anforderungen zu stellen. Das OVG Rheinland-Pfalz hat in einer Entscheidung vom 04.06.2020 zur Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung als Orientierungswert einen Wert von bis zu 3.000 Einwohnern bezeichnet, der vor allem in dörflichen oder kleinstädtischen Abrechnungseinheiten ein Indiz für eine beitragsrechtlich erforderliche Vorteilslage darstellen kann, wobei es jedoch auf den Einzelfall ankommt und insbesondere darauf, ob die örtlichen Verhältnisse Zäsuren darstellen, die eine Trennung des räumlichen Zusammenhangs bewirken und zur Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen zwingen. In anderen Entscheidungen wurden einzelfallbezogen auch Abrechnungseinheiten

mit höheren Einwohnerzahlen akzeptiert, orientiert an den Anforderungen der o.a. Rechtsprechung.

Bei der Stadt Bad Ems handelt es sich um eine verbandsangehörige Stadt mit derzeit rd. 10.300 Einwohnern. Sie erstreckt sich auf beiden Seiten der Lahn. Die Bebauung erstreckt sich auf der nördlichen Seite der Lahn über eine Strecke von rd. 4 km und auf der südlichen Seite von rd. 3,6 km. Auf der südlichen Lahnseite verläuft die zweigleisige Bahnlinie Koblenz-Gießen. Über die Lahn (Breite je nach Lage zwischen 65 und 70 m sowie im Bereich der über die Lahn führenden B 261 ca. 180 m) verlaufen mehrere Brücken, auf denen der Fluss gequert werden kann (Remy-Brücke mit B 261 für Fahrzeuge und Fußgänger; Kaiserbrücke für Fahrzeuge und Fußgänger; Kurbrücke für Fußgänger; Bahnhofsbrücke (Ottmar-Canz-Brücke) für Fußgänger sowie Bäderleibrücke für Fahrzeuge und Fußgänger). Die Brücken befinden sich innerhalb einer Strecke von rd. 1.700 m. Auf der nördlichen Lahnseite befinden sich im Bereich der Römerstraße u.a. auch größere Kureinrichtungen sowie der Kurpark.

Trotz der beschriebenen Querungsmöglichkeiten der Lahn über die genannten Brücken weisen beide Lahnseiten unterschiedliche Strukturen auf. So befinden sich auf der südlichen Lahnseite fast durchgehend Wohnbebauung und nur im unteren Stadtbereich bereits in der Nähe zur Gemarkungsgrenze der benachbarten Ortsgemeinde Nievern hin auch eine Ansiedlung von gewerblichen Nutzungen. Die nördliche Lahnseite hingegen ist vor allem in der Römerstraße und der sich anschließenden Koblenzer Straße sowie teilweise auch in hiervon abzweigenden Verkehrsanlagen (u.a. Oranienweg mit Marktplatz „Wipsch“) durch eine Vielzahl von Einzelhandelsgeschäften, Gastronomie- und Hotelbetrieben geprägt. Entlang der Arzbacher Straße befinden sich eine Vielzahl von Gewerbebetrieben. Aufgrund dieser auffälligen Nutzungsunterschiede ist eine Trennung der beiden entlang der Lahn verlaufenden Bereiche der Stadt Bad Ems angezeigt.

Die Bahnlinie Koblenz-Gießen in der Ortslage auf der südlichen Lahnseite kann an mehreren Stellen durch Unterführungen sowie durch eine Fußgängerüberführung gequert werden. Die Querung ist an sechs Stellen für Fußgänger möglich; für Fahrzeuge ist eine Unterquerung der Bahnlinie durch eine breite Unterführung im Bereich Badhausstraße/Braubacher Straße sowie im Bereich der von der Umgehungsstraße Fachbach – Bad Ems abzweigenden B 261 problemlos möglich. Im Ergebnis führt die Bahnlinie daher aufgrund der vorhandenen Querungsmöglichkeiten nicht zu einer gebietlichen Trennung der im überwiegenden Bereich auf beiden Seiten der Strecke liegenden Bebauung auf der südlichen Lahnseite.

Das Kurgebiet „Bismarckhöhe“ wird über die stetig ansteigende Alte Kemmenauer Straße an das übrige Stadtgebiet angebunden und liegt topographisch erheblich höher als das übrige Stadtgebiet. Für diesen Bereich besteht ein Bebauungsplan, der neben wohnbaulicher Nutzung (reine Wohngebiete) auch mehrere Sondergebiete für Kliniken und andere medizinische Versorgungseinrichtungen festsetzt. Die Alte Kemmenauer Straße führt nach der Einmündung in die Taunusallee weiter in Richtung zur Anbindung an die L 327. Aufgrund der Lage und der Entfernung zum übrigen Stadtgebiet sowie der dort bestehenden Grundstücksnutzungen erscheint es unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten in Ausfüllung des gemeindlichen Spielraums sachgerecht, für den Bereich Kurgebiet „Bismarckhöhe“ eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) zu bilden.

Der Bereich der Insel Silberau wird durch die dort verlaufende Erschließungsstraße, die der verkehrsmäßigen Erschließung der sich dort befindlichen Einrichtungen (Kreisverwaltung, Stadion, Sporthalle, Tennisplätze usw.) dient, an die B 261 angebunden. Aufgrund der im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet erheblich abweichenden Grundstücksnutzungen im Bereich der Insel Silberau und der schon in der Örtlichkeit vom übrigen Stadtgebiet getrennten Lage erscheint es sachgerecht, für diesen Bereich incl. des auf der anderen Seite der über die Brücke führenden B 261 liegenden restlichen Teils der Insel Silberau (der durch eine Zuwegung an die B 261 angebunden ist und durch eine Unterquerung der B 261 auch

vom übrigen Bereich der Insel Silberau erreichbar ist) eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) zu bilden.

Benachbart zum sich im Gemarkungsbereich Nievern befindlichen Gewerbegebiet/Sondergebiet „Maaracker“ liegt im Gemarkungsbereich Bad Ems ein durch Wohnnutzung und gewerbliche Nutzung geprägtes Gebiet entlang der Ernst-Born-Straße und der Nieverner Straße (soweit innerhalb des Gemarkungsbereichs Bad Ems liegend). Hieran durch eine Bahnunterquerung sowie eine Unterführung der B 260 angebunden ist der Bereich „Lindenbach“ mit der gleichnamigen Straße. Mit Fahrzeugen wird der Bereich „Lindenbach“ lediglich über die schon im Gemarkungsbereich Nievern liegende Straße „Auf der Lay“ an das Verkehrsnetz (Umgehungsstraße der B 260) angebunden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bereichs „Lindenbach“ zum Bahnhof Bad Ems West und der fußläufigen Verbindung durch eine Unterführung der B 260 und der Bahnlinie besteht ein enger Bezug dieses Bereichs zum Bereich Ernst-Born-Straße und Nieverner Straße.

Der Bereich Ernst-Born-Straße und der Nieverner Straße wird durch die breite Querspange der von der Umgehungsstraße der B 260 in Richtung der Kreisverkehrsanlage Wilhelmsallee/Remybrücke/Nieverner Straße verlaufenden B 261 von der Wilhelmsallee und der dort verlaufenden Bebauung abgetrennt. Aufgrund der örtlichen Situation wird somit für den Bereich Ernst-Born-Straße/Nieverner Straße/Lindenbach eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) gebildet.

Der Bereich der südlich der Lahn parallel mit dieser verlaufenden Wilhelmsallee und der weiterführenden Mainzer Straße sowie die südlich davon liegenden Straßen und Wohngebiete weisen im weitaus überwiegenden Teil einen engen Bebauungszusammenhang auf und werden durch verschiedene Straßen sowohl an die Wilhelmsallee als auch die Braubacher Straße (OD der L 327) an das Verkehrsnetz angebunden. Auch die parallel der Bahnlinie verlaufende Villenpromenade wird über die Einmündung in die Braubacher Straße (direkt hinter der Bahnunterführung liegend) an das Straßensystem angeschlossen. Wie bereits oben dargelegt, ist durch die breite Bahnunterführung im Bereich Badhausstraße/Braubacher Straße eine problemlose Querung der Bahnlinie sowohl für Fahrzeuge als auch für Fußgänger möglich. Gleiches gilt für die Ortsdurchfahrt der B 260 in diesem Bereich, die aufgrund ihrer üblichen Breite und bestehenden Quermöglichkeiten ohne größere Wartezeiten gequert werden kann. Von der Villenpromenade aus kann die Bahnlinie zudem auch durch eine zur Wilhelmsallee führende Fußgängerüberführung überquert werden. Für den beschriebenen Bereich wird daher eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) gebildet.

Im Bereich der Einmündung der Grabenstraße wird durch die ab der Römerstraße liegenden Kureinrichtungen (Kurhotel, sonstige Kureinrichtungen) und der Tatsache, dass durch entsprechende Verkehrseinrichtungen eine Weiterfahrt in die Römerstraße unterbunden (die nur noch in Teilbereichen durch Kraftfahrzeuge befahren werden darf) wird, eine gewisse Zäsur im Vergleich zur Richtung Osten verlaufenden Lahnstraße und den hiervon abzweigenden Verkehrsanlagen sowie zur Grabenstraße und den hiervon im weiteren Verlauf abzweigenden Verkehrsanlagen herbeigeführt. Die Grabenstraße (Ortsdurchfahrt der L 327 in Richtung Ortsausgang) kann an verschiedenen Stellen ohne nennenswerte Hindernisse und Wartezeiten gequert werden. Die Grabenstraße incl. der in ihrem Verlauf weiter abzweigenden Verkehrsanlagen führt in städtische Bereiche, die sich von dem dicht bebauten innerstädtischen Bereich weg in eine andere Richtung des Stadtgebietes entwickelt haben. Für den vorgenannten Bereich wird daher eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) gebildet.

Auch die Lahnstraße, verlaufend ab der Einmündung Grabenstraße in Richtung Ortsausgang nach Dausenau (teilweise Ortsdurchfahrt der L 327, überwiegend Ortsdurchfahrt der B 260) und die von ihr im weiteren Verlauf abzweigenden Verkehrsanlagen führen in ihrer Ausdehnung vom dicht bebauten Zentrum von Bad Ems in einer anderen Richtung des Stadtgebietes, der eine gewisse Eigenständigkeit aufweist. Die beiden Ortsdurchfahrten in diesem Bereich sind aufgrund der bestehenden Quermöglichkeiten an verschiedenen

Stellen ohne größere Probleme und Wartezeiten querbar. Für den vorgenannten Bereich wird somit eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) gebildet.

Ab der Einmündung in die Römerstraße wird die Verbindung in die Innenstadt von Bad Ems hergestellt. Im innerstädtischen Bereich befinden sich neben zahlreichen Einzelhandelsgeschäften auch Gastronomie- und Hotelleriebetriebe. Der gesamte Bereich der Römerstraße als auch die später hiervon abzweigenden weiteren Straßen bis zum Ortsausgang in Richtung Fachbach sowie in Richtung zur Lahn hin (Richtung Viktoriaallee und Jahnstraße) sind von einer dichten im wesentlichen beidseitigen Bebauung geprägt. Die Ortsdurchfahrt der B 261 führt aufgrund ihrer ortsüblichen Breite und der mehrfachen Quermöglichkeiten ohne größere Wartezeiten nicht zu einer Trennung der Zusammengehörigkeit. Das gilt auch für die Bleichstraße und die bis zum Kreisverkehrsplatz Bleichstraße/Arzbacher Straße/Marktstraße abzweigenden Verkehrsanlagen. Auch die von der Koblenzer Straße und der Arenberger Straßen abzweigenden Verkehrsanlagen weisen eine dichte Bebauung auf. Es handelt sich insgesamt um einen zusammenhängend bebauten Bereich im „Kernbereich“ von Bad Ems. Auch für diesen Bereich wird eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheit) gebildet.

Im Verlauf der Arzbacher Straße ab dem vorgenannten Kreisverkehrsplatz bis zum Ortsausgang in Richtung Arzbach schließt sich eine Bebauung an, die in Teilbereichen nur einseitig besteht und neben einer wohnlichen Nutzung von einer starken Ansiedlung von gewerblichen Betrieben geprägt wird. Die von der Arzbacher Straße abzweigenden Verkehrsanlagen sind größtenteils von dichter Wohnbebauung geprägt. Die Arzbacher Straße und in ihrem Verlauf abzweigenden weiteren Verkehrsanlagen führen vom eigentlichen Innenstadtbereich im weiteren Sinne in eine andere Richtung und haben sich dorthin entwickelt. Aufgrund der üblichen Breite der dort verlaufenden L 329 und der bestehenden Quermöglichkeiten ist ohne große Probleme und längere Wartezeiten eine Querung der L 329 möglich. Für diesen Bereich wird somit ebenfalls eine einheitliche öffentliche Einrichtung gebildet.

Nach § 10 a Abs. 1 KAG in Verbindung mit § 3 der Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau von Verkehrsanlagen werden für die Stadt Bad Ems daher acht einheitliche öffentliche Einrichtungen (Abrechnungseinheiten) gebildet.