

Wiederkehrende Ausbaubeiträge, einheitliche öffentliche Verkehrseinrichtung, Gemeindeanteil

Gericht: OVG Rheinland-Pfalz
Aktenzeichen: 6 A 11031/15
Datum: 24.02.2016

Zur Problemstellung

Wie abzusehen war, verlagert sich die gerichtliche Auseinandersetzung nach der festgestellten grundsätzlichen Statthaftigkeit des wiederkehrenden Beitrags auf die Anwendungsfragen. Wie ist das Abrechnungsgebiet zu schneiden? Wann können topografische Gegebenheiten wie Flüsse den baulichen Zusammenhang unterbrechen? Und wie ist der – einheitliche – Gemeindeanteil zu bemessen?

Zum Tatbestand

Als Miteigentümer dreier Grundstücke in der Gemarkung Staudernheim wendet sich der Kläger gegen die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Straßenausbau innerhalb der aus sämtlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gemeindegebiets gebildeten einheitlichen öffentlichen Verkehrseinrichtung der Beklagten.

Bescheide

Mit Bescheiden vom 16.10.2009 zog die Beklagte den Kläger für das Grundstück Parzelle ... zu einem wiederkehrenden Beitrag für das Jahr 2007 in Höhe von 34,12 Euro und für das Grundstück Parzelle ... zu einem wiederkehrenden Beitrag von 44,59 Euro heran. Für das Grundstück Parzelle ... wurde er mit Bescheid vom 19.10.2009 zu einem wiederkehrenden Beitrag in Höhe von 24,01 Euro veranlagt.

Widerspruchsverfahren

Dagegen legte der Kläger Widersprüche ein, die zu geringfügigen Ermäßigungen führten: Die Bescheide vom 16.10.2009 wurden insoweit aufgehoben, als höhere Beiträge als 33,53 Euro bzw. als 43,82 Euro festgesetzt worden waren. Soweit die Beklagte mit dem Bescheid vom 19.10.2009 einen den Betrag von 23,59 Euro überschreitenden wiederkehrenden Beitrag festgesetzt hatte, wurde er ebenfalls aufgehoben. Im Übrigen wurden die Widersprüche zurückgewiesen.

Klage

Mit seiner dagegen erhobenen Klage verfolgt der Kläger sein Begehren, die Heranziehungsbescheide insgesamt aufzuheben, weiter.

Stattgabe durch Verwaltungsgericht

Das Verwaltungsgericht hat die Beitragsbescheide mit der Begründung aufgehoben, die Zusammenfassung sämtlicher zum Anbau bestimmter Verkehrsanlagen des Gemeindegebiets der Beklagten zu einem einzigen Ermittlungsgebiet in § 3 Abs. 1 der Satzung der Beklagten über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen – ABS – werde den Anforderungen nicht gerecht,

die das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluss vom 25.06.2014 für die Bildung einer öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen zur Erhebung wiederkehrender Ausbaubeiträge gemäß § 10a KAG aufgestellt habe. Nicht sämtliche beitragspflichtigen Grundstücke hätten den danach erforderlichen individuell-konkret zurechenbaren, grundstücksbezogenen Vorteil durch den Straßenausbau, weil das Gemeindegebiet nicht aus einer durchgehenden, räumlich zusammenhängenden Bebauung bestehe, sondern durch die Nahe und ihre breiten Uferbereiche in einen nördlich davon gelegenen Teil und einen Ortsteil südlich der Nahe getrennt werde.

Berufung der Beklagten

Die Beklagte begründet ihre vom Senat zugelassene Berufung insbesondere mit dem Hinweis auf die nur geringe Größe ihres bebauten Gemeindegebiets insgesamt und den Umstand, dass die zentralen Einrichtungen der Gemeinde zum Teil im nördlich und zum anderen Teil im südlich der Nahe gelegenen Teil lägen und von sämtlichen Einwohnern – ggf. unter Inanspruchnahme der diese beiden Teile verbindenden Nahebrücke – ohne Weiteres genutzt würden. Da nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 25.06.2014 auch die typische tatsächliche Straßennutzung einen räumlichen Zusammenhang innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen herstellen könne, habe der Gemeinderat diese besonderen Umstände mit seinem Klarstellungs- und Erläuterungsbeschluss vom 19.01.2016 ausdrücklich festgestellt.

Erwiderung des Klägers

Der Kläger verteidigt das angefochtene Urteil und rügt die Verfassungswidrigkeit der kommunalabgabenrechtlichen Grundlagen der Beitragserhebung. Zum einen habe der Gesetzgeber das Zitiergebot des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 GG missachtet. Zum anderen fehle es einer Beitragserhebung für den Straßenausbau an dem erforderlichen Sondervorteil, zumal öffentliche Straßen jedermann kostenfrei zur Verfügung stünden. Der Kläger bekräftigt sein erstinstanzliches Vorbringen, ein zusammenhängendes Abrechnungsgebiet sei nicht vorhanden, weil die Nahe, die Bahntrasse und die beiden Landesstraßen L 377 und L 234 das bebaute Gemeindegebiet teilten. Außerdem sei die Ausbaubeitragssatzung zu unbestimmt, weil die Beklagte ihr keine Karte über die einheitliche öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen beigefügt habe. Die Abrechnungseinheit sei zudem noch nicht fertiggestellt; einigen Straßen fehle die Anbaubestimmung. Der Klarstellungs- und Erläuterungsbeschluss vom 19.01.2016 genüge den vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Anforderungen nicht. Auch der Gemeindeanteil sei fehlerhaft festgesetzt worden.

Stattgabe der Berufung

Das Oberverwaltungsgericht gab der Berufung der Beklagten statt, hob das erstinstanzliche Urteil auf und wies die Klage ab.

Aus den Gründen

Die Berufung der Beklagten sei begründet. Anders als das Verwaltungsgericht komme der Senat zu dem Ergebnis, dass die Ausbaubeitragsbescheide vom 16.10.2009 und der Ausbaubeitragsbescheid vom 19.10.2009 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 04.11.2010 rechtmäßig seien. Dessen Heranziehung zu wiederkehrenden Ausbaubeiträgen für das Jahr 2007 beruhe auf einer den verfassungsrechtlichen Anforderungen entsprechenden gesetzlichen (1.) sowie satzungrechtlichen Grundlage (2.) und könne auch im Übrigen (3.) nicht beanstandet werden. Das verwaltungsgerichtliche Urteil müsse dementsprechend abgeändert und die Klage abgewiesen werden.

Rechtliche Grundlagen und ihre Verfassungsgemäßheit

1. Gemäß § 10a Abs. 1 Satz 1, 2 KAG könnten die Gemeinden durch Satzung bestimmen, dass die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen nach Abzug des Gemeindeanteils als wiederkehrender Beitrag auf die Grundstücke verteilt werden, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer Straße hätten, die zu der aus sämtlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde bestehenden einheitlichen öffentlichen Einrichtung gehörte.

a) Diese gesetzliche Bestimmung sei – anders als der Kläger meine – nicht wegen Missachtung des Zitiergebots des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 GG verfassungsrechtlich zu beanstanden. Artikel 19 Abs. 1 GG diene der Sicherung derjenigen Grundrechte, die aufgrund eines speziellen im Grundgesetz enthaltenen Vorbehalts durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes eingeschränkt werden könnten. Wenn ein solcher Vorbehalt bestehe, unterliege das Gesetz dem Zitiergebot des Artikels 19 Abs. 1 Satz 2 GG. Dies könne für kommunalabgabenrechtliche Bestimmungen in Bezug auf das Eigentumsgrundrecht schon deshalb nicht gelten, weil Artikel 14 GG einen solchen Vorbehalt zur Einschränkung der Eigentumsgarantie nicht enthalte. Soweit die Erhebung wiederkehrender Beiträge als Auferlegung einer Geldleistungspflicht einen Eingriff in die persönliche Freiheitsentfaltung im vermögensrechtlichen Bereich darstelle, sei das Zitiergebot ebenso wenig verletzt.

b) Ohne Erfolg bleibe auch der Einwand des Klägers, die Bestimmung des § 10a KAG sei mit Artikel 3 Abs. 1 GG unvereinbar. Das Bundesverfassungsgericht habe mit seinem Beschluss vom 25.06.2014 (BVerfG, Beschluss vom 25.06.2014, Az. 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10; NVwZ 2014, S. 1448) entschieden, dass die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge nach § 10a KAG verfassungsrechtlich zulässig sei. Danach verstoße § 10a KAG in verfassungskonformer Auslegung weder gegen Freiheitsrechte der Beitragspflichtigen in Verbindung mit der Schutz- und Begrenzungsfunktion der Finanzverfassung noch gegen den aus dem Gleichheitssatz abzuleitenden Grundsatz der Belastungsgleichheit. Die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit für Straßenausbaubeiträge sei danach zulässig, wenn mit den Verkehrsanlagen ein konkret-individuell zu-rechenbarer Vorteil für das beitragsbelastete Grundstück verbunden sei.

Dass die öffentlichen Straßen – wie vom Kläger betont werde – von jedermann kostenfrei benutzt werden dürften, ändere nichts an dem Umstand, dass sie den anliegenden Grundstücken mit Baulandqualität Sondervorteile vermittelten, indem durch Herstellung und Erhaltung der verkehrlichen Erreichbarkeit deren qualifizierte Nutzungsmöglichkeit gesichert werde. Mit dem Ausbaubeitrag werde folglich nicht die schlichte – auch der Allgemeinheit zustehende – Straßenbenutzungsmöglichkeit entgolten.

Satzungsrecht hinreichend

2. Die angefochtenen Bescheide beruhten auf einer hinreichend bestimmten satzungsrechtlichen Grundlage (a). Ferner sei weder die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen in § 3 Abs. 1 ABS (b) noch die Festlegung des Gemeindeanteils (c) zu beanstanden.

a) Die einheitliche öffentliche Einrichtung der zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen nach § 10a KAG müsse in der Ausbaubeitragssatzung hinreichend bestimmt bezeichnet werden.

aa) Dies könne nach der Rechtsprechung des Senats durch die Angabe des gesamten Gemeindegebiets bzw. einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile erfolgen. Dabei bedürfe es weder einer Aufzählung der Straßenparzellen unter Hinweis auf den räumlichen Umfang der Widmung noch der Beifügung eines Plans mit der Kennzeichnung der erstmals hergestellten und gewidmeten Anbaustraßen. Es reiche vielmehr aus, wenn der Umfang dieser Anbaustraßen der einheitlichen öffentlichen Einrichtung i.S.d. § 10a Abs. 1 Satz 2 KAG am 31.12. eines Kalenderjahrs bestimmbar sei. Angesichts dessen genüge die in § 3 Abs. 1 ABS vorgenommene Bezeichnung der einheitlichen öffentlichen Einrichtung nach dem gesamten Gemeindegebiet, um feststellen zu können, welche Verkehrsanlagen in welcher räumlichen Ausdehnung zu der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen der Beklagten gehörten.

bb) Soweit – wie der Kläger vortrage – manche Straßen im Gemeindegebiet am 31.12.2007, als die sachliche Beitragspflicht entstanden sei, noch nicht oder noch nicht vollständig erstmals hergestellt oder gewidmet gewesen sein sollten, könnten sie in diesem Umfang nicht Teil der einheitlichen öffentlichen Einrichtung i.S.d. § 10a KAG sein. Ob dies am 31.12.2007 der Fall gewesen sei, sei bestimmbar.

cc) Ferner lasse sich ermitteln, ob und inwieweit eine Straße im maßgeblichen Zeitpunkt des Entstehens der Beitragspflicht „zum Anbau bestimmt“ gewesen sei. Einer Verkehrsanlage komme Anbaubestimmung zu, wenn und soweit an sie angebaut werden dürfe, d.h. wenn und soweit sie die an sie angrenzenden Grundstücke nach Maßgabe der bauplanungsrechtlichen Vor-

schriften bebaubar oder sonstwie in qualifizierter Weise (z.B. gewerblich) nutzbar mache. Neben Straßen, denen eine solche Funktion aufgrund der Festsetzungen eines Bebauungsplans zukomme, könnten zum Anbau bestimmt nur Straßen innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils i.S.d. § 34 BauGB sein. Seien solche Straßen im sogenannten unbeplanten Innenbereich nur zu einem Teil zum Anbau bestimmt, könne die übrige Teilstrecke grundsätzlich nicht zu der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen gehören.

Zusammenfassung sämtlicher Anbaustraßen des Gemeindegebiets

b) Die Zusammenfassung sämtlicher Anbaustraßen des Gemeindegebiets zu einer einzigen öffentlichen Einrichtung i.S.d. § 10a KAG sei nicht zu beanstanden. Insbesondere könne dem angefochtenen Urteil nicht in der Auffassung gefolgt werden, die bebauten Bereiche nördlich und südlich der Nahe müssten voneinander getrennt und deshalb mindestens zwei öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen gebildet werden.

aa) Die Bildung einer einzigen Abrechnungseinheit im gesamten Gemeindegebiet durch Satzung sei nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss vom 25.06.2014, Az. 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10; NVwZ 2014, S. 1448) dann gerechtfertigt, wenn mit den Verkehrsanlagen ein Vorteil für jedes beitragsbelastete Grundstück verbunden sei. Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage hätten, hänge danach nicht von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab, etwa der Größe, der Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebiets, der Topografie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen tatsächlichen Straßennutzung. In kleinen Gemeinden – insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestünden – deckten sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet häufig. Von einer zusammenhängenden Bebauung, die regelmäßig eine Aufteilung des Gemeindegebiets in mehrere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen entbehrlich mache, könne allerdings nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten lägen. Auch Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden sei, könnten eine Zäsur bilden, die den Zusammenhang einer Bebauung aufhebe.

Zusammenhängend bebautes Gebiet

bb) Entgegen der Auffassung des Klägers fehle es der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen der Beklagten nicht wegen der Bahnlinie oder wegen der beiden Landesstraßen L 377 und L 234 an einem zusammenhängend bebauten Gebiet. Die Bahnlinie stelle angesichts der Bahnüberführung der S.-Str. keine Zäsur dar, deren Querung mit Hindernissen verbunden sei. Dies gelte auch für die beiden in der Ortsdurchfahrt vergleichsweise schmalen Landesstraßen L 377 (H.-Str.) und L 234 (O.-Str., S.-Str., B.-Str.), denen keine trennende, sondern eine verbindende Wirkung der bebauten Bereiche zukomme.

Daran ändere der Umstand nichts, dass die S.-Str. dort, wo sie als Brücke über die Nahe führe, über eine Teilstrecke von ca. 120 m beidseitig nicht zum Anbau bestimmt sei. Abgesehen davon, dass eine Brücke typischerweise ohne Anbaubestimmung sei, habe diese Teilstrecke ersichtlich eine besonders ausgeprägte Verbindungsfunktion zwischen den bebauten Bereichen nördlich und südlich der Nahe. So weit das Verwaltungsgericht in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Senats vom 25.11.2003 (Urteil vom 25.11.2003, Az. 6 A 10631/03.OVG) zur Abrechnungseinheit vor der Einführung des § 10a KAG hinweise, fehle es ungeachtet der geänderten Rechtslage an einer Übertragbarkeit auf die vorliegende Fallgestaltung. Denn die über die Nahe führende Teilstrecke der S.-Str. mache nur einen geringen Teil der Ausdehnung der gesamten Verkehrsanlage aus, die sich vom südlichen Ortseingang über die Nahe hinweg bis zum Ende der Bebauung im Norden (Bergstraße) erstrecke.

cc) Bei der Nahe und ihren insgesamt mehr als 100 m breiten Uferbereichen handle es sich allerdings um eine topografische Zäsur zwischen dem bebauten Bereich nördlich der Nahe und dem südlich der Nahe gelegenen Ortsgebiet der Beklagten, wie in dem angefochtenen Urteil zutreffend ausgeführt worden sei. Ein solcher Einschnitt hebe im Allgemeinen den Zusammenhang einer Bebauung auf. Gleichwohl könne ein räumlicher Zusammenhang zwischen in dieser Weise getrennten bebauten Bereichen aufgrund der typischen tatsächlichen Straßennutzung bestehen. Dies komme vor allem in dörflich strukturierten bebauten Bereichen und bei weniger prägnanten topografischen Zäsuren in Betracht, was auf die Nahe – im Vergleich mit der

Saar und der Mosel – zutreffe. Aufgrund der typischen tatsächlichen Nutzung der S.-Str. (Nahebrücke) sei die Bildung einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen (§ 3 Abs. 1 ABS) gerechtfertigt.

Die Frage, ob die typische tatsächliche Straßennutzung einen räumlichen Zusammenhang zwischen zwei jeweils zusammenhängend bebauten, aber voneinander durch eine topografische Zäsur getrennten Gebieten herstelle, sei – ähnlich wie die Festlegung des Gemeindeanteils – weder von einer Verkehrszählung noch von der Ermittlung der Verkehrsfunktion der Straße durch einen Sachverständigen abhängig. Vielmehr stehe dem Gemeinderat, der mit den örtlichen Gegebenheiten, dem Straßenverkehr in der Gemeinde und der typischen tatsächlichen Nutzung der Straßen vertraut sei, insoweit ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Einschätzungsspielraum zu. Diesen habe er nicht nur bei der erstmaligen Festlegung der einheitlichen öffentlichen Einrichtung(en) von Anbaustraßen i.S.d. § 10a KAG. Vielmehr könne er ihn auch später in Bezug auf einen bestimmten Abrechnungszeitraum insbesondere zur Beseitigung von Unklarheiten wahrnehmen.

Dies sei mit dem Klarstellungs- und Erläuterungsbeschluss des Gemeinderats der Beklagten vom 19.01.2016 geschehen. Danach werde die Brücke über die Nahe von sämtlichen Einwohnern intensiv genutzt, um die zentralen dörflichen Einrichtungen zu erreichen, die sich in großer Zahl im südlich der Nahe gelegenen Bereich, zum anderen Teil in dem Gebiet nördlich der Nahe befänden. Angesichts der insgesamt dörflichen Struktur der Beklagten mit einem besonderen Zusammengehörigkeitsgefühl der Einwohner werde das Dorfleben seit jeher durch die Verkehrsströme über die Nahebrücke gekennzeichnet, die aufgrund ihrer ausgeprägten Verbindungsfunktion sowohl den innerörtlichen Fahrverkehr als auch den Fußgängerverkehr auf beiden Seiten der Nahe lenke.

Höhe des Gemeindeanteils

c) Die Festsetzung des Gemeindeanteils auf 40 v.H. (§ 5 ABS) begegne keinen durchgreifenden Bedenken. Sie sei in Übereinstimmung mit § 10a Abs. 3 KAG erfolgt. Nach dieser Bestimmung bleibe bei der Ermittlung des Beitrags ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Teil (Gemeindeanteil) außer Ansatz, der dem nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnenden Verkehrsaufkommen entspreche und mindestens 20 v.H. betrage. Wie der Begründung des Gesetzentwurfs (LT-Drucks. 15/318 S. 9) entnommen werden könne, sei den Beitragsschuldnern der Anliegerverkehr in der eine Einheit bildenden Einrichtung zuzurechnen, nicht aber der Durchgangsverkehr. Diese Begründung erläutere außerdem, dass der vorgeschriebene Mindestgemeindeanteil von 20 v.H. nur dann ausreichend sei, wenn das Verkehrsaufkommen fast ausschließlich den Grundstücken in der einheitlichen öffentlichen Einrichtung zuzurechnen sei. Bei der satzungsrechtlichen Festlegung des Gemeindeanteils müsse der Gemeinderat demnach sämtliche in der Baulast der Gemeinde stehenden Verkehrsanlagen und -teile innerhalb der öffentlichen Einrichtung in den Blick nehmen und insgesamt das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr gewichten. Der ihm dabei zustehende Beurteilungsspielraum schließe eine geringe Bandbreite mehrerer vertretbarer Vorteilssätze ein, die einen Ausgleich für die insbesondere tatsächliche Unsicherheit bieten solle, welche mit der Bewertung der Anteile des Anlieger- sowie des Durchgangsverkehrs zwangsläufig verbunden sei.

In der bisherigen Rechtsprechung des Senats sei die Methode, den Gemeindeanteil auf der Grundlage der Längen der einzelnen Verkehrsanlagen und des dort gegebenen Verhältnisses zwischen Anlieger- und Durchgangsverkehr zu ermitteln, für unbedenklich gehalten worden. Eine solche „Einzelbetrachtung“ sämtlicher Anbaustraßen in der einheitlichen öffentlichen Einrichtung mit anschließender Bildung eines Durchschnittswerts führe jedoch dazu, dass ein Teil des innerhalb der Einheit stattfindenden Verkehrs als Durchgangsverkehr behandelt werde. Deshalb sei sie für die rechtmäßige Festlegung des Gemeindeanteils in der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen im Allgemeinen nicht geeignet. Vielmehr habe der Satzungsgeber bei der Bestimmung des Gemeindeanteils gemäß § 10a Abs. 3 KAG das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr in der einheitlichen öffentlichen Einrichtung insgesamt zu gewichten. Dies bedeute, dass der gesamte von Anliegergrundstücken innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung ausgehende bzw. dorthin führende Verkehr innerhalb dieser Einrichtung als Anliegerverkehr zu werten sei. Durchgangsverkehr sei hingegen der durch die einheitliche öffentliche Einrichtung verlaufende Verkehr. Unter dieser Voraussetzung könnten 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, Fahr-

ten zu Freizeiteinrichtungen) verlaufe.

Dass der Satzungsgeber den Gemeindeanteil von 40 v.H. auf der Grundlage der Längen und der Verkehrsbedeutung der einzelnen Verkehrsanlagen festgelegt habe, könne den Kläger nicht in eigenen Rechten verletzen. Denn diese Methode der Ermittlung des Gemeindeanteils, die – wie erwähnt – einen Teil des innerhalb der Einheit stattfindenden Verkehrs als Durchgangsverkehr werte, führe nicht zu einer Überschätzung des Anliegerverkehrs, sondern des Durchgangsverkehrs. Ein sich daraus ergebender zu hoher Gemeindeanteil wirke sich zugunsten der Beitragspflichtigen aus.

Soweit der Kläger vortrage, der Gemeindeanteil sei zu niedrig festgesetzt, weil Durchgangsstraßen nicht als solche gewertet worden seien, könne ihm aus den vorstehenden Erwägungen nicht gefolgt werden.

Bestimmung zur Auf- und Abrundung unwirksam

d) Wie der Senat in seinem Urteil vom 16.03.2010 im Verfahren 6 A 10070/10.OVG bereits entschieden habe (Urteil vom 16.003.2010, Az. 6 A 10070/10.OVG), sei mangels hinreichender gesetzlicher Grundlage allerdings § 6 Abs. 6 ABS zu beanstanden, wonach Bruchzahlen, die sich bei der Ermittlung der errechneten, der Beitragsveranlagung zugrunde zu legenden Fläche ergäben, auf volle Zahlen auf- und abgerundet würden. Die Unwirksamkeit dieser Bestimmung führe jedoch nicht zur Gesamtnichtigkeit der Ausbaubeitragssatzung, weil die übrigen Satzungsregelungen durch die Beanstandung keineswegs bedeutungslos würden.

Keine sonstigen Rechtsverletzungen

3. Die angefochtenen Beitragsbescheide verletzten den Kläger auch nicht aus anderen, mit der Klage geltend gemachten Gründen in seinen Rechten.

a) Die Kosten für den Ausbau der Bahnhofstraße seien auch dann beitragsfähig, wenn diese Straße mit Rücksicht auf den Busverkehr in besondere Kosten verursachender Weise ausgebaut worden sei. Denn eine Gemeindestraße müsse so errichtet bzw. ausgebaut werden, dass sie das gesamte zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen könne. Dazu zähle auch der Busverkehr, der Haltestellen innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen anfähre.

b) Soweit der Kläger rüge, eine Privatstraße und nicht zum Anbau bestimmte bzw. noch nicht erstmals hergestellte und gewidmete Straßen(teilstrecken) seien zu Unrecht in die einheitliche öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen einbezogen worden, könne er, dessen Grundstücke nicht dort lägen, dadurch nicht in eigenen Rechten verletzt sein.

c) Von der – wie ausgeführt – unwirksamen Rundungsregelung des § 6 Abs. 6 ABS sei bei der Veranlagung der Grundstücke des Klägers und seiner Frau ersichtlich kein Gebrauch gemacht worden.

d) Der Beitragspflicht unterliege auch das dem Kläger und seiner Frau gehörende Grundstück ... Es sei qualifiziert nutzbar, und zwar in wohnakzessorischer Weise als zu dem Wohngebäude auf dem Grundstück Parzelle ... (mit Garage und Nebengebäude auf der Parzelle ...) gehörende private Grünfläche (Hausgarten mit Nebengebäude). Zwar fehle der Parzelle ..., einem Hinterliegergrundstück, die unmittelbare Möglichkeit eines Zugangs oder einer Zufahrt zu einer Verkehrsanlage der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen. Seine Zugänglichkeit zur Straße „A.“ sei aber über das ebenfalls im Eigentum des Klägers und seiner Frau stehende Anliegergrundstück Parzelle ... gesichert. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die auf das Ausbaubeitragsrecht übertragbar sei, gehöre ein Hinterliegergrundstück, das im Eigentum derselben Person(en) wie das Anliegergrundstück stehe, zum Kreis der erschlossenen Grundstücke, wenn es zusammen mit dem Anliegergrundstück einheitlich genutzt werde. Eine einheitliche Nutzung von Anlieger- und Hinterliegergrundstück „verwische“ deren Grenze und lasse sie als ein größeres Grundstück erscheinen, das dieser Größe entsprechend mit Kosten zu belasten sei. Die einheitliche Nutzung der Parzellen 477/23 und 24/4 komme in besonderer Weise dadurch zum Ausdruck, dass ein Nebengebäude auf diesen Grundstücken grenzüberschreitend errichtet worden sei.

Folgerungen für die Praxis

Bei der Entscheidung, ob die typische tatsächliche Straßennutzung im Sinne des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 25.06.2014 (BVerfG, Beschluss vom 25.06.2014, Az. 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10; NVwZ 2014, S. 1448) einen räumlichen Zusammenhang zwischen zwei jeweils zusammenhängend bebauten, aber voneinander durch eine topografische Zäsur getrennten Gebieten herstellt, hat der Gemeinderat, der mit den örtlichen Gegebenheiten, dem Straßenverkehr in der Gemeinde und der typischen tatsächlichen Nutzung der Straßen vertraut ist, einen gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbaren Einschätzungsspielraum.

Von einer zusammenhängenden Bebauung, die regelmäßig eine Aufteilung des Gemeindegebiets in mehrere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen entbehrlich macht, kann 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 bilden, die den Zusammenhang einer Bebauung aufhebt.