

**Gesetzentwurf  
der Fraktionen der SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**Landesgesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des Landesfinanz-  
ausgleichsgesetzes**

**A. Problem und Regelungsbedürfnis**

Die Erhebung von einmaligen Straßenausbaubeiträgen gemäß § 10 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) hat in der Vergangenheit in konkreten Einzelfällen dazu geführt, dass sich beitragspflichtige Grundstückseigentümer mit einem hohen, grundsätzlich auf einmal zu zahlenden Ausbaubeitrag konfrontiert sahen. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass in der ein oder anderen Gemeinde die Befürchtung von rechtlichen Auseinandersetzungen mit potenziell Beitragspflichtigen zu einem Hinausschieben an sich notwendiger Ausbaumaßnahmen geführt hat.

**B. Lösung**

Die Beitragserhebung in Gestalt von einmaligen Straßenausbaubeiträgen wird grundsätzlich abgeschafft.

**C. Alternativen**

Beibehaltung der bisherigen Rechtslage.

**D. Kosten**

Bei denjenigen Kommunen, die derzeit noch einmalige Beiträge erheben, kann einmalig durch die Systemumstellung voraussichtlich ein höherer Verwaltungsaufwand dadurch entstehen, dass für die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge Abrechnungseinheiten festgelegt und Ausbaubeitragssatzungen entsprechend geändert oder neu erlassen werden müssen. Hierfür können Mittel aus dem Ausgleichsstock bewilligt werden. Die durch die Systemumstellung entstehenden Kosten können nicht beziffert werden. Hinsichtlich des Verfahrens, insbesondere der Erstellung der Bescheide über die Erhebung wiederkehrender Beiträge, wird davon ausgegangen, dass aufgrund eines hohen Grades an Automatismus kein höherer Verwaltungsaufwand entsteht als bei der Erhebung einmaliger Beiträge.

Es liegt keine Konnexitätsrelevanz vor. Die Durchführung von Ausbaumaßnahmen an öffentlichen, in der Baulast der Gemeinden stehenden Straßen, Wegen und Plätzen stellt bereits heute eine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung dar. Dementsprechend obliegt auch die diesbezügliche Finanzierungspflicht, die der Aufgabe des Straßenausbaus folgt, bereits heute den Gemeinden. Ihrer Finanzierungspflicht kommen die Gemeinden durch den Einsatz allgemeiner Deckungsmittel sowie durch die Erhebung von (einmaligen oder wiederkehrenden) Beiträgen nach. Mit der Gesetzesänderung werden weder den Gemeinden neue Finanzierungspflichten auferlegt noch die sich aus haushaltsrechtlichen Grundsätzen ergebende Verpflichtung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen erweitert. Der unter Umständen erforderlich werdende Erlass einer Ausbaubeitragssatzung wiederkehrende Beiträge ist keine Aufgabe im Sinne des Art. 49 Abs. 5 der Verfassung für Rheinland-Pfalz, so dass keine Bestimmungen über die Deckung von Kosten zu treffen sind.

**Landesgesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des Landesfinanz-  
ausgleichsgesetzes**  
**Vom**

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**  
**Änderung des Kommunalabgabengesetzes**

Das Kommunalabgabengesetz vom 20. Juni 1995 (GVBl. S. 175), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. November 2019 (GVBl. S. 338), BS 610-10, wird wie folgt geändert:

1. § 10 wird wie folgt geändert:
  - a) In der Überschrift wird das Wort „Verkehrs-“ durch die Worte „Parkflächen sowie Grün-“ ersetzt.
  - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Worte „die Herstellung und den Ausbau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze sowie selbständiger Parkflächen und Grünanlagen (Verkehrsanlagen)“ durch die Worte „den Ausbau öffentlicher Parkflächen und Grünanlagen mit Ausnahme von Kinderspielplätzen“ ersetzt und nach dem Wort „diese“ die Worte „in der Baulast der Gemeinde stehen und“ eingefügt.
    - bb) Die Sätze 2 und 3 werden gestrichen.
  - c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Worte „Verkehrsanlage oder für bestimmte Abschnitte der Verkehrsanlage“ durch die Worte „Parkfläche oder Grünanlage oder für bestimmte Abschnitte derselben“ ersetzt.
    - bb) Die Sätze 2 und 3 werden gestrichen.
  - d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Worte „Verkehrsanlage, des Abschnitts oder aller eine Einheit bildenden Verkehrsanlagen“ durch die Worte „Parkfläche oder Grünanlage oder des Abschnitts“ ersetzt.
    - bb) Die Sätze 2 und 3 werden gestrichen.
  - e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
    - aa) Satz 1 wird gestrichen.
    - bb) Der bisherige Satz 2 wird wie folgt gefasst:  
„Die beitragspflichtigen Grundstücke werden durch Satzung bestimmt.“

cc) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei der Bestimmung der im Einzugsbereich liegenden Grundstücke sind die örtlichen Verhältnisse und Gewohnheiten zu berücksichtigen.“

f) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Verkehrsanlage“ durch die Worte „Parkfläche oder Grünanlage“ ersetzt und die bisherigen Worte „sofern der einmalige Beitrag nach den tatsächlichen Investitionsaufwendungen ermittelt wird“ gestrichen.

bb) In Satz 2 wird das Wort „Verkehrsanlage“ durch die Worte „Parkfläche oder Grünanlage“ ersetzt.

cc) Satz 3 wird gestrichen.

g) Absatz 7 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Worte „die Herstellung und“ sowie die Worte „und nicht Bestandteile der Verkehrsanlage sind“ gestrichen.

2. § 10 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Gemeinden erheben für den Ausbau öffentlicher und zum Anbau bestimmter Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) wiederkehrende Beiträge. Beiträge für Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen werden nicht erhoben.

Als Grundlage für die Erhebung wiederkehrender Beiträge werden von den Gemeinden durch Satzung einheitliche öffentliche Einrichtungen festgelegt, die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebietsteil liegender Verkehrsanlagen des Gemeindegebietes 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. Ist in einer Gemeinde die Bildung einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung nicht möglich und sind nicht alle Gebietsteile voneinander abgrenzbar, werden in den nicht abgrenzbaren Gebietsteilen in entsprechender Anwendung des § 10 einmalige Beiträge erhoben.

Die Entscheidung über die Ausgestaltung der einheitlichen öffentlichen Einrichtungen trifft die Gemeinde unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten; sie ist zu begründen. Die Begründung ist der Satzung beizufügen. Anstelle der Erhebung einmaliger Beiträge nach § 10 können die Gemeinden Parkflächen und Grünanlagen in einheitliche öffentliche Einrichtungen einbeziehen.

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Der Beitragspflicht unterliegen alle baulich oder in ähnlicher Weise nutzbaren Grundstücke, bei denen die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zuganges zu einer der ausgebauten Verkehrsanlagen besteht.“

c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

Der Beitragssatz wird ermittelt, indem die jährlichen Investitionsaufwendungen aller zu einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung gehörenden Verkehrsanlagen nach Abzug des Gemeindeanteils auf die beitragspflichtigen Grundstücke verteilt werden. Abweichend von Satz 1 kann an Stelle der jährlichen Investitionsaufwendungen vom Durchschnitt der im Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu erwartenden Aufwendungen ausgegangen werden. Weichen nach Ablauf dieses Zeitraums die tatsächlichen von den im Durchschnitt erwarteten Aufwendungen ab, ist das Beitragsaufkommen der folgenden Jahre entsprechend auszugleichen.

e) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6 und der bisherige Absatz 6 wird gestrichen.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Landesfinanzausgleichsgesetzes**

Das Landesfinanzausgleichsgesetz vom 30. November 1999, zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2019 (GVBl. S. 343) [ggf. weitere Änderungen bis zum Beschluss des Landtags] wird wie folgt geändert:

§ 17 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird das Wort "sowie" durch ein Komma ersetzt.
2. In Nummer 3 wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.
3. Es wird folgende Nummer 4 angefügt:

"Finanzierung des Verwaltungsaufwandes beim erstmaligen Erlass einer Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau öffentlicher und zum Anbau bestimmter Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) nach § 10 a des Kommunalabgabengesetzes (KAG); der Beschluss über die Satzung zur erstmaligen Erhebung wiederkehrender Beiträge muss nach dem 1. Februar 2020 gefasst worden sein. Die Satzung muss spätestens zum 1. Januar 2024 in Kraft treten. Die Ausgleichszahlung beträgt 5 Euro je Einwohner im Abrechnungsgebiet."

### **Artikel 3**

#### **Übergangsbestimmung zur Anwendung des Kommunalabgabengesetzes**

Abweichend von Artikel 4 können die Gemeinden bis zum 31. Dezember 2023 für den Ausbau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze sowie selbständiger Parkanlagen und Grünflächen einmalige Beiträge nach § 10 des Kommunalabgabengesetzes in der bisherigen Fassung erheben. Ab dem 1. Januar 2024 dürfen Beiträge nach Satz 1 nicht mehr festgesetzt werden.

### **Artikel 4**

#### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Mit dem Gesetzentwurf wird das Ziel verfolgt, durch die Streichung der Möglichkeit zur Erhebung einmaliger Straßenausbaubeiträge gemäß § 10 KAG in der bisherigen Fassung Belastungen einzelner Grundstückseigentümer, die sich aus der Festsetzung eines hohen Beitrages für Straßenausbaumaßnahmen im Bescheid ergeben, zu vermeiden.

Die Konnexitätsregelung des Art. 49 Abs. 5 der Verfassung für Rheinland-Pfalz greift nicht ein. Gemäß § 14 des Landesstraßengesetzes (LStrG) sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast für Gemeindestraßen. Die Straßenbaulast umfasst gem. § 11 Abs. 1 LStrG alle den Bau, die Unterhaltung, die Erneuerung oder die Wiederherstellung der Straße betreffenden Aufgaben. Der Träger der Straßenbaulast hat die Straße nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Soweit er hierzu nach seiner Leistungsfähigkeit außerstande ist, hat er auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Warnzeichen hinzuweisen, soweit nicht bereits nach der Straßenverkehrsordnung Maßnahmen getroffen werden. Insofern stellt sich die Straßenbaulast schon bislang als eine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung dar. Die bestehende Aufgabe wird mit dem Gesetz nicht verändert.

Mit dem vorliegenden Gesetz überträgt das Land den Gemeinden weder die Erfüllung staatlicher Aufgaben, noch verpflichtet es sie zur Erfüllung von Selbstverwaltungsaufgaben, noch stellt es besondere Anforderungen an die Erfüllung der bestehenden Aufgabe im Sinne von Art. 49 Abs. 5 der Verfassung für Rheinland-Pfalz. Mit dem Gesetz werden den Gemeinden auch keine neuen oder zusätzlichen Finanzierungspflichten auferlegt. Denn die Finanzierungspflicht für Straßenausbaumaßnahmen obliegt bereits heute den Gemeinden. Ihrer Finanzierungspflicht kommen die Gemeinden durch den Einsatz allgemeiner Deckungsmittel sowie durch die Erhebung von (einmaligen oder wiederkehrenden) Beiträgen nach. Mit dem Gesetz wird die bestehende Finanzierungspflicht nicht erweitert.

Es ändert sich lediglich die Form der Beitragserhebung, mit der die Gemeinden die Deckung der aus ihrer Finanzierungspflicht für Straßenausbaumaßnahmen entstehenden Kosten vornehmen. Hierzu ist, soweit dies nicht bereits erfolgt ist, die Änderung oder der Neuerlass einer Satzung erforderlich, mit welcher die Rechtsgrundlage für die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge geschaffen wird. Der Erlass einer Satzung zur Erhebung wiederkehrender Beiträge ist nicht zu einer Aufgabe im Sinne des in Art. 49 Abs. 5 LVerf verankerten Konnexitätsprinzips zu rechnen. Unter einer solchen Aufgabe kann nur „ein konkretes Aufgabengebiet im Sinne bestimmter zu erledigender Verwaltungsangelegenheiten“ verstanden werden (so der Staatsgerichtshof für das Land Baden-Württemberg, Urteil vom 14. Oktober 1993 – 2/92

–; juris Rn. 39). Aus dem Sinn und Zweck sowie der Entstehungsgeschichte der Bestimmungen zum strikten Konnexitätsprinzip wird gefolgert, dass alleine Sachaufgaben - einschließlich reiner Finanzierungsaufgaben -, nicht jedoch Organisations- bzw. Existenzaufgaben vom verfassungsrechtlichen Schutz erfasst sind (siehe Verfassungsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 26. November 2009 - 9/08 -, Rn. 57). Der Erlass einer Satzung ist den Existenzaufgaben zuzuordnen.

Bestimmungen über die Deckung der Kosten, die als Verwaltungsaufwand durch die Änderung oder den Erlass einer Satzung über die Einführung wiederkehrender Beiträge entstehen, sind deshalb entbehrlich.

Gleichwohl ist ein finanzieller Ausgleich für den Umstellungsaufwand zugunsten der betroffenen Kommunalverwaltungen vorgesehen. Dieser Ausgleich erfordert eine Anpassung im Landesfinanzausgleichsgesetz.

## **B. Zu den einzelnen Bestimmungen**

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Buchstabe a (Überschrift zu § 10)

Durch die Begrenzung der Regelungen des § 10 auf öffentliche Parkflächen sowie Grün- und Immissionsschutzanlagen wird die Erhebung einmaliger Beiträge für den Ausbau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze einschließlich unselbständiger Parkflächen und Grünanlagen mit dem Ziel abgeschafft, eine Belastung von Grundstückseigentümern durch die Festsetzung individuell hoher Straßenausbaubeiträge weitgehend zu beseitigen. Damit verbleibt grundsätzlich nur die Möglichkeit der Erhebung wiederkehrender Beiträge für Grundstücke, die an eine satzungsmäßig festgelegte einheitliche öffentliche Einrichtung angeschlossen sind. Dies ist insbesondere deshalb gerechtfertigt, weil der beitragsrechtliche Vorteil bei Straßen gerade in der Anbindung an das inner- und überörtliche Verkehrsnetz zu sehen ist und in der Regel nicht auf eine einzelne Straße begrenzt werden kann.

Im Unterschied hierzu besteht der beitragsrechtlich relevante Vorteil bei selbständigen öffentlichen Parkflächen und Grünanlagen für die Grundstücke des unmittelbaren Einzugsbereichs. Selbständige Grünanlagen sind dazu bestimmt, der Erholung von Menschen zu dienen, die in räumlicher Nähe zu der Anlage leben oder arbeiten. Sie sorgen für ein besseres Kleinklima, gliedern Baugebiete oder lockern diese auf. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwal-

tungsgerichts zum Erschließungsrecht erfahren diejenigen Grundstücke einen beitragsrechtlich relevanten Sondervorteil, die von der entsprechenden Anlage bis zu etwa 200 m Luftlinie entfernt liegen. Je nach den Gegebenheiten des Einzelfalls kann aber auch eine Entfernung von bis zu etwa 500 m Luftlinie einen beitragsrechtlich relevanten Sondervorteil begründen. Bei selbständigen Parkanlagen, die aufgrund nicht ausreichender Parkbuchten notwendig sind, werden die Anlieger dadurch begünstigt, dass sie nicht zeitaufwändig nach einer freien Parkbucht suchen müssen und ihr Auto ohne Behinderung des fließenden Verkehrs und ohne Gefährdung durch vorbeifahrende Fahrzeuge schnell in der Nähe ihres Grundstücks abstellen können. Bei selbständigen Lärmschutzanlagen erlangen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts diejenigen Grundstückseigentümer einen beitragsrechtlich relevanten Sondervorteil, an deren Grundstück sich der Schutz unmittelbar auswirkt, was bei der Prognose einer Schallpegelminderung von mindestens 3 dB(A) angenommen wird.

Aufgrund dieses Bezuges zur unmittelbaren Umgebung wird die Erhebung einmaliger Beiträge für selbständige Parkflächen sowie Grün- und Immissionsschutzanlagen beibehalten, zumal für diese nach § 94 Abs. 2 Satz 2 der Gemeindeordnung (GemO) die Möglichkeit eröffnet wird, auf die Erhebung von Beiträgen zu verzichten.

Buchstabe b (§ 10 Abs. 1)

Es wird auf die Ausführungen zu Buchstabe a verwiesen. Die Streichung des Wortes „Herstellung“ trägt dem Umstand Rechnung, dass die §§ 127 des Baugesetzbuchs (BauGB) eingreifen und die Alternative „Herstellung“ nicht zur Anwendung kommt. Bei der Ergänzung des Wortes „öffentlicher“ und der Ausführungen zur Baulast sowie der Aufnahme der Worte „mit Ausnahme von Kinderspielplätzen“ bezogen auf Grünanlagen handelt es sich um redaktionelle Änderungen (Anpassung an Absatz 7 und § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB). Dass es sich um selbständige Parkflächen, Grünanlagen und Kinderspielplätzen handelt, ergibt sich bereits daraus, dass diese nicht im Zusammenhang mit Straßen genannt werden, weshalb auch das Wort „selbständige“ gestrichen wird. Die Streichung der Sätze 2 und 3 stellt eine Folgeänderung dar.

Buchstabe c (§ 10 Abs. 2)

Die Streichung der Sätze 2 und 3 erfolgt aufgrund des engen Bezugs von selbständigen Parkplätzen und Grünanlagen zur unmittelbaren Umgebung. Der beitragsrechtliche Vorteil besteht typischerweise für diejenigen Anlieger, deren Grundstück in der Nähe eines bestimmten Parkplatzes oder einer bestimmten Grünanlage liegt, weshalb von der Möglichkeit der Bildung gesonderter Abrechnungseinheiten für mehrere Parkplätze oder Grünanlagen, die aufgrund der

Unterschiedlichkeit zwischen Straßen einerseits und Parkplätzen und Grünanlagen andererseits bisher bestand, abgesehen wird. Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Anpassungen.

Buchstabe d (§ 10 Abs. 4)

Es handelt sich um Anpassungen an die Änderungen in den Absätzen 1 und 2 (s.o. Buchstaben b und c).

Buchstabe e (§ 10 Abs. 5)

Satz 2 dient der Klarstellung. Es werden keine starren Grenzen vorgegeben, wobei in der Rechtsprechung für Grünanlagen grundsätzlich auf eine Entfernung von bis zu etwa 200 m Luftlinie abgestellt wird. Im Übrigen handelt es sich um Anpassungen an die Änderungen in Absatz 1 (s.o. Buchstabe b) und redaktionelle Änderungen.

Buchstabe f (§ 10 Abs. 6)

Es handelt sich um Anpassungen an die Änderungen in den Absätzen 1 und 2 (s.o. Buchstaben b und c).

Buchstabe g (§ 10 Abs. 7)

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen. Dass es sich um selbständige Immissionschutzanlagen handelt, ergibt sich bereits daraus, dass diese nicht im Zusammenhang mit Straßen genannt werden, weshalb auch die Worte „und nicht Bestandteile der Verkehrsanlage sind“ gestrichen werden.

Zu Nummer 2

Buchstabe a (§ 10 a Abs. 1)

Wie bisher dürfen Beiträge nur für den Ausbau derjenigen Verkehrsanlagen erhoben werden, die zum Anbau bestimmt sind. Der straßenbaubeitragsrechtliche Begriff der beitragsfähigen Anlage (Einrichtung) deckt sich mit demjenigen der beitragsfähigen Erschließungsanlage i.S.d. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB. Außenbereichsstraßen werden nicht erfasst. Dass auch unselbständige Parkflächen und Grünanlagen wegen ihres Charakters als Bestandteile einer beitragsfähigen Verkehrsanlage beitragsfähig sind, bedarf keiner ausdrücklichen Erwähnung. Mit der Herausnahme der Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Gemeinden insofern nicht Träger der Baulast sind. Die Anforderungen an die Bildung einheitlicher öffentlicher Einrichtungen sind der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts entnommen.

Im Beschluss vom 25. Juni 2014 (1 BvR 668/10, 1 BvR 2104/10; juris Rn. 64) wird unter anderem ausgeführt: "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.“

Nach der Definition des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) sind Großstädte Gemeinden mit mindestens 100.000 Einwohnern. Gleichwohl darf aus der Erwähnung von Großstädten im vorgenannten Beschluss nicht gefolgert 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.

Darauf weist das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hin (Urt. v. 28.5.2018 – 6 A 11120/17 – und v. 10.12.2014 – 6 A 10853/14) und führt weiter aus: „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.“ Mit Blick auf die Größe der rheinland-pfälzischen Gemeinden stelle die Einwohnerzahl von 3.000 einen Orientierungswert dar, wobei jedoch nicht nur in kleinen Gemeinden mit allenfalls 3.000 Einwohnern die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen im gesamten Gemeindegebiet in Betracht komme.

Da die örtlichen Gegebenheiten maßgebend sind, können sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet im konkreten Fall auch bei einer Gemeinde oder in einem Ortsteil mit mehr als 3.000 Einwohnern, selbst bei einem deutlichen Vielfachen davon, decken. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn die Gemeinde oder der Ortsteil mit deutlich mehr als 3.000 Einwohnern von einer mehrgeschossigen, dichten Bauweise geprägt ist und alle Grund-

stücke des Gemeinde- oder Ortsteilgebietes von dem Ausbau einer (egal welcher) Verkehrsanlage der Gemeinde einen konkret zurechenbaren Vorteil haben. Die individuelle Zurechenbarkeit des Vorteils zu einem einzelnen Grundstück kennzeichnet eine ausreichend enge "Vermittlungsbeziehung" hinsichtlich des Anschlusses dieses Grundstücks an das übrige Straßennetz, der meist über mehrere Verkehrsanlagen vermittelt wird (vgl. BVerfG, a.a.O., juris Rn. 58). Sowohl bei der individuellen Zurechenbarkeit als auch bei der Vermittlungsbeziehung spielt die Einwohnerzahl vermutlich nur eine untergeordnete Rolle.

Die Ausnahme von der Erhebung wiederkehrender Beiträge gilt nur für diejenigen Fälle, in denen die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung aufgrund der von der Rechtsprechung aufgestellten Anforderungen an die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung rechtlich nicht zulässig ist.

Mit der Regelung über die Einbeziehung von Parkflächen und Grünanlagen in einheitliche öffentliche Einrichtungen soll den Gemeinden die Möglichkeit der Abstimmung mit den örtlichen Verhältnissen und der Beibehaltung der bisherigen einheitlichen öffentlichen Einrichtungen eingeräumt werden.

Buchstabe b (§ 10 a Abs. 2)

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist für die bisher in Absatz 1 Satz 2 enthaltene Regelung ein eigener Absatz vorgesehen. Zur Klarstellung wird die qualifizierte Nutzbarkeit ausdrücklich genannt.

Buchstabe d (§ 10 a Abs. 4)

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die bisher in Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 enthaltenen Regelungen in Absatz 4 zusammengefasst.

Buchstabe c (§ 10 a Abs. 5)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Buchstabe e (§ 10 a Abs. 6)

Es handelt sich um Folgeänderungen.

Zu Artikel 2

Bei dem Erlass von Satzungen zur Einführung wiederkehrender Beiträge kann im Einzelfall die Ermittlung und Einrichtung von Abrechnungsgebieten durch externe Beratungsunternehmen und in den Systemen der Kommunalverwaltungen überdurchschnittlichen Verwaltungsaufwand verursachen, der nicht über Beiträge abgerechnet werden kann, sondern den Haushalt der Gemeinde bzw. Verbandsgemeinde belastet.

Mit der Gesetzesänderung soll den Kommunalverwaltungen ein pauschaler Ausgleich gewährt werden. Es wird geschätzt, dass rund die Hälfte der 4.150.000 Einwohner von Rheinland-Pfalz in Gebieten wohnt, in denen wiederkehrende Beiträge erhoben werden. Auf der Basis dieser Schätzung ist für die Jahre 2021, 2022 und 2023 insgesamt mit Ausgleichszahlungen in Höhe von 10,375 Mio. Euro oder rund 3,46 Mio. Euro pro Jahr zu rechnen. Deshalb soll ein einmaliger, pauschalierter Betrag von 5 Euro je Einwohner pro neu gebildetem Abrechnungsgebiet die Kommunalverwaltungen bei den Einführungskosten wiederkehrender Beiträge entlasten. Der Ausgleich wird für Satzungen gewährt, die nach dem 1. Februar 2020 und bis zum 31. Dezember 2023 vom Gemeinderat beschlossen wurden sowie spätestens zum 1. Januar 2024 in Kraft treten. Auf den Tag der öffentlichen Bekanntmachung kommt es nicht an.

Darüber hinaus können der Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz sowie der Städtetag Rheinland-Pfalz für die Jahre 2021, 2022 und 2023 jeweils einen pauschalen finanziellen Ausgleich für Aufwendungen zur Beratung und zur Dienstleistung der jeweiligen Verbandmitglieder bei der Erstellung entsprechender Satzungen zur Erhebung wiederkehrender Beiträge nach § 17 Abs. 1 Nr. 1 LFAG (Ausgleichsstock) beantragen. Mitgliedsverwaltungen sollen sich an ihre Verbände wenden können, wenn sie bei der erstmaligen Erstellung der Satzung und / oder der Abgrenzung der Abrechnungsgebiete externe Unterstützung benötigen. Zu diesem Zweck sollen pauschal zwei Stellen (einschließlich pauschaler Nebenkosten) bei beiden Verbänden zusammen finanziert werden. Es bleibt ihnen überlassen, ob und wie die beiden Stellen auf den Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz und den Städtetag Rheinland-Pfalz aufgeteilt werden. Näheres haben die beiden Verbände in einem Antrag auf Mittelbewilligung darzustellen. Insofern kommen jährlich 200.000 Euro Ausgleichszahlungen an den Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz und den Städtetag Rheinland-Pfalz zu den vorgenannten Kosten hinzu.

### Zu Artikel 3

Nach Artikel 4 tritt das Gesetz zum 1. Januar 2021 in Kraft. Da nicht auszuschließen ist, dass einige Gemeinden entsprechende Satzungen zur Erhebung wiederkehrender Beiträge mit der Abgrenzung der Abrechnungseinheiten bis zum 1. Januar 2021 nicht werden leisten können, wird die Möglichkeit eröffnet, einmalige Beiträge in einer Übergangszeit ausnahmsweise auch noch in den Jahren 2021, 2022 und 2023 zu erheben. Die Festsetzung einmaliger Beiträge für den Ausbau von Verkehrsanlagen über den 31. Dezember 2023 hinaus ist gesetzlich ausgeschlossen. Die Gemeinden haben ihr Satzungsrecht bis spätestens zu diesem Datum entsprechend anzupassen.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Für die Fraktion der SPD:



Für die Fraktion der FDP:



Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

