

**Begründung**  
**der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Gemeinde Haßloch**  
**gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 9 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG)**

---

Nach § 10 a Absatz 1 KAG erheben die Gemeinden für den Ausbau öffentlicher und zum Anbau bestimmter Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) wiederkehrende Beiträge. Die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen werden nach Abzug des Gemeindeanteils als wiederkehrender Beitrag auf die Grundstücke verteilt, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer Straße haben, die zu der aus sämtlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebietes oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde bestehenden einheitlichen öffentlichen Einrichtung gehört. Die öffentlichen Einrichtungen werden von der Gemeinde durch Satzung festgelegt, wobei sämtliche Verkehrsanlagen, die in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebiet liegen, zusammengefasst werden. Sie dienen damit als Grundlage für die Erhebung der wiederkehrenden Beiträge.

Die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung durch Zusammenfassen aller Verkehrsanlagen einer Gemeinde kann erfolgen, wenn diese aufgrund des zusammenhängenden Gemeindegebietes in ihrer Gesamtheit den einzelnen Grundstücken die Anbindung an das inner – und überörtliche Straßennetz vermitteln, § 10 a Abs. 1 S. 6 KAG. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10 – entschieden, dass die Heranziehung zu wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau einer Straße als Teil einer öffentlichen Einrichtung nur für diejenigen Grundstücke in Betracht kommt, die von dieser einen jedenfalls potentiellen Gebrauchsvorteil haben. Der Gebrauchswert des entsprechenden Grundstücks muss sich also gerade durch die Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straße als Lagevorteil erhöhen. Der Satzungsgeber muss deshalb bei der Ausübung seines Gestaltungsermessens über die Festlegung abgrenzbarer Gebietsteile darauf achten, dass die dort liegenden Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben. Daraus folgt, dass insbesondere für größere Städte und Gemeinden ohne zusammenhängende Gebiete im Allgemeinen die Notwendigkeit zu Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen und Anbaustraßen besteht. In kleinen Gemeinden – insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen,

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

zusammenhängend bebauten Ort bestehen – werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtungen und Gemeindegebiet häufig decken.

Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt nicht von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab, etwa der Größe, der Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebiets, der Topografie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen tatsächlichen Straßennutzung. Von einer zusammenhängenden Bebauung in diesem Sinn kann nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen. Auch Bahnanlagen, Flüsse und größeren Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden ist, können eine Zäsur darstellen, die den Zusammenhang einer ansonsten zusammenhängenden Bebauung aufhebt. Dabei ist entscheidend auf die konkrete örtliche Situation abzustellen (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 10. Dezember 2014 – 6 A 10853/14. OVG). Zudem ist im Rahmen der vorliegenden Begründung die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG sowie die Gesetzesbegründung berücksichtigt worden. Nach der Vorlage kann ein räumlicher Zusammenhang auch in kleinen oder mittelgroßen Gemeinden und Städten zwischen Verkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet vorliegen. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten und weniger die Einwohnerzahl maßgebend, so dass auch Abrechnungseinheiten vorstellbar sind, die eine Einwohnerzahl von 10.000 bis 20.000 umfassen. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine mittelgroße Gemeinde von einer mehrgeschossigen dichten Bauweise geprägt ist und alle Grundstücke der Gemeinde von dem Ausbau einer (gleich welcher) Verkehrsanlage der Gemeinde einen konkret zurechenbaren Vorteil haben. Die individuelle Zurechenbarkeit des Vorteils zu einem einzelnen Grundstück kennzeichnet eine ausreichend enge „Vermittlungsbeziehung“ hinsichtlich des Anschlusses dieses Grundstücks an das übrige Straßennetz, der meist über mehrere Verkehrsanlagen vermittelt wird (vgl. BVerfG Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10). Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen und mittelgroßen Gemeinden und Städten häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt.

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung gliedert sich das Gemeindegebiet von Haßloch in drei Abrechnungseinheiten.

### **Begründung:**

#### **1. Abrechnungseinheit 1 - Nördlich der Bahnlinie**

Die Abrechnungseinheit 1 wird in Richtung Norden und Westen durch angrenzende Außenbereichsflächen und in Richtung Osten durch den Verlauf der Landesstraße 530 abgegrenzt. In Richtung Süden wird die Abrechnungseinheit 1 durch den Verlauf der Bahnstrecke (Rhein-Neckar-Verkehr) von der übrigen, südlich der Bahnstrecke gelegene Ortslage der Gemeinde Haßloch abgegrenzt. Der Gemeinderat hat bei seiner Entscheidung zur Bildung und Abgrenzung der Abrechnungseinheit insbesondere die Neugestaltung des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG, die Gesetzesbegründung sowie die eingangs dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung berücksichtigt. Ausgehend von diesen Abwägungskriterien war für den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Teil des Gemeindegebietes eine gesonderte Abrechnungseinheit zu bilden.

Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände gelangte der Gemeinderat von Haßloch zu der Überzeugung, dass der bezeichneten Bahnstrecke im Sinne des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG eine trennende Wirkung beizumessen war, die den räumlichen Zusammenhang zwischen den Verkehrsanlagen im nördlichen und südlichen Gemeindegebiet aufhebt. Gemäß § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG wird ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen wie Bahnanlagen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben.

Die Bahnstrecke verläuft von West nach Ost auf einer maßgeblich zu betrachtenden Strecke von ca. 1,8 Km (gemessen mit dem GeoPortal.RLP). Auf diesem Streckenabschnitt befinden sich keinerlei Querungsmöglichkeiten für den Fahrzeugverkehr. Lediglich ein Tunnel führt unterhalb der Bahnstrecke im Bereich des Bahnhofes hindurch und ermöglicht eine Querung durch Fußgänger. Eine Überquerungsmöglichkeit für den Fahrzeugverkehr befindet sich ausschließlich im Osten der Ortslage über die Zubringerstraße K 12, welche eine Anbindung an die L 530 aufweist, die sodann eine mittelbare Anbindung an das übrige gemeindliche

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

Straßennetz der südlich gelegenen Ortslage vermittelt. Eine weitere Überquerungsmöglichkeit befindet sich ca. 750 m westlich der Ortslage über das dort bestehende Brückenbauwerk der Westrandstraße. Beide Überquerungsmöglichkeiten führen, von der Ortslage aus betrachtet, in den Außenbereich und stellen erst nach weiteren hundert Metern eine Verbindung zum übrigen gemeindlichen Straßennetz her. Der Gemeinderat hat zudem berücksichtigt, dass die Bahnstrecke in weiten Abschnitten entweder von Außenbereichsflächen oder aber Grünstreifen und Straßen begleitet wird und so ein verstärkter Eindruck eines „Riegels“ besteht, der zwischen den beiden Bereichen der Ortslagen verläuft. Dadurch entsteht neben der faktischen Wirkung auch ein starker optisch trennender Eindruck. Unter Berücksichtigung dieser tatsächlichen Gesamtumstände stellt die Bahnstrecke eine topografische Zäsur dar, die nicht ohne größeren Aufwand bzw. größere Umwege gequert werden kann und entfaltet folglich eine den räumlichen Zusammenhang aufhebende und damit trennende Wirkung.

Im Rahmen dieser Gesamtabwägung hat der Gemeinderat auch zuletzt berücksichtigt, dass zwischen den beiden Gebieten kein derart hochfrequentierter verbindender und wechselseitiger Verkehr festzustellen ist, als dass die trennende Wirkung der Bahnstrecke aufgehoben würde. Die weit überwiegende Mehrzahl der öffentlichen Anziehungspunkte im Gemeindegebiet befinden sich südlich der Bahnstrecke (z.B. Kirchen, Friedhöfe, Schulen, Einzelhandel), sodass ein weit überwiegender Verkehrsfluss von Nord nach Süd festzustellen ist.

Nach Abwägung und Gewichtung dieser Gesamtumstände, besteht im Ergebnis kein hinreichend räumlicher Zusammenhang zwischen den beiden Gebieten der Ortslage von Haßloch, sodass für den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Bereich eine gesonderte Abrechnungseinheit zu bilden war.

### **2. Abrechnungseinheit 2 - Gewerbegebiet/Industriegebiet Süd**

Das im Süden des Gemeindegebietes von Haßloch gelegene Gewerbe- und Industriegebiet bildet ebenfalls eine gesonderte Abrechnungseinheit. Das Gewerbegebiet wird in alle Himmelsrichtungen von Außenbereichsflächen umgeben und dadurch von der restlichen Ortslage klar räumlich abgegrenzt. Innerhalb der Abrechnungseinheit sind keine trennenden Merkmale i.S.d. § 10a Absatz 1 Satz 4

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

KAG vorhanden, sodass eine weitere Aufteilung des Abrechnungsgebietes nicht geboten war. Insbesondere die dort verlaufende Landesstraße 530 erzeugt gerade eine verbindende Wirkung, indem sie die östlichen Bereiche der Abrechnungseinheit verkehrlich anbindet und durch die vorhandenen Kreisverkehranlagen Kraftfahrzeugen und Fußgängern das ungehinderte Queren der Landesstraße ermöglichen.

Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände gelangte der Gemeinderat von Haßloch zu der Auffassung, dass die nördlich des Gewerbegebietes bestehenden Außenbereichsflächen mit einer Ausdehnung zwischen 165 m und 380 m im Sinne des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG eine trennende Wirkung beizumessen war, die den räumlichen Zusammenhang zwischen den Verkehrsanlagen im Gewerbegebiet und denen innerhalb der Ortslage aufhebt. Gemäß § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG wird ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht durch Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß aufgehoben. Bei den hier bezeichneten Außenbereichsflächen handelt es sich jedoch gerade um Außenbereichsflächen mit relevanten Ausmaßen. Diese verlaufen parallel zum Gewerbegebiet und spalten dieses von der übrigen Ortslage räumlich ab. Darüber hinaus verläuft in diesem Bereich noch der Bachlauf des „Landwehr“, der zu einer zusätzlichen topografischen Trennung der Gebiete führt.

Weiterhin ist die Abrechnungseinheit einzig über die L 530 oder die „Weststrandstraße“ mit der übrigen Ortslage verbunden. Beide Verkehrsanlagen führen mehrere hundert Meter durch den Außenbereich, sodass durch diese keine hinreichend enge Verkehrsbeziehung zwischen den beiden Gebieten erzeugt wird, die den ansonsten fehlenden räumlichen Zusammenhang herstellen würde. Auch ein verbindender wechselseitiger Anliegerverkehr konnte nicht in relevanten Ausmaßen festgestellt werden.

Zuletzt hat der Gemeinderat bei seiner Entscheidung, für das Gewerbegebiet eine gesonderte Abrechnungseinheit zu bilden, berücksichtigt, dass eine Zusammenfassung des Gewerbegebietes mit der Ortslage zu einem gravierend strukturellen Unterschied im Straßenausbauaufwand geführt hätte, der zu einer verfassungsrechtlich zu beanstandende Umverteilung von Ausbaurkosten führen würde, die selbst bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr gerechtfertigt werden könnte. Durch den ausschließlich gewerblichen oder industriellen Verkehr in dem Gebiet erfahren die dortigen Verkehrsanlagen eine wesentlich höhere Belastung, welche zu einer gravierend höheren Ausbaubedürftigkeit der dortigen Anlagen führt.

### **3. Abrechnungseinheit 3: Hauptort**

Die Abrechnungseinheit „Hauptort“ besteht sodann aus der restlichen Ortslage der Gemeinde Haßloch. Die Abrechnungseinheit wird in Richtung Norden durch den Verlauf der Bahnstrecke abgegrenzt. In Richtung Osten wird die Abrechnungseinheit durch den Verlauf der L 529 und in Richtung Westen durch den Verlauf der „Weststrandstraße“ abgegrenzt. In Richtung Süden wird die Abrechnungseinheit durch sich anschließende und weitläufige Außenbereichsflächen abgegrenzt, die südlich der Verkehrsanlagen „An der Fohlenweide“ und „Rennbahnstraße“ beginnen. Durch die Abrechnungseinheit verlaufen die klassifizierten Straßen L 532 („Neustadter Straße“, „Brahmsstraße“, „Pestalozzistraße“, „Waldstraße“, „Rotkreuzstraße“, „Schubertstraße“, „Lindenstraße“) und L 530 („Lachener Weg“).

Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Ortslage erforderlich.

Den klassifizierten Straßen L 532 und L 530 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde erneut § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen wie klassifizierten Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich der Abrechnungseinheit weisen die zuvor benannten klassifizierten Straßen eine ortsübliche Breite auf und sind im Bereich der Ortslage zum beidseitigen Anbau bestimmt. Zudem können die klassifizierten Straßen aufgrund mehrerer Ampelanlagen und aufgrund ihrer geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt.

Die klassifizierten Straßen L 532 und L 530 sind an eine Vielzahl von Gemeindestraßen angebunden, sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Haßloch vom 11.12.2025**

und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge ebenfalls unproblematisch möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte den benannten klassifizierten Straßen im Bereich der Abrechnungseinheit „Hauptort“ keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in mittelgroßen Gemeinden und Städten häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt. Die konkret zurechenbaren Vorteile für die herangezogenen Grundstücke gehen u.a. aus der typischen tatsächlichen Straßennutzung hervor, die in der dichtbesiedelten Ortslage von Haßloch durch einen wechselseitigen Verkehr geprägt ist. Die zuvor bezeichneten klassifizierten Straßen dienen sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch durch die zahlreichen Anbindungen an Gemeindestraßen der Anfahrt der übrigen Bereiche des Abrechnungsgebietes.

Weitere topografische Merkmale die zu einer Aufteilung des Abrechnungsgebietes führen könnten, sind innerhalb der Abrechnungseinheit nicht gegeben.

Soweit innerhalb der Abrechnungseinheit strukturelle Unterschiede im Hinblick auf die Ausbaubedürftigkeit von Verkehrsanlagen bestehen, die durch unterschiedliche Herstellungszeitpunkte entstanden sind (z.B. Neubaugebiete), so werden diese durch Verschonungsregelungen i.S.d. § 10a Absatz 6 KAG ausgeglichen.