

Begründung der Abgrenzung der einzelnen Abrechnungseinheiten

Nach § 6 b Abs. 1 Satz 1 NKAG können 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 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.

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, bei denen sich also der Vorteil der Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen als Lagevorteil auf den Gebrauchswert des Grundstücks auswirkt. Der Satzungsgeber muss deshalb bei der Ausübung seines Gestaltungsermessens über die Festlegung abgrenzbarer Gebietsteile (vergleiche § 6 b Abs. 2 Satz 1 NKAG) darauf achten, dass die dort liegenden Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben. Die Voraussetzung eines konkret zurechenbaren Vorteils aufgrund einer ausreichend engen Vermittlungsbeziehung zwischen den eine einheitliche öffentliche Einrichtung bildenden Verkehrsanlagen hinsichtlich des Anschlusses an das übrige Straßennetz bedeutet danach für größere Städte und Gemeinden ohne zusammenhängende Gebiete im Allgemeinen die Notwendigkeit zur Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen und Anbaustraßen (Bundesverfassungsgericht a. a. O.). In kleinen Gemeinden – insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen, 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 Topographie 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).

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung ergeben sich für das Stadtgebiet Springe folgende Abrechnungseinheiten:

Das Stadtgebiet von Springe besteht zunächst aus den folgenden 12 Stadtteilen:

Alferde, Altenhagen I, Alvesrode, Bennigsen, Boitzum, Gestorf, Holtensen, Lüdersen, Mittelrode, Springe, Stadt Eldagsen und Völksen.

Bei diesen Stadtteilen handelt es sich nicht um ein zusammenhängendes Stadtgebiet, sondern um 12 ehemalige Einzelgemeinden, die im Rahmen der Gebietsreform zu einer Stadtgemeinde zusammengefasst wurden. Die einzelnen Stadtteile sind entweder über Gemeindeverbindungsstraßen oder aber über das klassifizierte Straßennetz miteinander verbunden. Zwischen den einzelnen Stadtteilen befinden sich längere Außenbereichsstrecken, die den

räumlichen Zusammenhang, der allerdings vom Bundesverfassungsgericht als Grundvoraussetzung für die Bildung einer Abrechnungseinheit gefordert wird, entfallen lässt. Ein zusammenhängendes Stadtgebiet in Anbetracht aller Stadtteile kann deshalb nicht angenommen werden, so dass bereits aufgrund der räumlichen Anordnung der einzelnen Stadtteile zueinander 12 Abrechnungseinheiten zu bilden sind.

Darüber hinaus werden jedoch auch die größeren Stadtteile wie Springe, Völksen und Bennigsen durch die B 217 und/oder durch die Bahnstrecke Hannover – Altenbecken, Streckennummer DB 1760 durchschnitten. In Fortführung des oben zitierten Urteils des BVerfG hat das OVG Koblenz entschieden, dass grundsätzlich größeren Straßen, Bahnstrecken und durch topographische Zäsur eine trennende Wirkung zukommt. Nur ausnahmsweise kann diese trennende Wirkung aufgrund der typischen Straßennutzung, insbesondere in dörflich strukturierten Gebieten und bei weniger prägnanten Zäsuren, aufgehoben sein, setzt aber regelmäßig einen verbindenden Fahrzeug- und Fußgängerverkehr in beiden Richtungen voraus (OVG RP, Urteil vom 18.10.2017, Az.: 6 A 11862/16.OVG). Weiterhin wurde anerkannt, dass einer zweigleisigen Bahnlinie eine trennende Zäsur zukommt, obwohl der Fahrverkehr den Bahndamm an drei Stellen und der Fußgängerverkehr an weiteren drei Stellen queren kann (OVG RP, Urteil vom 10.12.2014, Az.: 6 A 10852/14. OVG).

Unter diesen Vorgaben der Rechtsprechung, die aus den verfassungsrechtlichen Vorgaben entwickelt wurden, ergibt sich für die Stadtteile Springe, Völksen und Bennigsen folgendes:

Springe:

Der Stadtteil Springe wird durch die auf einem Damm verlaufende vierspurige B 217 durchschnitten. Die Bundesstraße ist beidseitig nicht zum Anbau bestimmt, sondern wird durch den Damm und eine über einen längeren Streckenabschnitt errichtete Lärmschutzwand gegenüber der Bebauung deutlich abgegrenzt. Diese räumliche Trennung wird im vorliegenden Fall auch nicht durch die drei Unterführungen aufgehoben. Erstens handelt es sich bei der Stadt Springe um einen Stadtteil mit insgesamt ca. 13.000 Einwohnern und damit nicht um ein kleineres Dorf, zum anderen sind die Stadtteile nicht durch eine typische Straßennutzung so miteinander verbunden, dass sich in einem jeden Stadtteil zentrale Einrichtungen von Verwaltung und Wirtschaft befinden, so dass alle Stadtteile eine Einheit bilden würden. Zentrale Einrichtungen von Wirtschaft und Verwaltung finden sich v. a. in der Abrechnungseinheit Springe Mitte, während sich die Abrechnungseinheit Nord v. a. durch eine Wohnnutzung auszeichnet. Kommunale Freizeitanlagen sowie das Schulzentrum finden sich dagegen schwerpunktmäßig in der Abrechnungseinheit südlich der B 217. Eine weitere räumliche Zäsur bildet im vorliegenden Fall die zuvor erwähnte zweigleisige Bahnstrecke, Streckennummer DB 1760, die ebenfalls das Stadtgebiet von Springe teilt. Diese Bahnstrecke wird zwar an 4 Stellen durch Bahnübergänge bzw. Unterführungen gekreuzt, dies kann aber die räumliche Zäsur, wie bereits dargestellt, nicht entfallen lassen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass größere Streckenabschnitte der Bahnstrecke – insbesondere im Bereich des Bahnhofs – von ca. 100 m Breite nicht bebaut sind und damit das Merkmal der zusammenhängenden Bebauung nicht vorliegt. Auch ist nicht an jedem Bahnübergang bzw. Unterführung eine „hindernislose Querung“ der Bahnstrecke nicht möglich. Durch den lebhaften Bahnverkehr kommt es im Abstand von ca. 15-20 Minuten zu einer Schließung der Bahnschranken, so dass sich an den beschränkten Bahnübergängen längere Rückstaus bilden. Die Bahnunterführung in der Ellernstraße weist eine lichte Höhe von nur (3,70 m) bei einer verminderten Fahrbahnbreite von ca. 5,50 Meter auf, so dass bezogen auf den Lkw- Verkehr, ein problem- und hindernisloses Queren einzig und allein durch die Bahnunterführung „Osttangente“ möglich ist.

Weiterhin bildet im Stadtteil Springe das Gewerbegebiet im Nordosten aufgrund gravierender struktureller Unterschiede eine eigene Abrechnungseinheit. Aufgrund der Größe der Grundstücke und deren nach dem Bebauungsplan zulässigen hohen Ausnutzbarkeit und der größeren Straßenbreite und höheren Belastungsklasse der Erschließungsstraßen würde die Bildung

einer Abrechnungseinheit mit dem nordwestlichen Stadtgebiet zu einer unzulässigen Beitragsumverteilung zu Lasten der Eigentümer der Gewerbegrundstücke führen. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Eigentümer der Gewerbegrundstücke mit einem Gewerbezuschlag ohnehin bereits höher belastet werden. Die Abrechnungseinheit des nordöstlichen Gewerbegebiets wird begrenzt durch die sog. Osttangente, die in ihrem westlichen Bereich durch einen Lärmschutzwall / Erdwall nicht zum Anbau bestimmt ist. Die Osttangente selbst, sowie das in östlicher Richtung angrenzende Sondergebiet „großflächiger Einzelhandel“ werden nicht in eine Abrechnungseinheit einbezogen. Für diese gelten weiterhin die Vorschriften der Satzung der Stadt Springe vom 11. November 2002 (Straßenausbaubeitragssatzung).

Schließlich bildet das Gebiet südlich der B 217 eine eigene Abrechnungseinheit. Dies Gebiet zeichnet sich durch eine aufgelockerte Bebauung mit größeren Freiflächen aus, die im Schwerpunkt aus einem großen Betrieb der chemischen/pharmazeutischen Industrie, dem Schulzentrum, Sportanlagen (Reitplatz, kommunales Sportzentrum, und Hallenbad), ehemaligen Krankenhaus sowie einer versprengten Wohnbebauung besteht. Die einheitliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen rechtfertigt hier die Ausweisung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung. Die für die Ausnutzbarkeit der Grundstücke maßgeblichen Bebauungspläne setzen im Schwerpunkt eine Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen fest, so dass eine an Art. 3 GG gemessene unzulässige Umverteilung des umlagefähigen Ausbaurückbaus aufgrund gravierender struktureller Ungleichheit innerhalb dieser Abrechnungseinheit nicht zu besorgen ist.

Völksen:

Der Stadtteil Völksen wird durch die auf einem Damm verlaufende B 217 durchschnitten und in einen nördlichen und südlichen Teil getrennt. Während sich der nördliche Teil durch eine reine Wohnbebauung auszeichnet, finden sich im südlichen Bereich neben Wohnnutzungen sämtliche infrastrukturellen Einrichtungen. Zwischen den beiden Ortsteilen befindet sich zudem ein Anschlussrohr der B 217, so dass die beiden Ortsteile durch einen ca. 100 m breiten Bereich, der nicht zum Anbau bestimmt ist, getrennt werden. Da sämtliche infrastrukturellen Einrichtungen sich in der südlichen Abrechnungseinheit befinden, kann nicht von einem beidseitigen, verbindenden Fahrzeug- und Fußgängerverkehr zwischen den Gebieten gesprochen werden, da die Grundstücksnutzer der nördlichen Abrechnungseinheit zwar regelmäßig in den südlichen gehen oder fahren werden, um die dortigen Einrichtungen zu erreichen, umgekehrt ein derartiger Verkehr denknotwendig aber nicht stattfindet. Die Grundstücke der nördlichen Abrechnungseinheit werden von den Nutzern der Grundstücke der südlichen Abrechnungseinheit nur angefahren, um die dortigen Anwohner zu erreichen. Dieser Verkehr ist aber im Vergleich zum Fuß- und Fahrzeugverkehr von der Abrechnungseinheit „Süd“ in die Abrechnungseinheit „Nord“ von untergeordneter Bedeutung.

Bennigsen:

Der Stadtteil Bennigsen wird durch die zweigleisige Bahnstrecke durchschnitten, die auch den Stadtteil Springe durchschneidet. Die Bahnstrecke wird im Stadtteil Bennigsen nur durch die L 460/ L 402 innerhalb der Ortslage mit den Namen „Osterland“ bzw. im weiteren Verlauf als „Hauptstraße“ bezeichnet, an einem beschränkten Bahnübergang gekreuzt. Während vom Bahnübergang aus betrachtet der westliche Stadtteil sich annähernd als reine Wohnnutzung darstellt (hier befinden sich außerdem nur eine Tankstelle, ein Physiotherapiezentrum, Friseur, Schwimmbad, ein nichtgroßflächiger Rewe - Markt und ein Einzelhandelsgeschäft mit einer Postagentur) befinden sich im östlichen Teil die zentralen Einrichtungen von Wirtschaft und Verwaltung (mehrere standorttypische kleinere Einzelhandelsgeschäfte, Penny-Einkaufsmarkt, Rewe Getränkemarkt, 2 Bankgebäude, Bäckerei, Verwaltungsaußenstelle der Stadtverwaltung Springe, Polizeistation, Bahnhof, Arztpraxis, 2 Kirchen, Kindergarten, Grundschule und Sportgelände). Durch die stark befahrene Ortsdurchfahrtsstraße (L 460 / L 402) und die regelmäßige Schließung der Bahnschranken (ca. 4 – 6 mal in einer Stunde) bilden sich innerhalb kurzer Zeit Rückstaus am Bahnübergang. Aufgrund der vorhandenen örtlichen Situation

ist damit der Stadtteil Bennigsen in eine westliche und östliche Abrechnungseinheit zu trennen. Eine verkehrstypische Straßennutzung, die eine verbindende Funktion beider Abrechnungseinheiten ausnahmsweise begründen könnte, kann aufgrund der tatsächlichen bereits dargestellten unterschiedlichen Aufgabenzuweisungen der beiden Abrechnungseinheiten nicht dargestellt werden.

Auch das im südlichen Bereich liegende Gewerbegebiet des Stadtteils (Allerfeldstraße, Immengarten, Horstfeldstraße) rechtfertigt nicht die Bildung einer Abrechnungseinheit. Die Gewerbegrundstücke sind eher klein mit geringer Auslastung ausgestaltet. Die Gemeindestraßen des Gewerbegebietes weisen keine Überbreite aus und sind nicht mit einer höheren Belastungskategorie ausgestaltet. Eine verfassungswidrige Umverteilung des Ausbausaufwandes ist nicht zu besorgen.

Eldagsen:

Auch dieses Gewerbegebiet – vergleichbar mit Bennigsen – verfügt über relativ kleine Grundstücke mit mäßiger bis geringer Grundstücksauslastung. Die Zufahrtsstraßen zum Gewerbegebiet sind ebenfalls im Sinne einer „normalen“ Gemeindestraße ausgestaltet und unterscheiden sich nicht gravierend voneinander, so dass auch hier die Bildung von einer Abrechnungseinheit gerechtfertigt erscheint.

Altenhagen I:

Der Stadtteil Altenhagen I zeichnet sich durch eine Bebauung nördlich und südlich der B 217 aus. Beide Bebauungsgebiete werden durch eine höhengleiche Kreuzung mit Lichtsignalanlage miteinander verbunden. Da sich in der Ortseinfahrt des Stadtteils die Bundesstraße B 217 von einer zweispurigen auf eine vierspurige Fahrbahn aufweitet und aus beiden Fahrtrichtungen jeweils eine Linksabbiegespur angelegt wurde, handelt es sich um eine faktische 5 - spurige Fahrbahn, die die beiden Bebauungsgebiete voneinander trennt. Bedingt durch diese räumliche Trennung wird das bebaute Gebiet südlich der B 217 als Abrechnungseinheit Altenhagen I festgelegt, wohingegen die nördlich gelegenen bebauten Gebiete nicht in den Geltungsbereich der Satzung über die Einführung des wiederkehrenden Beitrages in der Stadt Springe einbezogen werden.

Die Satzung vom 19. März 2021 einschließlich der Anlagen 1 und 2 wurde am 27. März 2021 in der Neuen Deister-Zeitung verkündet und nachrichtlich in der Wochenendzeitung „Hallo Wochenende“ am 27. März 2021 veröffentlicht. Sie trat rückwirkend zum 01. Januar 2018 in Kraft. Die Anlage 2 wurde aufgrund einer fehlerhaften Veröffentlichung in der Neuen Deister-Zeitung am 03. April 2021 erneut verkündet und in der Wochenendzeitung „Hallo Wochenende“ am 03. April 2021 erneut veröffentlicht.