

**Begründung**  
**der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Stadt Kirchen**  
**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. Als Grundlage werden für die Erhebung wiederkehrender Beiträge von der Gemeinde durch Satzung einheitliche öffentliche Einrichtungen festgelegt, die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebiet 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, § 10 a Absatz 1, Satz 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, 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 Gebiets-teile 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 Kirchen folgende Abrechnungseinheiten:

Das Stadtgebiet von Kirchen wird in 11 Abrechnungseinheiten unterteilt:

- Abrechnungseinheit 1: Kirchen Zentrum
- Abrechnungseinheit 2: Offhausen
- Abrechnungseinheit 3: Herkersdorf
- Abrechnungseinheit 4: Freusburg – Burg
- Abrechnungseinheit 5: Freusburg – Struth
- Abrechnungseinheit 6: Freusburger Mühle
- Abrechnungseinheit 7: Wehbach
- Abrechnungseinheit 8: Katzenbach
- Abrechnungseinheit 9: Wingendorf
- Abrechnungseinheit 10: Winnersbach
- Abrechnungseinheit 11: GE Euteneuen

## **1. Kirchen Zentrum**

Zunächst wurde die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG sowie die Gesetzesbegründung berücksichtigt. 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

Anlage 2 zur Satzung der Stadt Kirchen über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen nach § 10 a des rheinland-pfälzischen Kommunalabgabengesetzes für den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung) vom 21.12.2021

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, 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.

Zudem wird der räumliche Zusammenhang durch Außenbereichsflächen, die nur einen untergeordneten Teil des Gemeinde- oder Ortsteilgebietes einnehmen und sich je nach örtlichen Gegebenheiten auch über eine Entfernung von mehreren hundert Metern erstrecken können, oder durch topografische Merkmale wie Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, regelmäßig nicht aufgehoben. An die verbindende Wirkung von Querungsmöglichkeiten sind mit Blick auf die große Flexibilität des Anliegerverkehrs keine zu hohen Anforderungen zu stellen.

Der Stadtrat der Stadt Kirchen hat berücksichtigt, dass sich im Bereich der Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum die Bundesstraße (B 62), die Bahnstrecke Köln – Siegen, der Fluss Sieg sowie die klassifizierten Kreisstraßen K 97, K 101 und K 103 befinden.

Den klassifizierten Straßen K 97, K 101 sowie K 103 kommt in diesem Bereich keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde auch § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich des Stadtgebiets Kirchen weisen die zuvor benannten Straßen eine ortsübliche Breite auf und sind beidseitig zum Anbau bestimmt. Zudem können sie aufgrund der geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, so dass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung beigemessen wird.

Im Bereich der Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum kommt weder der Eisenbahnlinie, noch der Bundesstraße (B 62), noch der Sieg trennende Wirkung zu.

Im Abrechnungsgebiet Kirchen Zentrum verläuft die Sieg auf einer Strecke von ca. 2.000 m. Auf Teilstrecken befindet sich das Gewässer an der Grenze der Abrechnungseinheit, in der sich keine weitere Bebauung anschließt. Vor diesem Hintergrund sind bei der Frage, ob ein Bebauungszusammenhang im beitragsrechtlichen Sinne besteht, nur die Teilstrecken zu beachten, die wirklich durch und nicht entlang der Abrechnungseinheit verlaufen.

Innerhalb des festgelegten Abrechnungsgebietes kann der Fluss Sieg durch Kraftfahrzeuge an vier Stellen, namentlich im Bereich der Herrenwiese-Austraße, der Kirchstraße, der B 62 sowie im Bereich der Siegstraße mittels Überführungen und Brücken ungehindert gekreuzt werden. Fußgänger haben die Möglichkeit die Sieg sogar an sechs Stellen zu überschreiten: An den Verkehrsanlagen Herrenwiese-Austraße, Kirchstraße und Siegstraße sind Gehwege angelegt, welche die Fußgänger nutzen können. Ebenfalls verbinden mehrere Fußgängerbrücken abzweigende von der Bahnhofstraße mehrere Verkehrsanlage untereinander. Diese Brückenbauwerke befinden sind zwischen den Straßen Bahnhofstraße- Am Riegel, Bahnhofstraße- Bahnstraße (Brühlhof) und am südlichen Ende der Bahnhofstraße zur Verkehrsanlage Untere Schwelbelstraße.

Auf dieser verhältnismäßig kurzen Strecke ist damit ein ungehindertes Queren der Sieg, welches einen wechselseitigen Verkehr gestattet, möglich, so dass hier keine trennende Wirkung der Sieg angenommen werden kann.

Zudem ist der bebaute Bereich entlang der Siegstraße Teil der Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum zuzuordnen. Durch die im Bereich der Siegstraße vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten sowie die sich in nördlicher Richtung anschließenden Sport-, Freizeit-, und Schuleinrichtungen auf dem Molzberg kann zunächst ein wechselseitiger Verkehr in diesem Bereich verzeichnet werden. Gleichfalls fahren die Anwohner des Baugebietes Schwelbel über die Molzbergstraße, den Bahnübergang und die Siegstraße ins Zentrum um dort ihre Besorgungen zu erledigen, den Arzt aufzusuchen, die Schule zu besuchen usw. Vor diesem Hintergrund kann nach Einschätzung des Stadtrates der Stadt Kirchen ein wechselseitiger Verkehr verzeichnet werden, der eine Abspaltung der Siegstraße und des Baugebietes Schwelbel nicht rechtfertigen würde.

Auf einer Länge von ca. 1.100 m Luftlinie (gemessen via geoportal RLP) kommt der Bahnlinie keine trennende Wirkung bei. In diesem Bereich befindet sich der Bahnhof und die Bahnlinie verläuft durch den Stadtkern. In diesem Verlauf kann die Bahnlinie sowohl durch Fahrzeuge, als auch durch Fußgänger an vier Stellen gequert werden (Bahnhofstraße (nördlicher Teil), Brückenstraße, Bahnhofstraße (südlicher Teil) und Molzbergstraße. Gleiches gilt für die in diesem Bereich parallel verlaufende B 62. Dabei hat der Stadtrat der Stadt Kirchen ein besonderes Augenmerk auf die Siegener Straße gelegt, die von der B 62 abzweigt und zwischen Bundesstraße und Bahnlinie liegt. Diese ca. 300 m lange Straße hat eine Zufahrt und zwei Abfahrten zur B 62 in Richtung Zentrum, zudem können Fußgänger im nördlichen Bereich die Bundesstraße queren.

Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte der Bundesstraße (B 62), den Landesstraßen (L 278 und 289) sowie der Bahnstrecke im Bereich der Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum keine trennende Wirkung beigegeben werden.

Zudem ist die typische Nutzung des Straßennetzes in der Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr, auch über die Sieg, die Bahnstrecke und die Bundesstraße (B 62) geprägt.

Der Bebauungszusammenhang ist auch nicht durch den Grünstreifen zwischen dem Hubertusweg und der Bebauung „Auf dem Molzberg“ aufgehoben. Nach der Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz ist von einer zusammenhängenden Bebauung nicht auszugehen, wenn Außenbereichsflächen von mehr als nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen. Nach der Senatsrechtsprechung kann von Außenbereichsflächen untergeordneten Ausmaßes bei Baulücken, die einen zusammenhängend bebauten Bereich im Allgemeinen nicht trennen (vgl. OVG RP, Urteil vom 30. Juni 2015 – 6 A 11016/14.OVG –, KStZ 2015, 213: vier unbebaute Baugrundstücke), gesprochen werden, nicht jedoch beispielsweise bei Außenbereichsflächen, die sich auf mehr als einem Kilometer zwischen den bebauten Bereichen erstrecken (vgl. OVG RP, Urteil vom 18. Oktober 2017 – 6 A 11862/16.OVG –, KStZ 2017, 236). Dabei ist in beitragsrechtlicher Hinsicht allein die Entfernung zwischen den bebauten Flächen ausschlaggebend, nicht aber, ob es sich insoweit bauplanungsrechtlich um eine (bebaubare) Baulücke handelt (vgl. OVG RLP, Urteil vom 14.07.2020, Az. 6 A 11666/19). Vor der so zu verstehenden Senatsrechtsprechung liegt der tatsächliche Abstand zwischen den baulichen Anlagen des Hubertuswegs und den ersten baulichen Anlagen „Auf dem Molzberg“ bei ca. 80 m. Es handelt sich daher um eine Lücke, die 2 bis 3 Bauplätze ausmacht und damit den Bebauungszusammenhang nicht entfallen lässt. Bei der Bildung von einheitlichen öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen hat eine Gemeinde des Weiteren zu berücksichtigen, dass Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand nur

zu einer Abrechnungseinheit zusammengeschlossen werden dürfen, wenn dies nicht zu einer Umverteilung von Ausbaulasten führt, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigen ist die sich beispielsweise in Baugebieten aus den Festsetzungen eines Bebauungsplans über die Art der baulichen Nutzung, über Straßenbreiten und Parkflächen, aber auch wegen eines einheitlichen Ausbauzustands aufgrund der ungefähr gleichzeitigen Herstellung der Straßen ergeben können. Ein gravierend unterschiedlicher Ausbaubedarf kann beispielsweise dadurch entstehen, dass Straßen in schon länger bestehenden Baugebieten, deren übliche Nutzungsdauer abgelaufen ist, einen akuten Erneuerungsbedarf aufweisen, während kürzlich erstmals hergestellte Erschließungsanlagen in einem Neubaugebiet auf längere Sicht nicht erneuert werden müssen. Dabei kann ein höherer Ausbaufwand in einem Gewerbegebiet durch die erhebliche Größe der dort liegenden Grundstücke und den Gewerbezuschlag ausgeglichen sein (vgl. OVG RP, Urteil vom 4. Juni 2020 – 6 C 10719/19.OVG –). Nach diesen Grundsätzen ist auch ein strukturell gravierender Unterschied der baulichen Anlagen „Auf dem Molzberg“ und den Wohnbaubereichen in der Abrechnungseinheit nicht zu erkennen. Die Verkehrsanlage „Auf dem Molzberg“ ist die direkte Weiterführung der Verkehrsanlage „Tannenweg“ und ist mit Ausbaubreite, Ausbauzustand etc. identisch. Die weiterführende Haupteerschließungsstraße „Auf dem Molzberg“, die über weite Strecken über die Gemarkung der Stadt Betzdorf verläuft, ist als Kreisstraße Nr. 7 gewidmet, steht deshalb nicht in der Straßenbaulast der Stadt Kirchen und ist daher nicht weiter zu berücksichtigen.

Auch der Stadtteil Riegel ist nicht als eigenständiges Abrechnungsgebiet zu betrachten. Zwar erfolgt die Zufahrt einzig über die Jungenthaler Straße/L 280, die vorhandene Bebauung ist von der übrigen Bebauung jenseits der Sieg und jenseits der L 280 nicht weiter als ca. 100 m entfernt, so dass auch hier keine Außenbereichsflächen größeren Umfangs existieren. Die vorhandenen Verkehrsanlagen verbinden schließlich die vorzufinden Wohngebäude mit dem übrigen Stadtgebiet. Auch die bereits oben erwähnte Fußgängerbrücke zwischen der Bahnhofstraße und der Verkehrsanlage „Am Riegel“ stellt eine verbindende Wirkung dar.

## **2. Offhausen**

Der Stadtteil Offhausen bildet eine selbständige Abrechnungseinheit. Die Abgrenzung dieser Abrechnungseinheit erfolgt in alle Himmelsrichtungen durch die unmittelbar angrenzenden Außenbereichsflächen. Dabei bilden die Stadtteile Offhausen und Herkersdorf jeweils eigenständige Abrechnungseinheiten. Zwischen den jeweils letzten Bebauungen der Stadtteile (Herkersdorfer Straße 35 in Herkersdorf und Im Wiesengrund 1 in Offhausen) liegt eine Strecke von ca. 360 m (gemessen via geoportal RLP), die dem Außenbereich zuzuordnen ist. Insoweit wurde berücksichtigt, dass sich entlang der Straße Im Wiesengrund zwar Sportanlagen, eine Kindertagesstätte und eine Schule befinden, dies führt jedoch nicht dazu, dass ein verbindender Fahrzeugverkehr zwischen den beiden Abrechnungseinheiten festgestellt werden kann. Dabei hat der Stadtrat insbesondere berücksichtigt, dass die Straße Im Wiesengrund als K 97 eine klassifizierte Straße darstellt. Kindertagesstätte, Schule und Sportanlage liegen an der freien Strecke der K 97. Zudem ist kein wechselseitiger Verkehr zwischen den Abrechnungseinheiten zu verzeichnen. Zwar fahren die Anwohner des Stadtteils Offhausen durch den Stadtteil Herkersdorf, um so ins Zentrum der Stadt Kirchen zu gelangen, umgekehrt findet aber kein signifikanter Verkehr aus der Abrechnungseinheit Herkersdorf in die Abrechnungseinheit Offhausen statt.

### **3. Herkersdorf**

Der Stadtteil Herkersdorf bildet eine selbständige Abrechnungseinheit. Die Abgrenzung dieser Abrechnungseinheit erfolgt in alle Himmelsrichtungen durch die unmittelbar angrenzenden Außenbereichsflächen. Hinsichtlich der Abgrenzung zur Abrechnungseinheit Offhausen wird auf die Ausführungen unter „2. Offhausen“ verwiesen. Auch zwischen der Abrechnungseinheit Herkersdorf und Kirchen Zentrum liegen Außenbereichsflächen, die eine beitragsrechtliche Zusammenfassung der Gebiete ausschließen. So ist neben einer Außenbereichsfläche von ca. 250 m zwischen den jeweils letzten Bebauungen der erhebliche Geländeversatz zu berücksichtigen. Die Abrechnungseinheit Herkersdorf liegt deutlich höher, als die Abrechnungseinheit Kirchen Zentrum. Aufgrund dieser Kumulation der topografischen Gegebenheiten und da auch hier kein wechselseitiger Verkehr zwischen den Abrechnungseinheiten verzeichnet werden kann, ist für den Stadtteil Herkersdorf eine eigenständige Abrechnungseinheit zu bilden, um den nach dem Bundesverfassungsgericht erforderlichen Ausbauvorteil zu berücksichtigen. Eine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit Herkersdorf ist nicht notwendig. Zwar führt die Straße Auf der Sohle als klassifizierte Straße (K 101) durch die Ortslage. Diese Straße kann durch Kraftfahrzeuge und Fußgänger gekreuzt werden. Ein entsprechender wechselseitiger Verkehr ist damit möglich und kann im Alltag vor Ort auch erkannt werden. Die Anwohner des südlichen Teils queren die K 101, um das Wanderwegenetz entlang des Ottoturms zu nutzen. Im Gegenzug dazu nutzen die Anwohner des nördlichen Teils die Querungsmöglichkeiten, um zu zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu gelangen (Kirche, Dorfplatz etc.).

Darüber hinaus sind die nördlich und südlich gelegenen Bebauungen nur durch die K 101 getrennt und die Häuser stehen zwischen 35 m im westlichen Teil und bis zu 70 m im östlichen Teil voneinander getrennt. Unter Bezugnahme auf das Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 15. Dezember 2020 – 6 A 10352/20.OVG - sowie dem Beschluss des OVG Rheinland-Pfalz vom 08.10.2021, Az. 6 A 10526/21.OVG ist festzustellen, dass bei einer nicht bebaubaren Freifläche von ca. 70 m der Bebauungszusammenhang nicht dadurch entfällt, dass dieser Bereich nicht bebaut werden kann. Der Stadtrat der Stadt Kirchen bezieht sich auf die maßgebende Rechtsprechung und bildet insofern nur eine Abrechnungseinheit für den Ortsteil Herkersdorf.

### **4. Freusburg Burg**

Der Stadtteil Freusburg wird in insgesamt drei eigenständige Abrechnungseinheiten aufgeteilt. Der Bereich rund um die Burg bildet so eine eigenständige Abrechnungseinheit. Nach Süden wird die Abrechnungseinheit durch die angrenzende Bundesstraße 62 (Siegthalstraße) sowie die Parallel dazu verlaufende Sieg nebst angrenzende Grünflächen abgegrenzt. In alle anderen Himmelsrichtungen erfolgt die Abgrenzung durch die sich an die Bebauung anschließenden Außenbereichsflächen. Dabei ist dem Stadtrat der Stadt Kirchen bekannt, dass zwischen der Abrechnungseinheit Freusburg Burg und Freusburg Struth eine fußläufige Verbindung besteht. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Topographie ist ein Zusammenschluss mit der Abrechnungseinheit Freusburg Struth nicht möglich. Östlich der Abrechnungseinheit Freusburg Burg steigt das Gelände stark an. Dieser Bereich ist nicht bebaut. Lediglich über den bereits benannten Fußweg und die in diesem Bereich nicht zum Anbau bestimmte B 62 kann die weitere Ortslage von Freusburg erreicht werden. Über diesen Knotenpunkt ist ein verbindender Verkehr, wie er beitragsrechtlich gefordert wird, nicht möglich.

## **5. Freusburg – Struth**

Östlich an die Abrechnungseinheit Freusburg Burg angrenzend liegt die Abrechnungseinheit Freusburg Struth. Hinsichtlich der Abgrenzung der Abrechnungseinheiten wird auf die Ausführungen zu „4. Freusburg – Burg“ verwiesen. Nach Norden, Osten und Westen wird die Abrechnungseinheit durch die angrenzenden Außenbereichsflächen begrenzt. Nach Süden liegt die Bundesstraße 62 „Siegthalstraße“. Die dortige bauliche Nutzung ist durch Wohnbebauung sowie eine verstärkte gewerbliche Nutzung geprägt. Die dortigen Zufahrten finden direkt auf die B 62 statt, oder erfolgen bei der gewerblichen Nutzung über die Industriestraße. Die B 62 ist deshalb in diesem Bereich zum Anbau bestimmt. Der Bebauungszusammenhang zwischen der nördlich gelegen Wohnbaunutzung wird auch nicht dadurch aufgehoben, dass diese nur über den Fliederweg und den Tulpenweg eine Anbindung zur B 62 erhält. Zum einen verbindet die B 62 beide Bereiche jenseits der Bundesstraße über die vorgenannten Erschließungsanlagen miteinander, zum anderen ist die B 62 in der maßgeblichen Abrechnungseinheit zumindest einseitig zum Anbau bestimmt. Die vorhandene Wohnbebauung in nördlich und südlicher Richtung ist lediglich rund 40 m voneinander getrennt, so dass keine größere Außenbereichsfläche mit trennender Wirkung festzustellen ist.

## **6. Freusburger Mühle**

Der Wohnbereich Freusburger Mühle stellt eine selbständige Abrechnungseinheit dar. Dieser kann allein über eine Abfahrt von der B 62 außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt über die Sieg hinweg angefahren werden. Nach Norden, Osten und Westen wird die Abrechnungseinheit durch eine Schleife der Sieg und die sich daran anschließenden Grünflächen abgegrenzt. Von der Abrechnungseinheit Freusburger Mühle aus kann die Sieg nur über die einleitend beschriebene Zufahrt gekreuzt werden. Nach Süden führt die Bahnlinie 2880 dazu, dass eine zusammenhängende Bebauung und der damit verbundene Vorteil im beitragsrechtlichen Sinne nicht mehr erkannt werden kann. Die Bahnlinie kann im Bereich der öffentlichen Straßen Freusburger Mühle – Herrenwiese lediglich fußläufig durch eine Unterführung gekreuzt werden.

## **7. Wehbach**

Der Stadtteil Wehbach stellt eine eigenständige Abrechnungseinheit dar. Diese Abrechnungseinheit kann über eine Abfahrt der klassifizierten L 280 erreicht werden und wird in alle Himmelsrichtungen durch die angrenzenden Außenbereichsflächen abgegrenzt. Dabei ist das Baugebiet „Buchenhof“ Bestandteil der Abrechnungseinheit. Die Zuwegung zu diesem Gebiet findet unmittelbar von der Koblenz-Olper-Straße aus durch eine Unterführung der L 280 statt. Aufgrund der Unterführung ist damit ein ungehindertes Queren der klassifizierten Landesstraße möglich.

### **8. Katzenbach, 9. Wingendorf und 10. Winnersbach**

Katzenbach, Wingendorf und Winnersbach stellen jeweils für sich einen Stadtteil der Stadt Kirchen dar. Die Stadtteile sind über das aus Gemeinde- und klassifizierten Straßen bestehende Straßennetz mit der Stadt Kirchen verbunden. Zwischen der Stadt Kirchen und den aufgelisteten Stadtteilen befinden sich weitläufige Außenbereichsstrecken im beitragsrechtlichen Sinne, die den räumlichen Zusammenhang, der allerdings vom Bundesverfassungsgericht als Grundvoraussetzung für die Bildung einer Abrechnungseinheit gefordert wird, entfallen lässt.

Ein zusammenhängendes Stadtgebiet kann aufgrund der vorhandenen Außenbereichsfläche nicht angenommen werden, so dass die Stadtteile Katzenbach, Wingendorf und Winnersbach jeweils eine eigenständige Abrechnungseinheit darstellen.

### **11. Gewerbegebiet Euteneuen**

Das Gewerbegebiet Euteneuen bildet aufgrund gravierender struktureller Unterschiede eine eigene Abrechnungseinheit. Hinzu kommen Außenbereichsflächen von nicht unerheblichem Maße, die dazu führen, dass eine zusammenhängende Bebauung mit dem Stadtkern von Kirchen nicht gesehen werden kann.