

SATZUNG DER STADT SPEYER

über
die Erhebung wiederkehrender Beiträge
für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen
(Ausbaubeitragssatzung)
vom 15.12.2023

Aufgrund des § 24 Gemeindeordnung (GemO) und der §§ 2 Abs.1, 7, 10 und 10a des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz (KAG) hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 16.11.2023 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Erhebung von Ausbaubeiträgen

- (1) Die Stadt Speyer erhebt wiederkehrende Beiträge für die Herstellung und den Ausbau von Verkehrsanlagen nach den Bestimmungen des KAG und dieser Satzung.
- (2) Ausbaubeiträge werden für alle Maßnahmen an Verkehrsanlagen, die der Erneuerung, der Erweiterung, dem Umbau oder der Verbesserung dienen, erhoben
 1. „Erneuerung“ ist die Wiederherstellung einer vorhandenen, ganz oder teilweise unbrauchbaren, abgenutzten oder schadhafte Anlage in einen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustands,
 2. „Erweiterung“ ist jede flächenmäßige Vergrößerung einer fertiggestellten Anlage oder deren Ergänzung durch weitere Teile,
 3. „Umbau“ ist jede nachhaltige technische Veränderung an der Verkehrsanlage,
 4. „Verbesserung“ sind alle Maßnahmen zur Hebung der Funktion, der Änderung der Verkehrsbedeutung im Sinne der Hervorhebung des Anliegervorteils, sowie der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit einer Anlage.
- (3) Die Bestimmungen dieser Satzung gelten auch für die Herstellung von Verkehrsanlagen, die nicht nach dem Baugesetzbuch (BauGB) beitragsfähig ist.
- (4) Die Bestimmungen dieser Satzung gelten nicht, soweit Kostenerstattungsbeiträge nach §§ 135 a-c BauGB zu erheben sind.
- (5) Ausbaubeiträge nach dieser Satzung werden nicht erhoben, wenn die Kosten der Beitragserhebung außer Verhältnis zu dem erwartenden Beitragsaufkommen stehen.

§ 2

Beitragsfähige Verkehrsanlagen

- (1) Beitragsfähig ist der Aufwand für die öffentliche Straße, Wege und Plätze, selbständige Parkflächen und Grünanlagen, sowie für selbständige Fuß- und Radwege.

- (2) Nicht beitragsfähig ist der Aufwand für Brückenbauwerke, Tunnels und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen, mit Ausnahme des Aufwands für Fahrbahndecke und Fußwegbelages.

§ 3

Ermittlungsgebiete

- (1) Sämtliche zum Anbau bestimmte Verkehrsanlagen folgender Gebiete bilden jeweils einheitliche öffentliche Einrichtungen (Abrechnungseinheiten).
1. Die Abrechnungseinheit „Speyer-Nord nördlicher Teil“ (Nr.1)
 2. Die Abrechnungseinheit „Rinkenbergerhof“ (Nr.2)
 3. Die Abrechnungseinheit „Binsfeld“ (Nr.3)
 4. Die Abrechnungseinheit „Speyer-Nord südlicher Teil“ (Nr.4)
 5. Die Abrechnungseinheit „Industriegebiet“ (Nr.5)
 6. Die Abrechnungseinheit „Speyer-West nördlicher Teil“ (Nr.6)
 7. Die Abrechnungseinheit „Kernstadt“ (Nr.7)
 8. Die Abrechnungseinheit „Speyer-West südlicher Teil“ (Nr.8)
 9. Die Abrechnungseinheit „Oberkämmerer“ (Nr.9)
 10. Die Abrechnungseinheit „Vogelgesang“ (Nr.10)
 11. Die Abrechnungseinheit „Neuland“ (Nr.11)
 12. Die Abrechnungseinheit „Industriegebiet Flugplatz“ (Nr.12)

Eine Übersicht über die Abgrenzung des Abrechnungsgebiets ist als Plan (Anlage 1) und die Begründung zur Abgrenzung der Abrechnungseinheiten (Anlage 2) ist dieser Satzung beigelegt.

- (2) Der beitragsfähige Aufwand wird für die eine Abrechnungseinheit bildenden Verkehrsanlagen nach den tatsächlichen jährlichen Investitionsaufwendungen nach Abs. 1 ermittelt.

§ 4

Gegenstand der Beitragspflicht

Der Beitragspflicht unterliegen alle baulich, gewerblich, industrielle oder in ähnlicher Weise nutzbaren Grundstücke, die die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer in der Abrechnungseinheit gelegenen Verkehrsanlage haben.

§ 5

Gemeindeanteil

- (1) Der Gemeindeanteil für die Abrechnungseinheiten nach § 3 Abs. 1 dieser Satzung beträgt für:
1. Die Abrechnungseinheit 1: 25%
 2. Die Abrechnungseinheit 2: 25%
 3. Die Abrechnungseinheit 3: 25%

4. Die Abrechnungseinheit 4: 25%
5. Die Abrechnungseinheit 5: 30%
6. Die Abrechnungseinheit 6: 25%
7. Die Abrechnungseinheit 7: 30 %
8. Die Abrechnungseinheit 8: 25 %
9. Die Abrechnungseinheit 9: 25 %
10. Die Abrechnungseinheit 10: 25 %
11. Die Abrechnungseinheit 11: 25 %
12. Die Abrechnungseinheit 12: 25 %

§ 6

Beitragsmaßstab

- (1) Maßstab ist die Grundstücksfläche mit Zuschlägen für Vollgeschosse. Der Zuschlag je Vollgeschoss beträgt 10 v.H. Vollgeschosse im Sinne dieser Regelung sind Vollgeschosse im Sinne der Landesbauordnung.
- (2) Als Grundstücksfläche nach Abs. 1 gilt:
 1. In beplanten Gebieten die überplante Grundstücksfläche. Ist das Grundstück nur teilweise überplant und ist der unbeplante Grundstücksteil dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen, gilt als Grundstücksfläche die Fläche des Buchgrundstücks; Nr. 2 ist gegebenenfalls entsprechend anzuwenden.
 2. Liegen Grundstücke innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils (§ 34 BauGB), sind zu berücksichtigen:
 - a. bei Grundstücken, die an eine Verkehrsanlage angrenzen, die Fläche von dieser bis zu einer Tiefe von 45 Meter.
 - b. bei Grundstücken, die nicht an einer Verkehrsanlage angrenzen, mit dieser aber durch einen eigenen Weg oder durch einen Zugang verbunden sind (Hinterliegergrundstück), die Fläche von der zu der Verkehrsanlage hin liegenden Grundstücksseite bis zu einer Tiefe von 45 Meter.
 - c. Grundstücke, die ausschließlich eine wegemäßige Verbindung darstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe nach i. und ii. unberücksichtigt.
 - d. Sind die jenseits der nach a. und b. angeordneten Tiefenbegrenzungslinie liegenden Grundstücksteile aufgrund der Umgebungsbebauung baulich oder in ähnlicher Weise selbständig nutzbar (Hinterbebauung in zweiter Baureihe), wird die Fläche bis zu einer Tiefe von 90 Meter zugrunde gelegt. Sind die hinteren Grundstücksteile nicht in diesem Sinne selbständig nutzbar und geht die tatsächliche bauliche, gewerbliche, industrielle oder ähnliche Nutzung der innerhalb der Tiefenbegrenzung liegenden Grundstücksteile über die tiefenmäßige Begrenzung nach i. und ii. hinaus, so verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie zur hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung. Wird ein Grundstück jenseits der in Satz 1 angeordneten erhöhten

Tiefenbegrenzungslinie tatsächlich baulich, gewerblich, industriell oder ähnlich genutzt, so verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie zur hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung.

3. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan die Nutzung als Sportplatz, Freibad, Festplatz, Campingplatz, Dauerkleingarten oder Friedhof festgesetzt ist, die Fläche des im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Grundstücks oder Grundstücksteils vervielfacht mit 0,5. Bei Grundstücken, die innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles (§ 34 BauGB) tatsächlich so genutzt werden, die Fläche des Grundstücks – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der nach Nr. 2 angeordneten Tiefenbegrenzung – vervielfacht mit 0,5.
- (3) Für die Zahl der Vollgeschosse nach Abs. 1 gilt:
1. Für beplante Grundstücke wird die im Bebauungsplan festgesetzte zulässige Zahl der Vollgeschosse zugrunde gelegt.
 2. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan nicht die Zahl der Vollgeschosse, sondern eine Baumassenzahl festgesetzt ist, gilt die durch 3,5 geteilte höchstzulässige Baumassenzahl. Ist auch eine Baumassenzahl nicht festgesetzt, dafür aber die Höhe der baulichen Anlage in Form der Trauf- oder Firsthöhe, so gilt die durch 3 geteilte höchstzulässige Trauf- oder Firsthöhe. Sind beide Höhen festgesetzt, so gilt die höchstzulässige Traufhöhe. Soweit der Bebauungsplan keine Festsetzung trifft, gilt als Traufhöhe der Schnittpunkt der Außenseite der Dachhaut mit der seitlichen Außenwand. Die Höhe ist in der Gebäudemitte zu messen. Bruchzahlen werden auf volle Zahlen auf- oder abgerundet.
 3. Soweit kein Bebauungsplan besteht, gilt:
 - a. die Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse; ist ein Grundstück bereits bebaut und ist die dabei tatsächlich verwirklichte Vollgeschossezahl höher als die in der näheren Umgebung, so ist die tatsächliche verwirklichte Vollgeschossezahl zugrunde zu legen.
 - b. bei Grundstücken, die mit einer Kirche bebaut sind, die Zahl von zwei Vollgeschossen. Dies gilt für Türme, die nicht Wohnzwecken, gewerblichen oder industriellen Zwecken oder einer freiberuflichen Nutzung dienen, entsprechend.
 4. Ist nach a. – c. eine Vollgeschossezahl nicht feststellbar, so ist die tatsächlich vorhandene Traufhöhe geteilt durch 3 anzusetzen, wobei Bruchzahlen auf ganze Zahlen auf- und abzurunden sind. Als Traufhöhe gilt der Schnittpunkt der Außenseite der Dachhaut mit der seitlichen Außenwand. Die Höhe ist in der Gebäudemitte zu messen.
 5. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan eine sonstige Nutzung festgesetzt ist, oder die außerhalb von Bebauungsplangebieten tatsächlich so genutzt werden (z.B. Sport-, Fest-, Campingplätze, Freibäder, Friedhöfe), wird bei vorhandener Bebauung die tatsächliche Zahl der Vollgeschosse angesetzt, in jedem Fall mindestens jedoch ein Vollgeschoss.
 6. Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, gilt die festgesetzte Zahl der Geschosse oder, soweit keine Festsetzung erfolgt ist, die tatsächliche Zahl der Garagen- oder Stellplatzgeschosse, mindesten jedoch ein Vollgeschoss.

7. Bei Grundstücken, die im Geltungsbereich von Satzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB liegen, werden zur Ermittlung der Beitragsflächen die Vorschriften entsprechend angewandt, wie sie bestehen für:
 - a. Grundstücke in Bebauungsplangebieten, wenn in der Satzung Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß getroffen sind,
 - b. unbeplante Grundstücke, wenn die Satzung keine Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß enthält.
8. Die Zahl der tatsächlichen vorhandenen oder sich durch Umrechnung ergebenden Vollgeschosse gilt, wenn sie höher ist als die Zahl der Vollgeschosse nach den vorstehenden Regelungen.
9. Sind auf einem Grundstück mehrere Gebäude mit unterschiedlichen Zahl von Vollgeschossen zulässig oder vorhanden, gilt die bei der überwiegenden Baumasse vorhandene Zahl.
- (4) Für Grundstücke im Kern- Gewerbe- und Industriegebieten wird die nach den vorstehenden Regelungen ermittelte und gewichtete Grundstücksfläche nach Abs. 2 um 20 v.H. erhöht. Dies gilt entsprechend für ausschließlich gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzte Grundstücke in sonstigen Baugebieten.
In sonstigen Baugebieten erhöht sich die nach den vorstehenden Regelungen ermittelte und gewichtete Grundstücksfläche um 10 v. H. bei teilweise gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzten Grundstücken (gemischt genutzte Grundstücke) und bei überwiegend gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzten Grundstücken um 20 v. H.
- (5)

§ 7

Eckgrundstücke und durchlaufenden Grundstücke

- (1) Grundstücke, die sowohl von einer nach § 13 dieser Satzung verschonten Verkehrsanlagen erschlossen sind, als auch von einer oder mehreren weiteren Verkehrsanlage(n) der Abrechnungseinheit erschlossen sind, werden nur mit der Hälfte ihrer gewichteten Grundstücksfläche angesetzt.
- (2) Kommt für eine oder mehrere der Verkehrsanlagen nach Abs. 1 die Tiefenbegrenzung nach § 6 Abs. 2 dieser Satzung zur Anwendung, gilt die Regelung des Abs. 1 nur für die sich überschneidenden Grundstücksteile.

§ 8

Entstehung der Beitragspflicht

Der Beitragsanspruch entsteht mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Jahr.

§ 9

Vorausleistungen

- (1) Ab Beginn des Erhebungszeitraumes können von der Stadt Speyer Vorausleistungen auf wiederkehrende Beiträge erhoben werden.
- (2) Die Vorausleistungen werden nach der voraussichtlichen Beitragshöhe für das laufende Jahr bemessen.

§ 10

Ablösung des Ausbaubeitrages

- (1) Die Ablösung wiederkehrender Beiträge kann jederzeit für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren vereinbart werden. Der Ablösung wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Kostenentwicklung die abgezinste voraussichtliche Beitragsschuld zugrunde gelegt.

§ 11

Beitragsschuldner

- (1) Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer oder dinglicher Nutzungsberechtigter des Grundstückes ist.
- (2) Mehrere Beitragsschuldner sind Gesamtschuldner.

§ 12

Veranlagung und Fälligkeit

- (1) Die wiederkehrenden Beiträge und die Vorausleistungen darauf werden durch schriftlichen Bescheid festgesetzt und 1 Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheids fällig.
- (2) Der Beitragsbescheid enthält:
 1. die Bezeichnung des Beitrages
 2. den Namen des Beitragsschuldners
 3. die Bezeichnung des Grundstückes
 4. den zu zahlenden Betrag
 5. die Berechnung des zu zahlenden Betrages unter Mitteilung der beitragsfähigen Kosten, des Gemeindeanteils und der Berechnungsgrundlagen nach dieser Satzung
 6. die Festsetzung des Fälligkeitstermins,
 7. die Eröffnung, dass der Beitrag als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht, und
 8. eine Rechtsbehelfsbelehrung.
- (3) Die Grundlagen für die Festsetzung wiederkehrender Beiträge können durch besonderen Bescheid (Feststellungsbescheid) festgestellt werden.

§ 13

Übergangs- bzw. Verschonungsregelung

- (1) Gemäß § 10a Abs. 6 KAG wird festgelegt, dass Grundstücke, vorbehaltlich § 7 Abs. 1 und 2 dieser Satzung, erstmals bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrages berücksichtigt und beitragspflichtig werden, nach
1. 20 Jahren bei kompletter Herstellung der Verkehrsanlage,
 2. 15 Jahren bei Herstellung der Fahrbahn
 3. 10 Jahren bei Herstellung des Gehweges,
 4. 5 Jahren bei Herstellung der Beleuchtung bzw. durchgeführten Veranlagungen für Grunderwerb, Straßenoberflächenentwässerungskosten oder anderen Teilanlagen.

Die Übergangsregelung bei Maßnahmen nach den Buchstaben a. bis d. gilt auch bei der Erneuerung, Erweiterung, dem Umbau und der Verbesserung von Verkehrsanlagen. Erfassen eine oder mehrere Maßnahmen mehrere Teileinrichtungen, so findet eine Addition der unter den Buchstaben b. – d. aufgeführten Verschonungsfristen nicht statt, es gilt dann die jeweils erreichte höhere Verschonungsdauer.

Die Übergangsregelung beginnt jeweils zu dem Zeitpunkt, in dem die sachlichen Beitragspflichten für Erschließungsbeiträge nach dem BauGB bzw. für die Ausbaubeiträge nach dem KAG RLP entstanden sind.

- (2) Erfolgt die Herstellung der Verkehrsanlage aufgrund von Verträgen (insbesondere Erschließungsverträge), so wird gemäß § 10 a Abs. 6 Satz 1 KAG die Verschonungsdauer auf 20 Jahre festgesetzt.
- Die Übergangsregelung gilt ab dem Zeitpunkt, in dem Prüfung der Abrechnung der vertraglichen Leistung und die Widmung der Verkehrsanlage erfolgt sind.

§ 14

Öffentliche Last

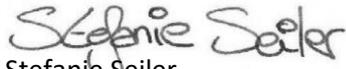
Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag liegt als öffentliche Last auf dem Grundstück.

§15

In-Kraft-Treten

- (1) Diese Satzung tritt zum 01.01.2024 in Kraft.
- (2) Soweit Beitragsansprüche nach vorgehenden Satzungen entstanden sind, bleiben diese hiervon unberührt und es gelten insoweit für diese die bisherigen Regelungen weiter.
- (3) Gleichzeitig tritt die Satzung der Stadt Speyer über die Erhebung einmaliger Beiträge für den Ausbau von Verkehrsanlagen vom 09.12.2016 außer Kraft.

Stadtverwaltung Speyer, den 15.12.2023



Stefanie Seiler

Oberbürgermeisterin

Anlage 1: Lagepläne

Anlage 2: Begründung zur Ausgestaltung der Abrechnungseinheiten

Hinweis:

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 24 Abs. 6 der Gemeindeordnung Satzungen, die unter Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften der Gemeindeordnung oder aufgrund der Gemeindeordnung zustande gekommen sind, ein Jahr nach der Bekanntmachung als von Anfang an gültig zustande gekommen gelten.

Dies gilt nicht, wenn

1. die Bestimmungen über die Öffentlichkeit der Sitzungen, die Genehmigung, die Ausfertigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind, oder
2. vor Ablauf der in Satz 1 genannten Frist die Aufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet

oder

jemand die Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschriften gegenüber der Gemeindeverwaltung unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzung begründen soll, schriftlich geltend gemacht hat.

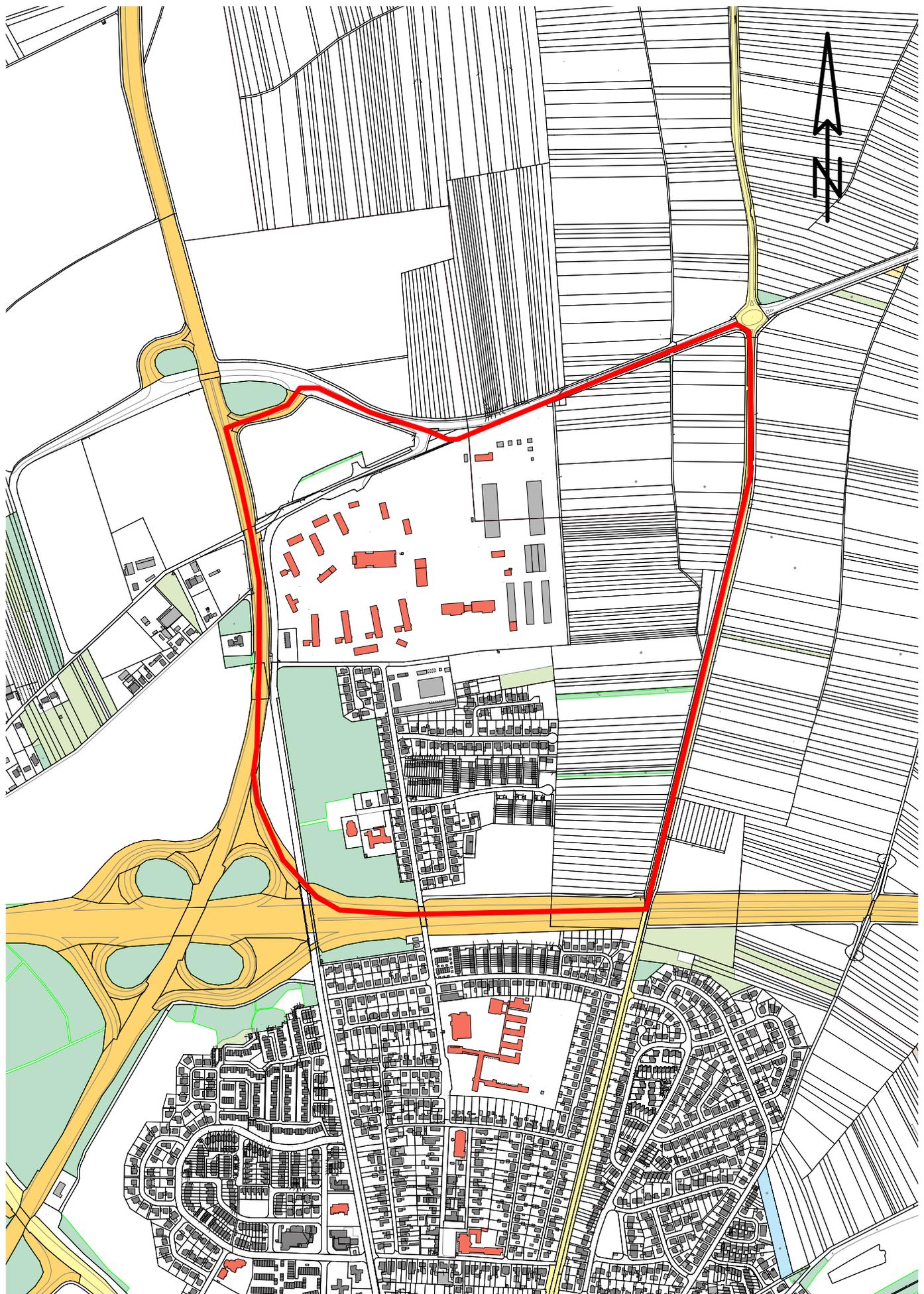
Hat jemand eine Verletzung nach Satz 2 Nr. 2 geltend gemacht, so kann auch nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist jedermann diese Verletzung geltend machen.

Anlage 1

Abrechnungseinheit 1: Speyer- Nord nördlicher Teil



24.10.2023



Anlage 1

Abrechnungseinheit 2: Rinkenbergerhof

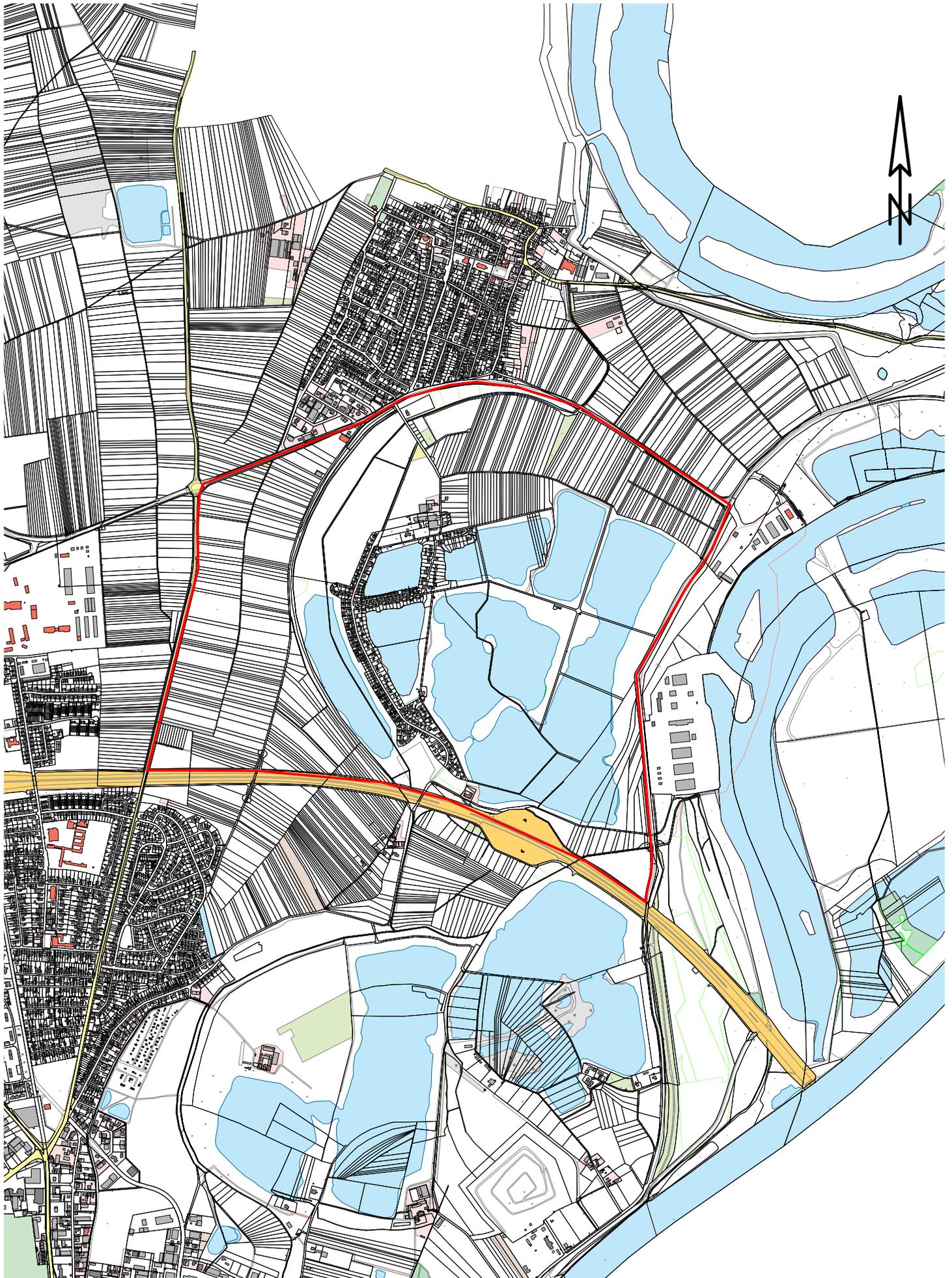
24.10.2023



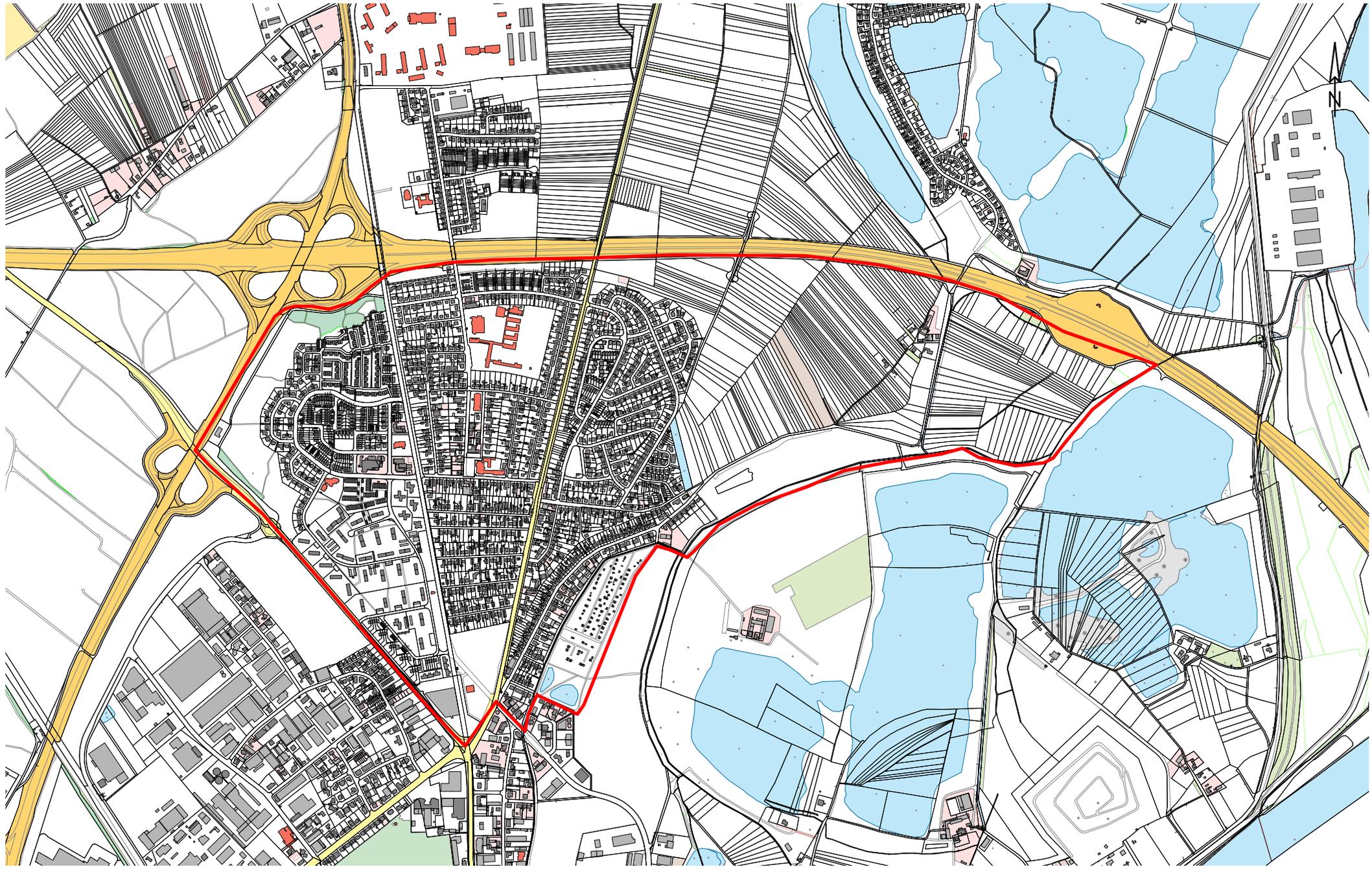
Anlage 1

Abrechnungseinheit 3: Binsfeld

24.10.2023



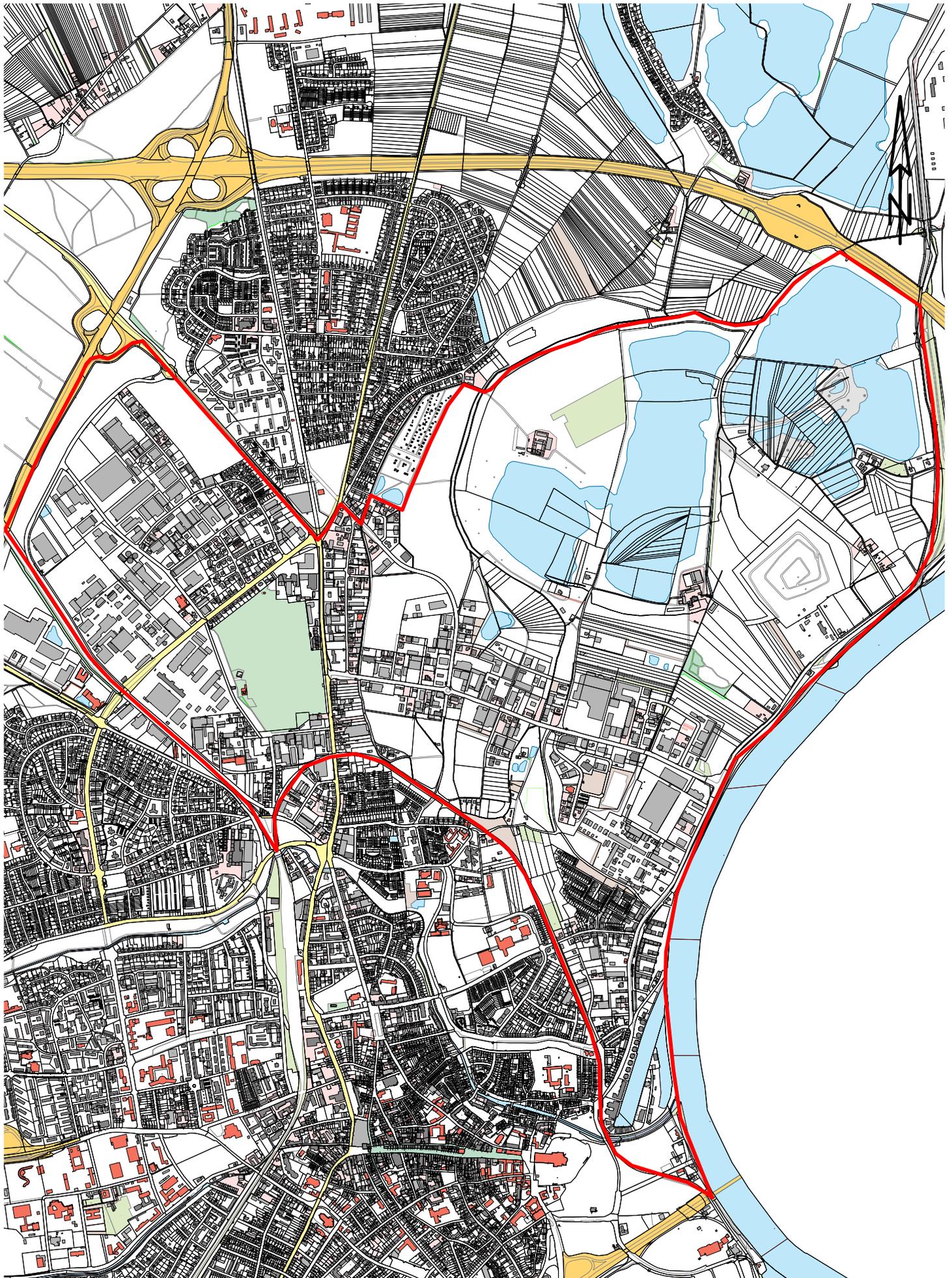
Anlage 1
Abrechnungseinheit 4: Speyer- Nord südlicher Teil
24.10.2023



Anlage 1

Abrechnungseinheit 5: Industriegebiet

24.10.2023

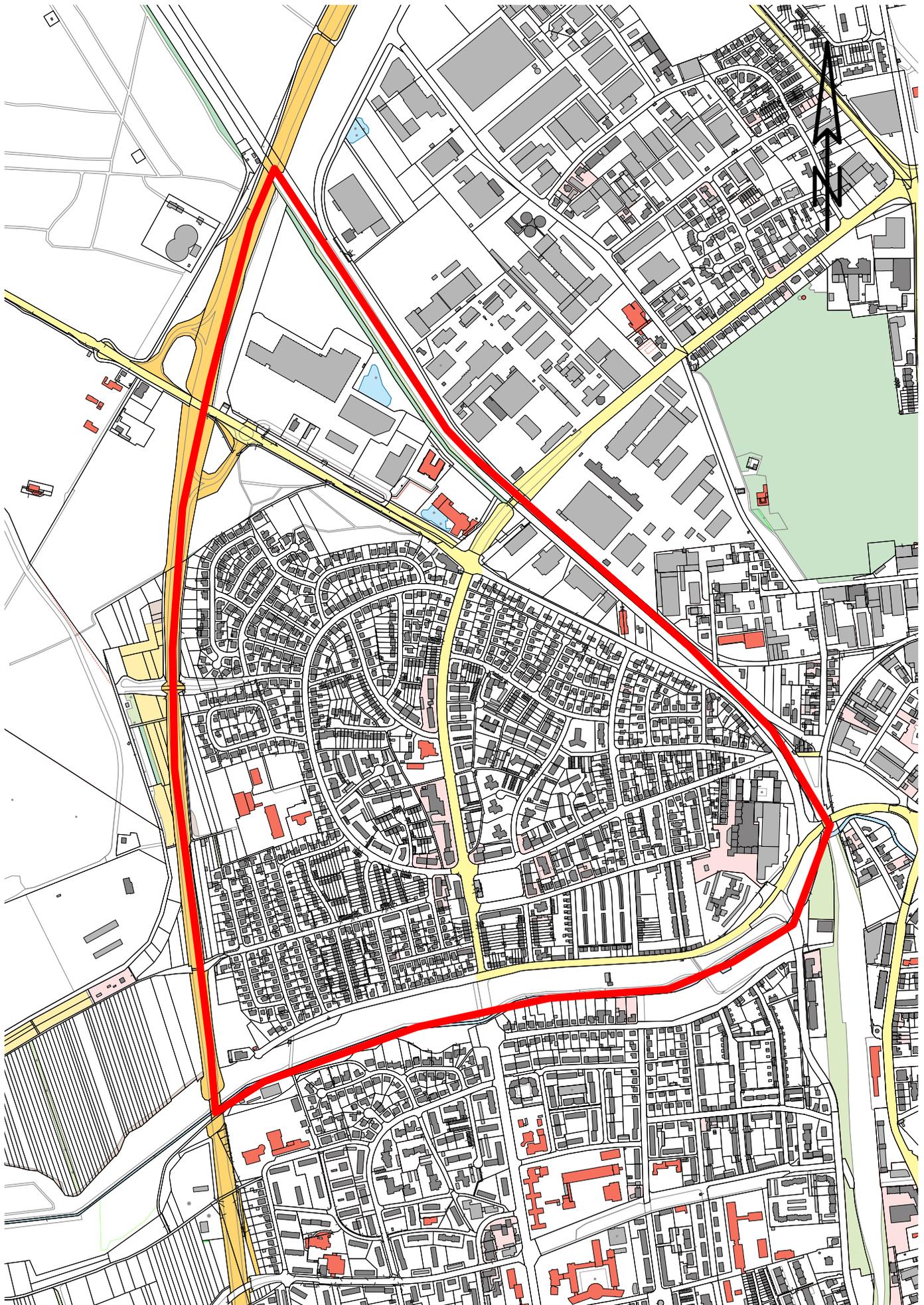


Anlage 1

Abrechnungseinheit 6: Speyer- West nördlicher Teil



24.10.2023

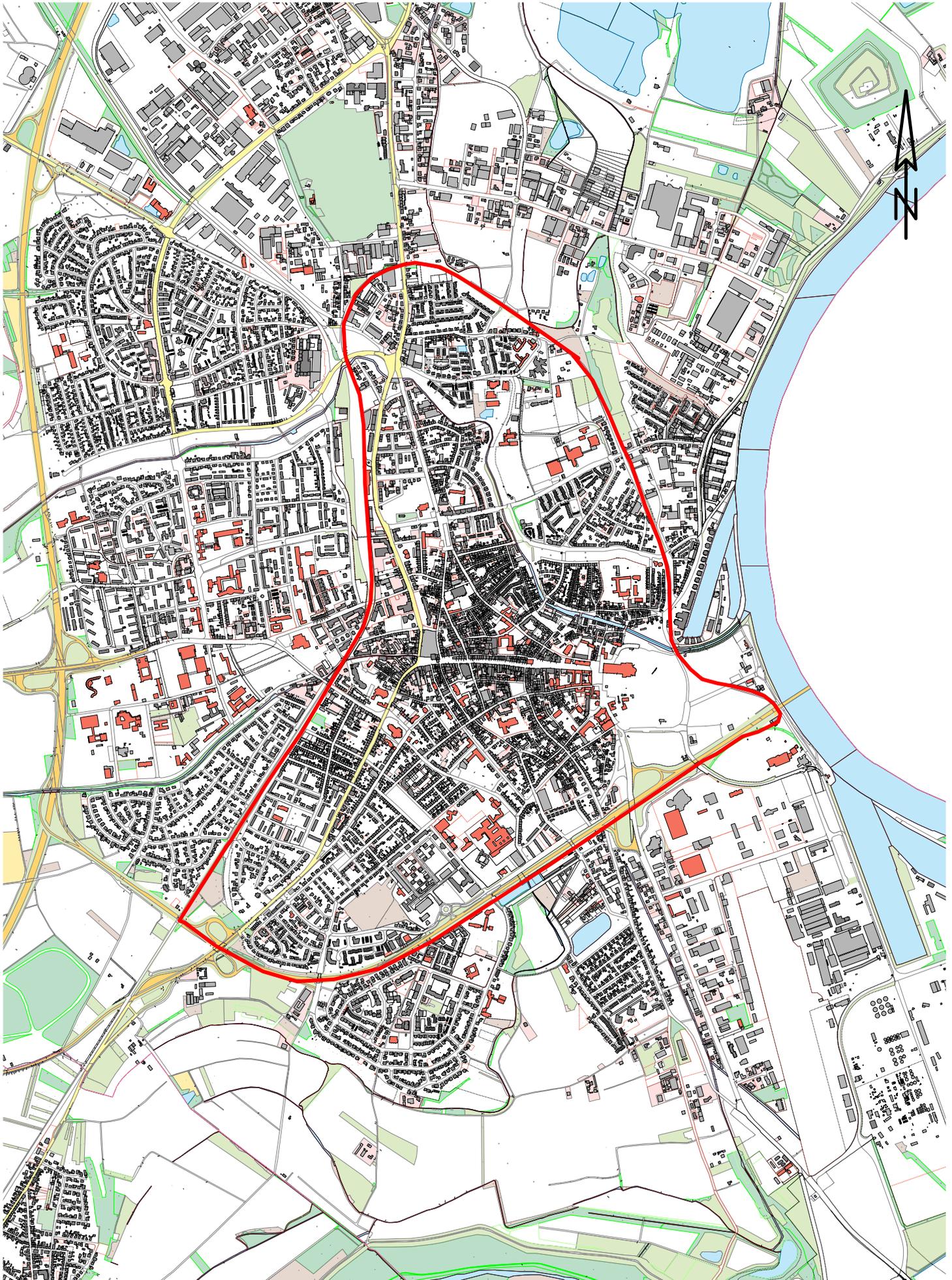




Anlage 1

Abrechnungseinheit 7: Kernstadt

24.10.2023

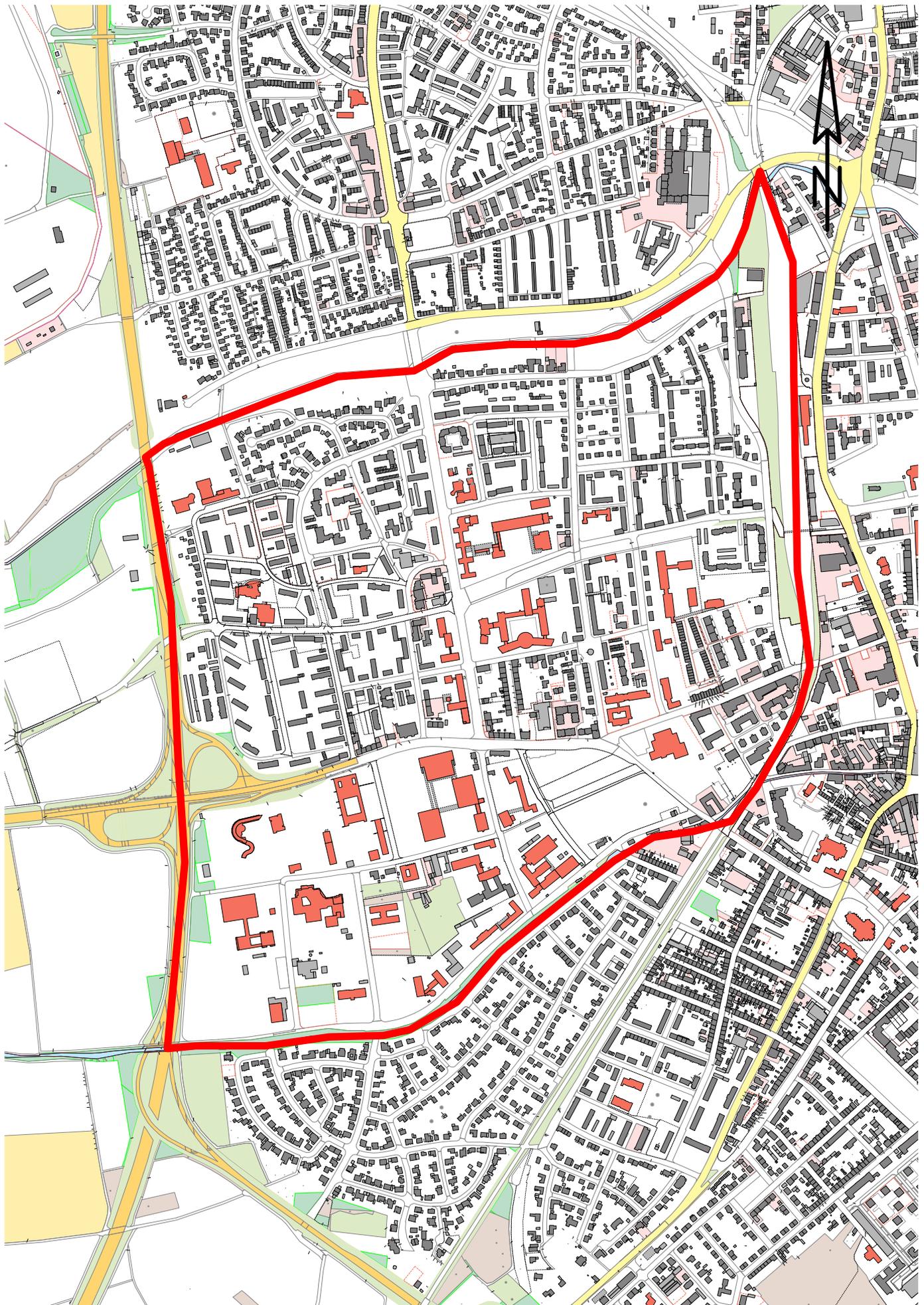


Anlage 1

Abrechnungseinheit 8: Speyer- West südlicher Teil



24.10.2023

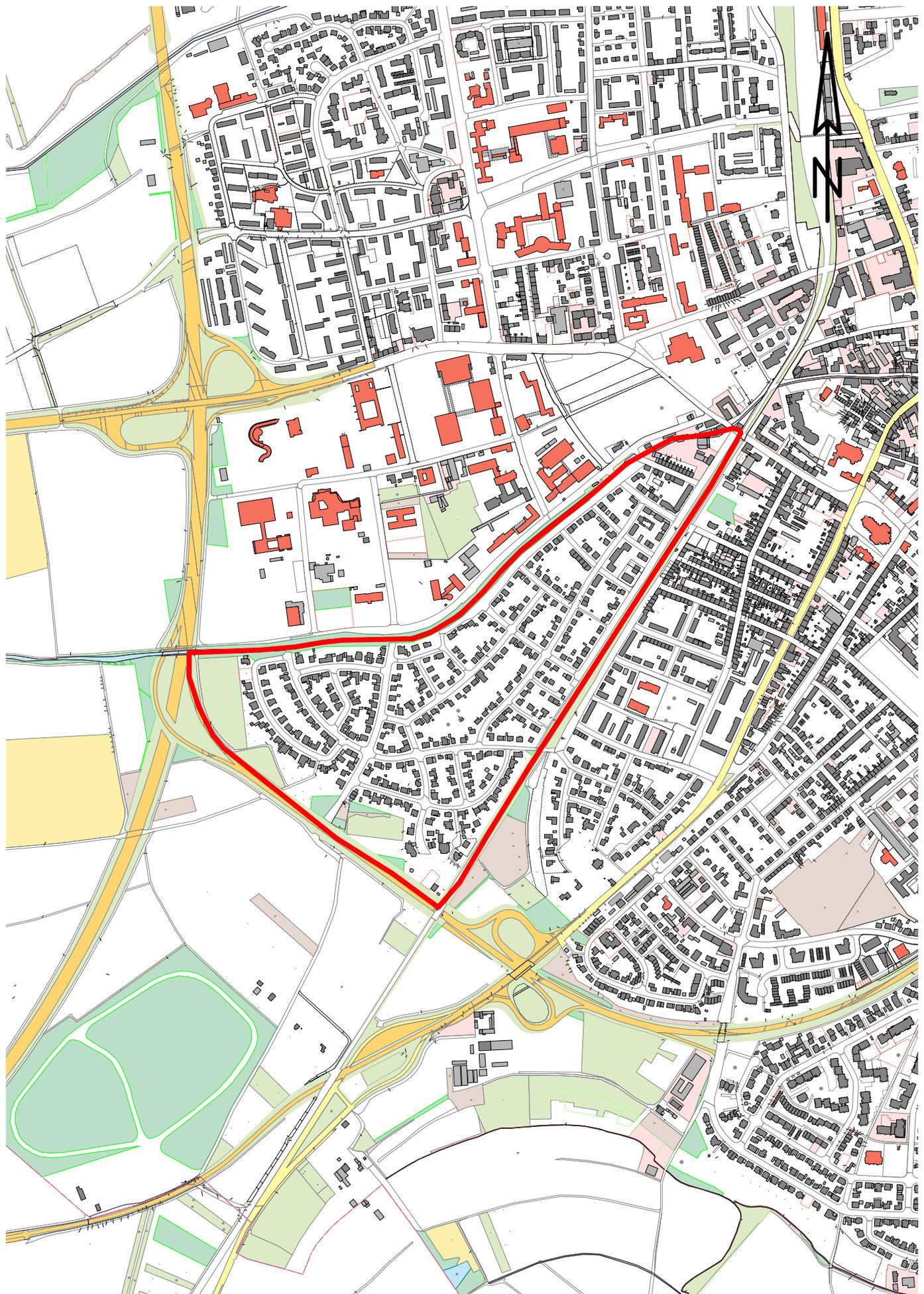


Anlage 1

Abrechnungseinheit 9: Oberkämmerer

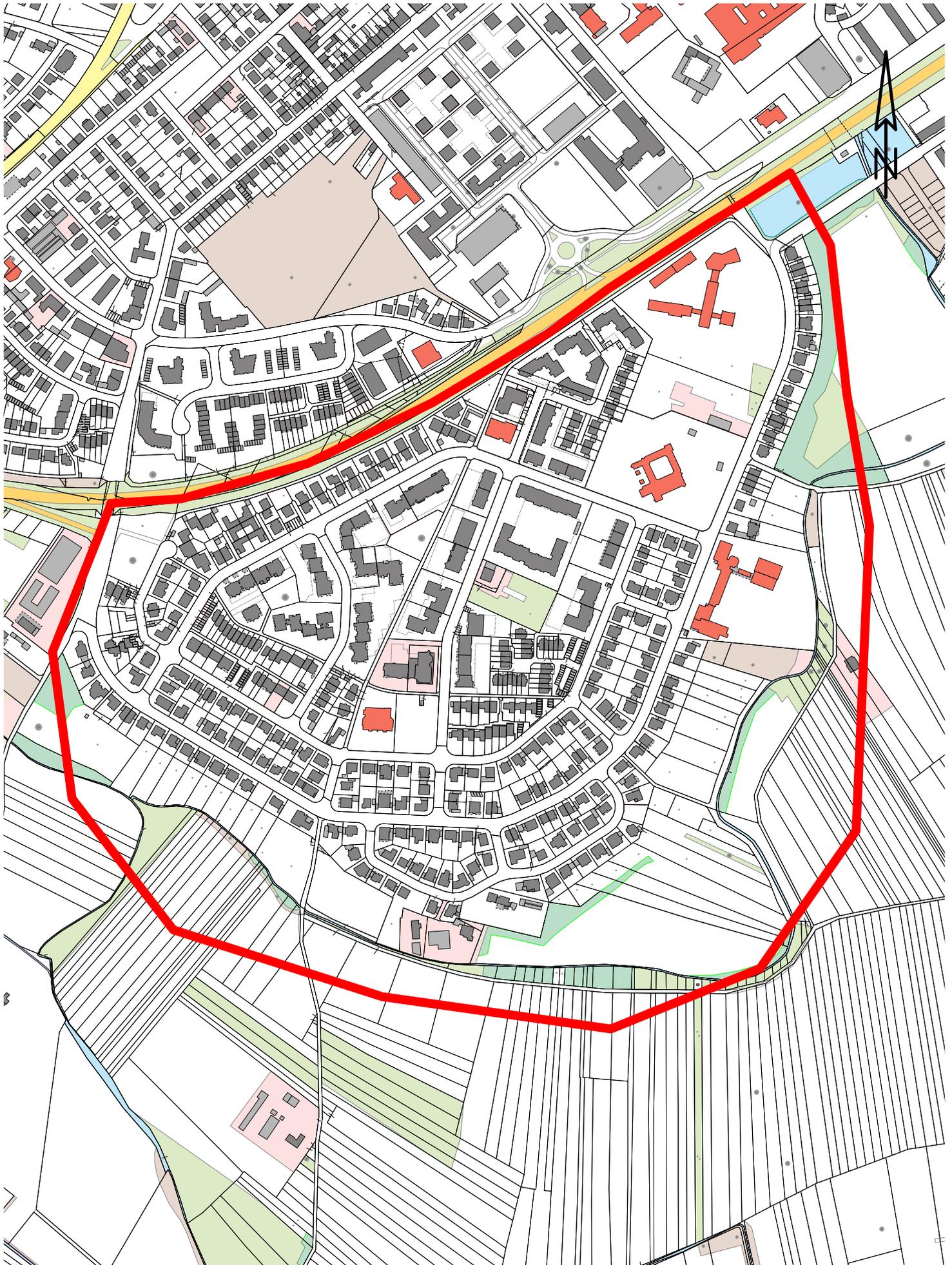


24.10.2023





24.10.2023

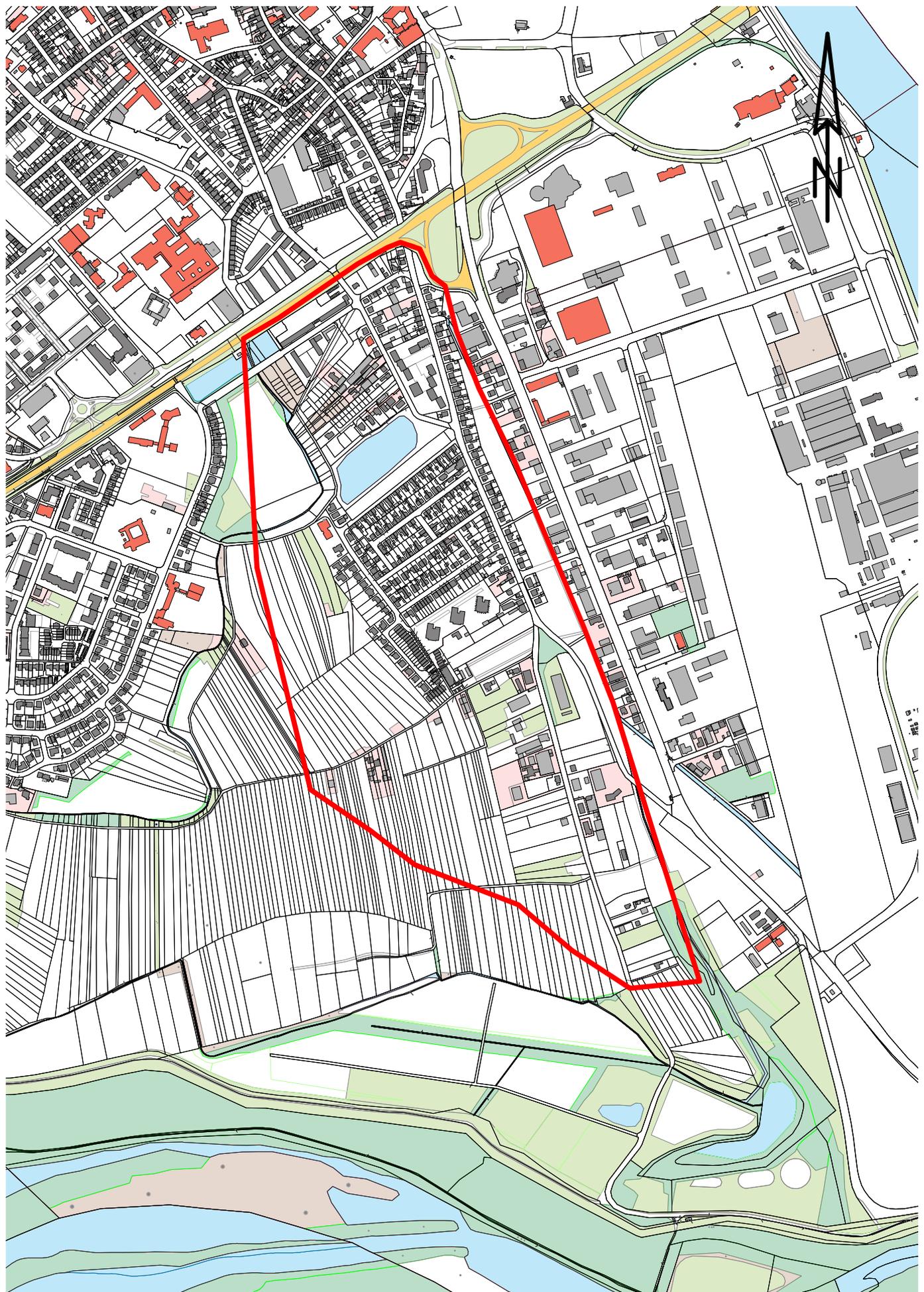


Anlage 1

Abrechnungseinheit 11: Neuland

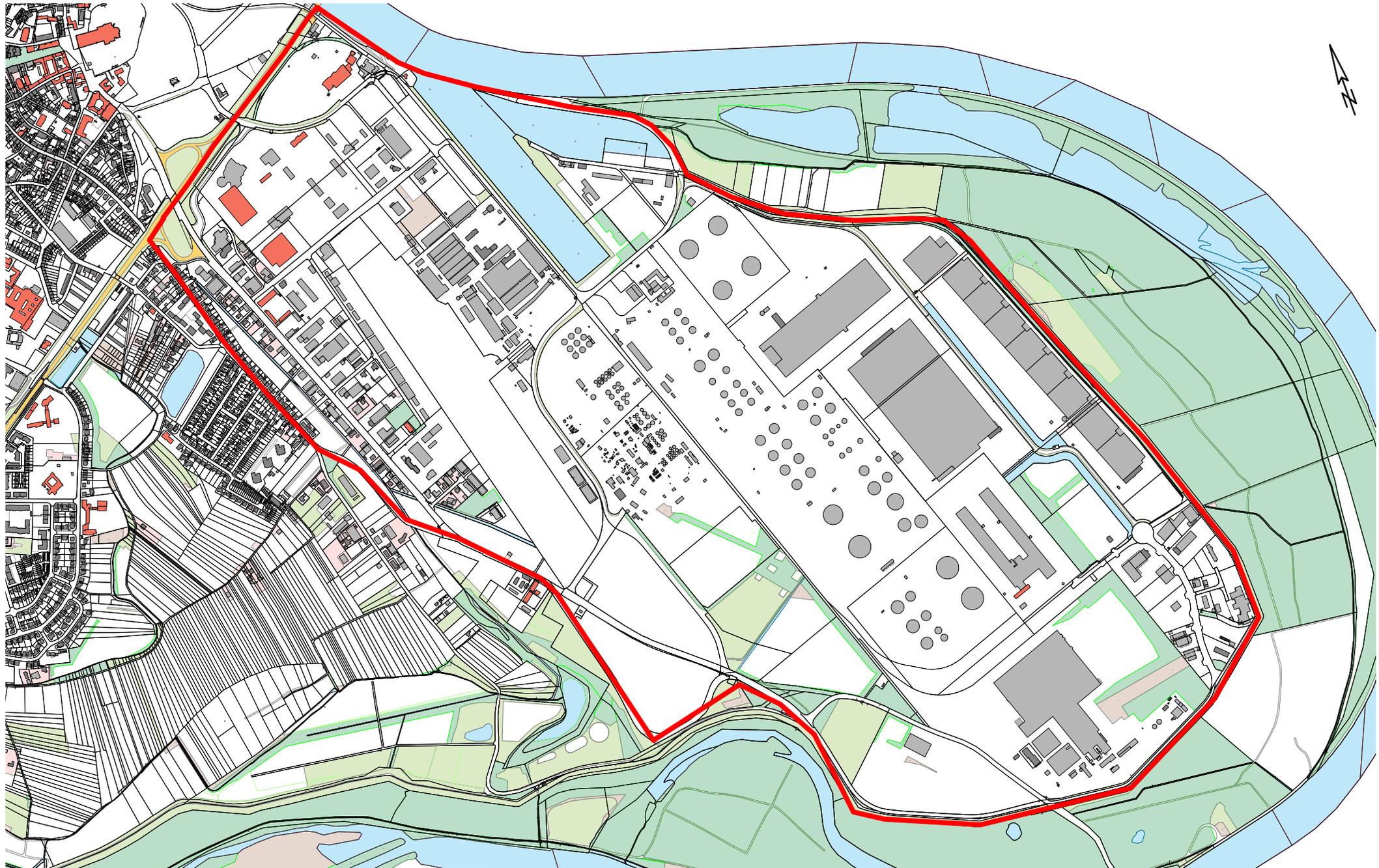


24.10.2023





Anlage 1
Abrechnungseinheit 12: Industriegebiet Flugplatz
24.10.2023



Anlage 2- Begründung zur Ausgestaltung der Abrechnungseinheiten

Allgemeine Begründung:

Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge nach § 10a des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz (KAG) sind verfassungsrechtlich zulässig (vgl. Beschluss des BVerfG vom 25. Juni 2014, Az. 1BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10). Die Bildung der Abrechnungsgebiete ist – unter verfassungskonformer Auslegung des § 10a KAG – dann gerechtfertigt, wenn mit den Verkehrsanlagen ein Vorteil für das beitragsbelastete Grundstück verbunden ist. Das heißt für Großstädte oder Gemeinden mit einem nicht zusammenhängenden Gebiet, dass diese zur Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge regelmäßig in mehrere Abrechnungsgebiete aufgeteilt werden müssen. Vor diesem Hintergrund ist das Stadtgebiet von Speyer als nicht zusammenhängendes Gebiet aufzuteilen. Die Abgrenzbarkeit einzelner Gebietsteile ist in erster Linie räumlich-tatsächlich zu verstehen. So ist nach der Rechtsprechung die Abgrenzung vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten abhängig, wie etwa die Größe und die Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebiets, von der Topographie wie die Lage von Bahnanlagen, größeren oder klassifizierten Straßen, Flüssen sowie von rechtlichen Grenzen wie bauplanerische Festsetzungen oder auch Ortsbezirksgrenzen.

Neben den topographischen Verhältnissen hat sich die Gemeinde im Übrigen an der Einwohnerzahl des jeweiligen Gebietes zu orientieren. Nach der Rechtsprechung des OVG RLP (Urteil vom 4.6.2020 - 6 C 10927/19.OVG) folgt der Orientierungswert von 3.000 Einwohnern für eine einheitliche öffentliche Einrichtung von Anbaustraßen aus der Notwendigkeit eines konkret zurechenbaren Vorteils im Sinne eines Lagevorteils für jedes veranlagte Grundstück durch die Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen. Dieser Orientierungswert stellt vor allem in dörflichen oder kleinstädtischen Abrechnungseinheiten ein Indiz für das Bestehen der beitragsrechtlich erforderlichen Vorteilslage dar, während ihm bei mehrgeschossiger verdichteter Bauweise eine geringere indizielle Bedeutung zukommt.

So sieht die Gesetzesbegründung zum aktuellen KAG (Mai 2020) indes Folgendes vor: Für die Abgrenzung aber sind die örtlichen Gegebenheiten und weniger die Einwohnerzahl maßgebend, sodass auch Abrechnungseinheiten vorstellbar sind, die eine Einwohnerzahl von 10.000 bis 20.000 umfassen. In Folge dessen können sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet im konkreten Fall auch bei einer Gemeinde oder in einem Ortsteil mit mehreren tausend Einwohnern, selbst bei einem deutlichen Vielfachen davon, decken.

Unter dieser Betrachtung sowie unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Entscheidungen und der hierzu ergangenen Rechtsprechungen des OVG Rheinland-Pfalz werden im Stadtgebiet von Speyer folgende Abrechnungseinheiten gebildet:

- Abrechnungseinheit 1 „Speyer-Nord nördlicher Teil“***
- Abrechnungseinheit 2 „Rinkenbergerhof“***
- Abrechnungseinheit 3 „Binsfeld“***
- Abrechnungseinheit 4 „Speyer-Nord südlicher Teil“***
- Abrechnungseinheit 5 „Industriegebiet“***
- Abrechnungseinheit 6 „Speyer-West nördlicher Teil“***
- Abrechnungseinheit 7 „Kernstadt“***
- Abrechnungseinheit 8 „Speyer-West südlicher Teil“***
- Abrechnungseinheit 9 „Oberkämmerer“***
- Abrechnungseinheit 10 „Vogelgesang“***
- Abrechnungseinheit 11 „Neuland“***
- Abrechnungseinheit 12 „Industriegebiet Flugplatz“***

Begründung im Einzelnen:

Abrechnungseinheit 1 „Speyer-Nord nördlicher Teil“

1. Nördliche Zäsur:
Hier erfolgt die Trennung durch die Kreisstraßen 1 und 23, welche als hochfrequentierte Hauptverkehrsstraßen fungieren. Außerdem ist die Abrechnungseinheit hier durch die Außenbereichsflächen nach § 35 BauGB im Norden abgegrenzt.
2. Südliche Zäsur:
Bei der A61 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte außerörtlich klassifizierte Straße, die in diesem Abschnitt nicht zum Anbau bestimmt ist. Aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung ist sie daher als hinreichende Zäsur anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Bei der B9 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die hauptsächlich den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.
4. Östliche Zäsur:
Im Osten ist durch die Landesstraße 534 (Waldseer Straße) eine ausreichende Trennung gegeben, da die Straße außerhalb der festgesetzten OD-Grenzen nicht zum Anbau bestimmt ist und als stark befahren gilt.

Abrechnungseinheit 2 „Rinkenbergerhof“

1. Nördliche Zäsur:
Die nördliche Zäsur ist durch die angrenzenden Außenbereichsflächen anzunehmen.
2. Südliche Zäsur:
Bei der A61 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte außerörtlich klassifizierte Straße, die in diesem Abschnitt nicht zum Anbau bestimmt ist. Aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung ist sie daher als hinreichende Zäsur anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Im Westen bildet die Landesstraße 454 (Schifferstadter Straße), welche hauptsächlich den Verkehr von Schifferstadt nach Speyer, sowie in entgegengesetzte Richtung regelt, aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung als hoch frequentierte Hauptverkehrsstraße eine Zäsur.
4. Östliche Zäsur:
Bei der B9 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die hauptsächlich den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.

Abrechnungseinheit 3 „Binsfeld“

1. Nördliche Zäsur:
Hier erfolgt die Trennung durch die Kreisstraßen 1 und 23, welche als hochfrequentierte Hauptverkehrsstraßen fungieren. Außerdem ist die Abrechnungseinheit hier durch die Außenbereichsflächen nach § 35 BauGB im Norden abgegrenzt.
2. Südliche Zäsur:
Bei der A61 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte außerörtlich klassifizierte Straße, die in diesem Abschnitt nicht zum Anbau bestimmt ist. Aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung ist sie daher als hinreichende Zäsur anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Im Westen ist durch die Landesstraße 534 (Waldseer Straße) eine ausreichende Trennung

gegeben, da die Straße außerhalb der festgesetzten OD-Grenzen nicht zum Anbau bestimmt ist und als stark befahren gilt.

4. Östliche Zäsur:
Hier erfolgt die Trennung durch die Kreisstraße 2, welche als hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße fungiert.

Abrechnungseinheit 4 „Speyer-Nord südlicher Teil“

1. Nördliche Zäsur:
Bei der A61 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte außerörtlich klassifizierte Straße, die in diesem Abschnitt nicht zum Anbau bestimmt ist. Aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung ist sie daher als hinreichende Zäsur anzunehmen.
2. Südliche Zäsur:
Die südliche Zäsur verläuft ab der Kreuzung Schifferstadter Str. / Landwehrstraße / Waldseer Str. / Wormser Landstraße in den Norden hin zur Kreuzung Spaldinger Straße / Waldseer Straße / Tullastraße, die Tullastraße entlang bis zum Stöckelgraben. Sie verläuft weiter am Franzosengraben entlang bis hin zur A61. Die Zäsur ergibt sich durch die hohe Siedlungsdichte und den gravierend unterschiedlichen Ausbauraufwand im Vergleich zur Abrechnungseinheit 5.
3. Westliche Zäsur:
Im Westen bildet die Landesstraße 454 (Schifferstadter Straße), welche hauptsächlich den Verkehr von Schifferstadt nach Speyer, sowie in entgegengesetzte Richtung regelt, aufgrund ihrer Breite und Klassifizierung als hoch frequentierte Hauptverkehrsstraße eine Zäsur.
4. Östliche Zäsur:
Als östliche Zäsur werden die Außenbereichsflächen zwischen den Kleingärten in der Wamm und dem Steinhäuserwühlsee angenommen.

Abrechnungseinheit 5 „Industriegebiet“

1. Nördliche Zäsur:
Die Zäsur ergibt sich durch die Landesstraße 454 (Schifferstadter Straße), welche hauptsächlich den Verkehr von Schifferstadt nach Speyer, sowie in entgegengesetzte Richtung regelt. Bei der Schifferstadter Straße handelt es sich um eine hochfrequentierte Hauptverkehrsstraße. Die nördliche Zäsur verläuft weiter bis zur Kreuzung Schifferstadter Str. / Landwehrstraße / Waldseer Str. / Wormser Landstraße in den Norden hin zur Kreuzung Spaldinger Straße / Waldseer Straße / Tullastraße, die Tullastraße entlang bis zum Stöckelgraben, am Franzosengraben entlang bis hin zur A61. Die Zäsur ergibt sich durch die geringere Siedlungsdichte und den gravierend unterschiedlichen Ausbauraufwand im Vergleich zur Abrechnungseinheit 4.
2. Südliche Zäsur:
Im Süden ist eine trennende Wirkung zumindest durch die eingleisige Bahnlinie Speyer Hbf – Industriegebiet Flugplatz anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Im Westen befindet sich sowohl die B9 (eine breite und hoch frequentierte Straße) als auch die Bahnlinie Schifferstadt Süd – Speyer Nord-West. Hier handelt es sich um eine zweigleisige Bahnlinie, die im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle (über die Landwehrstraße zur Abrechnungseinheit 6) ohne großen Aufwand überquert werden kann. Hier ist also ebenfalls eine Zäsur gegeben.

4. Östliche Zäsur
Der Rhein im Osten stellt hier eine markante Zäsur dar.

Abrechnungseinheit 6 „Speyer-West nördlicher Teil“

1. Südliche Zäsur
Beim Woogbach handelt es sich um einen breiten Bach, der im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle mit einem Kraftfahrzeug (über die Theodor-Heuss-Straße zur Abrechnungseinheit 8) ohne großen Aufwand überquert werden kann. Er stellt eine markante Trennungsgrenze dar.
2. Westliche Zäsur
Bei der B9 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die hauptsächlich den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.
3. Östliche Zäsur
Die östliche Zäsur ist durch die zweigleisige Bahnlinie Schifferstadt Süd – Speyer Nord-West anzunehmen, da diese im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle (über die Landwehrstraße zur Abrechnungseinheit 5) ohne großen Aufwand überquert werden kann.

Abrechnungseinheit 7 „Kernstadt“

1. Nördliche Zäsur
Im Norden ist eine trennende Wirkung zumindest durch die eingleisige Bahnlinie Speyer Hbf – Industriegebiet Flugplatz anzunehmen, da die Bahnstrecke im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle mit dem Kraftfahrzeug (über die Wormser Landstraße) ohne großen Aufwand überquert werden kann.
2. Südliche Zäsur:
Bei der B39 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die ebenfalls den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung der Straße ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.
3. Westliche Zäsur
Bei der Bahnlinie Schifferstadt Süd – Speyer Hbf - Berghausen handelt es sich um eine zweigleisige Bahnlinie, durch die eine Zäsur anzunehmen ist.
4. Östliche Zäsur
Im Osten ist eine trennende Wirkung zumindest durch die eingleisige Bahnlinie Speyer Hbf – Industriegebiet Flugplatz anzunehmen.

Abrechnungseinheit 8 „Speyer-West südlicher Teil“

1. Nördliche Zäsur
Beim Woogbach handelt es sich um einen breiten Bach, der im entsprechenden Abschnitt nur einmal mit einem Kraftfahrzeug (über die Theodor-Heuss-Straße zur Abrechnungseinheit 6) ohne großen Aufwand überquert werden kann. Er stellt eine markante Trennungsgrenze dar.
2. Südliche Zäsur
Die südliche Zäsur ist durch den Speyerbach anzunehmen, da er im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle mit dem Kraftfahrzeug (Holzstraße / Albert-Pfeiffer Straße zu Abrechnungseinheit 9) ohne großen Aufwand überquert werden kann.
3. Westliche Zäsur:

Bei der B9 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die hauptsächlich den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.

4. Östliche Zäsur:

Bei der Bahnlinie Schifferstadt Süd – Speyer Hbf - Berghausen handelt es sich um eine zweigleisige Bahnlinie, die im entsprechenden Abschnitt nur an zwei Stellen mit dem Kraftfahrzeug (Mühlturnmstraße, Obere Langgasse) ohne großen Aufwand überquert werden kann.

Abrechnungseinheit 9 „Oberkämmerer“

Die Abgrenzung der Abrechnungseinheit ergibt sich durch ihren optischen Ausdehnungsbereich als feststehender Stadtteil. Im Einzelnen:

1. Nördliche Zäsur:

Die nördliche Zäsur ist durch den Speyerbach anzunehmen, da er im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle mit dem Kraftfahrzeug (Holzstraße / Albert-Pfeiffer Straße zu Abrechnungseinheit 8) ohne großen Aufwand überquert werden kann.

2. Westliche Zäsur:

Bei der B39 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die ebenfalls den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.

3. Östliche Zäsur:

Bei der Bahnlinie Speyer Hbf - Berghausen handelt es sich um eine zweigleisige Bahnlinie, die im entsprechenden Abschnitt nur an einer Stelle (über die Alte Schwegenheimer Straße zur Abrechnungseinheit 7) ohne großen Aufwand überquert werden kann.

Abrechnungseinheit 10 „Vogelgesang“

Die Abgrenzung der Abrechnungseinheit ergibt sich durch ihren optischen Ausdehnungsbereich als feststehender Stadtteil. Im Einzelnen:

1. Nördliche Zäsur:

Bei der B39 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die ebenfalls den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung der Straße ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.

2. Südliche/Westliche/Östliche Zäsur:

Sowohl die südliche, als auch die westliche und östliche Zäsur, ist durch die angrenzenden Außenbereichsflächen anzunehmen.

Abrechnungseinheit 11 „Neuland“

Die Abgrenzung der Abrechnungseinheit ergibt sich durch ihren optischen Ausdehnungsbereich als feststehender Stadtteil. Im Einzelnen:

1. Nördliche Zäsur:

Bei der B39 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die ebenfalls den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung der Straße ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.

2. Südliche Zäsur:
Die südliche Zäsur ist durch die angrenzenden Außenbereichsflächen anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Die westliche Zäsur ist durch die angrenzenden Außenbereichsflächen zwischen der Abrechnungseinheit 10 und der Abrechnungseinheit 11 anzunehmen.
4. Östliche Zäsur:
Beim Fischergraben handelt es sich um einen Graben, der im entsprechenden Abschnitt an zwei Stellen mit dem Kraftfahrzeug (über die Straße Am Flugplatz und die Rheinhäuser Straße zur Abrechnungseinheit 12) ohne großen Aufwand überquert werden kann. Zur Abrechnungseinheit 12 besteht außerdem ein gravierend unterschiedlicher Ausbaaufwand, weshalb die beiden Abrechnungseinheiten nicht zu einer zusammengefasst werden können.

Abrechnungseinheit 12 „Industriegebiet Flugplatz“

1. Nördliche Zäsur:
Bei der B39 handelt es sich um eine breite und hoch frequentierte Straße, die ebenfalls den Verkehr, des nach Speyer kommenden/verlassenden Verkehrs regelt. Dadurch und durch die Klassifizierung der Straße ist eine hinreichende Zäsur vorhanden.
2. Südliche Zäsur:
Die südliche Zäsur ist durch die angrenzenden Außenbereichsflächen anzunehmen.
3. Westliche Zäsur:
Beim Fischergraben handelt es sich um einen Graben, der im entsprechenden Abschnitt an zwei Stellen mit dem Kraftfahrzeug (über die Straße Am Flugplatz und die Rheinhäuser Straße zur Abrechnungseinheit 11) ohne großen Aufwand überquert werden kann. Zur Abrechnungseinheit 11 besteht außerdem ein gravierend unterschiedlicher Ausbaaufwand, weshalb die beiden Abrechnungseinheiten nicht zu einer zusammengefasst werden können.
4. Östliche Zäsur:
Der Rhein im Osten der Abrechnungseinheit 12 stellt hier eine markante Zäsur dar.