

gesondert abzurechnen, Gebrauch machen, muss sie dies entweder in ihrer (allgemeinen) Beitragssatzung regeln oder sich den Weg dazu im Einzelfall durch einen wie eine Satzung zu veröffentlichenden Ratsbeschluss eröffnen (vgl. Rn. 111). Sieht die Beitragssatzung die Möglichkeit der Abschnittsbildung vor, ist die jeweilige Entscheidung, den Aufwand für einen selbständig benutzbaren Abschnitt zu ermitteln, kein Akt der Ortsgesetzgebung, sondern ein innerdienstlicher Ermessensakt (vgl. Rn. 114).

- 257 Entsprechendes gilt grundsätzlich, wenn es – jedenfalls soweit dies zulässig ist (vgl. Rn. 118) – um die **Zusammenfassung** mehrerer "Erschließungsanlagen" oder "öffentlicher Straßen" bzw. und/oder Abschnitte von ihnen zur gemeinsamen Aufwandsermittlung (Erschließungseinheit) sowie um die **Kostenspaltung** (vgl. dazu im Einzelnen Rn. 98 ff.) geht. Namentlich mit Blick auf die Kostenspaltung bedarf es dann, wenn entweder nach dem Landesrecht oder – in Nordrhein-Westfalen – nach der einschlägigen Beitragssatzung der erschließungsbeitragsrechtliche Anlagebegriff maßgebend ist, einer besonderen ortsrechtlichen Bestimmung (vgl. Rn. 107). Denn bei einer solchen Definition des Anlagebegriffs ist beispielsweise die Verbesserung lediglich einer Teileinrichtung (etwa einer Fahrbahn, eines Radwegs usw.) – ebenso wie die eines Abschnitts – als besonderer Tatbestand gegenüber der Verbesserung einer Gesamtanlage (Erschließungsanlage, öffentliche Straße) anzusehen, der als solcher in der Satzung geregelt sein muss (vgl. dazu OVG Lüneburg, U. v. 14. 10. 1980 – 9 A 134/79 – N-Städteverband 1981, 128).

#### *ddd) Anrechenbare Breiten von Verkehrsanlagen*

- 258 In Anlehnung an das Erschließungsbeitragsrecht (vgl. §§ 132 Nr. 1, 129 Abs. 1 BBauG bzw. BauGB) entschließen sich die Gemeinden nicht eben selten dazu, in ihre Satzung eine Vorschrift aufzunehmen, in der sie – getrennt nach zumindest zwei Gebietsarten und gesondert für verschiedene Straßentypen (z. B. Anliegerstraßen, Haupterschließungsstraßen usw.) sowie innerhalb dieser für unterschiedliche flächenmäßige Teileinrichtungen (z. B. Fahrbahn, Bürgersteige usw.), für Fußgängergeschäftsstraßen und selbständige Gehwege – **anrechenbare Breiten** der jeweiligen Verkehrsanlagen festlegen und dadurch bestimmen, dass der für den Ausbau der "Über"-Breiten entstandene Teil des beitragsfähigen Aufwands **von ihnen** selbst getragen wird (vgl. im Einzelnen § 3 Abs. 2 des Satzungsmusters des Innenministers NW v. 28. 5. 1971 in MinBl 1178 sowie § 4 Abs. 3 des in KStZ 2002, 41 ff., abgedruckten Satzungsmusters und die Anmerkungen dazu). Gedanklicher Ausgangspunkt für eine solche Beschränkung auf anrechenbare Breiten ist die Überlegung, dass typischerweise zur Bewältigung des „normalen“ Allgemein- und Anliegerverkehrs in einem bestimmten Gebiet für eine bestimmte Verkehrsanlage (bzw. deren Teileinrichtung) lediglich eine bestimmte Breite „erforderlich“ ist. Überschreitet eine Verkehrsanlage (Teileinrichtung) diese auf Regelfälle abstellende Breite, ist dies vom Grundsatz her jedenfalls nicht auf die Bedürfnisse des Anliegerverkehrs und weitgehend auch nicht auf die des „normalen“ Allgemeinverkehrs, sondern in erster Linie auf Umstände (wie z. B. besonderer, von der Allgemeinheit ausgelöster Mehrverkehr oder Fehlplanung usw.) zurückzuführen, die **außerhalb** dessen liegen, was durch die dem Straßenbaubeitragsrecht eigene Vorteils-Lastenverteilung im Rahmen der Aufteilung des beitragsfähigen Aufwands in Allgemeinanteil (Gemeindeanteil) und Anliegeranteil typischerweise

aufzufangen ist. Da die Gemeinde die zur Bewältigung des „normalen“ Allgemein- und Anliegerverkehrs erforderlichen Breiten der Verkehrsanlagen nach ihrem Ermessen zu bestimmen hat (vgl. in diesem Zusammenhang etwa OVG Lüneburg, U. v. 23. 5. 1979 – IX A 137/77 – KStZ 1979, 174), ist es ihr unbenommen, ihre diesbezügliche Entscheidung durch eine auf „**Regelbreiten**“ aufbauende, generalisierende Beschränkung der anrechenbaren Breiten zum Ausdruck zu bringen und in der Folge – ihrer grundsätzlichen Einschätzung der Vorteilslage entsprechend – den für eine Maßnahme entstandenen beitragsfähigen Aufwand zu ihren Lasten um die durch den Ausbau der Überbreiten verursachten Mehrkosten gleichsam vorab zu kürzen. Im wirtschaftlichen Ergebnis ist „die nicht anrechenbare Breite“ oder genauer: der durch ihren Ausbau hervorgerufene Aufwand „demnach Bestandteil des sog. Gemeindeanteils“ (OVG Münster, U. v. 15. 10. 1980 – 2 A 3015/79 – und v. 18. 10. 1989 – 2 A 2172/87 – GemHH 90, 258), d. h. des Anteils des beitragsfähigen Aufwands, mit dem gemäß der von der Gemeinde nach ihrem Ermessen bewerteten Vorteilssituation nicht die Beitragspflichtigen, sondern die Allgemeinheit zu belasten ist. Sieht eine Satzung z. B. für die Fahrbahn von Anliegerstraßen außerhalb von Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten eine anrechenbare Höchstbreite von 5,50 m vor, dürfte mit „Fahrbahn“ der Teil der Straße gemeint sein, der straßenverkehrsrechtlich als Fahrbahn benutzt werden kann. Das dürfte die gesamte Breite zwischen den Bordsteinen mit der Folge sein, dass die Breite der zwischen den Bordsteinen liegenden – und technisch auch befahrbaren – Entwässerungsrinnen auf die anrechenbare Fahrbahnbreite anzurechnen ist (OVG Berlin, B. v. 22. 5. 2015 – 9 S 8.14 –).

Die unmittelbar nur der Ermittlung des umlagefähigen Aufwands dienende satzungsrechtliche „Höchstbreiten“-Regelung hat überdies Bedeutung für die Beitragsfähigkeit einer Erweiterung. Eine Erweiterung, die jenseits der anrechenbaren Breiten vorgenommen wird, begründet keinen den Anliegern zuzurechnenden Aufwand und scheidet deshalb als beitragsfähige Maßnahme aus (OVG Münster, U. v. 23. 9. 2003 – 15 A 4700/01 – KStZ 2004, 35 = NWVB1 2004, 106).

Beschränkt eine Satzungsregelung die anrechenbaren Breiten für Teileinrichtungen, ohne dass diese Satzung zugleich eine Bestimmung enthält, nach der es sich bei den **Höchstbreiten** um durchschnittliche Breiten handelt, ist die betreffende Satzungs Vorschrift nach Ansicht des OVG Münster (U. v. 15. 11. 1991 – 2 A 222/90) dahin zu verstehen, dass die Kosten in den Bereichen, in denen eine Teileinrichtung (z. B. die Fahrbahn) die angegebene Höchstbreite übersteigt, nicht zum beitragsfähigen Aufwand zählen (vgl. auch U. v. 18. 12. 1991 – 2 A 796/90). Das hat zur Folge, dass die Kosten für die Herstellung von (kleinsten) Mehrflächen bei der Abrechnung selbst dann unberücksichtigt zu lassen sind, wenn die Teileinrichtung in anderen Bereichen hinter der Höchstbreite zurückbleibt.

258a