

Az.: 5 A 1425/18
6 K 1236/16



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

der Baugesellschaft für Wohnungs- und Siedlungsbauten mbH i.L.
vertreten durch den Liquidator
Windscheidstraße 2, 04277 Leipzig

- Klägerin -
- Berufungsbeklagte -

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Stadt Leipzig
vertreten durch den Oberbürgermeister
Martin-Luther-Ring 4-6, 04109 Leipzig

- Beklagte -
- Berufungsklägerin -

wegen

Straßenausbaubeitrags
hier: Berufung

hat der 5. Senat des Sächsischen Oberverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Oberverwaltungsgericht Munzinger, die Richterin am Oberverwaltungsgericht Dr. Helmert und die Richterin am Oberverwaltungsgericht Dr. Martini aufgrund der mündlichen Verhandlung

am 4. Mai 2022

für Recht erkannt:

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Leipzig vom 30. Oktober 2018 - 6 K 1236/16 - wird geändert. Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens in beiden Rechtszügen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe von 110 Prozent des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110 Prozent des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Beklagte wendet sich mit ihrer Berufung gegen die Aufhebung eines Straßenausbaubeitragsbescheids durch das Verwaltungsgericht.

- 2 Mit Stadtratsbeschluss vom 23. Februar 2005 beschloss die Beklagte im Rahmen des Bauvorhabens „Mittlerer Ring Nordwest/ -West“ den grundhaften Ausbau des Knotens / (Kreuzung L.-Allee / M. Straße / S. Straße / T. Straße), der im Zeitraum 30. Juni 2005 bis 18. Juli 2006 realisiert wurde. Als dessen östlicher Knotenast wurde die M. Straße bis zur R. Straße ausgebaut (sog. erste Teilmaßnahme). Aufgrund des Bebauungsplans Nr. 143 „Mittlerer Ring Nord – M. Straße von S. Straße bis L. Straße “ und des Stadtratsbeschlusses vom 25. Februar 2009, geändert durch Beschluss vom 19. November 2009, erfolgte im Zeitraum 8. März 2010 bis 7. Mai 2012 der grundhafte Ausbau der M. Straße ab dem Anschluss des Knotenausbaus / u. a. bis zur L. Straße und darüber hinaus (sog. zweite Teilmaßnahme). Am 6. Juni 2012 wurde Schlussrechnung für diese Baumaßnahme gelegt. Die zweite Teilmaßnahme begann auf der M. Straße am Anschlusspunkt zur ersten Teilmaßnahme ca. 80 m westlich der Kreuzung L.-Allee / M. Straße / S. Straße / T. Straße , umfasste die M. Straße bis einschließlich der Kreuzung der M. Straße mit

der L. Straße und reichte ausgehend von dieser Kreuzung in östlicher Richtung in den anschließenden östlichen Straßenast der M. Straße ca. 200 m, in den nördlichen Straßenast der L. Straße ca. 400 m sowie in den südlichen Straßenast der L. Straße einschließlich des dortigen Kreuzungsbereichs mit der H. Straße ca. 165 m hinein. Sie umfasste darüber hinaus im Kreuzungsbereich der O. Straße mit der M. Straße in nördlicher Richtung ca. 25 m und in südlicher Richtung ca. 50 m des jeweiligen Straßenastes der O. Straße.

- 3 Die Maßnahme umfasste den grundhaften Ausbau der Fahrbahnen, Geh- und Radwege, die Erneuerung der Straßenbeleuchtung, die Straßenentwässerung, die Neupflanzung von Straßenbäumen sowie die Anpassung an den vorhandenen Bestand. Der Querschnitt der Verkehrsanlage wurde mit dem Ausbau erweitert. Dafür wurden Teilflächen anliegender Grundstücke erworben. Nach Aktenlage war die M. Straße vor der Ausbaumaßnahme in diesem Bereich in einem schlechten Zustand. Sie wies Schlaglöcher, Verwerfungen und Fahrbahnunebenheiten auf. Fahrbahnmarkierungen und Radverkehrsanlagen waren nicht vorhanden.
- 4 Auf Grundlage ihrer Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (Straßenausbaubeitragssatzung, im Folgenden: StrABS) vom 23. Oktober 1996 (Leipziger Amtsblatt v. 15. März 1997) i. d. F. ihrer letzten Änderung vom 17. November 2011 (Leipziger Amtsblatt v. 3. Dezember 2011) errechnete die Beklagte für den Ausbau der M. Straße zwischen L.-Allee und L. Straße durch erste und zweite Teilmaßnahme einen beitragsfähigen Aufwand von 6.768.861,12 € (§ 3 StABS). Dabei berücksichtigte sie 323.662,23 € Kosten der Beleuchtung, 15.709,15 € Fremdkapitalkosten, 699.754,49 € Grunderwerbskosten, 522.298,77 € Planungs- und Bauleitungskosten sowie 5.207.436,48 € Kosten des Straßenbaus. Nach Abzug des Gemeindeanteils von 75 % für Hauptverkehrsstraßen (§§ 4, 5 StABS) dividierte die Beklagte den sich daraus ergebenden umlagefähigen Aufwand von 1.692.215,28 € durch 641.304 m² an abrechnungsfähiger Nutzungsfläche an der streitigen Teilstrecke (§ 6 StABS). Dies führte zu einem Beitragssatz von 2,63871 € je m² Nutzungsfläche.
- 5 Die Klägerin war Eigentümerin eines 2.308 m² großen Grundstücks Grundbuch-BI. des Grundbuchs von G. , G1 , an der Südseite der streitigen Teilstrecke. 257 m² der Grundstücksfläche gehören zum Straßenland. Auf dem Grund-

stück befinden sich 27 Garagen. Für dieses Grundstück setzte die Beklagte mit Bescheid vom 30. Oktober 2015 gegenüber der Klägerin einen Ausbaubeitrag von 5.411,99 € fest. Dem legte sie folgende Berechnung zugrunde: Von der Grundstücksfläche von 2.308 m² brachte sie 257 m² in Abzug. Ferner setzte sie wegen eingeschossiger Bebauung einen Nutzungsfaktor von 1,0 an und multiplizierte das Produkt mit dem Beitragssatz von 2,63871 € je m² Nutzungsfläche.

- 6 Hiergegen legte die Klägerin am 3. Dezember 2015 Widerspruch mit der Begründung ein, das Grundstück werde über die K. Straße angefahren. Eine Lärmschutzwand schließe das Grundstück von der M. Straße ab. Es gebe nur ein Tor mit Schlüssel für die Servicekräfte der Stadt zur Pflege der Lärmschutzwand. Im Widerspruchsverfahren beurteilte die Beklagte die Bebaubarkeit des Grundstücks als unbeplanter Innenbereich mit einer zulässigen maximal dreigeschossigen Bebauung und hörte die Klägerin zu einer hieraus resultierenden Verböserung des Ausbaubeitragsbescheids im Widerspruchsverfahren an. Für das bestehende Tor in der Lärmschutzwand habe der Eigentümer die Schlüsselgewalt. Mit Widerspruchsbescheid vom 1. August 2016 wies die Beklagte den Widerspruch zurück und setzte den Ausbaubeitrag neu auf 8.116,67 € fest. Zur Begründung verwies sie auf die Anwendung des Nutzungsfaktors 1,5 wegen dreigeschossiger Bebaubarkeit.
- 7 Die Klägerin hat am 25. August 2016 Klage erhoben und ihr Vorbringen aus dem Widerspruchsverfahren vertieft.
- 8 Das Verwaltungsgericht hat mit Urteil vom 30. Oktober 2018 den Ausbaubeitragsbescheid der Beklagten vom 30. Oktober 2015 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 1. August 2016 aufgehoben. Die sachliche Beitragspflicht für das Grundstück sei nicht entstanden, weil die Verkehrsanlage durch die Beklagte fehlerhaft bestimmt und damit die Höhe des maßgebenden Beitragssatzes fehlerhaft ermittelt worden sei. Dies führe mangels Bildung eines selbstständig abrechenbaren Abschnitts zur vollständigen Aufhebung des Beitragsbescheides. Der Streckenteil der M. Straße zwischen L.-Allee /S. Straße und L. Straße sei keine eigenständige Verkehrsanlage. Vielmehr setze sich die M. Straße nach dem Erscheinungsbild ihres annähernd geraden Straßenverlaufs bei durchweg vier-spuriger Straßenführung, weitgehender Ähnlichkeit der umgebenden Bebauung und ihrer Verkehrsfunktion über die L. Straße hinaus jedenfalls bis zu D. Straße fort. Maßgebend hierfür sei die nahezu geradlinige Straßenführung auf insgesamt vier Fahrspuren und die optische Trennung der Fahrtrichtungen durch eine

durchgezogene Doppellinie in der Fahrbahnmitte. Lediglich an Abzweigungen und Kreuzungen erfolge eine Verbreiterung auf drei bis vier Spuren pro Fahrtrichtung. Geh- und Radwege sowie Straßenbeleuchtung seien beidseits über die gesamte Länge vorhanden. Die vorhandene Bebauung sei einheitlich beidseitig gemischt mit Wohnhäusern, Gewerbebetrieben und Kleingartenanlagen. Eine optische Zäsur lasse sich auf gesamter Strecke nicht ausmachen. Eine Einrichtung könne an Kreuzungen - hier am Kreuzungsbereich mit der L. Straße - enden, wenn der Straßenzug nach seinem Erscheinungsbild in die Querstraße einmünde und in der gegenüberliegenden, ebenfalls einmündenden Straße keine Fortsetzung finde. Trennende Wirkung komme einer Kreuzung regelmäßig nicht zu, wenn sich zwei Straßen, die nach ihrer Funktion im Straßennetz im Wesentlichen gleichartig seien, kreuzten und sich jenseits der Kreuzung nicht veränderten (Verweis auf OVG Schl.-H., Urt. v. 5. März 2015 - 4 LB 4/14 -, juris Rn. 53; SächsOVG, Urt. v. 2. Februar 2005 - 5 B 510/03 -, juris Rn. 32 f.). Die L. Straße weise zwar im Kreuzungsbereich sowohl aus nördlicher als auch aus südlicher Richtung jeweils fünf Fahrspuren für den Autoverkehr und zwei Fahrspuren für die Straßenbahn auf, die sich im Kreuzungsbereich auf einem getrennten Gleisbett bewege. Auch unter Berücksichtigung dieses breit angelegten Kreuzungsbereichs ändere sich jedoch nicht Straßenbreite, Straßenführung oder Straßenausstattung der M. Straße. Sie „münde“ nicht in die L. Straße „ein“. Auch die Verkehrsbelegung ändere sich beidseits der Kreuzung kaum. Das Nichtvorliegen einer trennenden Wirkung werde auch durch die Verkehrsplanung der Beklagten bestätigt, die den „Mittleren Ring“ gerade in Fortsetzung über die L. Straße hinaus plane. Ein anderes ergebe sich auch nicht aus der Verkehrsfunktion der Straßen. Die M. Straße sei vollständig Teil der und bei einer Klassifizierung nach RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung (HS III). Demgegenüber sei lediglich das südlich der M. Straße verlaufende Teilstück der L. Straße eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung (HS III). In nördlicher Richtung sei die L. Straße als Hauptverkehrsstraße mit nähräumiger Bedeutung anzusehen (HS IV). Von der Verkehrsfunktion beider Straßen her könne daher allenfalls Identität, nicht aber eine die Verkehrsfunktion der M. Straße überragende Verkehrsfunktion der L. Straße bestehen. Dieser Befund werde auch durch die Betrachtung der L. Straße außerhalb des Kreuzungsbereichs bestätigt. Unmittelbar nach dem Kreuzungsbereich vereinigten sich auf der L. Straße die Fahrspuren und die Fahrbahngleise. Der breite Ausbau der L. Straße im Kreuzungsbereich sei deshalb wohl der Verkehrsbedeutung der M. Straße geschuldet. Es habe auch keine zerschneidende Wirkung, dass die M. Straße

als bedeutende Tangente für den Autoverkehr in diesem Kreuzungsbereich Straßenbahngleise kreuze, da dies bei dem strahlenförmigen Straßenbahnnetz Leipzigs typisch sei.

- 9 Mit Beschluss vom 22. Januar 2021, der Beklagten zugestellt am 3. Februar 2021, hat der Senat auf Antrag der Beklagten die Berufung wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des Urteils zugelassen.
- 10 Auf den Antrag der Beklagten vom 26. Februar 2021 hat der Vorsitzende mit Verfügung vom 26. Februar 2021 die Berufungsbegründungsfrist bis zum 31. März 2021 verlängert. Am 24. März 2021 hat die Beklagte die Berufung begründet. Sie macht geltend, bei der Kreuzung der M. Straße mit der L. Straße handle es sich um einen großflächigen beampelten Kreuzungsbereich, in dessen Mitte die Querung der Straßenbahntrasse als deutlich trennendes Merkmal hervortrete. Die M. Straße weite sich vor der Kreuzung mit Links- und Rechtsabbiegespuren auf. Der westliche Ast der M. Straße verlaufe etwas versetzt. Sowohl der östliche als auch der westliche Ast der M. Straße hätten mit mehr als 1 km und mindestens 1,7 km eine erhebliche Länge. Mit zunehmender Straßenlänge habe der natürliche Betrachter eher den Eindruck, dass die Zusammengehörigkeit durch beampelte Kreuzungsbereiche unterbrochen werde (Verweis auf NdsOVG, Urt. v. 9. April 2015 - 9 LC 320/13 -, juris Rn. 26). In östlicher Richtung münde die M. Straße in den Knoten /T. Straße. Sie werde zwar als über die T. Straße weitergeführt. Nach der Kreuzung sei die T. Straße aber anbaufrei und werde deutlich bodenmäßig abgesenkt weitergeführt. Bezüglich der Einwände der Klägerin führt die Beklagte aus, die errichtete Lärmschutzwand sei Teil des Bebauungsplans und stelle im Sinne des Immissionsschutzes keinen Nachteil, sondern einen Vorteil für das betroffene Grundstück der Klägerin dar. Weiterhin könne das Grundstück nach wie vor fußläufig über den Gehweg betreten werden. Ein Tor stelle insoweit kein Hindernis dar. Bei einem nicht gewerblich genutzten Grundstück reiche dies im Ausbaubeitragsrecht aus, um den Vorteil im ausbaubeitragsrechtlichen Sinn abzuschöpfen. Maßgeblich sei, ob der Eigentümer, nicht ob die Öffentlichkeit das Grundstück betreten könne. Es möge sein, dass das Grundstück seit 1970 von der K. Straße angefahren werde. Die K. Straße reiche jedoch nicht an das Grundstück der Klägerin heran und sei ab der X Straße keine öffentliche Straße. Für die erforderliche Benutzung der Grundstücke G2 und G3 sei kein Wegerecht nachgewiesen worden.

11 Die Beklagte beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Leipzig vom 30. Oktober 2018 - 6 K 1236/16
- zu ändern und die Klage abzuweisen.

12 Die Klägerin beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

13 Sie rügt, ihr wüchsen durch die Maßnahme keine Vorteile zu. Ihr Grundstück sei vor dem Ausbau genauso erreichbar gewesen wie danach. Vielmehr sei ihr ein Nachteil entstanden, weil an ihrer Grundstücksgrenze zur M. Straße eine etwa 5 m hohe Lärmschutzwand errichtet worden sei, sodass das Grundstück der Klägerin von der M. Straße nur noch durch ein verschlossenes Gartentor im Notfall zu erreichen sei, während es vor der Baumaßnahme über die ganze angrenzende Grundstückslänge für Passanten erreichbar gewesen sei. Das Gartentor sei in Abstimmung zwischen der Klägerin und der Beklagten eingebaut worden, damit die Beklagte die Rückseite der Lärmschutzanlage für Pflege und Wartung erreichen könne. Dieses Gartentor stehe unter Verschluss und sei damit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Die Zuwegung zum Grundstück der Klägerin sei seit etwa 1970 über die K. Straße festgelegt. Weil das Grundstück vor der Baumaßnahme genauso erschlossen gewesen sei wie danach, sei ein besonderer Vorteil für die Nutzer des Garagengrundstücks nicht entstanden. Die Garageneigentümer könnten im Übrigen auch nicht entlang der Grundstücksgrenze im Fahrbahnbereich der M. Straße anhalten oder gar parken, um an das Garagengrundstück zu gelangen, weil sich die gesamte Grundstücksgrenze im Kreuzungsbereich der M. Straße /L. Straße befinde und die Fahrspur entlang der Grundstücksgrenze dem Rechtsabbiegerverkehr vorbehalten sei. Um dies so gestalten zu können, habe die Beklagte von der Klägerin einen Teil des Grundstücks erworben. Die Klägerin könne sich nicht des Eindrucks erwehren, dass die Beklagte versuche, den Kaufpreis über die ungerechtfertigte Heranziehung der Klägerin wieder „einzuspielen“.

14 Der Senat hat durch Augenscheinseinnahme Beweis zum Streckenteil der M. Straße zwischen L.-Allee /S. Straße und L. Straße sowie zur Grundstückssituation des Anwesens der Klägerin erhoben. Wegen des Ergebnisses wird auf das Protokoll der öffentlichen Sitzung - Augenscheinsternin - vom 4. Mai 2022 Bezug genommen.

- 15 Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die vorliegenden Gerichtsakten erster und zweiter Instanz sowie die Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren.

Entscheidungsgründe

- 16 Die Berufung der Beklagten ist zulässig und begründet. Die zulässige Klage der Klägerin ist unbegründet und daher abzuweisen. Der Ausbaubeitragsbescheid der Beklagten vom 30. Oktober 2015 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 1. August 2016 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 17 I. Rechtsgrundlage für die Erhebung des Straßenausbaubeitrags sind die §§ 26 ff. SächsKAG i. V. m. der Straßenausbaubeitragssatzung der Beklagten. Danach entsteht die sachliche Ausbaubeitragspflicht zur Deckung des Aufwands für die Anschaffung, Herstellung oder den Ausbau von Verkehrsanlagen (§ 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG) entweder mit der Fertigstellung der gesamten Verkehrsanlage (§ 30 Abs. 1 SächsKAG i. V. m. § 15 Abs. 1 StrABS) oder bei einer Abschnittsbildung - d. h. falls nur Teilstrecken einer Verkehrsanlage ausgebaut werden - mit der Fertigstellung des jeweiligen Abschnitts der Verkehrsanlage (§ 27 Abs. 3 Alt. 2 SächsKAG i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 1, § 15 Abs. 2 Alt. 1 StrABS) oder bei einer Kostenspaltung - d. h. falls nur Teileinrichtungen der Verkehrsanlage ausgebaut werden (Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Beleuchtung, Oberflächenentwässerung, Parkierungsstreifen, Grünanlagen als Bestandteil der Verkehrsanlage) - mit der Fertigstellung dieser Teile (§ 30 Abs. 2 SächsKAG i. V. m. § 3 Abs. 3 Satz 1, § 15 Abs. 2 Alt. 2 StrABS). Die sachliche Beitragspflicht entsteht jeweils für diejenigen Grundstücke, denen Vorteile dadurch zuwachsen, dass entweder die Verkehrsanlage oder der gebildete Abschnitt oder die fertiggestellten Teileinrichtungen von ihnen aus in Anspruch genommen werden können (§ 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 StrABS). Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümer des bevorteilten Grundstücks ist (§ 21 Abs. 1 Satz 1, § 31 SächsKAG i. V. m. § 16 Abs. 1 Satz 1 StrABS).
- 18 Danach ist hier die sachliche Ausbaubeitragspflicht für den beitragsfähigen Ausbau der Verkehrsanlage (hierzu unter Nr. 1) mit der Fertigstellung der gesamten Verkehrsanlage (hierzu unter Nr. 2) für das Grundstück der Klägerin als bevorteiltes Grundstück

(hierzu unter Nr. 3) entstanden. Die Klägerin ist auch Schuldnerin des Beitrags (hierzu unter Nr. 4). Der erhobene Beitrag ist ferner der Höhe nach rechtmäßig (Nr. 5).

- 19 1. Gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG können die Gemeinden, soweit das Baugesetzbuch nicht anzuwenden ist, zur Deckung des Aufwands für die Anschaffung, Herstellung oder den Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen (Verkehrsanlagen) Beiträge für Grundstücke erheben, denen durch die Verkehrsanlage Vorteile zuwachsen. Gemäß § 26 Abs. 2 SächsKAG umfasst der Ausbau die Erweiterung, Verbesserung (ohne laufende Unterhaltung und Instandsetzung) und Erneuerung der Verkehrsanlagen. Die Verbesserung einer Verkehrsanlage ist immer dann gegeben, wenn sie in einen Zustand versetzt wird, der sich positiv von ihrem ursprünglichen (schadensfreien) Zustand abhebt. Das beurteilt sich danach, ob die Teileinrichtungen der Verkehrsanlage infolge ihres Ausbaus den von der Verkehrsanlage zu diesem Zeitpunkt bestimmungsgemäß aufzunehmenden Fußgänger- und/oder Fahrzeugverkehr leichter, flüssiger und gefahrloser gestalten können, wozu auch ihre geringere Reparaturanfälligkeit gehört. Eine Erneuerung liegt vor, wenn eine abgenutzte Verkehrsanlage durch eine neue Anlage von - im Vergleich zum ursprünglichen Ausbau - gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktioneller Aufteilung der Fläche und gleichwertiger Befestigungsart ersetzt wird. Bei einer Erneuerung wird folglich eine nicht mehr (voll) funktionsfähige, also erneuerungsbedürftige Anlage in einen im Wesentlichen der ursprünglichen Anlage vergleichbaren Zustand versetzt (st. Rspr., vgl. SächsOVG, Urt. v. 11. Dezember 2017 - 5 A 259/15 -, juris Rn. 21/22, m. w. N.; Beschl. v. 16. April 2020 - 5 A 580/17 -, juris Rn. 15).
- 20 Für das Vorliegen eines beitragsfähigen Ausbaus ist hierbei gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 SächsKAG notwendig, aber auch hinreichend, dass die Tatbestandsmerkmale einer Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung einer Verkehrsanlage erfüllt sind. Die von der Gemeinde damit verfolgten Intentionen spielen hierfür hingegen keine Rolle. Es ist deshalb irrelevant, ob sich die Ziele der Gemeinde auf die Verkehrsanlage beschränken oder ob die Ausbaumaßnahme (zugleich oder vor allem) spezifischen verkehrsplanerischen Zielsetzungen gedient hat (vgl. auch BayVGh, Urt. v. 5. Februar 2007 - 6 BV 05.2153 -, juris Rn. 29; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 32 Rn. 84 m. w. N., § 29 Rn. 21). Des Weiteren stellen auch grundlegende Veränderungen der Verkehrsanlage eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme dar, sofern sie die Voraussetzungen einer Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung erfüllen.

- 21 a) Danach liegt hier eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme vor. Mit der Verbreiterung der Fahrbahn ist eine Erweiterung (Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 32 Rn. 55) der Teileinrichtung Fahrbahn erfolgt. Zugleich liegt hierin wie auch in der erstmaligen Schaffung von Radwegen eine Verbesserung der Teileinrichtungen Fahrbahn, Radwege und Fußwege. Denn die Schaffung weiterer Fahrspuren und neuer Abbiegespuren im Kreuzungsbereich erhöht die Leichtigkeit des Verkehrs, weil sie einen zügigeren, geordneteren und reibungsloseren Verkehrsfluss ermöglicht. Diese Vorteile bietet auch die Trennung des Radverkehrs vom Auto- sowie Fußgängerverkehr durch die Neuschaffung eines Radweges. Im Übrigen ist eine Erneuerung der Verkehrsanlage gegeben. Dass die Straße wegen vieler Schäden und Abnutzungserscheinungen grundhaft neu ausgebaut, mithin umfassend erneuert werden musste, wurde von der Beklagten aktenkundig niedergelegt und wird als solches von der Klägerin nicht bestritten.
- 22 b) Die Klägerin kann dem Vorliegen einer beitragsfähigen Ausbaumaßnahme auch nicht mit Erfolg entgegen halten, dass der Vorteil der Verbesserung der Verkehrsanlage für ihr Grundstück durch dessen schlechtere Erreichbarkeit infolge der Ausbaumaßnahme kompensiert worden sei.
- 23 Das Bestehen einer Verbesserung bzw. deren Kompensation durch eine Verschlechterung beurteilt sich teileinrichtungsbezogen - bzw. bei räumlichem und funktionalem Zusammenhang auch teileinrichtungsübergreifend -, nicht aber grundstücksbezogen (Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 32 Rn. 79 f.; NdsOVG, Urt. v. 19. Februar 2020 - 9 LB 132/17 -, juris Rn. 148; OVG NRW, Beschl. v. 18. Juni 2018 - 15 A 299/18 -, juris Rn. 13). Eine beitragsfähige Maßnahme löst nach der Konzeption des Ausbaubeitragsrechts zwangsläufig verteilungsrelevante Vorteile bei den von der Verkehrsanlage bevorteilten Grundstücken aus. Wird eine Straße erneuert, erweitert oder verbessert, indiziert bereits dieser objektive Umstand regelmäßig den besonderen wirtschaftlichen Vorteil für die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke, ohne dass es auf deren subjektive Einschätzung bzw. deren Empfinden ankommt. Diese Gleichstellung von Beitragstatbestand und Vorteilsbegriff rechtfertigt sich wegen der engen Beziehung zwischen Straße und Grundstück, insbesondere der Möglichkeit der Inanspruchnahme der erneuerten, erweiterten oder verbesserten Straße vom Grundstück aus (vgl. NdsOVG, Urt. v. 27. März 2017 - 9 LC 180/15 -, juris Rn. 39; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 29 Rn. 30). Sie entfällt damit lediglich für Grundstücke, die trotz ihrer räumlich engen Beziehung zur ausgebauten Straße eine solche qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit

zur ausgebauten Verkehrsanlage nicht haben (vgl. zum ausbaubeitragsrechtlichen Vorteilsbegriff SächsOVG, Beschl. v. 16. April 2020 - 5 A 580/17 -, juris Rn. 20; Urt. v. 17. Juni 2008 - 5 B 514/07 -, juris Rn. 17 ff., und Beschl. v. 31. Januar 2013 - 5 A 783/10 -, juris Rn. 15 bis 17).

- 24 Die schlechtere Erreichbarkeit des Grundstücks der Klägerin ist daher schon im Ausgangspunkt nicht geeignet, eine Kompensation der Verbesserung der Verkehrsanlage zu begründen, sondern kann nur Bedeutung für die Frage erlangen, ob es sich um ein von der Verkehrsanlage bevorteiltes Grundstück handelt (hierzu unter Nr. 3).
- 25 2. Die ausbaubeitragsrechtlich maßgebende Verkehrsanlage i. S. v. § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 StrABS ist vorliegend die M. Straße beginnend ab der Kreuzung L.-Allee /M. Straße /S. Straße /T. Straße im Westen und sich erstreckend bis zur L. Straße im Osten.
- 26 a) Ausbaubeitragsfähige Verkehrsanlage i. S. v. § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG ist die öffentliche Straße in ihrer gesamten Ausdehnung. Dies beurteilt sich nicht nach der Straßenbezeichnung, sondern bei natürlicher Betrachtungsweise nach dem Erscheinungsbild der Straße (z. B. Straßenführung, -breite, -länge, -ausstattung, Zahl der erschlossenen Grundstücke), ihrer Verkehrsfunktion und ihren vorhandenen Abgrenzungen (z. B. Kreuzungen, Einmündungen). Soweit danach eine Verkehrsfläche augenfällig als eigenständiges Element des Straßennetzes erscheint, liegt eine selbstständige Verkehrsanlage vor. Dabei ist auf den Zustand nach Abschluss der geplanten Ausbaumaßnahme abzustellen, weil Ausbaubeiträge für die fertiggestellte Verkehrsanlage erhoben werden, so dass deren Ausdehnung bestimmt, welche Grundstücke bevorteilt sind (st. Rspr., vgl. u. a. SächsOVG, Urt. v. 10. Dezember 2020 - 5 A 346/17 - Rn. 26; Urt. v. 28. September 2016 - 5 A 43/14 -, juris Rn. 16/17, m. w. N.).
- 27 Insbesondere Kreuzungen mit querenden Straßen kann danach eine Zäsurwirkung dahingehend zukommen, dass bei natürlicher Betrachtungsweise von einer Trennung in verschiedene Verkehrsanlagen auszugehen ist. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Erscheinungsbild den Eindruck des „Einmündens“ der Verkehrsanlage im Kreuzungsbereich vermittelt (a. A. OVG Schl.-H., Urt. v. 5. März 2015 - 4 LB 4/14 -, juris Rn. 53). Maßgeblich ist vielmehr, ob im konkreten Fall kein einheitlicher Straßeneindruck (SächsOVG, Urt. v. 30. März 2016 - 5 A 99/14 -), kein Eindruck der Zusammen-

gehörigkeit (SächsOVG, Urt. v. 10. Dezember 2020 - 5 A 346/17 - Rn. 27) mehr entsteht, sondern sich die Kreuzung als „optische Unterbrechung“ (BayVGH, Beschl. v. 4. November 2014 - 6 CS 14.1467 -, juris Rn. 9), als „augenfällige Zäsur“ oder „augenfällige Trennung“ darstellt (BayVGH, Urt. v. 1. Dezember 2011 - 6 B 09.2893 -, juris Rn. 25; Beschl. v. 17. Januar 2017 - 6 ZB 16.234 -, juris Rn. 5).

- 28 Der Senat schließt sich in diesem Zusammenhang ferner der Auffassung an, dass der natürliche Betrachter mit zunehmender Straßenlänge eher den Eindruck hat, dass die Zusammengehörigkeit durch beampelte Kreuzungsbereiche unterbrochen wird, als bei kürzeren Straßen (NdsOVG, Urt. v. 9. April 2015 - 9 LC 320/13 – juris, Rn. 26; BayVGH, Beschl. v. 26. November 2018 - 6 CS 18.1567 -, juris Rn. 13). Bei sehr langen, im Wesentlichen gleichförmig verlaufenden Innerortsstraßen sind danach an die Zäsurwirkung von Kreuzungen geringere Anforderungen zu stellen als bei kurzen Innerortsstraßen.
- 29 Hierfür streitet - erstens - überzeugend schon das Argument, dass der Sinn und Zweck der bei der Festlegung der öffentlichen Einrichtung anzuwendenden natürlichen Betrachtungsweise darin besteht, dass für einen Straßenzug, der vom unbefangenen Betrachter als Einheit angesehen wird, alle Anlieger Beiträge für dessen Ausbau entrichten sollen, dass dieser Gedanke der Verbundenheit mit zunehmender Länge einer öffentlichen Einrichtung infolge der regelmäßig weiteren Entfernungen der an sie grenzenden Grundstücke zum ausgebauten Teilstück aber immer mehr zurücktritt und der Rechtfertigungszusammenhang für die Beitragspflicht so immer zweifelhafter wird (vgl. NdsOVG, Urt. v. 9. April 2015 - 9 LC 320/13 - juris, Rn. 26).
- 30 Ein solches begrenzendes Verständnis des Verkehrsanlagenbegriffs des sächsischen Ausbaubeitragsrechts wird - zweitens - darüber hinaus auch durch folgende Überlegung gestützt: Erreicht die Ausdehnung innerörtlicher Verkehrsanlagen i. S. d. Ausbaubeitragsrechts überlange Dimensionen, wird es umso unwahrscheinlicher, dass der verkehrspolitische Straßenausbaubedarf einer Kommune sachgerecht mit den ausbaubeitragsrechtlichen Rahmenziehungen für die Beitragsveranlagung in Einklang zu bringen ist. Eine Ausbaubeitragsveranlagung für Ausbaumaßnahmen betreffend solche überlangen innerörtlichen Verkehrsanlagen ist nur mit erheblichen rechtlichen und tatsächlichen Restriktionen möglich, welche für die Kommunen - allzumal in dem von den Anliegern der Verkehrsanlage für die Beitragsveranlagung grundsätzlich erwarteten überschaubaren zeitlichen Rahmen nach einer Ausbaumaßnahme - oft nur sehr

schwererfüllbar sind. Dem liegt zugrunde, dass, wie ausgeführt, die sachliche Ausbaubeitragspflicht grundsätzlich erst mit der Fertigstellung der gesamten Verkehrsanlage entsteht. Mit der Fertigstellung einer Teilstrecke entsteht die sachliche Beitragspflicht nur dann, wenn das Bauprogramm für die Verkehrsanlage nur den beitragsfähigen Ausbau dieser Teilstrecke vorsieht und diese Teilstrecke in Relation zur gesamten Verkehrsanlage eine erhebliche und prägende Länge aufweist, was jedenfalls dann zutrifft, wenn die beitragsfähig ausgebaute Teilstrecke mehr als die Hälfte der gesamten Verkehrsanlage ausmacht (SächsOVG, Urt. v. 29. April 2020 - 5 A 437/16 -, m. w. N.). Auch eine Abschnittsbildung, mittels derer schon vor Fertigstellung der gesamten Verkehrsanlage eine zeitlich vorgezogene Refinanzierung des Aufwands für den Ausbau eines Abschnitts der Verkehrsanlage durch Beiträge erfolgen kann, darf nach sächsischem Landesrecht nur vorgenommen werden, wenn konkrete Ausbauabsichten auch für den Rest der Verkehrsanlage bestehen (vgl. SächsOVG, Urt. v. 10. Dezember 2020 - 5 A 346/17 -; Urt. v. 11. April 2018 - 5 A 197/16 -, juris Rn. 31 f.). Solche Ausbauabsichten werden bei überlangen Verkehrsanlagen aber - je nach Straßenzustand - häufig über viele Jahre nicht für den gesamten Rest der Verkehrsanlage gegeben sein. Schließlich kann im Ergebnis dessen auch eine Erhebung von Vorauszahlungen in solchen Fällen häufig nicht erfolversprechend erfolgen, weil Vorauszahlungen gemäß § 31, § 23 Abs. 2 Satz 1 SächsKAG zurückzuerstatten sind, wenn die Beitragsschuld sechs Jahre nach Bekanntgabe des Vorauszahlungsbescheids noch nicht entstanden und die Verkehrsanlage bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht benutzbar ist.

- 31 Die Kommunen würden in diesen Fällen mithin in die Entscheidung gedrängt, entweder ihre Ausbauabsichten für überlange und aufwändige Verkehrsanlagen nicht an den verkehrlichen Dringlichkeitserfordernissen, sondern an der ausbaubeitragsrechtlichen Abrechnungslage auszurichten, oder aber in substantiellem Umfang auf die Erhebung der Ausbaubeiträge für viele Jahre zu verzichten, obwohl diese gesetzlich als Refinanzierungsinstrument vorgesehen sind und - unbeschadet des rechtlichen Nichteintritts der Verjährung - auch der gegenüber den Anliegern vermittelbare Rechtfertigungszusammenhang der Beitragsveranlagung mit zunehmendem zeitlichen Abstand zur Ausbaumaßnahme schwindet (vgl. BVerfG, Beschl. v. 5. März 2013 - 1 BvR 2457/08 -, BVerfGE 133, 143, juris Rn. 45). Es ist aber nicht davon auszugehen, dass ein ausweitendes Eintreten dieser sachwidrigen Konsequenzen mit dem Willen des Gesetzgebers in Einklang steht. Auch dies spricht dafür, dass der Verkehrsanlagenbegriff des § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG mit dem maßgeblichen Kriterium des Erscheinungsbilds der Straße bei natürlicher Betrachtungsweise zugleich darauf ausgerichtet ist zu vermeiden, dass sich eine Überlänge der Ausdehnung der Verkehrsanlage ergibt.

- 32 Diese genannten Argumente beanspruchen zudem unabhängig davon Geltung, welche Verkehrsfunktion einer Straße zukommt. Es kann deshalb entgegen der in einem Parallelverfahren geäußerten Auffassung nicht von Belang für die zu fordernde Ausprägung der Zäsurwirkung eines Kreuzungsbereichs bei natürlicher Betrachtungsweise sein, ob die jeweilige Verkehrsanlage etwa überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dient (vgl. § 28 Abs. 2 Satz 1 SächsKAG) und wie ihre Verkehrsbedeutung insoweit näher einzuordnen wäre.
- 33 Dies zugrunde gelegt beginnt die maßgebende Verkehrsanlage im Westen an der Kreuzung L.-Allee /M. Straße /S. Straße /T. Straße und endet im Osten an der L. Straße.
- 34 Zwar wird die in westlicher Richtung ab der Kreuzung L.-Allee /M. Straße /S. Straße als T. Straße fortgeführt. Dies vermag indes schon deshalb keinen Eindruck der Zusammengehörigkeit mit der M. Straße zu begründen, weil schon im Kreuzungsbereich ersichtlich ist, dass sich die Straßenführung und die Erschließungsfunktion der T. Straße verglichen mit der M. Straße völlig ändert. Denn die T. Straße wird ab diesem Kreuzungsbereich durch hohe Lärmschutzwände begrenzt und in einer Kurvenführung unmittelbar in einen „Trog“ geleitet, sodass sie ihre Anbaufunktion völlig verliert. Ihr Erscheinungsbild unterscheidet sich danach erheblich von dem der M. Straße.
- 35 Auch die Kreuzung mit der L. Straße hat entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts bei natürlicher Betrachtungsweise nach dem Erscheinungsbild der Straße eine unterbrechende Wirkung, die im Ergebnis die Verkehrsfläche der M. Straße zwischen der Kreuzung L.-Allee /M. Straße /S. Straße /T. Straße und der Kreuzung mit der L. Straße als eigenständiges Element des Straßennetzes erscheinen lässt. An die Annahme einer begrenzenden Wirkung sind dabei nach dem oben Gesagten geringere Anforderungen zu stellen, weil die Verkehrsanlage M. Straße bis zu diesem Kreuzungsbereich schon eine Ausdehnung von mehr als 1 km hat, sodass der natürliche Betrachter eher den Eindruck hat, dass die Zusammengehörigkeit durch den beampelten Kreuzungsbereich unterbrochen wird. Gegen die Annahme einer augenfälligen Trennung spricht zwar, worauf das Verwaltungsgericht im Ausgangspunkt zu Recht hinweist, dass sich die Verkehrsfunktion der M. Straße selbst wie

auch die Bebauung der anliegenden Grundstücke über die Kreuzung hinweg nicht ändert und zudem alle ihre Teileinrichtungen im östlich anschließenden Straßenast der M. Straße im Wesentlichen unverändert fortgeführt werden. Dessen unbeschadet vermittelt der Kreuzungsbereich jedoch nicht mehr das Empfinden einer Einheit für beide Straßenäste, weil sich die M. Straße dort nochmals sehr deutlich über ihre sonstige breite Straßenführung hinaus aufweitet. Gleiches gilt für die L. Straße . Der so entstehende, besondere weitläufige Eindruck des Kreuzungsbereichs wird überdies auch nochmals dadurch unterstrichen und verstärkt, dass die Bebauung der Anliegergrundstücke überwiegend vom Kreuzungsbereich deutlich zurückgesetzt ist. Der Kreuzungsbereich erhält für den natürlichen Betrachter so sowohl aus Sicht des westlichen wie auch des östlichen Straßenastes der M. Straße einen überaus weiträumigen, platzartigen Charakter, der auf der M. Straße auch schon aus einiger Entfernung wahrzunehmen ist. Demgegenüber entsteht für den natürlichen Betrachter gerade nicht der Eindruck einer fortlaufenden, gleichbleibenden „Häuserflucht“ der M. Straße . Der Kreuzungsbereich der M. Straße mit der L. Straße vermittelt danach einen trennenden Eindruck.

- 36 b) In ihrer so bestimmten Ausdehnung wurde die Verkehrsanlage M. Straße unstreitig fertiggestellt. Die sachliche Ausbaubeitragspflicht für die an dieser Verkehrsanlage anliegenden und von ihr bevorteilten Grundstücke ist damit entstanden.
- 37 3. Das Grundstück der Klägerin gehört zu den Grundstücken, denen Vorteile dadurch zuwachsen, dass die Verkehrsanlage von ihnen aus in Anspruch genommen werden kann (§ 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 StrABS).
- 38 a) Der die Ausbaubeitragspflicht gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG begründende besondere wirtschaftliche Vorteil für ein Grundstück liegt bereits dann vor, wenn für das Grundstück im Rahmen seiner zulässigen Nutzung und aufgrund seiner räumlich engen Beziehung zur ausgebauten Verkehrsanlage eine gegenüber nicht individualisierbaren Dritten bessere, mithin qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit der ausgebauten Verkehrsanlage besteht (Sondervorteil). Der Umfang dieses Sondervorteils richtet sich nach dem Ausmaß der vom erschlossenen Grundstück aus wahrscheinlich zu erwartenden Inanspruchnahme der Verkehrsanlage, was aber ausschließlich objektiv grundstücksbezogen, d. h. anhand der jeweiligen Grundstückssituation zu beurteilen

len ist und zwar bei vollständiger Ausnutzung der gebotenen Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage und bei unterstellter vollständiger Ausschöpfung der zulässigen Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks. Nur dann wird die dem Grundstück (und nicht die dem Beitragsschuldner) gebotene Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage (der Sondervorteil) vollständig erfasst. Unerheblich sind deshalb die subjektiven Absichten und Möglichkeiten des jeweiligen Beitragsschuldners, insbesondere die von ihm gewählte konkrete Nutzung seines Grundstücks (st. Rspr., vgl. SächsOVG, Beschl. v. 16. April 2020 - 5 A 580/17 -, juris Rn. 20; Beschl. v. 11. September 2017 - 5 B 158/17 -, juris Rn. 9 ff., m. w. N.).

- 39 b) Eine solche qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage ist hier für das Anliegergrundstück der Klägerin zu bejahen. Dem steht weder entgegen, dass unmittelbar auf der Höhe des Grundstückes das Halten mit dem Kraftfahrzeug straßenverkehrsrechtlich nicht erlaubt ist, noch, dass das Grundstück von der M. Straße aus nur durch ein verschlossenes Tor betreten werden kann, für das die Klägerin und die Beklagte über einen Schlüssel verfügten.
- 40 aa) Zwar erfordert im Erschließungsbeitragsrecht die wegemäßige Erschließung eines Grundstücks gemäß § 131 Abs. 1 BauGB grundsätzlich, dass auf der abzurechnenden Straße bis zur Höhe des Grundstücks mit Kraftfahrzeugen gefahren, dort zumindest gehalten und das Grundstück dann über einen Gehweg oder einen Grünstreifen ohne Weiteres betreten werden kann, sofern das Bebauungsrecht nicht ausnahmsweise weniger (fußläufige Erreichbarkeit) oder mehr (Herauffahren mit Kraftfahrzeugen auf das Grundstück) verlangt (vgl. BVerwG, Urt. v. 1. März 1991 - 8 C 59.89 -, juris Rn. 21 f.). Ein absolutes Halteverbot auf der abzurechnenden Straße kann danach erschließungsbeitragsrechtlich der wegemäßigen Erschließung eines anliegenden Wohngrundstücks entgegenstehen, falls mit Kraftfahrzeugen nicht direkt auf das Grundstück gefahren werden kann (vgl. BayVGH, Beschl. v. 28. September 2015 - 6 B 14.606 -, juris Rn. 21; OVG NRW, Beschl. v. 30. August 2010 - 15 A 646/07 -, juris Rn. 17 ff.).
- 41 Dies ist indes nach den oben dargestellten Maßstäben auf das Ausbaubeitragsrecht nicht übertragbar (noch offen gelassen von SächsOVG, Beschl. v. 27. Juli 2016 - 5 B 375/15 -, juris Rn. 21 ff.). Denn der die Ausbaubeitragspflicht gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG begründende besondere wirtschaftliche Vorteil für ein Grundstück liegt nach der Rechtsprechung des Senats bereits dann vor, wenn für das Grundstück im Rahmen seiner zulässigen Nutzung und aufgrund seiner räumlich engen Beziehung

zur ausgebauten Straße gegenüber nicht individualisierbaren Dritten eine bessere, mithin qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit der ausgebauten Straße besteht. Darauf, ob dem Grundstück eine wegemäßige Erschließung vermittelt wird, die für eine zulässige bauliche oder gewerbliche Nutzung des Grundstücks erforderlich ist, wie im Erschließungsbeitragsrecht, kommt es hingegen nicht an (vgl. SächsOVG, Urt. v. 17. Juni 2008 - 5 B 514/07 -, juris Rn. 17 ff., und Beschl. v. 31. Januar 2013 - 5 A 783/10 -, juris Rn. 15 bis 17; vgl. auch BayVGH, Urt. v. 8. März 2010 - 6 B 09.1957 -, juris Rn. 18).

- 42 Hiernach sind an die Erreichbarkeit eines Grundstücks ausbaubeitragsrechtlich geringere Anforderungen zu stellen als im Erschließungsbeitragsrecht (vgl. OVG Schl.-H., Beschl. v. 18. Dezember 2013 - 4 MB 80/13 -, <http://www.ovgsh.de>; NdsOVG, Beschl. v. 11. September 2003 - 9 ME 117/03 -, juris Rn. 3). Es ist ausreichend, dass auf das Anliegergrundstück von der ausgebauten Straße aus Zugang - nicht eine Zufahrt im Sinne eines „Herauffahrenkönnens“ - genommen werden kann (OVG LSA, Beschl. v. 17. Februar 2011 - 4 L 13/10 -, juris Rn. 5; BayVGH, Urt. v. 8. März 2010 - 6 B 09.1957 -, juris Rn. 18 f.; enger ThürOVG, Beschl. v. 10. Februar 2003 - 4 ZEO 1139/98 -, juris; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 35 Rn. 39). Dies gilt jedenfalls dann, wenn auf der Verkehrsanlage in geringer Entfernung vom Grundstück geparkt oder zumindest gehalten und von dort das Grundstück auf kurzem Weg fußläufig erreicht werden kann (SächsOVG, Beschl. v. 27. Juli 2016 - 5 B 375/15 -, juris Rn. 23).
- 43 Das ist hier der Fall. Die Augenscheinseinnahme hat ergeben, dass das Halteverbot nach Anlage 2 Nr. 70 StVO auf der südlichen Straßenseite der M. Straße nur unmittelbar vor dem verfahrensgegenständlichen Grundstück besteht, nicht hingegen etwa in geringerer Entfernung in westlicher Richtung, sodass dort mit einem Kraftfahrzeug zumindest gehalten und das verfahrensgegenständliche Grundstück so dann fußläufig - über das Tor in der Lärmschutzwand - betreten werden kann.
- 44 bb) Der von der Klägerin weiter geltend gemachte Umstand, dass diese fußläufige Zugangsmöglichkeit hier tatsächlich neben der Grundstückseigentümerin nur einem begrenzten Personenkreis offenstand bzw. -steht, nicht aber der Öffentlichkeit, führt schon deshalb nicht zu einer anderen Beurteilung, weil er lediglich auf die nach den Absichten der Eigentümerin konkret stattfindende Grundstücksnutzung verweist. Er hat hingegen keinen Bezug zu den - ausbaubeitragsrechtlich indes allein relevanten - Möglichkeiten einer vollständigen Ausnutzung der gebotenen Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage anhand der Grundstückssituation. Es kommt hinzu, dass diese

geltend gemachte konkrete Situation auch in der Sache keineswegs einen atypischen Fall beschreibt, sondern im Gegenteil sehr häufig anzutreffen ist. Sie vermag auch deshalb, weil es sich um einen vom Gesetz in den Blick genommenen, ausbaubeitragsrechtlichen Regelfall handelt, die qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage für das Grundstück nicht entfallen zu lassen.

- 45 4. Die Klägerin ist Schuldnerin des Beitrags. Es ist unstreitig, dass sie im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümerin des Grundstücks war (§ 31 i. V. m. § 21 Abs. 1 Satz 1 SächsKAG, § 16 Abs. 1 Satz 1 StrABS).
- 46 5. Der erhobene Beitrag ist schließlich auch der Höhe nach rechtmäßig. Einwände hiergegen werden von der Klägerin nicht erhoben und sind für den Senat auch sonst nicht ersichtlich. Insbesondere ist der Erlass einer verbösernden Widerspruchsentscheidung gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 7 SächsKAG i. V. m. § 367 Abs. 2 Satz 2 AO zulässig. Nach dieser Norm kann der Verwaltungsakt auch zum Nachteil des Widerspruchsführers geändert werden, wenn dieser auf die Möglichkeit einer verbösernden Entscheidung unter Angabe von Gründen hingewiesen und ihm Gelegenheit gegeben worden ist, sich hierzu zu äußern. Dies ist hier erfolgt.
- 47 II. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO, der Ausspruch zur vorläufigen Vollstreckbarkeit aus § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i. V. m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.
- 48 Die Revision ist nicht zuzulassen, weil kein Fall des § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich einzureichen.

Die Schriftform ist auch bei Übermittlung als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verord-

nung – ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I 3803), die durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4607, 4611) zuletzt geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung gewahrt. Verpflichtet zur Übermittlung als elektronisches Dokument in diesem Sinne sind ab 1. Januar 2022 nach Maßgabe des § 55d VwGO Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse; ebenso die nach der Verwaltungsgerichtsordnung vertretungsberechtigten Personen, für die ein sicherer Übermittlungsweg nach § 55a Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 VwGO zur Verfügung steht. Ist eine Übermittlung aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtsache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverwaltungsgerichts, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden. In Rechtsstreitigkeiten aus dem Beamtenverhältnis und Disziplinarrecht kann auch die Abweichung des Urteils von einer Entscheidung eines anderen Oberverwaltungsgerichts vorgetragen werden, wenn es auf diese Abweichung beruht, solange eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtsfrage nicht ergangen ist.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

Munzinger

Dr. Helmert

Dr. Martini

Beschluss

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 8.116,67 € festgesetzt.

Gründe

- 1 Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf § 63 Abs. 2 Satz 1, § 47 Abs. 1 und § 52 Abs. 3 Satz 1 GKG.
- 2 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:

Munzinger

Dr. Helmert

Dr. Martini