

**letzte Aktualisierung:** 05.08.2020

OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 4.2.2020 – 15 A 1621/17

**KAG NRW § 8 Abs. 2**

**Gehwege im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts**

1. Zu den Gehwegen im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts zählen grundsätzlich die den Fußgängern und Fußgängerinnen vorbehaltenen Flächen. Dabei sind Mischnutzungen unschädlich, wenn und soweit die Nutzung durch Fußgänger und Fußgängerinnen bei typisierender Betrachtung überwiegt.
2. Durch eine ausschließlich straßenverkehrsrechtliche Regelung (Verkehrszeichen Nr. 315 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) verlieren die zum aufgesattelten Parken zulässigerweise nutzbaren Flächen weder ihre beitragsrechtliche Eigenschaft als Gehweg auf der einen noch als Fahrbahn auf der anderen Seite.

## Oberverwaltungsgericht NRW, 15 A 1621/17

**Datum:** 04.02.2020  
**Gericht:** Oberverwaltungsgericht NRW  
**Spruchkörper:** 15. Senat  
**Entscheidungsart:** Urteil  
**Aktenzeichen:** 15 A 1621/17  
**ECLI:** ECLI:DE:OVGNRW:2020:0204.15A1621.17.00

**Vorinstanz:** Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, 13 K 4587/14  
**Schlagworte:** aufgesatteltes Parken Gehweg Parkstreifen  
**Normen:** KAG NRW § 8 Abs. 2  
**Leitsätze:** 1. Zu den Gehwegen im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts zählen grundsätzlich die den Fußgängern und Fußgängerinnen vorbehaltenen Flächen. Dabei sind Mischnutzungen aber unschädlich, wenn und soweit die Nutzung durch Fußgänger und Fußgängerinnen bei typisierender Betrachtung überwiegt.  
 2. Durch eine ausschließlich straßenverkehrsrechtliche Regelung (Verkehrszeichen Nr. 315 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO) verlieren die zum aufgesattelten Parken zulässigerweise nutzbaren Flächen weder ihre beitragsrechtliche Eigenschaft als Gehweg auf der einen noch als Fahrbahn auf der anderen Seite.

**Tenor:** Das angefochtene Urteil wird im Umfang der Berufung geändert. Die Klage wird vollumfänglich abgewiesen.  
 Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens in beiden Instanzen.  
 Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in entsprechender Höhe leistet.  
 Die Revision wird nicht zugelassen.

<u>Tatbestand</u>	1
Der Kläger wendet sich gegen die Heranziehung zu einem Straßenausbaubeitrag für den Ausbau des östlichen Gehweges der Straße H. in H1.	2
Er ist Eigentümer des 1.288 m <sup>2</sup> großen und mit einem Wohnhaus bebauten Grundstücks Gemarkung H1, Flur 124, Flurstück 493 mit der Bezeichnung H. 33.	3
Die Straße H. ist ca. 790 m lang. Der östliche Gehweg ist niveaugleich mit der Fahrbahn angelegt und von dieser baulich durch eine 5-reihige Naturstein-Entwässerungsrinne mit einer Breite von ca. 0,75 m getrennt. In einem Teilbereich der Straße ist auf der östlichen Straßenseite durch das Verkehrszeichen Nr. 315 der Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO das „Parken auf Gehwegen“ in Form des aufgesattelten Parkens gestattet, das unter jeweils etwa hälftiger Inanspruchnahme von Gehweg und Fahrbahn erfolgt.	4
Der östliche Gehweg hatte bis zum Umbau eine Breite zwischen 2,20 m und 3,20 m und bestand aus einer bis zu 2 cm starken Oberflächenbefestigung aus Teer und Asche sowie aus einer ca. 15 cm starken Schicht Hochofenschlacke als Unterbau.	5
Der Gehweg besteht nach dem Ausbau aus 48 cm Schottertragschicht und 8 cm Betonsteinpflaster in einem 4 cm	6

starken Sandbett. Weiterhin wurde die vorhandene Entwässerungsrinne aus Natursteinen teilweise aufgenommen und diese niveaugleich mit dem Gehweg erneut verlegt. Die Schlussabnahme erfolgte am 20. August 2012.

Die Beklagte ermittelte aus den Unternehmerrechnungen einen beitragsfähigen Gesamtaufwand i.H.v. 167.832,11 Euro. Unter Einstufung der Straße H. als Haupteerschließungsstraße wurde ein Anliegeranteil von 70 % (= 117.482,48 Euro) ermittelt. 7

Mit Bescheid vom 22. September 2014 zog die Beklagte den Kläger zu einem Straßenbaubeitrag in Höhe von 2.902,50 Euro heran. Dabei stützte sie sich auf § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) und die Satzung der Stadt H1. über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NRW für straßenbauliche Maßnahmen vom 19. Dezember 2005 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 19. April 2011 (Straßenbaubeitragssatzung – SBS –). 8

Der Kläger hat am 15. Oktober 2014 Klage erhoben. 9

Er hat geltend gemacht, die Heranziehung zu einem Ausbaubeitrag sei nicht gerechtfertigt und rechtswidrig. Der Ausbau des östlichen Gehweges stelle für sein Grundstück keine Verbesserung der Wohnsituation dar. Der unmittelbar vor seinem Haus befindliche Gehweg bestehe nach wie vor nur aus Schotter. Von der Verbesserung des gegenüberliegenden Weges habe er keinen Nutzen. Die Beklagte habe niemals Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten im Bereich des östlichen Gehweges durchgeführt und sei ihrer gesetzlichen Verpflichtung nicht nachgekommen. Diese Nachlässigkeit könne nicht den Anliegern und Anliegerinnen aufgebürdet werden. Es habe auch keine Notwendigkeit bestanden, den Bürgersteig derart aufwändig zu sanieren. 10

Der Kläger hat beantragt, 11

den Heranziehungsbescheid der Beklagten vom 22. September 2014 aufzuheben. 12

Die Beklagte hat beantragt, 13

die Klage abzuweisen. 14

Sie hat zur Begründung ihres Klageabweisungsantrages vorgetragen: Der Gehweg sei trotz durchgeführter Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch Zeitablauf funktionsunfähig geworden. Für den mindestens 49 Jahre alten Gehweg sei die übliche Dauer seiner Gebrauchsfähigkeit längst überschritten gewesen, so dass die getroffene Einschätzung zu dessen Erneuerungsbedürftigkeit nicht zu beanstanden sei. Im Übrigen komme es nach Ablauf der üblichen Nutzungszeit nicht mehr darauf an, ob Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen tatsächlich durchgeführt worden seien. Auch die Verbesserung des gegenüberliegenden Gehweges vermittele dem Kläger nachhaltige wirtschaftliche Vorteile, da sein Grundstück auch über diesen leichter und gefahrlos erreicht werden könne. 15

Mit Urteil vom 22. Mai 2017 hat das Verwaltungsgericht den Bescheid der Beklagten aufgehoben, soweit durch ihn ein Straßenbaubeitrag von mehr als 2.556,25 Euro festgesetzt worden ist und die Klage im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt: Die Voraussetzungen für die Erhebung eines Straßenbaubeitrages lägen dem Grunde nach vor. Der Ausbau des östlichen Gehwegs erfülle zum einen das Tatbestandsmerkmal der nachmaligen Herstellung in Form der Erneuerung und zum anderen das Tatbestandsmerkmal der Verbesserung. Dem Kläger werde durch den erneuerten und verbesserten östlichen Gehweg ein wirtschaftlicher Vorteil im Sinne des § 8 Abs. 2 Satz 2 KAG NRW gewährt. Der wirtschaftliche Vorteil sei nicht durch mit der Ausbaumaßnahme gleichzeitig verbundene Nachteile bzw. eine Verschlechterung kompensiert worden. Der ausgebaute Gehweg könne auch die ihm in verkehrstechnischer Hinsicht zugeordnete Funktion erfüllen, weil die Mindestgehwegbreite auch in den Bereichen, in denen das Gehwegparken zulässig sei, mehr als 0,75 m betrage. Allerdings sei der Beitragsbescheid der Höhe nach zu korrigieren. Die dem Parken vorbehaltenen Teilflächen des ausgebauten Gehwegs seien nicht Teil der beitragsfähigen Anlage im Sinne der Beitragssatzung der Beklagten. Diese Flächen seien weder Teil eines Gehweges im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4 e) SBS noch – zusammen mit den dem Parken vorbehaltenen Fahrbahnflächen – als Parkstreifen im Sinne des § 4 Abs. 3 SBS zu qualifizieren. Als Gehwege könnten beitragsrechtlich nur die Flächen angesehen werden, die tatsächlich uneingeschränkt den Fußgängern und Fußgängerinnen zur Verfügung stünden. Gehwege, in deren Bereich das aufgesattelte Parken erlaubt sei, seien aber straßenverkehrsrechtlich und ausbautechnisch teilweise dem Parken vorbehalten und damit ihrer Bestimmung für den Fußgängerverkehr entzogen. Eine Einstufung der fraglichen Flächen als Parkstreifen scheitere daran, dass keine funktionale Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr vermittelt werde. Bei aufgesattelt parkenden Fahrzeugen sei ein ungehindertes Befahren der Fahrbahn nicht möglich. Vielmehr verhinderten die parkenden Fahrzeuge u.a. bei Fahrbahnen mit geringer Ausbaubreite im Falle von Gegenverkehr ein zügiges Fortkommen, weil dabei die Gegenfahrbahn benutzt werden müsse. Im Übrigen erfordere ein u.U. tatsächlich nur stellenweise beparkter Fahrbahnbereich eine höhere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen, um geparkten Fahrzeugen auszuweichen. Die Verkehrssituation ähnele damit eher der des (erlaubten) Parkens am Fahrbahnrand als der bei getrenntem ruhendem 16

und fließendem Verkehr.

Der von der Beklagten ermittelte Aufwand sei daher um die auf die „Parkflächen“ entfallenden Ausbaurkosten der Gehwegfläche zu reduzieren, da es sich insoweit nicht um anlagebezogene Kosten handle. Weiterhin sei der auf die Entwässerungsrinne im Abschnitt des zulässigen aufgesattelten Parkens entfallende Aufwand abzurechnen. Hierbei handle es sich – anders als in den anderen Abschnitten – nicht um Anpassungsarbeiten. Solche lägen nur vor, wenn sie dazu dienten, einen Anschluss der ausgebauten beitragsfähigen Teilanlage an den angrenzenden Straßenkörper zu schaffen. Dies sei hier nicht der Fall, da die Entwässerungsrinne insoweit nicht an die beitragsfähige Gehwegfläche angrenze. 17

Mit Beschluss vom 2. Juli 2019 hat der Senat die Berufung der Beklagten zugelassen, soweit der Klage in Höhe von 346,25 Euro stattgegeben worden ist. 18

Zur Begründung ihrer Berufung trägt die Beklagte vor: Die Auffassung des Verwaltungsgerichts berücksichtige nicht hinreichend die konkrete Ausbaumaßnahme. Das Verwaltungsgericht gehe fälschlicherweise davon aus, dass die verbleibende Fahrbahnbreite für eine störungsfreie Abwicklung des Kfz-Verkehrs nicht ausreiche. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite betrage ca. 5,70 m. Abzüglich der für das aufgesattelte Parken benötigten Fläche, die mit ca. 0,75 m in die Fahrbahn hineinrage, verbleibe immer noch eine Breite von 4,90 m. Dies genüge für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der Straße. Die erlaubte Geschwindigkeit betrage nur 30 km/h bei ausreichenden Brems- und Ausweichmöglichkeiten. Das Risiko eines Kontakts mit entgegenkommenden oder abgestellten Fahrzeugen sei gering. LKW-Verkehr finde auf der Straße nicht statt. 19

Die Beklagte beantragt, 20

das angefochtene Urteil im Umfang der Berufung zu ändern und die Klage vollumfänglich abzuweisen. 21

Der Kläger beantragt, 22

die Berufung zurückzuweisen. 23

Er verteidigt das erstinstanzliche Urteil. 24

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie des Verwaltungsvorgangs der Beklagten Bezug genommen. 25

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e 26

Die Berufung der Beklagten hat Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat der Klage zu Unrecht teilweise stattgegeben. Der angefochtene Heranziehungsbescheid vom 22. September 2014 ist – auch – rechtmäßig, soweit er Gegenstand des Berufungsverfahrens ist, und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). 27

Rechtsgrundlage für die Heranziehung des Klägers ist § 8 KAG NRW in Verbindung mit der Straßenbaubeitragsatzung der Beklagten. Gemäß § 1 SBS i.V.m. § 8 Abs. 2 KAG NRW erhebt die Beklagte Beiträge zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Anlagen im Bereich der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze und als Gegenleistung für die dadurch den Eigentümern und Eigentümerinnen sowie Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile. Beitragsfähig ist u.a. der Aufwand für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung von Fahrbahnen, Parkflächen, Radwegen und Gehwegen (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 SBS). Die Beitragsatzung der Beklagten legt in § 4 Abs. 3 die Anliegeranteile am beitragsfähigen Aufwand im Falle von Haupterschließungsstraßen für die Teileinrichtungen Fahrbahn, Gehweg, Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen, Parkstreifen, Beleuchtung und Oberflächenentwässerung und unselbständige Grünanlagen fest. 28

Ausgebaut wurde vorliegend lediglich der Gehweg auf der östlichen Straßenseite. Die Beklagte durfte die für dessen Ausbau (dazu 1.) sowie die für die notwendigen Anpassungsarbeiten an der Entwässerungsrinne entstandenen Kosten (dazu 2.) dem Kläger gegenüber satzungsgemäß abrechnen. 29

1. Im Berufungsverfahren allein noch streitig ist die beitragsrechtliche Einordnung der Flächen des Gehwegs, auf denen das aufgesattelte Parken zulässig ist. Die Beklagte ist zu Recht davon ausgegangen, dass auch diese Flächen zur Teileinrichtung „Gehweg“ im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4 e) SBS gehören. 30

a) Zu den Gehwegen im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts zählen grundsätzlich die den Fußgängern und Fußgängerinnen vorbehaltenen Flächen. 31

Vgl. OVG, Urteil vom 31. Januar 1992 – 2 A 1471/88 –. 32

Dabei sind Mischnutzungen aber unschädlich, wenn und soweit die Nutzung durch Fußgänger und Fußgängerinnen 33

- bei typisierender Betrachtung überwiegt. Ein gewisser Grad an Mischnutzung ist jeder flächenmäßigen Teileinrichtung immanent. Zwar unterscheiden sich die unterschiedlichen flächenmäßigen Teileinrichtungen einer Anlage durch ihre jeweilige spezifische Funktion. Allerdings lassen sich die jeweiligen (bei typisierender Betrachtung zulässigen) Nutzungen nicht vollständig voneinander trennen. So dient etwa die Fahrbahn vorrangig dem fließenden (Kraftfahrzeug-)Verkehr, gleichwohl ist etwa innerorts – abgesehen von bestimmten Bereichen – regelmäßig auch das Parken auf der Fahrbahn erlaubt (vgl. § 12 StVO). Ebenso findet dort (jedenfalls bei fehlendem Radweg) Radverkehr und auch Fußgängerverkehr statt. Letzteres betrifft nicht nur die Querung der Fahrbahn (§ 25 Abs. 3 StVO), sondern auch die sonstige Nutzung zu Fuß – die etwa im Falle des Mitführens von Fahrzeugen oder sperrigen Gegenständen ggf. geboten ist (vgl. § 25 Abs. 2 StVO). Radwege sind zwar in erster Linie für die Nutzung durch Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen bestimmt, gleichwohl dürfen sie auch mit Elektrokleinstfahrzeugen befahren werden (vgl. § 10 Abs. 1 und 2 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung). Gehwege dürfen nicht nur zu Fuß, sondern auch mit Rollstühlen, Rodelschlitzen, Rollern, Kinderfahrrädern, Inline-Skates und Rollschuhen benutzt werden (vgl. § 24 StVO).
- b) Der in Rede stehende Gehwegbereich dient bei der danach anzustellenden typisierenden Gesamtbetrachtung der Fläche überwiegend dem Fußgängerverkehr. Eine bauliche bzw. optische Abtrennung eines dem Parken „vorbehaltenen“, d.h. dieser Funktion vorrangig oder sogar ausschließlich zugeordneten Bereichs liegt nicht vor. Die dafür zu nutzenden Flächen sind weder baulich (etwa durch abweichende Pflasterung) noch optisch (etwa durch eine weiße Markierung) zur Fahrbahn und zum Gehweg hin abgegrenzt. Durch die rein straßenverkehrsrechtliche Regelung verlieren die zum aufgesattelten Parken zulässigerweise nutzbaren Flächen weder ihre beitragsrechtliche Eigenschaft als Gehweg auf der einen noch als Fahrbahn auf der anderen Seite.
- Insoweit unterscheidet sich der vorliegende Sachverhalt von der Konstellation in OVG NRW, Urteil vom 31. Januar 1992 – 2 A 1471/88 –; anders noch OVG NRW, Beschluss vom 12. Juni 2015 – 15 B 422/15 –, juris Rn. 11 ff., in einem die hier in Streit stehende Anlage betreffenden Eilverfahren.
- Dementsprechend ist auch in tatsächlicher Hinsicht keine Fläche des Gehwegs dem Fußgängerverkehr eindeutig entzogen. Vielmehr stehen, sofern keine Fahrzeuge in den fraglichen Bereichen abgestellt werden, diese vollumfänglich für den Fußgängerverkehr zur Verfügung. Darüber hinaus ist die verbleibende Fläche des im fraglichen Bereich durchschnittlich 2,37 m breiten Gehwegs, die für das Parken auf dem Gehweg (das lediglich mit Fahrzeugen bis 2,8 t zulässiger Gesamtmasse erlaubt ist) nicht benötigt wird, dem Fußgängerverkehr vorbehalten. Dabei handelt es sich ausweislich der von der Beklagten erstinstanzlich vorgelegten Neuberechnung um eine Breite von etwa 1,60 m. Die Beklagte ist dabei davon ausgegangen, dass ein Parkstreifen etwa 2,30 m breit wäre, von dieser Breite 0,75 m auf die Entwässerungsrinne und von den verbleibenden 1,55 m die Hälfte auf den Gehwegbereich entfällt. Eine Funktionsuntüchtigkeit des Gehwegs lässt sich bei dieser Sachlage nicht feststellen.
- Vgl. dazu etwa OVG NRW, Beschluss vom 8. Januar 2016 – 15 B 1239/15 –, juris Rn. 13 m.w.N., wonach ein Gehweg erst ab Unterschreitung der Mindestbreite von 0,75 m als funktionsuntauglich und daher beitragsrechtlich nicht mehr existent behandelt werden muss.
- c) Demgegenüber handelt es sich bei den beparkbaren Flächen des Gehwegs (und der Fahrbahn) nicht um Parkflächen im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4 c) SBS.
- Vorliegend sind baulich bzw. optisch lediglich die flächenmäßigen Teileinrichtungen Fahrbahn, Entwässerungsrinne und Gehweg zu unterscheiden. Ein – etwa durch andersartige Pflasterung oder Fahrbahnmarkierungen – abgrenzbarer Parkstreifen existiert hingegen nicht.
- Zum Erfordernis der hinreichenden Abgrenzung siehe etwa OVG NRW, Urteile vom 29. November 1988 – 2 A 1678/86 –, juris Rn. 22, vom 31. Januar 1992 – 2 A 14471/88 –, und Beschluss vom 18. Januar 2016 – 15 A 2510/14 –, juris Rn. 26.
- Auch eine Trennung des ruhenden vom fließenden Verkehr liegt nicht vor. Eine solche ist nicht allein deswegen zu bejahen, weil in bestimmten Abschnitten der Straße H. Fahrzeuge unter teilweiser Inanspruchnahme der Fahrbahn und des Gehwegs abgestellt werden dürfen. Diese Form des Parkens hat – jedenfalls dann, wenn es an einer weiteren baulichen oder optischen Abgrenzung etwa durch andersartige Pflasterung oder Fahrbahnmarkierungen des zulässigen Parkbereichs fehlt – verkehrlich vielmehr den gleichen oder zumindest einen sehr ähnlichen Effekt wie das innerörtlich grundsätzlich zulässige Parken auf der Fahrbahn (vgl. § 12 StVO), das gleichfalls nicht zu einer solchen Trennung führt.
- Vgl. insoweit OVG NRW, Beschluss vom 14. August 2015 – 15 B 730/15 –, juris Rn. 24, m.w.N.; Dietzel/Kallerhoff, Das Straßenbeitragsrecht nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW, 8. Aufl. 2013, Rn. 128 m.w.N.
- Auf die Breite der dem fließenden Verkehr verbleibenden Fahrbahn kommt es bei dieser Sachlage für die Einordnung der Flächen als Parkstreifen nicht entscheidend an.
- d) Es ist schließlich nicht zu beanstanden, dass keine gesonderte satzungsmäßige Erfassung erfolgt bzw. kein

besonderer satzungsmäßiger Anteilssatz für eine wie hier beparkbare Fläche des Gehwegs und der Fahrbahn festgelegt wurde. Namentlich geht mit der Qualifizierung der gesamten hier ausgebauten Fläche als Gehweg keine Verletzung des Vorteilsprinzips einher.	
Straßenbaubeiträge werden gemäß § 8 Abs. 2 Satz 2 KAG NRW von den Grundstückseigentümern und -eigentümerinnen als Gegenleistung dafür erhoben, dass ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Anlage wirtschaftliche Vorteile geboten werden. Dementsprechend sind Beiträge gemäß § 8 Abs. 6 KAG NRW nach den Vorteilen zu bemessen. Es gebietet, dass der Ortsgesetzgeber bei der Festsetzung des Gemeindeanteils das Maß der schätzungsweise zu erwartenden Inanspruchnahme durch die Beitragspflichtigen und die Allgemeinheit und damit die diesen beiden Gruppen jeweils zukommenden wirtschaftlichen Vorteile gerecht abwägt.	45
Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 1. März 2011 – 15 A 1643/10 –, juris Rn. 46 m.w.N.; OVGLSA, Beschluss vom 10. Dezember 2003 – 2 L 308/02 –, juris Rn. 5; vgl. ferner Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl. 2018, § 34 Rn. 10 m.w.N.	46
Das Verhältnis der durch die Inanspruchnahmemöglichkeit für die Allgemeinheit und die Beitragspflichtigen gebotenen wirtschaftlichen Vorteile kann sich u.a. bei den einzelnen Teileinrichtungen einer ausgebauten Anlage unterscheiden.	47
Vgl. OVG LSA, Beschluss vom 10. Dezember 2003 – 2 L 308/02 –, juris Rn. 5; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl. 2018, § 34 Rn. 12 ff.	48
So ist etwa bei Gehwegen eine generell, d.h. unabhängig von der Straßenkategorie, vom Anliegerverkehr geprägte Nutzung zu beobachten, die gebietet, die flächenmäßigen Teileinrichtungen „Gehweg“ einerseits und „Fahrbahn“ andererseits jedenfalls bei Straßen, die auf ihrer Fahrbahn vorwiegend örtlichen oder überörtlichen Kfz-Durchgangsverkehr aufnehmen, beitragsrechtlich differenzierend zu behandeln.	49
Vgl. Bay. VGH, Beschluss vom 16. August 2001 – 6 B 97.111 –, juris Rn. 18 ff.; Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl. 2018, § 34 Rn. 12.	50
Entsprechendes kann hinsichtlich der Teileinrichtungen „Radweg“ und „Gehweg“ gelten. Aus diesen Gründen kann es geboten sein, etwa bei einem gemeinsam genutzten Geh- und Radweg sowie in der Konstellation, dass ein Gehweg von Kraftfahrzeugen mitbenutzt werden kann und namentlich bei Gegenverkehr auch soll, einen selbständigen – die oben dargestellten Aspekte berücksichtigenden – Anteilssatz festzulegen.	51
Siehe dazu jeweils Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl. 2018, § 34 Rn. 16 f. m.w.N.	52
Ein vergleichbarer Fall liegt hier aber nicht vor. Denn sowohl das Parken als auch der Fußgängerverkehr kommen erfahrungsgemäß in etwa gleichem Maße den Anliegern und Anliegerinnen zu Gute. Der durchgehende Verkehr bedarf demgegenüber regelmäßig keiner Parkstreifen.	53
Vgl. Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl. 2018, § 34 Rn. 23 m.w.N.	54
Dementsprechend sind auch in § 4 Abs. 3 SBS für Parkstreifen und Gehwege – für die jeweiligen Straßenarten unterschiedlich hohe – jeweils identische Beitragssätze festgelegt.	55
2. Ausgehend von der Einordnung der gesamten ausgebauten Fläche als Gehweg im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 4 e) SBS ist auch der für die Anpassungsarbeiten an der Entwässerungsrinne angefallene Aufwand beitragsfähig. Diese Arbeiten dienen dazu, einen Anschluss der ausgebauten beitragsfähigen Teilanlage Gehweg an den angrenzenden Straßenkörper zu schaffen.	56
Vgl. Dietzel/Kallerhoff, Das Straßenbeitragsrecht nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW, 8. Aufl. 2013, Rn. 414 f. m.w.N.	57
Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO in Verbindung mit §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.	58
Die Revision ist nicht nach § 132 Abs. 2 VwGO zuzulassen, weil keiner der dort genannten Zulassungsgründe gegeben ist.	59