

**Anlage 01 zur Drucks.-Nr. VO/3251/04**  
Abwägung der privaten und öffentlichen Belange  
- Zillertaler Straße -

Der Straßenplan Zillertaler Straße hat in der Zeit vom 10. Mai 2004 bis zum 15. Juni 2004 an der Bekanntmachungstafel der Stadt Wuppertal öffentlich ausgehängt. Während der Zeit des Aushangs wurden von den Anwohnern oder von den Trägern öffentlicher Belange keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen.

Der Geltungsbereich des Straßenplans Zillertaler Straße erfasst den Bereich zwischen der Cronenfelder und der Innsbrucker Straße, wie er sich aus dem beigegeführten Straßenplan ergibt (Anlage 03). Vor Ort stellt sich die Zillertaler Straße als eine von Wohngebäuden gesäumte Anliegerstraße dar, die von der Ortslage Cronenberg in den Außenbereich führt. Für den Geltungsbereich des Straßenplans Zillertaler Straße bestehen nur in einem kleinen Bereich im Anschluss an die Cronenfelder Straße rechtskräftig festgesetzte Straßenfluchtlinien des Fluchtlinienplans Nr. 947. Im Übrigen bestehen keine Straßenflucht- oder Straßenbegrenzungslinien. Die nach § 125 Abs. 2 BauGB vorzunehmende Feststellung, ob die Straßenherstellung den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen entspricht, erstreckt sich mithin auf den Teil der Zillertaler Straße im Geltungsbereich des Straßenplans, welcher nicht durch rechtskräftige Straßenflucht- oder Straßenbegrenzungslinien festgesetzt ist.

Die Zillertaler Straße zwischen Cronenfelder Straße und Innsbrucker Straße verläuft nicht im Außenbereich nach § 35 BauGB. Sie dient dem Anbau und der Erschließung von Grundstücken. Straßenrechtlich ist die Zillertaler Straße in dem genannten Bereich als alt-öffentliche Verkehrsanlage einzustufen. Damit erfüllt sie alle Anforderungen an eine beitragsfähige Erschließungsanlage im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB (Anbaustraße).

In dem hier betreffenden Straßenbereich wurden die ersten Gebäude Anfang des letzten Jahrhunderts errichtet. Bereits zu dieser Zeit war die Zillertaler Straße als Verkehrsanlage angelegt. In einer Zustandsbeschreibung aus dem Jahr 1938 wird die Zillertaler Straße als eine unfertige Straße dargestellt, deren Fahrbahn mit einem Teerteppichbelag auf einer Chaussierung befestigt war. Vor bebauten Grundstücken waren Pflasterrinnen vorhanden. Bankette und Gehwege waren in unterschiedlicher Befestigungsart vorhanden. Im Zuge der fortschreitenden Bebauung an der Zillertaler Straße wurde auch die Erschließungsanlage nach und nach in einen programmmäßigen Ausbauzustand versetzt. Die letzten Straßenbaumaßnahmen wurden im Jahr 2002 vorgenommen.

Auf der überwiegenden Strecke des hier betreffenden Bereichs hat die Zillertaler Straße eine Gesamtstraßenbreite von ca. 12 m. Die Fahrbahn ist insoweit in einer Breite von etwa 7,50 m angelegt. Als Anbaustraße hat die Zillertaler Straße einen Zu- und Abfahrtsverkehr zu und von den erschlossenen Grundstücken aufzunehmen, die in ihrer Mehrzahl wohnbaulich genutzt werden. Darüber hinaus dient die Zillertaler Straße in geringem Umfang auch dem Verkehr innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, der aber nur geringfügig über den reinen Anliegerverkehr hinausgeht. Innerhalb des örtlichen Straßennetzes hat sie daher in erster Linie die Funktion einer Anliegerstraße.

Die Gemeinde muss bei der Konzeption einer Erschließungsanlage die ihr zugedachte Funktion berücksichtigen. Sie hat ebenso darauf zu achten, dass spätere Funktionsstörungen durch eine Unterdimensionierung der Straße vermieden werden, so wie sie auch darauf zu achten hat, dass durch eine Überdimensionierung ein über das erforderliche Maß hinausgehender Straßenzustand geschaffen wird. Die Gemeinde hat allerdings bei der Gestaltung von Erschließungsanlagen einen weiten Ermessensspielraum. Anhaltspunkte für die Konzeption von Erschließungsstraßen geben die "Empfehlungen für die Anlage von Erschlie-

ßungsstraßen (EAE 85/95)", die eine sachverständige Aussage darüber treffen, welche Anforderungen an ein Straßenbauvorhaben hinsichtlich seiner Gestaltung zu stellen sind.

Die EAE 85/95 sehen für vergleichbare Anliegerstraßen Fahrbahnbreiten zwischen 5,50 m und 6,50 m vor. Die Fahrbahnbreite der Zillertaler Straße von etwa 7,50 m liegt im Rahmen der Empfehlungen. Da auf der Fahrbahn teilweise beidseitig geparkt werden kann, dürfte eine geringfügig größere Breite als die Regelbreite angemessen sein, damit ein reibungsloser Verkehrsablauf gewährleistet bleibt. Auf Grund der beidseitigen Straßenrandbebauung müssen auch für den Fußgängerverkehr an jeder Straßenseite von der Fahrbahn abgegrenzte Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt werden. Die sich daraus ergebende Gesamtstraßenbreite von etwa 12 m entspricht somit den Erschließungs- und Verkehrsbedürfnissen in der Zillertaler Straße.

Den bei der Straßenherstellung zu berücksichtigenden öffentlichen Belangen können ggf. private Belange gegenüber stehen, die es gegeneinander abzuwägen gilt. Hierbei kommen insbesondere in Betracht die von der Erschließungsanlage ausgehenden Verkehrsimmissionen oder potentielle durch die Straßenherstellung bedingte Eingriffe in Eigentumsrechte sowie damit verbundene Nutzungseinschränkungen.

Der anfallende Verkehr wird von der Zillertaler Straße augenscheinlich problemlos bewältigt, ohne dass die Straße je an die Grenze ihrer Belastbarkeit käme. Insoweit ist es nicht offensichtlich, dass die Verkehrsimmissionen der Zillertaler Straße über denen anderer vergleichbarer Anliegerstraßen liegen.

Mit der Anlegung der Zillertaler Straße wurde Anfang des letzten Jahrhunderts begonnen. Im Zuge der fortschreitenden Bebauung an der Zillertaler Straße wurde auch die Straße selbst nach und nach in einen ihrer Funktion entsprechenden Ausbauzustand versetzt. Es ist heute nicht mehr nachvollziehbar, wann die Fahrbahn programmäßig hergestellt wurde. Eine programmäßige elektrische Beleuchtungsanlage wurde 1958 installiert. Programmäßige Straßenentwässerungsanlagen wurden 1967 und 1973 eingebaut. Im Jahr 2002 wurden schließlich die Oberflächen der Gehwege insgesamt programmmäßig hergestellt. Es versteht sich von selbst, dass für die Herstellung der Straße in ihrer heutigen Ausdehnung auch Teilflächen aus den angrenzenden Baugrundstücken in Anspruch genommen werden mussten. Dieser Eingriff in die Eigentumsrechte der betroffenen Grundstückseigentümer und die damit einhergehende Reduzierung der Baugrundstücke ist aber hinnehmbar, wenn nicht sogar notwendig, weil ohne Herstellung der Erschließungsanlage die Grundstückseigentümer ihre Grundstücke nicht hätten baulich oder gewerblich nutzen dürfen.

Die Stadt hat sich bei der Straßenherstellung sowohl in Bezug auf die Fahrbahnbreite als auch in Bezug auf die Gesamtbreite der Straße im Rahmen dessen gehalten, was zur Funktionserfüllung der Straße erforderlich ist. Die Straßenherstellung erforderte weder einen übermäßigen Eingriff in die angrenzenden Baugrundstücke noch führte sie unter Umweltsichtspunkten zu einem übermäßigen Flächenverbrauch. Es ist auch nichts dafür ersichtlich, dass Verkehrsbelastung und Verkehrsimmissionen über das übliche Maß hinausgingen. Soweit durch die Straßenherstellung im Hinblick auf die Nutzbarkeit von Grundstücken private Belange beeinträchtigt wurden, sind diese vertretbar, zumal die Herstellung von Erschließungsanlagen im Hinblick auf die Baureifmachung von Grundstücken vornehmlich zu Gunsten privater Belange erfolgt. Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass der Verlauf der Zillertaler Straße zwischen Cronenfelder Straße und Innsbrucker Straße so auch in einem Bebauungsplan durch Straßenbegrenzungslinien hätte festgesetzt werden können. Die Straße gilt daher als rechtmäßig hergestellt im Sinne des § 125 Abs. 2 BauGB.