

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Jürgen Pelz
	Telefon (0202)	563 5309
	Fax (0202)	563 8422
	E-Mail	Juergen.Pelz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	02.04.2002
	Drucks.-Nr.:	VO/0138/02 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
18.06.2002	Bezirksvertretung Barmen	Anhörung
19.06.2002	Bezirksvertretung Cronenberg	Anhörung
20.06.2002	Bezirksvertretung Uellendahl-Katernberg	Anhörung
03.09.2002	Verkehrsausschuss	Entscheidung
Rechtmäßige Herstellung von Erschließungsanlagen		

Grund der Vorlage

Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen.

Beschlussvorschlag

Es wird festgestellt, dass ghjghjgdie in Anlage 1 genannten Erschließungsanlagen den in § 1 Abs. 4 bis 6 Baugesetzbuch (BauGB) bezeichneten Anforderungen entsprechen, soweit sie nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschrift

Bayer

Pelz

Begründung

Soweit Straßen Grundstücke erschließen, setzt ihre Herstellung grundsätzlich einen Bebauungsplan voraus (§ 125 Abs. 1 BauGB). Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, durften in der Vergangenheit solche Straßen nur mit der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde hergestellt werden (§ 125 Abs. 2 BauGB alte Fassung). Die höhere Verwaltungsbehörde konnte ihre Zustimmung auch nach der Herstellung erteilen.

Mit der am 01. Januar 1998 in Kraft getretenen Neufassung des Baugesetzbuchs vom 27.08.1997 hat der Gesetzgeber – im Zusammenhang mit dem Wegfall des Anzeigeverfahrens für Bebauungspläne bzw. der Freistellung von der Genehmigung für aus dem Flächennutzungsplan entwickelte Bebauungspläne – zur Stärkung der kommunalen Planungshoheit das Zustimmungserfordernis nach § 125 Abs. 2 BauGB alte Fassung abgeschafft. Musste früher die höhere Verwaltungsbehörde vor Erteilung der Zustimmung prüfen, ob die Straßenherstellung außerhalb eines Bebauungsplans den Zielen der Raumordnung, den Planungsleitsätzen sowie dem Abwägungsgebot der öffentlichen und privaten Belange (§ 1 Abs. 4 bis 6 BauGB) entspricht, so muss seit dem 01. Januar 1998 diese Aufgabe von der Gemeinde eigenverantwortlich wahrgenommen werden.

Wie die Prüfung der Voraussetzungen innerhalb der Gemeinde vorgenommen wird, hat sie selbst zu bestimmen. In der Stadt Wuppertal ist die abschließende Feststellung, ob eine Straße entsprechend den Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 6 BauGB hergestellt ist, auf den Verkehrsausschuss übertragen worden (§ 12 der Zuständigkeitsordnung vom 17.12.1999). Im Rahmen des der Feststellung vorangehenden Prüfverfahrens sind die Grundzüge einer Abwägung der privaten und öffentlichen Belange zu dokumentieren und nachvollziehbar darzulegen. Aus diesem Grund wird durch öffentliche Auslage der Straßenpläne für vier Wochen den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, Anregungen in das Verfahren einzubringen. Die Anregungen werden mit einem Abwägungsvorschlag dem Verkehrsausschuss zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt. Danach erfolgt die ortsübliche Bekanntmachung des Beschlusses. Mit der Bekanntmachung des Beschlusses gilt die Straße im Sinne des § 125 Abs. 2 BauGB neue Fassung als rechtmäßig hergestellt.

Die Vorschrift des § 125 BauGB ist nicht nur im Rahmen der Straßenherstellung beachtlich. Sie ist darüber hinaus auch von zentraler Bedeutung für die Refinanzierung des der Gemeinde entstehenden Herstellungsaufwands. Der Aufwand für die erstmalige Herstellung von Erschließungsstraßen wird üblicherweise über Erschließungsbeiträge refinanziert, zu deren Erhebung die Gemeinde gesetzlich verpflichtet ist. Wird eine Erschließungsstraße aber ohne planungsrechtliche Grundlage hergestellt, ist die Gemeinde gehindert, Erschließungsbeiträge zu erheben.

In der Stadt Wuppertal sind verschiedene Erschließungsstraßen – offensichtlich bedingt durch die besonderen Umstände des Einzelfalls – bereits seit Jahren ganz oder teilweise hergestellt, ohne dass es hierfür eine Rechtsgrundlage gibt. Die Folge davon ist, dass die Stadt dem gesetzlichen Auftrag zur Beitragserhebung bisher nicht nachkommen konnte und den entstandenen Aufwand über Jahre oder Jahrzehnte vorfinanzieren muss. Vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage ist die Verwaltung bemüht, solche Fälle abzubauen und die Voraussetzungen zur Beitragserhebung zu schaffen. Insbesondere soll verstärkt von den Möglichkeiten des inzwischen geänderten § 125 Abs. 2 BauGB Gebrauch gemacht werden, wenn der Straßenherstellung kein Bebauungsplan zu Grunde liegt.

Kosten und Finanzierung

Durch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die in der Anlage 1 aufgeführten Erschließungsanlagen können Beitragseinnahmen in Höhe von ca. 300.000 € realisiert werden.

Zeitplan

Die Beitragsverfahren für die in der Anlage 1 aufgeführten Erschließungsanlagen sind für dieses und für das nächste Jahr vorgesehen.

Besondere Anmerkungen

Keine

Anlagen

Anlage 1: Abwägung der privaten und öffentlichen Belange

Anlage 2: Auszug aus dem Baugesetzbuch

Anlagen 3 - 5: Straßenpläne

Anlage 1 zur Drucks.-Nr. VO/0138/02 **Abwägung der privaten und öffentlichen Belange**

1. Entwicklung der Straßen

1.1 Schluchtstraße (Stadtbezirk Barmen)

Der Fluchtlinienplan Nr. 11 aus dem Jahr 1894 setzt für die Schluchtstraße ab der Einmündung in die Schloßstraße auf einer Länge von ca. 120 m bis zur südlichen Grenze des Grundstücks Schluchtstr. 11 Fluchtlinien fest. Von da bis zur Einmündung der Rudolf-Steiner-Straße ist der Bestand der Schluchtstraße planungsrechtlich nicht gesichert. Ebenso ist der Verlauf der Schluchtstraße vor dem Grundstück Schloßstr. 36 auf einer Länge von ca. 10 m nicht durch Flucht- oder Straßenbegrenzungslinien festgesetzt.

Bereits zu Beginn des letzten Jahrhunderts wurden in dem von dem Fluchtlinienplan Nr. 11 erfassten Bereich der Schluchtstraße technisch programmmäßige Straßenentwässerungs- und Beleuchtungsanlagen hergestellt. Die Straßenbefestigung bestand zu dieser Zeit noch aus einem provisorisch befestigten Fahrweg. 1963 beschloss der Bauausschuss den Ausbau der Schluchtstraße im vorhandenen Teil sowie die Weiterführung der Straße bis zum heutigen Wendehammer einschließlich der Verbindung zur Straße Bireneichen (heutige Rudolf-Steiner-Straße). Die Ausbauarbeiten wurden zwischen 1963 und 1966 durchgeführt. Planungsrechtliche Grundlage war der Fluchtlinienplan Nr. 11. Außerhalb des Geltungsbereichs dieses Fluchtlinienplans wurde die Straße ohne planungsrechtliche Grundlage hergestellt und 1974 dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Bis auf die Gehwege sind alle Teileinrichtungen in der Straße insgesamt programmmäßig hergestellt.

1.2 Oberheidter Straße (Stadtbezirk Cronenberg)

Bereits zu Beginn des letzten Jahrhunderts wurden die Fahrbahn und die Beleuchtungsanlagen der Oberheidter Straße programmmäßig hergestellt. Zwischen 1972 und 1990 wurden programmmäßige Straßenentwässerungsanlagen verlegt. Im Übrigen ist die programmmäßige Herstellung der Straße noch nicht abgeschlossen.

Der Verlauf der Oberheidter Straße ist durch Straßenbegrenzungslinien in den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen Nr. 300, 650A, 815A, 815B und 815C planungsrechtlich gesichert. Lediglich südöstlich des Gebäudes Oberheidter Str. 80 fehlt dagegen auf einer Länge von ca. 70 m jegliche planungsrechtliche Grundlage für den Bestand der Oberheidter Straße. Bedingt durch die noch nicht abgeschlossene Herstellung der Straße bleibt der tatsächliche Straßenausbau hinter den festgesetzten Straßenbegrenzungslinien und der in diesem Verfahren noch festzulegenden Straßenbegrenzung zurück.

1.3 Katernberger Straße einschl. Stichweg (Stadtbezirk Uellendahl-Katernberg)

Von 1989 bis 1991 wurde der Straßenzug Katernberger Straße/In der Beek zwischen Einmündung Julius-Lucas-Weg und Einmündung Falkenberg programmmäßig hergestellt. Der Straßenverlauf ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 943 durch Straßenbegrenzungslinien festgesetzt.

Der östlich des Grundstücks Katernberger Str. 267 (ehemals In der Beek 1) nach Süden abzweigende Stichweg ist planungsrechtlich in keinem Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche ausgewiesen. Gleichwohl handelt es sich straßenrechtlich um einen öffentlichen Weg, der als unselbständige befahrbare Verkehrsanlage Bestandteil des Straßenzuges Katernberger Straße/In der Beek ist (so das Verwaltungsgericht Düsseldorf in seiner Entscheidung vom 21.09.1998). Der Stichweg ist nach einer rechtskräftigen Entscheidung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf aus dem Jahr 1987 kraft sogenannter "unvordenklicher Verjährung" eine dem öffentlichen Verkehr dienende Verkehrsanlage.

Der Stichweg wird auf einer Länge von etwa 65 m bereits seit ca. 50 Jahren als Zufahrt zu den angrenzenden Baugrundstücken genutzt. Seit ca. 1 ½ Jahren ist die Stadtgemeinde Wuppertal Eigentümerin aller Wegeflächen. Der Weg ist nur unzureichend befestigt und soll nunmehr innerhalb der bisherigen Wegeflächen dem städtischen Ausbauprogramm entsprechend hergestellt werden.

2. Öffentliche Auslegung der Straßenpläne

Die Straßenpläne für die genannten Straßen lagen in der Zeit vom 21.01.2002 bis zum 22.02.2002 zur Einsichtnahme öffentlich aus. Die öffentliche Auslegung wurde in der örtlichen Presse angekündigt. Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden keine Anregungen und Bedenken vorgebracht. Von Seiten der Träger öffentlicher Belange wurden folgende Anregungen vorgebracht:

2.1 Staatlicher Kampfmittelräumdienst

Der staatliche Kampfmittelräumdienst hat für die in das Verfahren eingestellten Straßen eine Luftbildauswertung vorgenommen. Aus dieser Auswertung ergab sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf, jedoch sind vor Durchführung evtl. erforderlicher größerer Bohrungen auf diesen Flächen Vorsichtsmaßnahmen beachtlich.

2.2 Deutsche Telekom AG

Die Deutsche Telekom AG weist auf Ihre in den Straßen liegenden Fernmeldeanlagen hin.

2.3 Untere Wasserbehörde

Die Untere Wasserbehörde weist auf den verrohrten Krötelnfelder Bach hin, der den Stichweg Katernberger Straße kreuzt. Entsprechend § 99 Landeswassergesetz NRW ist für das Bauen am Gewässer eine wasserrechtliche Genehmigung bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen.

3. Abwägungsvorschlag

Die unter 2. aufgeführten Anregungen werden wie folgt berücksichtigt:

Zu 2.1

Der Hinweistext des staatlichen Kampfmittelräumdienstes wird in die Straßenpläne übernommen.

Zu 2.2

Der Verlauf der Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG wird nachrichtlich in die Straßenpläne aufgenommen.

Zu 2.3

Der Bachlauf des Krötelnfelder Bachs wird nachrichtlich in den Straßenplan aufgenommen. Zugleich erfolgt ein Hinweis auf die Nebenbestimmungen des § 99 des Landeswassergesetzes NRW.

Im Übrigen sind die privaten und öffentliche Belange wie folgt abzuwägen:

Der Bestand der in das Verfahren eingestellten Straßen ist überwiegend durch planungsrechtliche Festsetzungen gesichert. Soweit für Teilstrecken dieser Straßen solche

Festsetzungen nicht bestehen, findet das Verfahren nach § 125 Abs. 2 BauGB auf die genannten Straßen mit den aus den Anlageplänen ersichtlichen Abgrenzungen Anwendung.

Die in diesem Verfahren zu berücksichtigenden Straßenstrecken sind ausnahmslos Bestandteile von öffentlichen Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 BauGB, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie dem Anbau und der Erschließung von Grundstücken dienen. Mit der Anlegung der Straßen wurde vor Jahrzehnten begonnen. Sie waren Voraussetzung für die sukzessive Bebauung der unmittelbar und mittelbar angrenzenden Grundstücke. Bedingt durch die heute überwiegend abgeschlossene Bebauung und die bestehenden Grundstücksverhältnisse sind die Straßenverläufe und Straßenbreiten soweit vorgegeben, dass sich an diesen Stellen kein Planungsspielraum für andere Verkehrskonzepte eröffnet. Die Aufstellung von Bebauungsplänen zur dezidierten Regelung der Verkehrsführung im Sinne des § 125 Abs. 1 BauGB ist somit nicht erforderlich.

Die sich aus der Darstellung in den Straßenplänen ergebenden Straßenbreiten sind den örtlichen Gegebenheiten angepasst und entsprechen den Dimensionen für vergleichbare andere Anlagen. Sie gehen – auch im Sinne eines die Umwelt schonenden Flächenverbrauchs – nicht über das erforderliche Maß hinaus. Die Erschließungsanlagen werden in den vorgesehenen Breiten zur Erschließung und verkehrsgerechten Andienung der Grundstücke benötigt. Sie sind zudem unerlässlich für eine weitere Nutzung der erschlossenen Grundstücke. Damit ist eine hinreichende städtebauliche Rechtfertigung für den Bestand und Erhalt dieser Anlagen gegeben.

Während der öffentlichen Auslegung wurden keine Anregungen und Bedenken von Bürgerinnen und Bürgern vorgebracht. Die Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange wurden berücksichtigt. Es ist nicht erkennbar, dass der in den öffentlich ausgelegten Straßenplänen dargestellte Verlauf der öffentlichen Erschließungsanlagen private Belange beeinträchtigt. Vielmehr wird durch dieses Verfahren der Bestand der Erschließungsanlagen erst auf Dauer gesichert.

§ 1

Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung

(4) Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.

(5) Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen

1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,

2. die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung bei Vermeidung einseitiger Bevölkerungsstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung insbesondere durch die Förderung kostensparenden Bauens und die Bevölkerungsentwicklung,

3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen und alten Menschen und der Behinderten, die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,

4. die Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbilds,

5. die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,

6. die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,

7. gemäß § 1a die Belange des Umweltschutzes, auch durch die Nutzung erneuerbarer Energien, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushalts, des Wassers, der Luft und des Bodens einschließlich seiner Rohstoffvorkommen, sowie das Klima,

8. die Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, der Land- und Forstwirtschaft, des Verkehrs einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs, des Post- und Fernmeldewesens, der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, der Abfallentsorgung und der Abwasserbeseitigung sowie die Sicherung von Rohstoffvorkommen und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,

9. die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes,

10. die Ergebnisse einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung.

Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen und in Anspruch genommen werden.

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

§ 125

Bindung an den Bebauungsplan

(1) Die Herstellung der Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 setzt einen Bebauungsplan voraus.

(2) Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, so dürfen diese Anlagen nur hergestellt werden, wenn sie den in § 1 Abs. 4 bis 6 bezeichneten Anforderungen entsprechen.

§ 127

Erhebung des Erschließungsbeitrags

(2) Erschließungsanlagen im Sinnes dieses Abschnitts sind

1. die öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze;
2. die öffentlichen aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (z.B. Fußwege, Wohnwege);
3. Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete; Sammelstraßen sind öffentliche Straßen, Wege und Plätze, die selbst nicht zum Anbau bestimmt, aber zur Erschließung der Baugebiete notwendig sind;
4. Parkflächen und Grünanlagen mit Ausnahme von Kinderspielplätzen, soweit sie Bestandteil der in den Nummern 1 bis 3 genannten Verkehrsanlagen oder nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung notwendig sind;
5. Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes, auch wenn sie nicht Bestandteil der Erschließungsanlagen sind.





