

Anlage 02 zur Drucks.-Nr. VO/3251/04
Abwägung der privaten und öffentlichen Belange
- Kampstraße -

Der Straßenplan Kampstraße 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 Kampstraße erfasst einen Bereich zwischen der Oberkamper Straße und der Straße Neukuchhausen, wie er sich aus dem beigefügten Straßenplan ergibt (Anlage 04). Vor Ort stellt sich die Kampstraße als eine fast ausschließlich von Wohngebäuden gesäumte Wohnsammelstraße (Haupterschließungsstraße) im Siedlungsgefüge von Cronenberg dar. Für den Geltungsbereich des Straßenplans Zillertaler Straße bestehen keine rechtskräftig festgesetzten Straßenflucht- oder Straßenbegrenzungslinien.

Die Kampstraße zwischen der Oberkamper Straße und der Straße Neukuchhausen verläuft nicht im Außenbereich nach § 35 BauGB. Sie dient dem Anbau und der Erschließung von Grundstücken. Straßenrechtlich ist die Kampstraße 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 setzte die Hochbautätigkeit in den 20er- und 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts ein. Bereits zu dieser Zeit war die Kampstraße als Verkehrsanlage angelegt. In einer Zustandsbeschreibung aus dem Jahr 1938 wird die Kampstraße als eine unfertige Straße dargestellt, deren Fahrbahn mit einer Oberflächenteerung auf einer Chausseierung befestigt war. Teilweise waren Pflasterrinnen vorhanden. Bankette und Gehwege waren in unterschiedlicher Befestigungsart vorhanden; teilweise fehlten Gehwege. Im Zuge der fortschreitenden Bebauung an der Kampstraße wurde auch die Erschließungsanlage nach und nach in einen programmmäßigen Ausbauzustand versetzt. Lediglich in dem Bereich zwischen dem Verbindungsweg zur Straße Neukuchhausen bei Haus Nr. 5 und der Straße Neukuchhausen fehlen bis heute noch die Installation einer programmmäßigen Straßenbeleuchtungsanlage und die Herstellung des westlichen Gehwegs. Die Stadt beabsichtigt zur Fertigstellung der Kampstraße beide Maßnahmen in Kürze durchzuführen.

Die Kampstraße ist insgesamt zwischen 8 und 12 m breit. Die Fahrbahnbreite liegt etwa zwischen 5 und 7 m. Als Anbaustraße hat die Kampstraße einen Zu- und Abfahrtsverkehr zu und von den erschlossenen Grundstücken aufzunehmen, die in ihrer Mehrzahl wohnbaulich genutzt werden. Darüber hinaus dient die Kampstraße gleichzeitig auch dem Verkehr innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, der über den reinen Anliegerverkehr hinausgeht. Innerhalb des örtlichen Straßennetzes hat sie die Funktion einer Verbindungsstraße; durch die eine Buslinie geführt wird und die in dem durch die Hauptstraße, Kemmannstraße, Kleinenhammerweg und Hastener Straße umgrenzten Baugebiet den Ost-West-Verkehr aufnimmt und weiterleitet. Diese Eigenschaft charakterisiert sie als Haupterschließungsstraße.

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 Kon-

zeption von Erschließungsstraßen geben die "Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (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 Wohnsammelstraßen (Haupterschließungsstraßen) Fahrbahnbreiten zwischen 5,50 m und 6,50 m vor. Die Fahrbahnbreite der Kampstraße zwischen 5 und 7 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 zwischen 8 und 12 m entspricht somit den Erschließungs- und Verkehrsbedürfnissen in der Kampstraße.

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.

Die Kampstraße nimmt neben dem Anliegerverkehr auch einen innerörtlichen Durchgangsverkehr auf. Der anfallende Verkehr wird von der Kampstraße augenscheinlich problemlos bewältigt, ohne dass die Straße je an die Grenze ihrer Belastbarkeit käme. Insoweit ist es nicht offensichtlich, dass die Verkehrsimmissionen der Kampstraße über denen anderer vergleichbarer Haupterschließungsstraßen liegen.

Mit der Anlegung der Kampstraße dürfte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts begonnen worden sein. Im Zuge der einsetzenden Bautätigkeit in den 20er- und 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts wurde auch die Straße nach und nach in einen ihrer Funktion entsprechenden Ausbauzustand versetzt. Es ist heute nicht mehr nachvollziehbar, wann die Fahrbahn und die vorhandenen Gehwege programmäßig hergestellt wurden. Die programmäßige elektrische Straßenbeleuchtungsanlage zwischen Oberkamper Straße und dem Verbindungsweg bei Haus Nr. 5 wurde 1977 installiert. Programmmäßige Straßenentwässerungsanlagen wurden 1972 und 1981 eingebaut. 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 Kampstraße im Geltungsbereich des Straßenplans 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 bzw. kann in einem Teilbereich noch rechtmäßig hergestellt werden.