

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Heepen	30.09.2010	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	26.10.2010	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	04.11.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Beschluss über die rechtmäßige Herstellung der Straßen Fischerheide, Krampenweg und Libellenweg gemäß § 125 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Bezirksvertretung Heepen, 20.08.2009)
 Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss, 29.09.2009) Drucksachen-Nr. 7056
 Rat der Stadt, 08.10.2009) (2004 - 2009)

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bielefeld stellt nach Abwägung der Vorgaben des § 1 Abs. 4 - 7 Baugesetzbuch fest, dass die Straßen Fischerheide, Krampenweg und Libellenweg den Anforderungen des § 1 Abs. 4 - 7 Baugesetzbuch entsprechend und damit gemäß § 125 Abs. 2 BauGB rechtmäßig hergestellt worden sind.

Begründung:

Die Straßen Fischerheide, Krampenweg und Libellenweg (s. Anlage 1: Übersichtsplan, und Anlage 2: Lageplan) waren bis Ende der 1990er Jahre bautechnisch unfertig.

In den Jahren 1997/1999 (Fischerheide) und 1999/2000 (Krampenweg und Libellenweg) wurden Kanal- und Straßenbauarbeiten durchgeführt, die zu technisch fertigen Straßen führten.

Für die erstmalige Herstellung dieser Erschließungsanlagen sind Erschließungsbeiträge nach den §§ 127 ff. BauGB zu erheben.

Die Beitragserhebungen bedingen u. a., dass die Anlagen rechtmäßig hergestellt sind.

Die rechtmäßigen Herstellungen ihrerseits setzen grundsätzlich voraus, dass die Straßenflächen von einem Bebauungsplan erfasst werden (§ 125 Abs. 1 BauGB). Dies ist bei den hier in Rede stehenden Straßen nicht der Fall. Es gab zwar seit dem 28.12.1972 den - ursprünglich - auch

diese Straßen erfassenden Bebauungsplan III/Milse 6.1 „Milse-West“, aber dieser Plan wurde mit Wirkung vom 01.08.2005 insoweit aufgehoben.

Sollen Beiträge für die Herstellung von Straßen erhoben werden, die außerhalb von Bebauungsplangebietes liegen, ist es erforderlich, dass die für die Aufstellung von Bebauungsplänen in den § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen erfüllt werden (§ 125 Abs. 2 BauGB).

Die Erfüllung dieser Voraussetzung hat die Gemeinde in eigener Verantwortung zu prüfen. Eine gesetzliche Zuständigkeitsregelung hierfür gibt es nicht. In der Rechtsprechung hat sich die Ansicht durchgesetzt, dass es sich um eine in der ausschließlichen Zuständigkeit des Rates liegende Aufgabe handelt.

Der Erlass entsprechender Heranziehungsbescheide macht es deshalb erforderlich, dass die Herstellung der drei Straßen formell als rechtmäßig festgestellt wird.

Wird diese Feststellung nach den Herstellungsarbeiten getroffen, tritt die Legitimationswirkung nachträglich ein.

Entsprechende Beschlüsse wurden bereits 2009 vor Erlass der Beitragsbescheide gefasst.

Infolge der Beitragserhebungen an einer anderen Straße mit insoweit vergleichbaren Verhältnissen ist es zu Klageverfahren gekommen, die Ende Mai d. J. vom Oberverwaltungsgericht NRW entschieden wurden. In jenen Fällen hatte das Gericht die Beitragsbescheide zwar sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach grundsätzlich bestätigt, jedoch bemängelt, dass bei dem seinerzeitigen Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB den Gremien nur das von der Verwaltung erzielte Ergebnis der Abwägungen nach § 1 Abs. 4 - 6 (jetzt: § 1 Abs. 4 - 7) BauGB mitgeteilt, nicht aber auch der Abwägungsvorgang selbst zur Kenntnis gegeben wurde.

Die Rechtsprechung ist (inzwischen) der Auffassung, dass auch bei Beschlüssen nach § 125 Abs. 2 BauGB jene Kriterien Anwendung finden, die für die Aufstellung von Bebauungsplänen entwickelt wurden.

Der Rat hat daher in eigener Zuständigkeit materiell zu prüfen und die im § 1 Abs. 4 - 7 BauGB genannten öffentlichen und privaten Belange gerecht untereinander und gegeneinander abzuwägen, kann aber hierfür auf die vorbereitenden Arbeiten der Fachämter zurückgreifen.

In diesem Fall ist den Ratsmitgliedern das gesamte Abwägungsmaterial zur Verfügung zu stellen, um eine umfassende Information über alle relevanten Umstände zu ermöglichen. Es ist auf alle abwägungsrelevanten Umstände konkret hinzuweisen und Zugriff auf die entsprechenden Unterlagen einschließlich der Stellungnahmen und Erwägungen der Gremien, die zuvor darüber beraten haben, zu gewährleisten.

So liegt der Fall auch bei den hier in Rede stehenden Straßen:

Die Verwaltungsvorlage 2009 erfüllte nicht die kürzlich vom OVG NRW formulierten Voraussetzungen. Da es ebenfalls zu Klageverfahren gekommen ist bzw. wegen evt. erforderlicher Nachveranlagungen mit weiteren Klageverfahren gerechnet werden muss, ist es notwendig, die Beschlüsse von 2009 in der erforderlichen Form nachzuholen.

Sowohl das Bauamt (verbindliche Bauleitplanung) als auch das Amt für Verkehr (Verkehrswegeplanung) haben ihre Erwägungen aus dem Jahr 2009 noch einmal überprüft und kommen erneut zu der Auffassung, dass die Straßen Fischerheide, Krampenweg und Libellenweg die im § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB formulierten Anforderungen erfüllen. Beide Dienststellen haben ihre Überlegungen im Hinblick auf die abwägungsrelevanten Umstände nunmehr zusätzlich schriftlich in jeweils gemeinsamen Stellungnahmen fixiert; die entsprechende Vermerke vom .08.2010 (600.51/Binder-Kruse und 660.22/H.-W. Klemme) sind als Bestandteile dieser Vorlage beigefügt (s. Anlagen 3 - 5). Die beiden vorgenannten Fachdienststellen halten auch die für ihre Abwägungen relevanten weiteren Unterlagen zur Einsicht bereit.

Dem Rat wird daher vorgeschlagen, den Abwägungen inhaltlich und im Ergebnis zu folgen und sie sich durch Beschluss zu Eigen zu machen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

**Moss
Beigeordneter**

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.

Straße Fischerheide (Hauptstraßenzug)
Beschluss über die Rechtmäßigkeit der Straßenherstellung gemäß § 125 (2) BauGB

1. Situationsbeschreibung /Ausbaustand

Die Straße Fischerheide (Hauptstraßenzug) im Stadtteil Baumheide zweigt von der Straße Schelpmilser Weg nach Osten ab und verläuft geradlinig und ohne Abzweigungen auf einer Länge von ca. 190 m. Sie weitet sich dann zu einer Wendeanlage auf, von der aus - als Bestandteil der Straße Fischerheide (Hauptstraßenzug) - noch ein weiteres Straßenstück ca. 30 m weiter nach Osten verläuft.

Hieran schließt sich ein Grünzug an, der die ca. 50 m weiter östlich fließende Lutter begleitet.

Von der Wendeanlage zweigt außerdem noch eine weitere Stichstraße namens Fischerheide nach Norden ab. Bei ihr handelt es sich beitragsrechtlich um eine eigenständige Erschließungsanlage, die deshalb hier nicht zu behandeln ist.

Die Straßenflächen wurden in der Zeit zwischen 1979 und 2005 erworben. In den Jahren 1997/98 wurde erstmals ein öffentliches Kanalnetz (Trennsystem) verlegt. Anschließend ist eine ca. 6 m breite Verkehrsfläche ohne Unterteilungen (Mischverkehrsfläche) mit einer einheitlichen Oberflächenbefestigung aus Pflastersteinen hergestellt worden.

Ausbauzustand vor dem Ausbau 1997/1999

Der Verlauf der Straße Fischerheide in der heutigen Lage hat seinen Ursprung in einer Privatstraße. Sie hatte bis zu ihrem Ausbau in den Jahren 1997/98 (Kanalbau) und 1998/99 (Straßenbau) lediglich eine ca. 4 m breite Fahrbahn mit beidseitigen schmalen Banketten; Gehwege waren nicht vorhanden.

Ausbauerfordernis

Das öffentliche Bedürfnis nach einer Übernahme der Privatstraße in öffentliche Hand und einem Ausbau der Straße entwickelte sich ab etwa dem Beginn der 1970er Jahre:

Es ergab sich zum einen aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes III/M 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich wurde und die Straße als eine öffentliche Erschließungsanlage auswies.

Es ergab sich zum anderen aus dem Wunsch mehrerer Grundstückseigentümer, weitere bauliche Planungen zu realisieren. Diesen Bauwünschen stand jedoch entgegen, dass die Ableitung der Brauchwässer nicht öffentlich gesichert war: Es gab wohl einen privaten Mischwasserkanal, der das Regenwasser und das Schmutzwasser der angeschlossenen Wohnbebauung nur mehr oder weniger ausreichend vorgeklärt in die Lutter leitete. Die aktuell zur Bebauung anstehenden Grundstücke waren deshalb entwässerungstechnisch nicht erschlossen und daher nur mit provisorischen Kleinkläranlagen, zusätzlichen wasserrechtlichen Erlaubnissen und dem Nachweis gesicherter Durchleitungsrechte genehmigungsfähig. Dies entsprach zunehmend nicht mehr moderneren Ansprüchen an wohnbauliche Erschließung und Umweltschutz.

Und es ergab sich schließlich aus dem vermehrten Kraftfahrzeugverkehr, der in den vorangegangenen Jahrzehnten entwicklungsgemäß entstanden war und durch eine weitere Bebauung noch zunehmen würde. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass die Voraussetzungen für eine Befahrbarkeit durch Großfahrzeuge (wie z. B. bei der Müllabfuhr und Möbeltransporten) sowohl im Hinblick auf das Gewicht der Fahrzeuge als auch im Hinblick auf ihre Dimensionen stetig anwuchsen.

Den sich daraus ergebenden Anforderungen entsprach die schmale und nur unzureichend befestigte Privatstraße nicht.

Kanal und Straße waren somit in zunehmendem Maße nicht mehr geeignet, ihre Funktionen zu erfüllen und bedurften deshalb des Ausbaues.

2. Bestehendes Planungsrecht /Flächennutzungsplan

Die Straßenfläche selbst und die nördlich und südlich angrenzenden Grundstücke wurden erfasst vom Bebauungsplan III/M. 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich geworden ist, in der Fassung der ersten vereinfachten Änderung, rechtsverbindlich seit dem 19.01.1981. (Eine zweite vereinfachte Änderung von 1982 war für die Straße Fischerheide irrelevant.)

Ein Teil der südlich gelegenen Grundstücke, nicht aber auch die Straßenfläche, wird zudem erfasst vom Bebauungsplan III/M. 10 „Wohngebiet Fischerheide/Krampenweg“, rechtsverbindlich geworden am 26.11.2001.

Diese Planungen waren Grundlage für den Erwerb der Straßenfläche und ihren Ausbau.

Mit einer Teilaufhebung des Bebauungsplanes III/M. 6, die am 01.08.2005 rechtsverbindlich wurde, schieden die Straßenfläche selbst und der anschließende südliche Bereich bis zum Siedlerweg aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes aus.

Seitdem ist der Bereich zwischen der Straße Fischerheide und dem Krampenweg - mit Ausnahme des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes III/M. 10 - als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist die Straße auf Grund ihrer Wertigkeit im Verkehrsgefüge der Stadt nicht explizit dargestellt. Sie hat die Funktion einer Anliegerstraße im Siedlungsbereich Baumheide.

3. Belange des Städtebaus (§ 1 Abs. 5 BauGB)

Der Straße Fischerheide kommt Erschließungsfunktion zu für die 15 unmittelbar angrenzenden, für drei zurück liegende sowie für jene fünf Wohngrundstücke, die durch die von der Wendeanlage nach Norden abzweigende eigenständige Anlage erschlossen werden.

Der Ausbau war erforderlich, um die Straße so herzustellen, dass sie in der Lage ist, die ihr bereits zugewachsenen und mit weiterer Bebauung zukünftig zukommenden Funktionen wahrzunehmen.

Dies war für die Erhaltung und Fortentwicklung der über die Straße unmittelbar und mittelbar erschlossenen Grundstücke unabdingbar erforderlich.

4. Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Ziff. 7 BauGB)

Der Ausbau der Straße Fischerheide zwischen der Straße Schelpmilser Weg und dem Beginn des Grünzuges entlang der Lutter (Hauptstraßenzug) erfolgte auf der schon existierenden Trasse der früheren Privatstraße.

Die für die Verbreiterung von ca. 4 m auf ca. 6 m in Anspruch genommenen Flächen auf der nördlichen Straßenseite haben keine Wertigkeit bezüglich ihrer Einstufung unter Umweltschutzgesichtspunkten, so dass durch den Ausbau keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten waren.

5. Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Ziff. 8 BauGB)

Die Grundstücke werden ganz überwiegend zum Zwecke des Wohnens genutzt, so dass Belange der Wirtschaft weitgehend nicht relevant waren.

Lediglich ein Grundstück wird auch gewerblich genutzt und ist hierfür auch auf eine Anfahrbarkeit, u. z. auch mit größeren Fahrzeugen, angewiesen. Hierfür war die Privatstraße nicht ausreichend hergestellt, so dass auch unter den hier in Rede stehenden Aspekten ‚Belange der Wirtschaft, Sicherung und Erhaltung von Arbeitsplätzen‘ der Straßenausbau geboten war.

6. Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Ziff. 9 BauGB)

Die Straße Fischerheide (Hauptstraßenzug) entsprach mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4 m und beidseitigen Banketten nicht mehr den Ansprüchen an eine zeitgemäße funktionale Erschließung für die durch sie unmittelbar und mittelbar erreichbaren Grundstücke.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten bestand deshalb die Notwendigkeit, die Straße entsprechend zu optimieren. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Straßenbreite von 6 m ohne Unterteilungen in Teileinrichtungen (Mischverkehrsfläche) geeignet, den verkehrlichen Anforderungen zu genügen.

Trassenführung

Aufgrund der beidseitigen straßenbegleitenden Bebauung war die Trassenführung bereits vorgegeben und zudem ohne Eingriffe in die Bausubstanz nahezu nicht veränderbar. Es war deshalb angebracht, die vorgefundene Trasse der Privatstraße beizubehalten und nur zum Zwecke der Verbreiterung nach Norden geringfügig aufzuweiten.

Straßenbreite

Wegen der ganz überwiegenden Wohnbebauung und um auch Besucherparken im Straßenraum zu ermöglichen war nach den technischen Regelwerken eine Straßenbreite von 6,0 m erforderlich. Gleichzeitig war es ausreichend, eine einheitliche Verkehrsfläche ohne weitere Unterteilungen herzustellen, zumal sich das Mischprinzip in Bezug auf Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung bewährt hat.

Es gab keinen Anlass, von den Empfehlungen der technischen Regelwerke abzuweichen.

Dementsprechend ist die Straße ausgebaut worden.

7. Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB)

Die nach § 1 Abs. 4 - 6 BauGB in die Abwägung einzustellende Belange wurden ausreichend ermittelt und beschrieben. Eine detailliertere Beschreibung der einzelnen Belange wird nicht für erforderlich gehalten. Die Belange des Städtebaus und des Verkehrs stehen im Vordergrund. Da eine gesicherte und funktionierende Erschließung wesentlicher Bestandteil der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und an die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist, ist als Ergebnis der Abwägung festzustellen, dass der Ausbau sachgerecht war.

Straße Krampenweg
Beschluss über die Rechtmäßigkeit der Straßenherstellung gemäß § 125 (2) BauGB

8. Situationsbeschreibung /Ausbaustand

Die Straße Krampenweg im Stadtteil Baumheide zweigt von der Straße Schelpmilser Weg nach Osten ab und verläuft geradlinig auf einer Länge von ca. 130 m als Sackgasse mit einer Wendeanlage an ihrem Ende.

Vom Krampenweg zweigt nach Süden die Straße Libellenweg ab.
Bei ihr handelt es sich beitragsrechtlich um eine eigenständige Erschließungsanlage, die deshalb hier nicht zu behandeln ist.

Die Straßenflächen wurden i. W. in der Zeit zwischen 1996 und 2005 erworben.
1999 wurde erstmals ein öffentliches Kanalnetz (Trennsystem) verlegt.
Anschließend ist eine ca. 6 m breite Verkehrsfläche ohne Unterteilungen (Mischverkehrsfläche) mit einer einheitlichen Oberflächenbefestigung aus Pflastersteinen hergestellt worden.

Ausbauzustand vor dem Ausbau 1999

Der Verlauf der Straße Krampenweg in der heutigen Lage hat seinen Ursprung in einer Privatstraße. Sie hatte bis zu ihrem Ausbau in den Jahren 1999 (Kanalbau) und 1999/2000 (Straßenbau) lediglich eine ca. 4 m breite Fahrbahn mit beidseitigen schmalen Banketten; Gehwege waren nicht vorhanden.

Ausbauerfordernis

Das öffentliche Bedürfnis nach einer Übernahme der Privatstraße in öffentliche Hand und einem Ausbau der Straße entwickelte sich ab etwa dem Beginn der 1970er Jahre:

Es ergab sich zum einen aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes III/M 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich wurde und die Straße als eine öffentliche Erschließungsanlage auswies.

Es ergab sich zum anderen aus dem Wunsch mehrerer Grundstückseigentümer, weitere bauliche Planungen zu realisieren. Diesen Bauwünschen stand jedoch entgegen, dass die Ableitung der Brauchwässer nicht öffentlich gesichert war: Es gab wohl einen privaten Mischwasserkanal, der das Regenwasser und das Schmutzwasser der angeschlossenen Wohnbebauung nur mehr oder weniger ausreichend vorgeklärt in die Lutter leitete. Die aktuell zur Bebauung anstehenden Grundstücke waren deshalb entwässerungstechnisch nicht erschlossen und daher nur mit provisorischen Kleinkläranlagen, zusätzlichen wasserrechtlichen Erlaubnissen und dem Nachweis gesicherter Durchleitungsrechte genehmigungsfähig. Dies entsprach zunehmend nicht mehr moderneren Ansprüchen an wohnbauliche Erschließung und Umweltschutz.

Und es ergab sich schließlich aus dem vermehrten Kraftfahrzeugverkehr, der in den vorangegangenen Jahrzehnten entwicklungsgemäß entstanden war und durch eine weitere Bebauung noch zunehmen würde. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass die Voraussetzungen für eine Befahrbarkeit durch Großfahrzeuge (wie z. B. bei der Müllabfuhr und Möbeltransporten) sowohl im Hinblick auf das Gewicht der Fahrzeuge als auch im Hinblick auf ihre Dimensionen stetig anwuchsen.

Den sich daraus ergebenden Anforderungen entsprach die schmale und nur unzureichend befestigte Privatstraße nicht.

Kanal und Straße waren somit in zunehmendem Maße nicht mehr geeignet, ihre Funktionen zu erfüllen und bedurften deshalb des Ausbaues.

9. Bestehendes Planungsrecht /Flächennutzungsplan

Die Straßenfläche selbst und die sie umgebenden Grundstücke wurden erfasst vom Bebauungsplan III/M. 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich geworden ist. Eine erste vereinfachte Änderung von 1981 war für die Straße Krampenweg irrelevant. Eine zweite vereinfachte Änderung, die am 26.07.1982 rechtsverbindlich wurde, betraf einen Teil der südlich des Krampenwegs gelegenen Grundstücke (bauliche Nachverdichtung durch zusätzliche Baufenster), nicht aber auch die Straßenfläche selbst.

Ebenfalls nicht die Straßenfläche, aber ein Teil der nördlich gelegenen Grundstücke, wird zudem erfasst vom Bebauungsplan III/M. 10 „Wohngebiet Fischerheide/Krampenweg“, der am 26.11.2001 rechtsverbindlich geworden ist.

Diese Planungen waren Grundlage für den Erwerb der Straßenfläche und ihren Ausbau.

Mit einer Teilaufhebung des Bebauungsplanes III/M. 6, die am 01.08.2005 rechtsverbindlich wurde, schieden die Straßenfläche selbst und die anschließenden südlichen und nördlichen Bereiche aus dem Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes aus.

Seitdem ist der Bereich um den Krampenweg - mit Ausnahme des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes III/M. 10 - als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist die Straße auf Grund ihrer Wertigkeit im Verkehrsgefüge der Stadt nicht explizit darstellt. Sie hat die Funktion einer Anliegerstraße im Siedlungsbereich Baumheide.

10. Belange des Städtebaus (§ 1 Abs. 5 BauGB)

Der Straße Krampenweg kommt Erschließungsfunktion zu für die 13 unmittelbar angrenzenden, für ein zurück liegendes sowie für jene 12 Wohngrundstücke, die ausschließlich durch die vom Krampenweg nach Süden abzweigende eigenständige Anlage Libellenweg erschlossen werden.

Der Ausbau war erforderlich, um die Straße so herzustellen, dass sie in der Lage ist, die ihr bereits zugewachsenen und mit weiterer Bebauung zukünftig zukommenden Funktionen wahrzunehmen.

Dies war für die Erhaltung und Fortentwicklung der über die Straße unmittelbar und mittelbar erschlossenen Grundstücke unabdingbar erforderlich.

11. Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Ziff. 7 BauGB)

Der Ausbau der Straße Krampenweg erfolgte auf der schon bestehenden Trasse der früheren Privatstraße.

Die für die Verbreiterung von ca. 4 m auf ca. 6 m in Anspruch genommenen Flächen haben keine Wertigkeit bezüglich ihrer Einstufung unter Umweltschutzgesichtspunkten, so dass durch den Ausbau keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten waren.

12. Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Ziff. 8 BauGB)

Die Grundstücke werden ganz überwiegend zum Zwecke des Wohnens genutzt, so dass Belange der Wirtschaft weitgehend nicht relevant waren.

Lediglich ein Grundstück wird auch gewerblich genutzt und ist hierfür auch auf eine Anfahbarkeit, u. z. auch mit größeren Fahrzeugen, angewiesen. Hierfür war die Privatstraße nicht ausreichend hergestellt, so dass auch unter den hier in Rede stehenden Aspekten ‚Belange der Wirtschaft, Sicherung und Erhaltung von Arbeitsplätzen‘ der Straßenausbau geboten war.

13. Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Ziff. 9 BauGB)

Die Straße Krampenweg entsprach mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4 m und beidseitigen Banketten nicht mehr den Ansprüchen an eine zeitgemäße funktionale Erschließung für die durch sie unmittelbar und mittelbar erreichbaren Grundstücke.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten bestand deshalb die Notwendigkeit, die Straße entsprechend zu optimieren. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Straßenbreite von 6 m ohne Unterteilungen in Teileinrichtungen (Mischverkehrsfläche) geeignet, den verkehrlichen Anforderungen zu genügen.

Trassenführung

Aufgrund der beidseitigen straßenbegleitenden Bebauung war die Trassenführung bereits vorgegeben und zudem ohne Eingriffe in die Bausubstanz nahezu nicht veränderbar.

Es war deshalb angebracht, die vorgefundene Trasse der Privatstraße beizubehalten und nur zum Zwecke der Verbreiterung geringfügig aufzuweiten.

Straßenbreite

Wegen der ganz überwiegenden Wohnbebauung und um auch Besucherparken im Straßenraum zu ermöglichen war nach den technischen Regelwerken eine Straßenbreite von 6,0 m erforderlich. Gleichzeitig war es ausreichend, eine einheitliche Verkehrsfläche ohne weitere Unterteilungen herzustellen, zumal sich das Mischprinzip in Bezug auf Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung bewährt hat.

Es gab keinen Anlass, von den Empfehlungen der technischen Regelwerke abzuweichen.

Dementsprechend ist die Straße ausgebaut worden.

14. Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB)

Die nach § 1 Abs. 4 - 6 BauGB in die Abwägung einzustellende Belange wurden ausreichend ermittelt und beschrieben. Eine detailliertere Beschreibung der einzelnen Belange wird nicht für erforderlich gehalten. Die Belange des Städtebaus und des Verkehrs stehen im Vordergrund. Da eine gesicherte und funktionierende Erschließung wesentlicher Bestandteil der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und an die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist, ist als Ergebnis der Abwägung festzustellen, dass der Ausbau sachgerecht war.

Straße Libellenweg
Beschluss über die Rechtmäßigkeit der Straßenherstellung gemäß § 125 (2) BauGB

15. Situationsbeschreibung /Ausbaustand

Die Straße Libellenweg im Stadtteil Baumheide zweigt von der Straße Krampenweg nach Süden ab und verläuft geradlinig auf einer Länge von ca. 130 m als Sackgasse mit einer Wendeanlage an ihrem Ende (Hauptzug).

Von ihr zweigt ein ca. 55 m langes Straßenstück nach Osten ab, das ebenfalls als Sackgasse, aber ohne Wendeanlage endet und beitragsrechtlich als Bestandteil des vorgenannten Hauptzuges der Straße Libellenweg zu bewerten ist.

Die Straßenfläche wurde 1997 erworben.

1999 wurde erstmals ein öffentliches Kanalnetz (Trennsystem) verlegt.

Anschließend ist eine ca. 6 m breite Verkehrsfläche ohne Unterteilungen (Mischverkehrsfläche) mit einer einheitlichen Oberflächenbefestigung aus Pflastersteinen hergestellt worden.

Ausbauzustand vor dem Ausbau 1999

Der Verlauf der Straße Libellenweg in der heutigen Lage hat seinen Ursprung in einer Privatstraße. Sie hatte bis zu ihrem Ausbau in den Jahren 1999 (Kanalbau) und 1999/2000 (Straßenbau) lediglich eine ca. 4 m breite Fahrbahn mit beidseitigen schmalen Banketten; Gehwege waren nicht vorhanden.

Ausbauerfordernis

Das öffentliche Bedürfnis nach einer Übernahme der Privatstraße in öffentliche Hand und einem Ausbau der Straße entwickelte sich ab etwa dem Beginn der 1970er Jahre:

Es ergab sich zum einen aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes III/M 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich wurde und die Straße als eine öffentliche Erschließungsanlage auswies.

Es ergab sich zum anderen aus dem Wunsch mehrerer Grundstückseigentümer, weitere bauliche Planungen zu realisieren. Diesen Bauwünschen stand jedoch entgegen, dass die Ableitung der Brauchwässer nicht öffentlich gesichert war: Es gab wohl einen privaten Mischwasserkanal, der das Regenwasser und das Schmutzwasser der angeschlossenen Wohnbebauung nur mehr oder weniger ausreichend vorgeklärt in die Lutter leitete. Die aktuell zur Bebauung anstehenden Grundstücke waren deshalb entwässerungstechnisch nicht erschlossen und daher nur mit provisorischen Kleinkläranlagen, zusätzlichen wasserrechtlichen Erlaubnissen und dem Nachweis gesicherter Durchleitungsrechte genehmigungsfähig. Dies entsprach zunehmend nicht mehr moderneren Ansprüchen an wohnbauliche Erschließung und Umweltschutz.

Und es ergab sich schließlich aus dem vermehrten Kraftfahrzeugverkehr, der in den vorangegangenen Jahrzehnten entwicklungsgemäß entstanden war und durch eine weitere Bebauung noch zunehmen würde. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass die Voraussetzungen für eine Befahrbarkeit durch Großfahrzeuge (wie z. B. bei der Müllabfuhr und Möbeltransporten) sowohl im Hinblick auf das Gewicht der Fahrzeuge als auch im Hinblick auf ihre Dimensionen stetig anwuchsen.

Den sich daraus ergebenden Anforderungen entsprach die schmale und nur unzureichend befestigte Privatstraße nicht.

Kanal und Straße waren somit in zunehmendem Maße nicht mehr geeignet, ihre Funktionen zu erfüllen und bedurften deshalb des Ausbaues.

16. Bestehendes Planungsrecht /Flächennutzungsplan

Die Straßenfläche selbst und die sie umgebenden Grundstücke wurden erfasst vom Bebauungsplan III/M 6 „Milse-West“, der am 28.12.1972 rechtsverbindlich geworden ist, in der Fassung der zweiten vereinfachten Änderung, die seit dem 26.07.1982 rechtsverbindlich war.

(Eine erste vereinfachte Änderung von 1981 war für die Straße Libellenweg irrelevant.)
Diese Planungen waren Grundlage für den Erwerb der Straßenfläche und ihren Ausbau.

Mit der Teilaufhebung des Bebauungsplanes III/M 6, die am 01.08.2005 rechtsverbindlich wurde, schieden die Straßenfläche selbst und der sie umgebende Bereich aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes aus.

Seitdem ist der Bereich zwischen dem Krampenweg und dem Siedlerweg als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist die Straße auf Grund ihrer Wertigkeit im Verkehrsgefüge der Stadt nicht explizit dargestellt. Sie hat die Funktion einer Anliegerstraße im Siedlungsbereich Baumheide.

17. Belange des Städtebaus (§ 1 Abs. 5 BauGB)

Der Straße Libellenweg hat Erschließungsfunktion für 12 Wohngrundstücke.

Der Ausbau war erforderlich, um die Straße so herzustellen, dass sie in der Lage ist, die ihr bereits zugewachsenen und mit evt. weiterer Bebauung zukünftig zukommenden Funktionen wahrzunehmen.

Dies war für die Erhaltung und Fortentwicklung der über die Straße unmittelbar und mittelbar erschlossenen Grundstücke unabdingbar erforderlich.

18. Belange des Umweltschutzes (§ 1 Abs. 6 Ziff. 7 BauGB)

Der Ausbau der Straße Libellenweg erfolgte auf der schon bestehenden Trasse der früheren Privatstraße.

Die für die Verbreiterung von ca. 4 m auf ca. 6 m in Anspruch genommenen Flächen haben keine Wertigkeit bezüglich ihrer Einstufung unter Umweltschutzgesichtspunkten, so dass durch den Ausbau keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten waren.

19. Belange der Wirtschaft (§ 1 Abs. 6 Ziff. 8 BauGB)

Die Grundstücke werden ausschließlich zum Zwecke des Wohnens genutzt, so dass Belange der Wirtschaft nicht relevant waren.

20. Belange des Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Ziff. 9 BauGB)

Die Straße Libellenweg entsprach mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4 m und beidseitigen Banketten nicht mehr den Ansprüchen an eine zeitgemäße funktionale Erschließung für die durch sie unmittelbar und mittelbar erreichbaren Grundstücke.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten bestand deshalb die Notwendigkeit, die Straße entsprechend zu optimieren. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Straßenbreite von 6 m ohne Unterteilungen in Teileinrichtungen (Mischverkehrsfläche) geeignet, den verkehrlichen Anforderungen zu genügen.

Trassenführung

Aufgrund der beidseitigen straßenbegleitenden Bebauung war die Trassenführung bereits vorgegeben und zudem ohne Eingriffe in die Bausubstanz nahezu nicht veränderbar. Es war deshalb angebracht, die vorgefundene Trasse der Privatstraße beizubehalten und nur zum Zwecke der Verbreiterung geringfügig aufzuweiten.

Straßenbreite

Wegen der ausschließlichen Wohnbebauung und um auch Besucherparken im Straßenraum zu ermöglichen war nach den technischen Regelwerken eine Straßenbreite von 6,0 m erforderlich. Gleichzeitig war es ausreichend, eine einheitliche Verkehrsfläche ohne weitere Unterteilungen herzustellen, zumal sich das Mischprinzip in Bezug auf Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung bewährt hat.

Es gab keinen Anlass, von den Empfehlungen der technischen Regelwerke abzuweichen.

Dementsprechend ist die Straße ausgebaut worden.

21. Abwägung (§ 1 Abs. 7 BauGB)

Die nach § 1 Abs. 4 - 6 BauGB in die Abwägung einzustellende Belange wurden ausreichend ermittelt und beschrieben. Eine detailliertere Beschreibung der einzelnen Belange wird nicht für erforderlich gehalten. Die Belange des Städtebaus und des Verkehrs stehen im Vordergrund. Da eine gesicherte und funktionierende Erschließung wesentlicher Bestandteil der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und an die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist, ist als Ergebnis der Abwägung festzustellen, dass der Ausbau sachgerecht war.