

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	07.10.2010	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	26.10.2010	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	04.11.2010	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Beschluss über die rechtmäßige Herstellung der Bollstraße zwischen der Detmolder Straße und dem Eintritt in den Außenbereich gemäß § 125 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

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

Bezirksvertretung Stieghorst, 11.03.2004)
Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss, 16.03.2004) Drucksachen-Nr. 8436
Rat der Stadt, 25.03.2004) (1999 - 2004)

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bielefeld stellt nach Abwägung der Vorgaben des § 1 Abs. 4 - 7 Baugesetzbuch fest, dass die Bollstraße zwischen der Detmolder Straße und dem Eintritt in den Außenbereich, in Höhe der östlichen Grenze des Grundstücks Bollstraße 9, den Anforderungen des § 1 Abs. 4 - 7 Baugesetzbuch entsprechend und damit gemäß § 125 Abs. 2 BauGB rechtmäßig hergestellt worden ist.

Begründung:

Der Bereich der Bollstraße zwischen der Detmolder Straße und dem Eintritt in den Außenbereich, in Höhe der östlichen Grenze des Grundstücks Bollstraße 9, (s. Anlage 1: Übersichtsplan, und Anlage 2: Lageplan / jeweils markierter Straßenabschnitt) war bis 1988 bautechnisch unfertig.

In den Jahren 1988 und 2001 wurden Straßenbauarbeiten durchgeführt, die zu einer technisch fertigen Straße führten.

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

Die Beitragserhebung bedingt u. a., dass die Anlage rechtmäßig hergestellt ist.

Eine rechtmäßige Herstellung setzt grundsätzlich voraus, dass die Straßenfläche von einem Bebauungsplan erfasst wird (§ 125 Abs. 1 BauGB). Dies ist bei dem hier in Rede stehenden Teilstück der Bollstraße nicht der Fall. Es gibt zwar seit dem 24.02.2003 für den östlich der Bollstraße und nördlich der Detmolder Straße liegenden Bereich den Bebauungsplan III/Ub. 9 „Ubbedissen Ost“, aber dieser Plan umfasst die Straßenfläche nicht (s. Anlage 1).

Sollen Beiträge für die Herstellung von Straßen erhoben werden, die außerhalb von Bebauungsplangebieten 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 Bollstraße im o. g. Bereich formell als rechtmäßig festgestellt wird.

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

Entsprechende Beschlüsse wurden bereits 2004 vor Erlass der Beitragsbescheide gefasst.

Infolge der Beitragserhebungen ist es zu Klageverfahren gekommen, die nunmehr vom Obergericht NRW entschieden wurden. Das Gericht hat 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.

Sowohl das Bauamt (verbindliche Bauleitplanung) als auch das Amt für Verkehr (Verkehrswegeplanung) haben ihre Erwägungen aus dem Jahr 2004 noch einmal überprüft und kommen erneut zu der Auffassung, dass die Bollstraße die im § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB formulierten Anforderungen erfüllt. Beide Dienststellen haben ihre Überlegungen im Hinblick auf die abwägungsrelevanten Umstände nunmehr zusätzlich schriftlich in einer gemeinsamen Stellungnahme fixiert; der entsprechende Vermerk vom 17.06.2010 (600.52/Fi und 660.22) ist als Bestandteil dieser Vorlage beigefügt (s. Anlage 3). 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.

Bauamt, 600.52/Fidler, 3396
Amt für Verkehr 660.22, H.-W. Klemme, 2829

17.06.2010

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

1. Rechtliche Voraussetzung

Die Beitragserhebung von Straßenbaukosten auf der Grundlage des § 127 BauGB setzt grundsätzlich einen Bebauungsplan voraus (§125 (1) BauGB). Sollen Beiträge für die Herstellung von Straßen erhoben werden, die außerhalb von Bebauungsplangebieten liegen, ist es erforderlich, dass die für die Aufstellung von Bebauungsplänen in den § 1 Abs. 4 – 7 bezeichneten Anforderungen erfüllt werden (§ 125 (2) BauGB) und die öffentlichen und privaten Belange gerecht untereinander und gegeneinander abgewogen werden.

2. Situationsbeschreibung /Ausbaustand

Die Bollstraße im Stadtteil Ubbedissen verläuft beginnend an der Detmolder Straße in nördliche Richtung und stellt eine Verbindung zur Linnenstraße im Norden her. Für die Wohngebiete an der Sternstraße, Am Bollholz, der Boelkhovenstraße sowie noch einiger anderer Straßen hat die Bollstraße eine Erschließungsfunktion. Der Verlauf der Bollstraße in der heutigen Lage hat seinen Ursprung in alten Wegebeziehungen im Stadtteil Ubbedissen.

Ausbauzustand vor dem Ausbau 1988/2001

Die Bollstraße im o. g. Bereich hatte bis zu ihrem Ausbau in den Jahren 1988 (im Zuge des Neubaus der B 66n) und 2001 (nach erfolgtem Grunderwerb) lediglich eine ca. 4,5 m breite Fahrbahn mit beidseitigen schmalen Banketten; Gehwege waren nicht vorhanden.

Ausbauerfordernis

Das öffentliche Bedürfnis nach einem Ausbau der Straße entwickelte sich ab den frühen 1970er Jahren:

Es ergab sich einerseits aus Forderungen der weiteren Anlieger nördlich der Bahntrasse nach einem sicheren Schulweg für ihre Kinder und einer verbesserten Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs, den die Bollstraße im damaligen Zustand - insbesondere wegen der geringen Breite - nicht gewährleisten konnte, sowie aus der städtebaulichen Planung, die eine weitere Wohnbebauung im Gebiet zwischen der Bahntrasse und der Linnenstraße vorsah und deshalb eine erhebliche Verkehrszunahme und ein steigendes Bedürfnis nach öffentlichen Verkehrsmitteln erwarten ließ.

Und es entwickelte sich andererseits aus der zunehmenden Nutzung der Straße durch Schwerlastverkehr, den ein Speditionslager südlich der Bahnlinie auslöste und der aufgrund der Umwidmung des früheren landwirtschaftlichen Hofgrundstücks Detmolder Straße/Bollstraße zu einem gewerblich genutzten Lagergrundstück zu erwarten war.

Die Straße war in zunehmendem Maße nicht mehr geeignet, ihre Funktion zu erfüllen und bedurfte deshalb des Ausbaues.

3. Bestehendes Planungsrecht /Flächennutzungsplan

Der Bereich der Bollstraße zwischen Detmolder Straße und Altes Dorf ist als im Zusammenhang bebauter Ortsteil gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist die Bollstraße auf Grund ihrer Wertigkeit im Verkehrsgefüge der Stadt nicht explizit darstellt. Sie hat aber trotzdem die Funktion einer Verkehrs- und Sammelstraße im Siedlungsbereich Ubbedissen.

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

Der Bollstraße kommt nicht nur auf dem Stück bis zur Straße Altes Dorf Erschließungsfunktion für die angrenzenden Wohngebiete zu sondern auch im weiteren Verlauf Richtung Norden für die Wohngebiete an der Sternstraße, Am Bollholz, der Boelkhovenstraße. Der Ausbau ist / war erforderlich, um langfristig die Straße so zu ertüchtigen, dass ihre Funktionsfähigkeit gewährleistet ist, da dies für die Erhaltung und Fortentwicklung der über die Bollstraße erschlossenen Siedlungsgebiete notwendig ist.

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

Der Ausbau der Bollstraße zwischen der Detmolder Straße und der Straße Altes Dorf erfolgte auf der schon existierenden Trasse. Die für die Verbreiterung in Anspruch genommen Flächen haben keine Wertigkeit bezüglich ihrer Einstufung unter Umweltschutzgesichtspunkten, so dass Auswirkungen beim Ausbau auf Natur und Landschaft nicht zu erwarten waren.

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

Ein funktionierendes Verkehrsnetz mit ausreichenden Straßenbreiten für die für den Straßenverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge ist Voraussetzung für die Anfahrbarkeit von Gewergrundstücken.

Wie unter Pkt. 2 und 7 ausgeführt, erfüllte die Bollstraße in diesem Bereich nicht mehr die Anforderungen an heute notwendige Straßenbreiten. Somit konnte sie nicht in vollem Umfang der Funktion einer Sammelstraße aus verkehrlicher Sicht nachkommen.

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

Die Bollstraße entsprach mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 m und beidseitigen Banketten nicht mehr den Ansprüchen an eine vernünftige Erschließung für die direkt angrenzenden Gebiete. Da zudem die Bollstraße in der Weiterführung nach Norden die Funktion einer Sammelstraße hat, bestand im Bereich zwischen der Detmolder Straße und der Lageschen Straße unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten die Notwendigkeit, die Bollstraße entsprechend zu optimieren. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m mit beidseitigem Geh- und Radweg mit 2,50 m Breite geeignet, den verkehrlichen Anforderungen genüge zu tun.

Trassenführung

Aufgrund der westlich an die Straße angrenzenden Bebauung ist die Straßenführung nach Westen nahezu nicht veränderbar.

Eine völlig andere Trassenführung wäre nur durch eine Verlegung nach Osten möglich.

Sie hätte jedoch einen vollständig neuen Grunderwerb erfordert und damit erhebliche Kosten verursacht.

Gleichzeitig hätte die alte Trasse beibehalten werden müssen, um die vorhandene Bebauung weiterhin zu erschließen. Dies hätte somit einen zusätzlichen erheblichen Flächenverbrauch und eine zusätzliche Flächenversiegelung bedeutet.

Eine komplett andere, nach Osten verschobene Trassenführung kam somit aus Kosten- und ökologischen Gründen nicht in Frage.

Im Zuge des Neubaus der B 66n (Lagesche Straße) wurde die Bollstraße mit einem Brückenbauwerk überführt. Der Querschnitt und die Länge der Anschlussrampen sowie der Anschlusspunkt Bollstraße/Detmolder Straße (B 66 alt) wurden im Planfeststellungsverfahren vom Baulastträger (damals Straßenneubauamt Detmold) festgelegt und gebaut.

Somit verblieb für die Stadt Bielefeld nur noch der Ausbau des verbleibenden Zwischenabschnitts auf vorhandener Trasse.

Straßenbreite

Wegen der vorhandenen Bebauung auf der westlichen Straßenseite kam eine Verbreiterung i. W. nur unter Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen auf der östlichen Straßenseite in Betracht.

Die zukünftige Straßenbreite sollte es zulassen, dass sich auf der Fahrbahn Großfahrzeuge gefahrlos begegnen können. Neben der Fahrbahn sollte ein gefahrloser Fußgänger- und Radverkehr ermöglicht werden; wegen der erwarteten höheren Frequentierung und des Gefälles von der Detmolder Straße zur Brücke über die Lagesche Straße wurde es für erforderlich gehalten, diese Einrichtungen beidseitig vorzusehen.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben war nach den technischen Regelwerken eine Fahrbahnbreite von 6,5 m erforderlich. Die beidseitigen kombinierten Geh- und Radwege waren jeweils mit den Mindestmaßen 2,5 m Breite (einschl. jeweils 0,5 m Sicherheitsstreifen) vorzusehen. Es gab keinen Anlass, von den Vorgaben dieser technischen Regelwerke abzuweichen.

Dementsprechend ist die Straße ausgebaut worden.

8. Abwägung (1 Abs . 7 BauGB)

Die nach § 1 Abs.4-6 BauGB in die Abwägung einzustellende Belange sind als ausreichend ermittelt und beschrieben zu betrachten. Eine noch detailliertere Beschreibung der einzelnen Belange wird als nicht erforderlich angesehen. Die Belange des Verkehrs stehen im Vordergrund. Da eine gesicherte und funktionierende Erschließung wesentlicher Bestandteil der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist, ist die Sachgerechtigkeit des Ausbaus als Ergebnis der Abwägung festzustellen.