



Stellungnahme zum Antrag Nr. AT/0056/2017

| | | | |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Vorlage: ST/0105/2017 | | Datum: 28.11.2017 | |
| Baudezernent | | | |
| Verfasser: | 61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung | Az.: 61.2B-Plan/Hr | |
| Betreff: | | | |
| Antrag der FDP-Fraktion auf Änderung des Bebauungsplan Nr. 39 "Oberer Moselweißer Hang" | | | |
| Gremienweg: | | | |
| 05.12.2017 | Fachbereichsausschuss IV | <input type="checkbox"/> einstimmig | <input type="checkbox"/> mehrheitl. |
| | | <input type="checkbox"/> abgelehnt | <input type="checkbox"/> kenntnis |
| | | <input type="checkbox"/> verwiesen | <input type="checkbox"/> vertagt |
| | | <input type="checkbox"/> Enthaltungen | <input type="checkbox"/> Gegenstimmen |
| | TOP | | ohne BE abgesetzt geändert |
| | öffentlich | | |

Stellungnahme:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 29.06.2017 den Antrag behandelt und zur abschließenden Beratung in den Fachbereichsausschuss IV verwiesen.

Wie der Stellungnahme der Verwaltung (ST/0067/2017) zum oben genannten Antrag zu entnehmen ist, handelt es sich hinsichtlich einer möglichen Änderung des Bebauungsplans Nr. 39, mit dem Ziel, die in dem Wohngebiet Oberer Moselweißer Hang vorhandenen Fußwege für einen Fahrverkehr frei zu geben, um eine komplexe juristische Aufgabenstellung. Aus diesem Grund wurden die diesbezüglichen Möglichkeiten auch mit Unterstützung des Rechtsamtes geprüft.

Der Bebauungsplan Nr. 39 „Oberer Moselweißer Hang“ wurde im Jahre 1977 aufgestellt. Das Wohngebiet wurde seinerzeit mit der Zielsetzung konzipiert, für die Bewohner eine fußläufige Durchlässigkeit zu schaffen. Hierdurch sollte sichergestellt werden, dass die Versorgungseinrichtungen, die kommunalen und kirchlichen Einrichtungen sowie die Grünanlagen und Kinderspielplätze gefahrlos durch die Bewohner erreicht werden können und eine hohe Verkehrssicherheit im Bebauungsplangebiet gewährleistet ist. Dieses Konzept wurde planungs- und eigentumsrechtlich sowie insbesondere auch baulich umgesetzt (z.B. durch die Anlegung zahlreicher Fußwege und Garagenhöfe als zentrale Stellplatzanlagen), sodass eine entsprechende Abweichung bzw. gänzliche Umplanung dieser Gegebenheiten in Anbetracht der komplexen Rahmenbedingungen mit hohen Hürden verbunden ist. Inwieweit sich hieraus eine zielführende Lösung ergeben kann, wird nachfolgend erörtert.

Im Hinblick auf eine planungsrechtliche Lösbarkeit wurden unterschiedliche Varianten geprüft. So bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, eine Umwandlung der Fußwege in allgemeine Verkehrsflächen, die auch PKW-Verkehr zulassen, vorzunehmen. Dies bedarf jedoch aufgrund der beengten räumlichen Situation einer Umplanung und eines Umbaus der Wege. Für die Anlieger wäre dies mit deutlichen Belastungen verbunden, da diese zum einen Flächen ihrer Grundstücke abgeben müssten und zum anderen im Rahmen des Kommunalabgabengesetzes auch zu den Ausbaurkosten heranzuziehen wären. Entsprechend negativ waren die Rückmeldungen beim Bürgergespräch zu diesem Lösungsansatz.

Ebenso könnten die besagten Fußwege in Privatwege umgewandelt werden, welche dann durch die Anlieger in Form von Gemeinschaftseigentum zu übernehmen wären. Als Eigentümer hätten die Anlieger die Verfügungsgewalt und könnten nach eigenem Ermessen, aber auch auf eigene Verantwortung, Verkehr zulassen oder ausschließen. Die Resonanz beim Bürgergespräch zu diesem Ansatz war jedoch nicht eindeutig.

Diese Variante kann jedoch nur zum Tragen kommen, wenn sich alle betreffenden Anlieger im

Vorfeld einer Bebauungsplanänderung zur Übernahme der Grundstücke bereit erklären, da die Planung, ohne deren Umsetzbarkeit zu gewährleisten, (d.h. die Übernahme der Flächen ins private Eigentum vollständig sicherzustellen) nicht erforderlich und damit rechtswidrig ist. Sofern einzelne Anlieger eines Straßenzuges dies Ablehnen, können die Flächen nicht in Privatwege umgewandelt werden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass einzelne Wegeflächen auch für den Stadtteil und die Allgemeinheit wichtige Fußwegeverbindungen darstellen und insofern nicht für eine Privatisierung in Frage kommen oder nur mit Eintragung eines Gehrechtes für die Allgemeinheit abgetreten werden können. Auf diesen Flächen verbleibt dann wiederum eine öffentliche Zugänglichkeit bestehen, weshalb hier die Frage der Verkehrssicherungspflicht und der Verantwortung bei Gefahrensituationen unüberschaubar wird. Darüber hinaus dürfen keine Grundstücke von einer öffentlich rechtlich gesicherten Erschließung durch die Privatisierung der Wege abgeschnitten werden.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Einschränkungen kommen keine oder nur einzelne Wege für eine Privatisierung in Frage. Aus der sich dann ergebenden Ungleichbehandlung im gesamten Baugebiet lässt sich keine zielführende Lösung ableiten. Zudem liegen aus den vorgenannten Gründen die Voraussetzungen für die Einleitung einer Bebauungsplanänderung derzeit nicht vor.

Im FBA IV wurde vereinbart, dass der Landesbetrieb Mobilität RLP als Obere Straßenverkehrsbehörde zu der Gesamtproblematik um fachaufsichtliche Stellungnahme gebeten wird. Diese ist zwischenzeitlich eingegangen und wird in der Sitzung mündlich vorgetragen.

Beschlussempfehlung:

Unter Verweis auf die vorstehenden Ausführungen empfiehlt die Verwaltung den Antrag abzulehnen.