



Informationsvorlage Nr. IV-047/2012 - öffentlich
für den Bauausschuss

27.09.2012

Fachbereich Öffentliches Bauen

Herr Uwe Branschke
421-648

Erschließungsanlage Elbe-Gewerbe-Park

Bezug:

- 20.02.2012 Beseitigungsverfügung des LK WB gegen Grundstückseigentümer (Flurstück 47/110) - Beseitigung der aufgestellten Bauzäune
- 27.02.2012 Grundstückseigentümer stellte Antrag auf Aussetzung der Vollziehung bezüglich der Beseitigungsverfügung
- 19.03.2012 Verfahren vor VG Halle 2 B 28/12 – Beiladung der Lutherstadt Wittenberg – weil die Beseitigungsverfügung aufgrund der Festsetzung im B-Plan erfolgte
- 03.05.2012 Beschluss des VG Halle
Die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die Beseitigungsverfügung vom 20.02.2012 wurde wieder hergestellt.
- 23.05.2012 Vororttermin mit Rechtsanwälten der Eigentümer, Bauaufsicht des Landkreises und Vertretern der Stadt (ÖB, SE, IS-5) - Versuch einer außergerichtlichen Lösung über den Weg einer privatrechtlichen Einigung zur Begründung der im B-Plan festgesetzten Geh- und Fahrrechte zugunsten der Allgemeinheit
- 05.06.2012 Vororttermin mit Vertretern der LSBB, der unteren Verkehrsbehörde (LK WB), der Polizei und der Stadt (FB SE, FB BS-OW, FB ÖB) führte zu der Feststellung, dass eine schnelle Lösung durch Herstellung einer Linksabbiegemöglichkeit nicht erreicht werden kann
- 26.06.2012 Info an Bauausschuss über Ergebnis des Ortstermins am 05.06.2012
- 30.05.2012 schriftliche Mitteilung der Rechtsanwälte der Eigentümer zu den Bedingungen der Einigungsbereitschaft
- 02.07.2012 Antwort der Stadt, unter welchen Bedingungen die Stadt ein Angebot annehmen könnte und welche Bedingungen strikt angelehnt werden
- 30.07.2012 telefonische Mitteilung des Rechtsanwaltes, dass weitere Verhandlungsbereitschaft besteht
Für die weiteren Vergleichsgespräche ist eine Grundsatzentscheidung der Stadt für einen der nachfolgend dargestellten Lösungsansätze erforderlich.

Sachverhalt:

Die Stadt kann mit den Eigentümern der Flächen, auf denen das Geh- und Fahrrecht festgesetzt ist, nur über eine Einigung die Umsetzung der B-Planfestsetzung erreichen.

Die Bestellung einer öffentlich rechtlichen Baulast reicht n i c h t aus, um ein Geh- und Fahrrecht für die Allgemeinheit zu begründen. Es bedarf einer privatrechtlichen Einigung, hier einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt.

Laut Rechtsprechung des BGH ist es aber nicht möglich, trotz B-Planfestsetzung gegen den Willen der Privateigentümer ein dingliches Recht zu bestellen.

In diesem Fall ist die Durchsetzung der B-Planfestsetzung auch nicht über ein Teileignungsverfahren möglich, weil die Stadt 13 Jahre lang nicht bestrebt war, diese B-Planfestsetzung durchzusetzen. Bei einer gerichtlichen Überprüfung würde mit großer Sicherheit jetzt die Unwirksamkeit dieser B-Planfestsetzung festgestellt werden.

mögliche Lösungsansätze:

1. Festhalten an der vorhandenen B-Planfestsetzung

Die Stadt versucht auf jeden Fall die Einigung mit den Eigentümern der mit Geh- und Fahrrecht belasteten Grundstücke.

Dabei ist zu beachten, dass die Eigentümer der Flurstücke 47/115 und 47/110 aufgrund des desolaten Zustandes der „Verkehrsfläche“ nicht der dinglichen Belastung, sondern nur dem Verkauf an die Stadt zustimmen. Dies erfolgt unter der Maßgabe, dass zunächst eine Reparatur der Verkehrsflächen zur Wiederherstellung der gefahrlosen Umfahrung durchgeführt und in 2013/14 die Planung und Realisierung der Straßenbaumaßnahme entsprechend der B-Planfestsetzungen zugesichert wird.

Mit den Eigentümern der anderen, mit Geh- und Fahrrecht belasteten Flächen müssen die Verhandlungen zur Bestellung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Stadt noch geführt werden.

Kostenpositionen:

- Vermessung und Kauf des Flurstückes 47/115 und Teilflächen des Flurstückes 47/110
- Reparatur der Verkehrsfläche
- Planung der Straßenbaumaßnahme
- Durchführung der Straßenbaumaßnahme (ca. 150 €/m²)
- jährliche Kosten für Reinigung und Winterdienst
- Kosten für Bestellung einer Grunddienstbarkeit mit anderen Grundstückseigentümern, die von der B-Planfestsetzung Geh- und Fahrrecht für die Allgemeinheit betroffen sind

Dieser Lösungsweg hat den Vorteil, dass - mit vielen Zugeständnissen der Stadt zeitnah ohne Umplanung - das mit dem B-Plan Gewollte erreicht werden kann und dass die Straßenbaumaßnahmen sich wahrscheinlich nur auf Teilflächen (Flurstück 47/115 und Teilfläche des Flurstückes 47/110) beziehen müssen.

Da die B-Planfestsetzung keine Aussage zur Ausgestaltung der Verkehrsfläche trifft und deutlich geworden ist, dass ein „Bedürfnis“ nur bezüglich des Fahrrechts für die Allgemeinheit in der Richtung vom „OBI-Parkplatz“ kommend Richtung Westen besteht, kann eine „verkehrsberuhigte Einbahnstraße“ geplant und gebaut werden.

Dieser Lösungsweg hat den Nachteil, dass die Aktionen der Stadt nur eine Reaktion auf die Forderungen der Privateigentümer ist.

Die Baukosten für die Straße bleiben zu 100 % bei der Stadt, weil es eine Privatstraße ist (B-Planfestsetzung = Privatfläche - belastet mit Geh- und Fahrrecht – Begründung des B-Planes: kein Verkehrsbedürfnis für Errichtung einer öffentlichen Straße). Gleiches betrifft die Kosten für Verkehrssicherungspflicht und Winterdienst.

2. Beibehaltung der jetzigen Situation

Nachdem die erste Protestwelle abgelaufen ist, ist derzeit nicht mehr zu erkennen, dass solch ein großes Verkehrsbedürfnis, bezüglich des Fahrrechts für die Allgemeinheit in der Richtung vom „OBI-Parkplatz“ kommend Richtung Westen besteht, dass die im Entscheidungsvorschlag 1 benannten Ausgabepositionen rechtfertigen würde.

Dieser Lösungsweg hat den Nachteil, dass deutlich wird, dass die Stadt das Verkehrsproblem im B-Plangebiet weder durch Durchsetzung der geltenden Festsetzungen noch durch Neuplanung lösen will.

Wenn durch diesen Lösungsweg (Beibehaltung des Ist - Zustandes) die Nutzung der Anlegestellen der KDE-Kabinenschiffsanleger Donau-Elbe GmbH nicht mehr gewährleistet werden kann, besteht die Möglichkeit diesen Vertrag, der am 01.03.2000 für 10 Jahre fest abgeschlossen wurde, zu kündigen. Die Kündigungsfrist ist wie folgt geregelt: 3 Monate zum Kalenderjahresende.

3. Kompromiss zwischen Lösungsvorschlag 1 und 2

Die Stadt versucht einen Teil der B-Planfestsetzungen bzgl. des Geh- und Fahrrechts für die Allgemeinheit umzusetzen und zwar nur bezogen auf das Flurstück 47/115.

Sie realisiert den Flächenankauf und die Reparatur dieser privaten Verkehrsfläche. Parallel dazu wird eine Umplanung dieses Teilbereiches des B-Planes eingeleitet, mit dem Ziel, eine Stichstraße von der B187 bis zur Zufahrt Schiffsanleger als öffentliche Straße herstellen zu können. Die Stichstraße würde (unter Inanspruchnahme von Privatflächen, Teilflächen der Flurstücke 98, 139 und 47/2) am Ende einen für Busse ausgelegten Wendehammer erhalten. Die Busse haben dort eine Haltemöglichkeit zum Ein- und Aussteigen, nicht jedoch zum Parken. Hierfür ist der Busparkplatz am „Platz der Jugend“ zu nutzen.

Vorteil: Der finanzielle Aufwand für die Stadt wird reduziert (geringere Kosten für Grunddienstbarkeiten/ Grunderwerb, Straßenbau und Straßenunterhaltung/ Reinigung/ Winterdienst) und die Erschließung des Schiffsanlegers wird gesichert und verbessert.

Nachteil: Für eine schnelle Realisierung ist eine Einigung mit den Grundstückseigentümern erforderlich. Zudem entstehen Kosten für die Umplanung des B-Planes.

Kostenpositionen:

- Kauf der Flurstücke 47/115, 47/114 und 100
- Vermessung und Kauf von Teilflächen aus den Flurstücken 98, 139 und 47/2
- Reparatur der Verkehrsfläche
- Planung der Straßenbaumaßnahme
- Durchführung der Straßenbaumaßnahme (ca. 150 €/m²)
- jährliche Kosten für Reinigung und Winterdienst

4. Einleitung eines B-Planverfahrens zur Änderung des bestehenden B-Planes insbesondere zur Änderung der verkehrlichen Erschließung

Dieser Lösungsweg hat den Vorteil, dass die Stadt deutlich macht, dass das Verkehrsproblem im B-Plangebiet W 4 sich nicht auf die Linksabbiegespur vom Parkplatz OBI kommend reduzieren lässt, sondern, dass durch die Notwendigkeit der leichten Erreichbarkeit der Schiffsanlieger, die Ansiedlungsbereitschaft von neuen Unternehmen (Gewerbe und Wohnen) das Verkehrskonzept in dem Teilbereich Neun Linden bis Verlängerung Rheinstraße neu erarbeitet werden muss.

Erst mit der planerischen Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen kann die Stadt wieder agieren. Die erstmalige Herstellung einer öffentlichen Verkehrsanlage hätte die Erhebung von Erschließungsbeiträgen zur Folge.

Dieser Lösungsweg hat den Nachteil, dass hierdurch zunächst Geld für die Änderung des B-Planes, für die Erstellung der Verkehrsplanung, für die Erstellung Planunterlagen für den Straßenbau, für den Grunderwerb und den Straßenbau verauslagt werden müssen.

Die Kosten für die Erstellung Planunterlagen für den Straßenbau, für den Grunderwerb und den Straßenbau sind dann aber beitragsfähig.

Darüber hinaus hat dieser Lösungsweg den Nachteil, dass die Realisierung eine Frist von mehr als 3 Jahren erfordert und in diesem Zeitraum die jetzige Situation hinzunehmen ist

Kostenpositionen:

- Kosten für Umplanung des B-Planes insb. Verkehrskonzept
- Kosten für Planung der Verkehrsanlagen gemäß neuen B- Plan
- Grunderwerbskosten
- Baukosten

Vor der Einbringung einer Entscheidungsvorlage in den Bauausschuss soll auf der Grundlage dieser ergebnisoffenen Informationsvorlage die Möglichkeit eröffnet werden, die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten zu beraten.

Eckhard Naumann

Anlagen:

Anlage 1 - Katasterplan mit unterlegtem Luftbild– Lösungsansatz 1

Anlage 2 - Katasterplan mit unterlegtem Luftbild– Lösungsansatz 3

Anlage 3 - Katasterplan mit unterlegtem Luftbild– Lösungsansatz 4