

SQUIRE, SANDERS & DEMPSEY (UK) LLP
Unter den Linden 14 • 10117 Berlin

An den Bürgermeister der Gemeinde Kleinmachnow
Herrn Michael Grubert
Rathaus Kleinmachnow
Postfach 1108
14533 Kleinmachnow

vorab per Email: michael.grubert@kleinmachnow.de,
barbara.neidel@kleinmachnow.de

Bürgermeister	Finanzen / Beteiligungen	Bauen / Wohnen
Büro des Bürgermeisters	EINGANG	
Bürger-Büro	21. März 2011 102062	
Personal	Gemeindevertretung	Schul-, Kultur und Gebäudemanagement

Anlage zur Info
Blatt 1-7
SQUIRE, SANDERS & DEMPSEY (UK) LLP

Unter den Linden 14
10117 Berlin

Büro: +49 (0)30 726 16 8000
Fax: +49 (0)30 726 16 8001
Durchwahl: +49 (0)30 726 16 8203
E-Mail: frank.waltervongierke@ssd.com@ssd.com

Dr. Frank H. Walter-von Gierke
Rechtsanwalt

Unser Az. 164/09, BBI.001-0007
#22931155

Zeichen
Ihr Zeichen

Datum 18.03.2011/ Hs

<input checked="" type="checkbox"/> FB Kfm	<input type="checkbox"/> SB Hochbau	<input type="checkbox"/> FD Stpl/ Bo	<input checked="" type="checkbox"/> FD Tiefbau/ Grün
Eing.-Datum 08.03.2011		FD Reg. Zus., Klimaschutz, LA21	
Nummer: 1430			
<input checked="" type="checkbox"/> BV	<input type="checkbox"/> BV-V	<input type="checkbox"/> BV-A	<input type="checkbox"/> BV-G

28.3.11 Hs

→ Fr. Neidel ✓
OBM ✓

Rechtliche Stellungnahme zum Satzungsbeschluss Straßenbau „Schopfheimer Allee“ des nach derzeitigen Kenntnisstandes noch nicht amtlich bekannt gegebenen Gemeindebeschlusses vom 10.02.2011 (DS-Nr. 004/11) und zu dem Schreiben der Gemeinde vom 17.02.2011

Sehr geehrter Bürgermeister Grubert,

wie Ihnen bekannt ist, vertreten wir die rechtlichen Interessen der BBIS Berlin Brandenburg International School GmbH (im Folgenden „BBIS“). Der vorgenannte gemeindliche Satzungsbeschluss Straßenbau "Schopfheimer Allee" vom 10.02.2011 (nachfolgend „Beschluss“) gibt uns Veranlassung zu einigen grundsätzlichen Klarstellungen hinsichtlich der Zusammenarbeit der Gemeinde Kleinmachnow und der BBIS mit dem Ziel einer verlässlichen öffentlichen Erschließung des Campus Seeberg, der den Verabredungen aus den beiden städtebaulichen Verträgen aus 2005 und 2009 entspricht. Unsere Mandantin ist grundsätzlich noch bereit, nach Maßgabe der beiden städtebaulichen Verträge zu handeln, erwartet aber auch, dass die Gemeinde sich vertragstreu verhält. Der beabsichtigte Beginn der Bauarbeiten zur öffentlichen Erschließung des Campus Seeberg wird grundsätzlich begrüßt. Der Beschluss verletzt aber den zwischen der Gemeinde Kleinmachnow und der BBIS geschlossenen städtebaulichen Vertrag und konterkariert die Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BPN-025 „Seeberg“ (im Folgenden „Bebauungsplan“).

37 BÜROS IN 17 LÄNDERN

"Squire Sanders Hammonds" ist die Geschäftsbezeichnung für Squire, Sanders & Dempsey (UK) LLP, eine Limited Liability Partnership, die in England und Wales unter der Registernummer OC 335584 eingetragen ist. Sie unterliegt den Bestimmungen der Solicitors Regulation Authority. Eine Liste der Mitglieder sowie deren fachlicher Qualifikationen ist unter 7 Devonshire Square, London, EC2M 4YH einsehbar. Die Bezeichnung "Partner" bezieht sich auf ein Mitglied, einen Mitarbeiter oder einen Berater, der über die entsprechende Stellung und Qualifikation verfügt.

Squire, Sanders & Dempsey (UK) LLP ist Mitglied von Squire, Sanders & Dempsey, einem internationalen Verbund rechtlicher Berater, der weltweit durch verschiedene Mitgliedsgesellschaften praktiziert.

Für weitere Informationen besuchen Sie bitte www.ssd.com.

A. Satzungsbeschluss

I. Partielle Rechtswidrigkeit des Satzungsbeschlusses

Ausweislich des Beschlusses plant die Gemeinde Kleinmachnow die Erschließung des Seeberggebietes westlich von der Karl-Marx-Straße durch den Ausbau und die Erweiterung der Schopfheimer Allee. Die BBIS begrüßt grundsätzlich die Erschließung des Seeberges. Gleichwohl sind einzelne von der Gemeinde geplante Erschließungsmaßnahmen als rechtlich unzulässig anzusehen und werden so nicht von der BBIS hingenommen werden.

Die BBIS hat einen Rechtsanspruch auf eine verkehrsgerechte Erschließung ihres Grundstückes. Dieser Rechtsanspruch ergibt sich aus § 123 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB, den Festsetzungen des Bebauungsplans und aus dem zwischen der Gemeinde Kleinmachnow und der BBIS geschlossenen städtebaulichen Vertrag.

Für eine rechtmäßige Erschließung ist es erforderlich, dass für das anspruchsbegünstigte Grundstück eine vollauf funktionsgerechte Nutzung der vorhandenen Baulichkeiten gewährleistet ist. Die in der gemeindlichen Satzung angestrebten Erschließungsmaßnahmen werden diesem Maßstab nicht gerecht. Im Einzelnen:

1. Unzulässigkeit bezüglich Fahrbahnbreite

a) Begegnungsverkehr

Die beschlossenen Festsetzungen bezüglich einer Fahrbahnbreite von 5,50 m und die teilweise angestrebte Fahrbahnverengung auf sogar nur 5 m ist als nicht verkehrsgerecht anzusehen. Mindestvoraussetzung für eine ausreichende Fahrbahnbreite ist ein gefahrloser Begegnungsverkehr, der sich an der regelmäßigen und planmäßigen Beanspruchung der Straße zu orientieren hat. Eine der Erschließung dienende Straße muß in der Lage sein, den vom erschlossenen Gebiet regelmäßig verursachten Verkehr ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder des Straßenzustandes aufzunehmen.

Bei einer Straßenbreite von 5,50 m und weniger ist ein Begegnungsverkehr von Bus/Bus und Bus/LKW schlicht nicht mehr möglich. Die Festsetzung der Straßenbreite unter 6 m ist in Anbetracht des bekannten Verkehrs rechtlich nicht nachvollziehbar: Alle drei auf dem Seeberg angesiedelten Schulen und die Freie Waldorf Kindertagesstätte mit zusammen rund 1.500 Schülern/Kindern und über 300 Angestellten müssen regelmäßig mit Bussen erreicht werden, beispielsweise mit Bussen für den Schwimmunterricht, Sportaktivitäten, Ausflüge und dergleichen. Hinzu kommt, dass angesichts der im Bebauungsplan festgesetzten zukünftigen Nutzungen der regelmäßige Busverkehr aufgrund von Sportveranstaltungen und geplanten Einrichtungen wie Theater, Internat und Schwimmhalle noch ansteigen wird.

Bei einer Realisierung der derzeitigen Planung könnte die von der Gemeinde geplante Straße ihre Erschließungsfunktion größtenteils überhaupt nicht wahrnehmen, weil durch die Schaffung einer zu engen Fahrbahn der Busverkehr faktisch ausgeschlossen und eine Erschließung der Sport- und Bildungseinrichtungen wesentlich erschwert würde.

Die Gemeinde Kleinmachnow hätte bezüglich der Festlegung der Straßenbreite das planmäßig zu erwartende Verkehrsvolumen und die spezifische Zusammensetzung des Verkehrs im Erschließungsgebiet mit seinen vielfältigen öffentlichen und nichtöffentlichen Funktionen

maßgeblich in ihre Abwägung mit einstellen müssen. Die in der Satzung geplante teilweise Straßenschmälerung auf 5,00 m geht an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen vollkommen vorbei.

Selbst wenn man unterstellte, dass ein Begegnungsverkehr von Bus/Bus oder Bus/LKW trotz einer Fahrbahnbreite von weniger als 6 m mit aufwendigen Ausweichmanövern möglich erscheint, würde der übrige Pkw-Verkehr nahezu „lahmgelegt“ werden, denn ein störungsfreier Ablauf des sonstigen Verkehrs erscheint in diesem Fall praktisch ausgeschlossen. Es bestünde hierbei insbesondere die erhöhte Gefahr eines Rückstaus oder Auffahrunfalls. Dies führt zudem und vordringlich zu einer massiven Gefährdung der Schulkinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihre Bildungseinrichtung besuchen.

Auch ein Vergleich mit der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06, Kapitel 6) zeigt, dass bei zweistreifigen Fahrbahnen bei geringem Busverkehr mit geringem Nutzungsanspruch eine Fahrbahnbreite der Erschließungsstraße von 6,00 m angemessen ist.

b) Zufahrt Feuerwehr

Als Mindestvoraussetzung für eine ausreichende wegemäßige öffentliche Erschließung des Geländes muss darüber hinaus nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch eine jederzeitige Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen, die im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Gefahrenabwehr im Einsatz sind, gegeben sein. Zu solchen Fahrzeugen zählen unstreitig auch Feuerwehrfahrzeuge. Bei einer Straßenbreite von 5,50 m und weniger ist im Falle jeglichen Begegnungsverkehrs eine effektive Gefahrenabwehr im Brandfall nicht mehr gewährleistet, obwohl die drei Schulen und die Kita mit zusammen rund 1.500 Kindern und über 300 Angestellten für entsprechendes Betreuungspersonal jederzeit für die Feuerwehr erreichbar sein müssten. Allein im letzten Jahr hatte es zweimal auf dem Gelände gebrannt, hinzu kommen mehrere Fehlalarme.

Dieses Argument wiegt umso schwerer, als die Sporthalle der BBIS der Feuerwehranlaufpunkt für den gesamten Schulcampus der BBIS ist. Dies wurde vor einigen Jahren gemeinsam mit der Feuerwehr rechtsverbindlich festgelegt. Die BBIS hat in der Folge ihre zentralen Brandmeldeanlagen für den gesamten Campus dementsprechend in der Sporthalle installiert. Die Zufahrt zu der Sporthalle erfolgt aber ausschließlich über die geplante Erschließungsstraße.

Erschwerend kommt hinzu, dass nach derzeitigem Kenntnisstand Hochborde mit einer Höhe von 10-12 cm entlang der Erschließungsstraße geplant sind, die ein eventuelles Ausweichen vollends unmöglich machen und überdies nach der Technischen Baubestimmung DIN 14090 bezüglich der Zufahrt der Feuerwehr als unzulässig anzusehen sind. Nach 4.2.5 der DIN 14090 dürfen Bordsteine im Zuge von Zufahrten nicht höher als 8 cm sein.

2. Einmündungsbereich Karl-Marx-Straße/Schopfheimer Allee

Die geplante Einmündung der Karl-Marx-Straße in die Schopfheimer Allee ist insofern nicht verkehrsgerecht, als sie für den Busverkehr mit 15 m langen Bussen nicht ausreichend ausgeweitet ist. Anhand von Schleppkurven ist zu erkennen, dass die Einfahrt für 15 m lange Busse zu schmal gestaltet ist.

Es muss hierbei zwingend berücksichtigt werden, dass Busse mit einer Gesamtlänge von 15 m heute der Regelfall sind, da sie eine Reduzierung des Individualverkehrs und des Busaufkommens allgemein wegen der größeren Platzkapazität begründen. Die Sport- und

Bildungseinrichtungen werden zusätzlich auch im Rahmen ihrer öffentlichen Nutzung regelmäßig mit 15 m langen Bussen angefahren. Entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans wird die zukünftige Nutzung des Seebergs (Schwimmhalle, Theater, Internat) mit einem noch höheren Busaufkommen einhergehen. Die geplante Einmündung wird dieser Verkehrsart nicht gerecht.

3. Kreuzungsbereich Adolf-Grimme-Ring/Schopfheimer Allee

Die Kreuzung auf dem Seeberg (Adolf-Grimme-Ring trifft auf die Schopfheimer Allee) stellt nach diesseitiger Auffassung eine Unfallquelle dar, da die Art und Weise des Auftreffens der Verlängerung des Adolf-Grimme-Rings auf die Schopfheimer Allee nicht rechtwinklig ist. Ein ausreichendes Einsehen des Kreuzungsbereiches ist für Verkehrsteilnehmer, die von dem Adolf-Grimme-Ring kommen, nicht gewährleistet.

Hinzu kommt, dass nach Auskunft der Verkehrsbehörde des Landkreises Potsdam-Mittelmark in Werder derartige Kreuzungseinmündungen heute wegen ihrer erheblichen Unfallträchtigkeit nicht mehr genehmigt und gebaut werden. Weiterhin teilt die Verkehrsbehörde mit, dass derartige Kreuzungseinmündungen vielerorts aus dem gleichen Grund sogar zurückgebaut werden.

4. Reduzierung des Kreisverkehrs

Nach derzeitigem Kenntnisstand über die Planung ist die ursprüngliche Planung einer großen Wendeanlage mit „Drop-Off“ - Bereich abgeändert worden hin zu einem sog. „Mini-Kreisverkehr“, bei dem die Mittelinsel als nicht überfahrbar geplant ist.

Bei Realisierung einer derartigen Erschließung werden die regelmäßig 15 m langen Busse den Kreisverkehr aufgrund ihrer Schleppkurven nicht befahren können. Wird eine Planung hier nicht angepasst, wird nicht zu verhindern sein, dass 15 m lange Busse die geplanten Grünflächen des Kreisverkehrs überfahren müssen, um wenden zu können. Dies wird zu einem Verkehrschaos und zu einer konkreten Bedrohung von Leib und Leben der Schüler führen, die den Busverkehr nutzen, um die Bildungseinrichtung zu erreichen.

Die von der Gemeinde geplante Mittelinsel muss daher im Ergebnis zumindest überfahrbar sein.

5. Unzulässigkeit der straßenrechtlichen Widmung als Fahrradstraße

Des Weiteren ist es offensichtlich, dass auch eine Widmung der geplanten Erschließungsstraße als Fahrradstraße unzulässig ist.

Nach Nr. 23 zu Zeichen 244.1 gemäß Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung dürfen andere Fahrzeugführer (als Fahrradfahrer) die Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt. Außerdem ist das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern erlaubt. In der maßgeblichen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung heißt es für die Fahrradstraße ausdrücklich:

„1. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist.

2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Es liegt auf der Hand, dass beide Voraussetzungen hier eindeutig nicht erfüllt sind: Eine Fahrradstraße kommt vorliegend nicht in Betracht, weil weder der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist angesichts der auf dem Seeberg-Campus vorhandenen Bildungseinrichtungen noch die Bedürfnisse des Kraftverkehrs ausreichend berücksichtigt wurden. Der regelmäßige Fahrzeugverkehr wäre auf der Schopfheimer Allee als Fahrradstraße dann straßenverkehrsrechtlich nur im Wege einer Ausnahmeregelung zu legalisieren.

Wir kündigen bereits jetzt rein vorsorglich an, gegen die straßenverkehrsrechtliche Widmung der Erschließungsstraße als Fahrradstraße vollumfänglich Rechtsbehelfe einzulegen, sollte an dieser Widmung, die die tatsächlichen Gegebenheiten völlig außer Acht lässt, seitens der Gemeinde festgehalten werden.

6. Erschließungsmaßnahmen als wesentliche Änderung des Bebauungsplans

Es stellt sich zuletzt die Frage, ob aufgrund der beschlossenen Erschließungsmaßnahmen eine wesentliche Änderung des ursprünglichen Bebauungsplan vorliegt, so dass für eine Legalisierung der Änderung der Planungen ein formalisiertes Änderungsverfahren des Bebauungsplans hätte stattfinden müssen. Unsere Mandantin behält sich ausdrücklich vor, diesbezüglich weitere Schritte zur Prüfung der Zulässigkeit des Vorgehens der Gemeinde einzuleiten.

II. Weiteres Vorgehen im Hinblick auf den Satzungsbeschluss

Es sei an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich erwähnt, dass die BBIS einer Erschließung des Seebergs nach jahrelangen diesbezüglichen Verhandlungen grundsätzlich positiv gegenüber steht. Da die geplante Erschließung – wie ausgeführt – aber in großen Teilen weder im Einklang mit dem städtebaulichen Vertrag noch als regelungskonform oder normgerecht in Bezug auf eine Umsetzung aus den Festsetzungen des Bebauungsplans anzusehen ist, wird der Satzungsbeschluss in seiner jetzigen Form von unserer Mandantin nicht hingenommen werden.

Unserer Mandantin ist jedoch an einer einvernehmlichen Einigung zur Abwendung einer gerichtlichen Auseinandersetzung sehr gelegen. Für eine solche Einigung müssten folgende Punkte der Satzung geändert werden:

1. Zur Gewährleistung eines reibungslosen Begegnungsverkehrs von Bus/Bus, LKW/Bus und Feuerwehr/Bus wird die Straßenbreite der Erschließungsstraße insgesamt auf 6 m festgesetzt. Auf die Einfassung mit Hochbord wird bis auf den Bereich, wo der Gehweg direkt bis an die Fahrbahn reicht, verzichtet. Der Bordstein wird bei 8 cm eingefasst.
2. Der Einmündungsbereich der Karl-Marx-Straße wird so ausgeweitet, dass eine Einfahrt von 15 m langen Bussen ohne Weiteres möglich ist.
3. Der Kreuzungsbereich Adolf-Grimme-Ring/Schopfheimer Allee wird rechtwinkliger geplant.
4. Eine straßenverkehrsrechtliche Widmung der Erschließungsstraße als Fahrradstraße unterbleibt. Die zukünftige Widmung berücksichtigt das tatsächliche Verkehrsaufkommen dergestalt, dass Fahrzeuge aller Art grundsätzlich zugelassen werden.

5. Der ursprünglich geplante große Kreisverkehr mit Drop Off Bereich wird als Planungsziel festgesetzt. Hilfsweise wird die Mittelinsel des kleinen Kreisverkehrs als überfahrbar geplant.

Sollte eine entsprechende Einigung bis zum

31.03.2011

nicht erzielt werden können, werden wir unserer Mandantin empfehlen, ihre Ansprüche vollumfänglich sowohl im einstweiligen Rechtsschutz sowie in der Hauptsache gerichtlich geltend zu machen.

III. Gestattungsschreiben vom 09. Februar 2011

Das Schreiben unserer Mandantin, in welchem sie der Gemeinde Kleinmachnow gestattete, Bauarbeiten auf ihrem Grundstück durchführen zu lassen, wird hiermit namens und in Vollmacht unserer Mandantin

wegen arglistiger Täuschung angefochten

und ist als gegenstandslos anzusehen. Die Ausführung der Baumaßnahmen wurde unter der Prämisse gestattet, dass die öffentliche Erschließung norm- und verkehrskonform erfolgt. Wie bereits gezeigt, ist hiervon zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach der bekannten Satzungslage nicht auszugehen. Bei Kenntnis unserer Mandantin bezüglich der einzelnen Festsetzungen der nur einen Tag später beschlossenen Satzung „Straßenbau Schopfheimer Allee“ hätte unsere Mandantin eine solche Erklärung offenkundig nicht abgegeben.

IV. Keine Übertragung der Grundstücksflächen für die öffentliche Erschließung

Nach der jetzigen Satzungslage sieht unsere Mandantin auch keinen Rechtsgrund, gemäß den Regelungen des städtebaulichen Vertrages die Flächen an die Gemeinde zu übertragen und macht einstweilen ein Zurückbehaltungsrecht geltend, bis die Gemeinde sich bei Ihrer Planung rechtmäßig verhält.

B. Ihr Schreiben vom 17. Februar 2011

Mit Schreiben vom 17. Februar 2011 bat Ihre Verwaltung um Mitteilung, wie hinsichtlich der Freilegung bzw. eines Umbaus des ehemaligen Pförtnerhauses, des Wohnhauses am Hochwald 30m und dem bisherigen Zufahrtsweg von der Karl- Marx-Straße zum Pförtnerweg weiter verfahren werden soll.

I. Abrisskosten und Entschädigung für Pförtnerhaus

Hinsichtlich der anfallenden Kosten ist festzuhalten, dass gemäß § 4 Abs. 3 des städtebaulichen Vertrages eine Kostenübernahme durch die BBIS grundsätzlich auf einen Höchstbetrag von

251.600,00 EUR festgesetzt ist. Sofern die Kosten für eine Freilegung der zu erschließenden Flächen diesen Betrag übersteigen, sind die anfallenden Kosten vollumfänglich von der Gemeinde Kleinmachnow zu tragen.

Im Übrigen wird sich die BBIS bis zur Klärung der streitgegenständlichen Ausgestaltung der Erschließung der Schopfheimer Allee nicht festlegen, wie die Voraussetzungen bezüglich der Erschließung in den geforderten 3 Punkten realisiert werden sollen.

Das Schreiben lässt auch unberücksichtigt, welche Entschädigung die Gemeinde neben den Abrisskosten für den Verlust des Gebäudes zahlen will und, inwieweit diese Entschädigung zu den Kosten des städtebaulichen Vertrages gehört.

II. Kosten für die unmittelbare Heranführung der Straße an Haus Am Hochwald 30

Die Kosten für die Durchführung der von Ihnen genannten Baumaßnahmen belaufen sich auf etwa € 10.000 und laufen gegen den im städtebaulichen Vertrag geregelten Höchstbetrag von maximal 251.600,00 EUR. Hinzu kommt noch ein Entschädigungsanspruch für die aus der Baumaßnahme resultierende Wertminderung des Hauses, der von einem Sachverständigen festzusetzen ist.

III. Kosten für die Entsiegelung der nicht mehr benötigten Straßenfläche

Die BBIS ist gern bereit, der Gemeinde die Entsiegelung dieser Flächen zu gestatten, wenn sie die Arbeiten selbst beauftragt und bezahlt. Diese Maßnahme ist sicherlich ökologisch sehr wertvoll, die Kosten dafür können von unserer Mandantin als gemeinnützige Organisation leider nicht getragen werden. Wir bitten insoweit höflich um eine Positionierung der Gemeinde, wie hier verfahren werden soll.

C. Weiteres Vorgehen

Für weitere Rücksprachen, gern auch Erörterungstermine, stehen wir jederzeit zur Verfügung. Wir regen an, dass wir die Punkte aus diesem Schreiben kurzfristig in einem Gespräch erörtern und sehen gern Ihren Terminvorschlägen entgegen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Frank Walter-von Gierke
Rechtsanwalt, Partner
Squire, Sanders & Dempsey (UK) LLP


Carolin Hartenstein
Rechtsanwältin
Squire, Sanders & Dempsey (UK) LLP