

Entscheidung: URTEIL

Sachgebiet(e)	Baurecht
Gerichtstyp	VG
Gerichtsort	Trier
Datum	09.04.2014
Aktenzeichen	5 K 1116/13.TR
Titel	Zur Frage der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit der Nutzung eines unmittelbar an einer Bagnlinie gelegenen ehemaligen Stellwerks als Wohnraum.
Text	<p>Verwaltungsgericht Trier</p> <p>5 K 1116/13.TR</p> <p>Urteil</p> <p>In dem Verwaltungsrechtsstreit</p> <p>wegen Baurechts</p> <p>hat die 5. Kammer des Verwaltungsgerichts Trier aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 25. Juni 2014, an der teilgenommen haben</p> <p>für Recht erkannt:</p> <p>Die Klage wird abgewiesen.</p> <p>Der Kläger trägt die Kosten des Rechtsstreits.</p> <p>Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der vollstreckbaren Kosten abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.</p> <p>Tatbestand:</p> <p>Mit seiner Klage streitet der Kläger um die positive Bescheidung einer Bauvoranfrage zur Nutzungsänderung eines ehemaligen Stellwerkes der Deutschen Bahn in eine Wohnanlage. Dem liegt im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde:</p> <p>Der Kläger beantragte am 12. Dezember 2012 die Erteilung einer Nutzungsänderungsgenehmigung in Form eines Bauvorbescheides zur Umnutzung eines ehemaligen Stellwerkes der Deutschen Bahn zu einem Wohngebäude. Das Stellwerk liegt in der Gemarkung ***, Flur ***, Flurstück Nr. *** an der B*** in Trier. Für den Bereich existierten zum Zeitpunkt der Bauvoranfrage weder ein Bebauungsplan noch andere planungsrechtliche Festsetzungen.</p> <p>Mit Bescheid vom 18. Februar 2013, zugestellt am 21. Februar 2013, lehnte die Beklagte die Erteilung des begehrten Vorbescheides ab. Sie begründete ihre Entscheidung damit, dass das Vorhaben im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liege, da vorliegend kein Bebauungszusammenhang gegeben sei, welcher den Eindruck der Geschlossenheit</p>

und Zusammengehörigkeit vermittele. Hierfür sei die vorhandene Freifläche zwischen den Gebäuden und dem Bahndamm zu groß. Die Bebauung stelle sich nicht mehr als zwanglose Fortsetzung der vorhandenen Bebauung in einer Baulücke dar. Die beantragte Nutzungsänderung des Stellwerkgebäudes in ein Wohngebäude stelle auch keine privilegierte bzw. begünstigte Nutzung dar. Als sonstiges Vorhaben sei die begehrte Umnutzung nicht genehmigungsfähig. Die Wohnnutzung widerspreche dem wirksamen Flächennutzungsplan, in dem das Grundstück als Fläche für Bahnanlagen bzw. Verkehrsflächen dargestellt sei. Mit diesem Zweck sei die Wohnnutzung nicht vereinbar. Die mit der Darstellung der Verkehrsfläche bezweckte Neuordnung des Verkehrsnetzes in Trier („Moselbahndurchbruch“) werde erschwert. Auch liege eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange vor, da das Vorhaben schädlichen Umwelteinwirkungen aufgrund des direkten Einwirkungsbereiches der Bahnlinie ausgesetzt sei. Die Lärmwerte, welche sich im Bereich der Böschung der Gleisanlage ergäben, würden die Grenze zur Gesundheitsgefährdung erreichen. Außerdem sei die Erschließung des Vorhabens nicht gesichert.

Hiergegen legte der Kläger fristgerecht Widerspruch ein, den der Stadtrechtsausschuss der Beklagten mit Widerspruchsbescheid vom 31. Juli 2013 zurückwies. In der Begründung ergänzte der Ausschuss die Einschätzung des Ausgangsbescheides bezüglich der Lage im Außenbereich mit dem Umstand eines Geländeeinschnitts. Das Gebäude, das von der Ebene der übrigen Bebauung wie ein Turm wirke, stehe vollständig auf dem Bahndamm, der die Gleisanlage von der Bebauung an der B*** trenne und eine optische Begrenzung darstelle. Aufgrund dieser Tatsache und der erhöhten Lage nehme das Gebäude nicht mehr am Bebauungszusammenhang der näheren Umgebung teil. Es handele sich hier um einen Außenbereich im Innenbereich bzw. einer Außenbereichsinsel. Der Bahndamm bilde wegen seines Höhenunterschiedes eine eindeutige Zäsur zu dem deutlich tiefer gelegenen Bebauungszusammenhang an der B*** und der D*** Straße.

Gegen den am 9. August 2013 zugestellten Widerspruchsbescheid hat der Kläger am 22. August die vorliegende Klage erhoben.

In der Sitzung des Stadtrates der Beklagten vom 19. November 2013 fasste dieser einen Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes „Moselbahndurchbruch“ sowie zum Erlass einer Veränderungssperre, welche das Plangebiet des klägerischen Vorhabens umfasst. Die amtliche Bekanntmachung der Veränderungssperre als Satzung erfolgte am 26. November 2013. Zur Begründung dieser Planungsschritte führte die Beklagte an, dass die geplante neue Verbindung zwischen der A***er Straße und der E*** aufgrund des Beschlusses des Stadtrates über das Mobilitätskonzept 2025 als kurzfristige Maßnahme mit höchster Priorität definiert werde. Ziel sei die Schaffung verbesserter Verbindungen im Verkehrsnetz durch den geplanten Lückenschluss. Dies betreffe die Anknüpfung des Verteilerkreises *** und damit die Bundesautobahn *** wie auch die verbesserte ÖPNV-Verbindung der östlichen Höhenstadtteile. Dies solle durch den Bau einer neuen Verkehrsstraße am Fuß des Bahndamms mit vier Fahrstreifen, einseitigem Fußweg sowie beidseitigem Radfahrstreifen erfolgen. Im Bereich zwischen der geplanten neuen Verkehrsstraße und den östlich angrenzenden Bahnanlagen solle im Hinblick auf die hier gegebene hohe Lärmbelastung und die fehlenden Erschließungsmöglichkeiten keine bauliche Nutzung zugelassen werden. Der Bereich solle deshalb als Grünfläche bzw. Fläche für Bahnanlagen festgesetzt werden.

Zur Begründung seiner Klage macht der Kläger nunmehr geltend:

Die erlassene Veränderungssperre sei zu Lasten seines Grundstückes unwirksam. Es liege keine hinreichend konkretisierte Planung vor, an der das vorhandene Gebäude und seine Nutzung gemessen werden könnten. Dies folge u.a. aus dem Umstand, dass in der Begründung zum Beschlussvorschlag der Stadt keine bestimmte Nutzungsart und kein Baugebietstyp für die vorgesehene Fläche vorgesehen sei. Die Absicht, auf dem betroffenen Bereich eine Grünfläche bzw. eine Fläche für Bahnanlagen festzusetzen, stelle eine unzulässige Negativplanung der Stadt dar. Auch sei die Bekanntmachung der Satzung mangels konkreter Bezeichnung des Geltungsbereichs unwirksam.

Das Vorhaben sei deshalb als im Innenbereich gelegen nach der Vorschrift des § 34 Abs. 1 BauGB zu beurteilen. Das alte Stellwerk sei als Fortsetzung der vorhandenen Bebauung anzusehen und nehme am Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit der Umgebungsbebauung teil. Das Bauvorhaben füge sich von der Art und vom Maß der baulichen Nutzung in die Umgebungsbebauung ein. Die Lärmproblematik könne durch bauliche Maßnahmen wie Lärmschutz für Fenster geregelt werden.

Der Kläger beantragt,

unter Aufhebung des Bescheides vom 18. Februar 2013 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 31. Juli 2013 die Beklagte zu verpflichten, auf seinen Antrag vom 12. Dezember 2012 die Bauvoranfrage zur Nutzungsänderung des ehemaligen Stellwerkes zu einem Wohngebäude positiv zu bescheiden.

Hilfsweise festzustellen, dass die Versagung des Bauvorbescheides durch den Bescheid der Beklagten vom 18. Februar 2013 und den Widerspruchsbescheid vom 31. Juli 2013 rechtswidrig war und die Beklagte verpflichtet war, den Bauvorbescheid zu erteilen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen

und verweist zur Begründung auf den Inhalt ihrer Verwaltungsentscheidungen und ergänzend darauf, dass das Vorhaben nunmehr nach der wirksamen Veränderungssperre ohnehin nicht genehmigt werden könne.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der eingereichten Verwaltungsvorgänge verwiesen. Letztere waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Klage hat insgesamt keinen Erfolg.

Dem Kläger steht weder ein Anspruch auf positive Bescheidung seiner Bauvoranfrage vom 12. Dezember 2012 zur Nutzungsänderung eines ehemaligen Stellwerkes der Deutschen Bahn in ein Wohngebäude zu noch darauf, dass festgestellt wird, dass der Bescheid der Beklagten vom 18. Februar 2013 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 31. Juli 2014 rechtswidrig gewesen ist und die Beklagte deshalb verpflichtet gewesen wäre, einen positiven Bauvorbescheid zu erteilen.

Die Kammer ist der Auffassung, dass eine Nutzungsänderung des Stellwerkes zu einem Wohngebäude unzulässig ist, unabhängig davon, ob sich die Zulassung dieser Umnutzung nach §§ 34 Abs. 1 oder 35 BauGB richtet oder schon die Veränderungssperre der Beklagten vom 26. November 2013 die Zulassung ausschließt. Von daher kann letztlich offen bleiben, ob die Satzung zur Veränderungssperre formell und materiell wirksam ist.

Wird von der Wirksamkeit der Satzung ausgegangen, so steht ihr Inhalt dem Bauvorhaben des Klägers entgegen. Nach § 14 Abs. 1 Nr. 1 BauGB dürfen Vorhaben im Sinne von § 29 BauGB nicht im künftigen Planbereich des aufzustellenden Bebauungsplanes durchgeführt werden. Zur Sicherung der geplanten neuen Erschließungsstraße („Moselbahndurchbruch“) entlang des Bahndammes und wegen der zu erwartenden Lärmbelastigungen soll der Bereich zwischen der neuen Verkehrsstraße und den östlich angrenzenden Bahnanlagen von jeglicher Bebauung freigehalten werden. Eine bauliche Nutzung ist hier ausgeschlossen. Im Hinblick auf dieses wesentliche Ziel der Planung käme, die Wirksamkeit der Satzung unterstellt, auch keine Ausnahme nach § 14 Abs. 2 BauGB in Betracht, weil eben überwiegende öffentliche Belange dem entgegenstehen.

Wäre zu Gunsten des Klägers von der Unwirksamkeit der Veränderungssperre auszugehen, müsste sich sein Vorhaben an § 34 Abs. 1 (so der Kläger) oder an § 35 BauGB (so die Beklagte) messen lassen. Zur Überzeugung der Kammer ist es indessen nach beiden Normen nicht genehmigungsfähig.

Hätte die Beklagte mit ihrer Einschätzung, dass das Vorhaben außerhalb des Bebauungszusammenhanges quasi in einer Außenbereichsinsel belegen und deshalb § 35 BauGB die Beurteilungsgrundlage sei, Recht, so kann es nicht zugelassen werden, weil es einerseits nicht privilegiert ist und andererseits öffentliche Belange im Sinne von

§ 35 Abs. 2 und 3 BauGB beeinträchtigt. Insoweit macht die Kammer sich die Ausführungen des Widerspruchsbescheides vom 31. Juli 2013 des Stadtrechtsausschusses zu eigen, denen sie folgt und deshalb hierauf Bezug nimmt. Auch § 35 Abs. 4 BauGB enthält keinen Tatbestand, nach dem die Umnutzung des Stellwerkes in ein Wohngebäude zulässig wäre; insbesondere stellt das Stellwerk kein erhaltenswertes, das Bild der Kulturlandschaft prägendes Gebäude dar (§ 35 Abs. 4 Nr. 4 BauGB).

Ist dagegen § 34 Abs. 1 BauGB die richtige Beurteilungsgrundlage für die Bauvoranfrage, wovon der Kläger ausgeht, so kann das Vorhaben dennoch nicht zugelassen werden, weil es sich nach Art der baulichen Nutzung nicht in die nähere Umgebung einfügt und die Anforderung an gesunde Wohnverhältnisse nicht gewahrt werden.

Wie die vorgelegten Lagepläne und Luftbildaufnahmen zeigen, ist die nähere Umgebung des Stellwerkes fast ausschließlich von Gewerbebebauung geprägt. Die Kammer berücksichtigt dabei nicht die Wohnbebauung östlich des Bahndammes, da dem 5-zügigen Schienenstrang und dem diesen tragenden Bahndamm eine klar trennende Wirkung zwischen den bebauten östlichen und westlichen Bereichen zukommt. Im hier maßgeblichen westlichen Bereich findet sich entlang der B*** und sich weiter erstreckend in südliche Richtung ausschließlich gewerbliche Nutzung. Lediglich die im hinteren Bereich des Geländes des ehemaligen Arbeitsamtes errichteten Gebäude mit den Nrn. und enthalten Wohnnutzung. Diese Gebäude prägen indessen nach Auffassung der Kammer nicht den gewerblich genutzten Bereich entlang des Bahndammes und die Umgebung des geplanten Vorhabens und werden im Übrigen auch durch das sich tief in den rückwärtigen Bereich erstreckende Gebäude Nr. von der Umgebung des Stellwerkes abgeschirmt. In diesem somit gewerblich geprägten Gebiet wird sich eine Wohnnutzung, wie beabsichtigt, nicht einfügen. Hinzu kommt ein weiterer Umstand, auf den auch die Beklagte bereits hingewiesen hat. Eine Wohnnutzung auf dem Bahndamm in direkter Nachbarschaft zum Bahnverkehr wahrt nicht die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, und zwar nicht nur unter dem Aspekt des zu ertragenden Lärms, sondern auch wegen der generellen Gefahren, die vom Zugverkehr unmittelbar vor dem Gebäude ausgehen. Auch wenn durch bauliche Maßnahmen Lärm reduziert werden kann, verbleibt doch eine erhebliche Lärmbelästigung, die gesundheitsgefährdend ist. Schließlich führt ein weiterer Gesichtspunkt zur Unzulässigkeit des Vorhabens nach § 34 Abs. 1 BauGB. Die Umnutzung des Wohngebäudes würde unter dem Aspekt der Nachahmungsgefahr zu bodenrechtlichen Spannungen führen. Die Deutsche Bahn könnte durch Herausparzellierung von Flächen am Bahndamm und deren Verkauf an Bauwillige weiter dazu beitragen, dass, bejahte man ein Einfügen, weitere Wohntürme oder Bauten auf dem Bahndamm bzw. in seiner Böschung entstehen, die eine bodenrechtlich kritische Entwicklung einleiten würden.

Insgesamt gesehen kann deshalb zur Überzeugung der Kammer eine baurechtliche Umnutzung des Stellwerkes in ein Wohngebäude unter keinem rechtlichen Aspekt zugelassen werden.

Der Haupt- und der Hilfsantrag sind deshalb unbegründet.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit des Urteils wegen der Kosten ergibt sich aus §§ 167 VwGO, 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Gründe, die Berufung zuzulassen, liegen nicht vor.

Beschluss

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10.000 Euro € festgesetzt (§§ 52, 63 Abs. 2 GKG).

Quelle: Justiz Rheinland-Pfalz