

Sitzungsvorlage Nr. V/2011/0347

Zuständig: Fachbereich Stadtplanung
Verfasser: Walter Fleige



Ahaus, 29.04.2011

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr	23.05.2011	TOP: 2	öffentlich
Rat	26.05.2011	TOP: 3.1	öffentlich

Beratungsgegenstand

Errichtung von 2 Wohngebäuden mit insgesamt 15 Wohnungen an der Bahnhofstraße 49-51

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr:

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 14 Teil 1 – Bahnhofstraße West - wird aufgestellt. Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs sind in dem als Anlage beigefügten Lageplan, der Bestandteil dieses Beschlusses ist, dargestellt.

Die Verwaltung wird beauftragt, unter Beteiligung der betroffenen Grundstückseigentümer einen Lösungsvorschlag zu erarbeiten, der sowohl dem privaten Interesse an einer guten Ausnutzbarkeit der Grundstücke als auch dem öffentlichen Interesse an einer ausreichenden Erschließung einerseits und eines städtebaulichen Gesamtbildes andererseits Rechnung trägt.

Sachdarstellung

Eine Investorengemeinschaft beabsichtigt, auf dem Grundstück Bahnhofstraße 49-51 (Gemarkung Ahaus Flur 10, Flurstücke 202, 203, 204) zwei Wohngebäude mit insgesamt 15 Wohnungen zu errichten. Das Grundstück, das rückwärtig an die Schmiedegasse grenzt, hat eine Größe von 1.117 m². Die Grundstücksbreite beträgt ca. 18 m, die Grundstückstiefe ca. 61 m.

Das Wohngebäude, dass im 1. Bauabschnitt errichtet werden soll, liegt an der Bahnhofstraße, das Wohngebäude, das im 2. Bauabschnitt errichtet werden soll, an der Schmiedegasse. Bei dem Wohngebäude, das unmittelbar an der Bahnhofstraße errichtet werden soll (1. Bauabschnitt), handelt es sich um ein dreigeschossiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss (10 Wohnungen). Bei dem Wohngebäude, dass an der Schmiedegasse errichtet werden soll (2. Bauabschnitt), handelt es sich um ein zweigeschossiges Gebäude mit ausgebautem Dachgeschoss (5 Wohnungen). Die notwendigen 15 Stellplätze sind in einer oberirdischen Stellplatzanlage zwischen den beiden Gebäuden zusammengefasst. Auf Grund der geschlossenen Bauweise entlang der Bahnhofstraße wird die Stellplatzanlage ausschließlich rückwärtig über die Schmiedegasse erschlossen.

Städtebauliche Bewertung

Nach § 30 (1) BauGB ist im Geltungsbereich eines Bebauungsplans ein Vorhaben zulässig, wenn es den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen ist Folgendes festzustellen:

1. Das Vorhaben entspricht vom Grundsatz den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 14 Teil 1 – Bahnhofstraße West -.
2. Die grundstückbezogene Erschließung ist als gesichert anzusehen.

Von der nach § 30 (1) BauGB maßgeblichen, grundstücksbezogenen Erschließung ist die unter städtebaulichen Gesichtspunkten maßgebliche, gebietsbezogene Erschließung zu unterscheiden. Danach ist die Schmiedegasse weder geeignet noch dazu bestimmt, den nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zu erwartenden Erschließungsverkehr aufzunehmen.

Nach den städtebaulichen Zielen, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegen, dient die Schmiedegasse der rückwärtigen Erschließung,

1. vornehmlich der in geschlossener Bauweise zu bebauenden Grundstücke entlang der Bahnhofstraße sowie
2. der Grundstücke entlang der Galenstraße.

Die Schmiedegasse selber war nie für den Anbau bestimmt. Ungeachtet dessen steht der Anbau nicht im Widerspruch zu den Festsetzungen des Bebauungsplans, m .a. W. die städtebaulichen Ziele, die dem Bebauungsplan zu Grunde liegen, sind planungsrechtlich nur unzureichend umgesetzt.

Die Schmiedegasse zwischen Tembrinkstraße und Plettenbergstraße hat eine Straßenlänge von ca. 150 m. Die Straßenraumbreite beträgt ca. 5 m. Zur Verdeutlichung der Erschließungsfunktion ist die Straße nach dem „Mischungsprinzip“ ausgebaut. Die RAST 06¹ kennt keine anbaufreien, ausschließlich zur rückwärtigen Erschließung bestimmten Straßen. Nach dem Querschnitt und dem Ausbau zu urteilen ist die Schmiedegasse mit einem Wohnweg zu vergleichen. Nach der RAST 06 sind Wohnwege durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Erschließungsstraße
- Vorherrschende Bebauung mit Reihen- und Einfamilienhäusern
- Ausschließlich Wohnen
- Geringe Länge (bis ca. 100 m)
- Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h
- Besonderer Nutzungsanspruch: Aufenthalt

Gemessen an diesen Kriterien wird die Schmiedegasse ihrer Erschließungsfunktion nicht gerecht:

1. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans könnten sämtliche Grundstücke beidseitig entlang der Schmiedegasse mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden. Unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauung entlang der Galenstraße sowie der geringen Grundstückstiefen ist dies realistischerweise nur für die Flächen zwischen Bahnhofstraße und Schmiedegasse zu erwarten. Ungeachtet dessen lässt der damit verbundene Erschließungsverkehr sowie der mit der rückwärtigen Erschließung der Grundstücke entlang der Bahnhofstraße sowie der Galenstraße verbundene Erschließungsverkehr ein Verkehrsaufkommen erwarten, das in der Spitzenstunde (17.00 bis 18.00 Uhr) deutlich über 150 Kfz/h liegt.

¹ FGSV Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06), Ausgabe 2006

2. Der geforderte Stellplatznachweis (1 Stellplatz/Wohnung) bewegt sich regelmäßig am unteren Ende des tatsächlichen Bedarfs. Erfahrungsgemäß ist davon auszugehen, dass zumindest ein Teil der Wohnungen einen höheren Stellplatzbedarf auslöst. Aufgrund der hohen städtebaulichen Dichte kann dieser zusätzliche Stellplatzbedarf auf den Baugrundstücken nicht untergebracht werden. Dies erhöht tendenziell den Parkdruck auf den öffentlichen Straßenraum.
3. Die städtebauliche Dichte verursacht zusätzlich einen Bedarf an öffentlichen Parkplätzen. Parkplätze dienen grundsätzlich dem über die notwendigen Stellplätze nach § 51 BauO NRW hinaus gehenden, allgemeinen Bedarf an Parkflächen, in Wohngebieten beispielsweise für Besucher. Diese werden üblicherweise im öffentlichen Straßenraum untergebracht. Dies ist in der Schmiedegasse nicht möglich. Hiergegen sprechen
 - die dichte Folge von Garagenanlagen und Grundstückszufahrten,
 - der zu geringe Straßenquerschnitt

In Anlehnung an die RAST 06 errechnet sich für den Straßenquerschnitt eine lichte Breite von 5,95 m bis 6,05 m. Maßgeblicher Begegnungsfall ist das Vorbeifahren eines Müll- bzw. Feuerwehrfahrzeugs an einem stehenden, d. h. wartenden oder parkenden Pkw. Die angegebenen Maße berücksichtigen eine Fahrzeugbreite von 2,55 m (Müllfahrzeug, Feuerwehrfahrzeug) bzw. 1,75 m (Pkw) zzgl. eines beidseitigen Bewegungsspielraums von jeweils 0,25 m (0,20 m bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen für das Müll- bzw. Feuerwehrfahrzeug) sowie einem Sicherheitsraum zwischen den Verkehrsräumen von 0,25 m und eines seitlichen Sicherheitsraums von jeweils 0,50 m. Dem steht lediglich eine lichte Breite von 5 m gegenüber.

Zur Lösung des Konflikts kommen zwei grundsätzlich unterschiedliche städtebauliche Ansätze in Betracht:

1. Sicherung der Schmiedegasse in ihrer Funktion als ergänzende, rückwärtige Erschließung, insbesondere durch Einschränkung der baulichen Nutzung auf den unmittelbar angrenzenden Baugrundstücken, oder
2. Ausbau der Schmiedegasse zu einer vollwertigen Erschließungsstraße, insbesondere durch Verbreiterung des Straßenquerschnitts zu Lasten der unmittelbar angrenzenden Baugrundstücke.

Zur Sicherung der Planung ist ein Aufstellungsbeschluss erforderlich. Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Flächen beidseitig der Schmiedegasse zwischen den Straßen Galenstraße, Forckenbeckstraße, Bahnhofstraße und Tembrinkstraße.

Schlussbemerkung

Das Interesse des Vorhabenträgers sowie der benachbarten Grundstückeigentümer, die z. T. mindergenutzten Grundstücke zwischen Bahnhofstraße und Schmiedegasse entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans zu bebauen, entspricht grundsätzlich dem öffentlichen Interesse, die Innenentwicklung zu fördern. Andererseits kann ein Übermaß an städtebaulicher Verdichtung i. V. m. einer Erschließung, die möglicherweise den rechtlichen Anforderungen des § 30 (1) BauGB entspricht, im Übrigen aber erkennbar hinter den üblichen Qualitätsstandards zurückbleibt, auf Dauer dazu führen, dass das Gebiet seiner allgemeinen Wohnfunktion nicht mehr gerecht wird mit der Folge, dass Bewohner, die es sich leisten können, das Gebiet verlassen. Eine derartige Entwicklung, wie sie ansatzweise an anderer Stelle im Stadtgebiet bereits zu beobachten ist, berührt letztlich auch die auf Langfristigkeit angelegte Rentabilität des im Wohnungsbau investierten Kapitals.

Die Planungen zur Errichtung von 2 Wohngebäuden mit insgesamt 15 Wohnungen an der Bahnhofstraße 49-51 werden in der Sitzung des Ausschusses vorgestellt und erläutert.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja

☒ Nein

Anlagen

Anlage 01 - Lageplan