

## Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0067/1

**Zuständig:** Fachbereich Stadtplanung  
**Verfasser:** Walter Fleige



Ahaus, 28.02.2017

### Beratungsfolge

|                                                           |                   |              |            |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|--------------|------------|
| <b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr</b> | <b>16.03.2017</b> | <b>TOP Ö</b> | <b>6</b>   |
| <b>Rat</b>                                                | <b>23.03.2017</b> | <b>TOP Ö</b> | <b>7.3</b> |

### Beratungsgegenstand

**Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 13 Teil 7 - Bahnhof Ahaus - Abschnitt 1;  
Planentwurfs- und Auslegungsbeschluss**

### Beschlussvorschlag

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

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – Abschnitt 1 wird mit der Begründung in der als Anlage beigefügten Fassung gebilligt und zur öffentlichen Auslegung nach § 3 (2) BauGB bestimmt.

### Sachdarstellung

Der Rat der Stadt hat am 27.01.2010 auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – aufzustellen<sup>1</sup>. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes.

Konkreter Anlass für den Aufstellungsbeschluss war, dass die DB Netz AG die Flächen östlich der Bahngleise, ungeachtet ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung, an zwei angrenzende Gewerbebetriebe veräußert hatte. Angesichts des Umnutzungsdrucks, der auf den in Rede stehenden Bahnflächen lastet, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich:

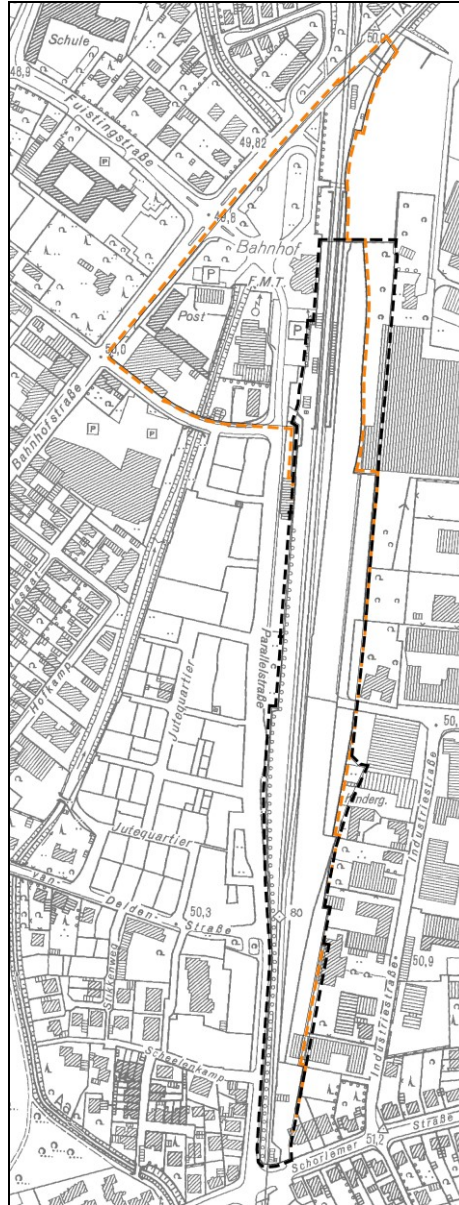
1. Der Rat der Stadt hat am 26.05.2009 den städtebaulichen Rahmenplan - Parallelstraße - beschlossen. Gegenstand der Planung ist die Entwicklung eines Wohn- und Dienstleistungsstandortes. Zur Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans hat der Rat am 18.11.2010 den Bebauungsplan Nr. 13 Teil 1 – Jutequartier – sowie am 22.03.2011 die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 Teil 2 – Schlossgarten-Scheelenkamp – beschlossen. Durch ein Heranrücken der gewerblichen Nutzung an das Jutequartier ist das Ziel, auf dem dortigen Gelände einen Wohn- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln, tendenziell gefährdet. Dabei sind neben immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten insbesondere visuelle Beeinträchtigungen von Bedeutung.
2. Die Stadt beabsichtigt für das Bahnhofsumfeld einen städtebaulichen Rahmenplan aufzustellen<sup>2</sup>. Ziel des städtebaulichen Rahmenplans ist es, die mit der Modernisierung des Bahnhofs verbundenen Impulse für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeld-

<sup>1</sup> siehe Niederschrift zu TOP 5.3 der öffentlichen Sitzung des Rates der Stadt am 27.01.2010 (Sitzungsvorlage V/2010/0067)

<sup>2</sup> siehe Niederschrift zu TOP 5 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 05.10.2010 (Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0215)

des nutzbar zu machen<sup>3</sup>. Durch ein Heranrücken der gewerblichen Nutzung an den Bahnhof sind die Ziele, die mit der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes verbunden sind, tendenziell gefährdet.

Abbildung 1: Lageplan (unmaßstäblich)



Quelle: Kreis Borken (DGK 5), eigene Darstellung



Grenze des Bebauungsplans gem. Aufstellungsbeschluss



Grenze Abschnitt 1 (§ 9 (7) BauGB)

<sup>3</sup> siehe im Einzelnen Sitzungsvorlage V/2010/0215/1 zu TOP 2 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 17.11.2011

Zur Sicherung der Planung hat der Rat der Stadt für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus –

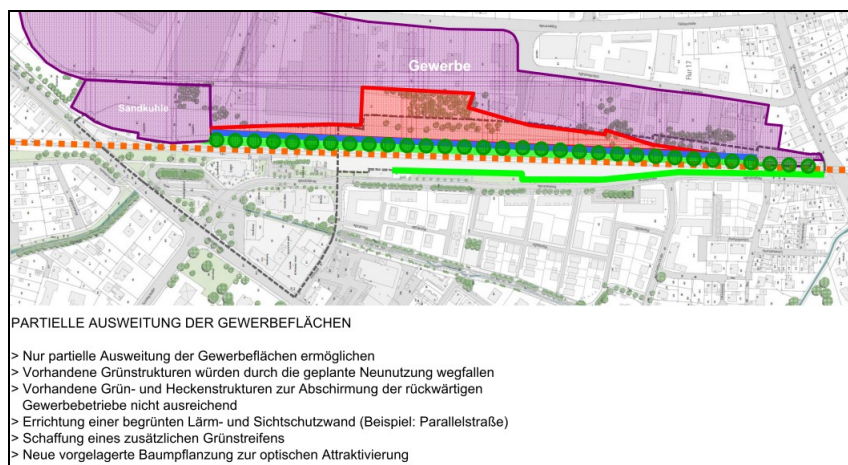
1. am 26. Mai 2011 ein **gemeindliches Vorkaufsrecht** nach § 25 BauGB beschlossen<sup>4</sup>; das Vorkaufsrecht ist am 7. Juni 2011 in Kraft getreten.
2. am 2. Februar 2017 eine **Veränderungssperre** nach § 14 BauGB beschlossen<sup>5</sup>; die Veränderungssperre ist am 10. Februar 2017 in Kraft getreten.

Um das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans im Hinblick auf den Umnutzungsdruck, der auf den brachliegenden Bahnflächen östlich der Gleisanlagen lastet, insgesamt zu beschleunigen, soll die Ausführung des o. a. Aufstellungsbeschlusses abschnittsweise durchgeführt werden. Abschnitt 1 umfasst im Wesentlichen die v. g., brachliegenden Bahnflächen östlich der Gleisanlagen. Darüber hinaus umfasst der Bebauungsplan auch Flächen, die zu einem früheren Zeitpunkt eisenbahnrechtlich entwidmet und veräußert worden sind.

### Städtebauliches Konzept

Zur Vorbereitung der städtebaulichen Maßnahmen sind in Zusammenarbeit mit dem Büro Farwick + Grote 3 Konzeptvarianten zur Neuordnung der in Rede stehenden Flächen östlich der Bahngleise erarbeitet worden. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr hat am 05.10.2010 die Konzeptvariante 3 gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt<sup>6</sup>.

Abbildung 2: Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen (Vorentwurf, Stand: 05.10.2010)



Quelle: Farwick + Grote, Ahaus

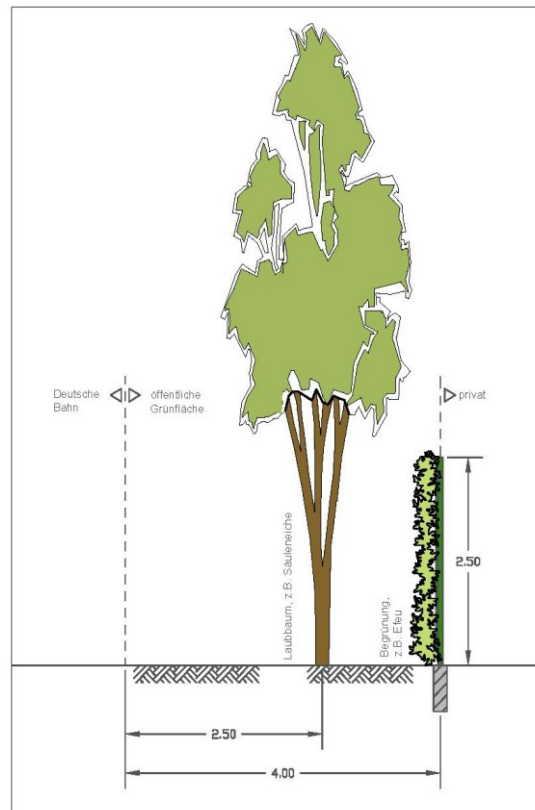
<sup>4</sup> siehe Niederschrift zu TOP 3.2 der öffentlichen Ratssitzung am 26.05.2011 (Sitzungsvorlage V/2011/0349)

<sup>5</sup> siehe Niederschrift zu TOP 1 der öffentlichen Ratssitzung am 02.02.2017 (Sitzungsvorlage V/2017/0685)

<sup>6</sup> siehe Niederschrift zu TOP 6 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 05.10.2010 (Sitzungsvorlage Nr. V/2010/0216)

Die Konzeptvariante ist in der Folgezeit weiter konkretisiert worden (siehe Abbildung 3). Dabei sind die privaten Belange der neuen Grundstückseigentümer soweit wie möglich berücksichtigt worden.

Abbildung 3: Konkretisierung der Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen



Quelle: Stadt Ahaus, FB Stadtplanung

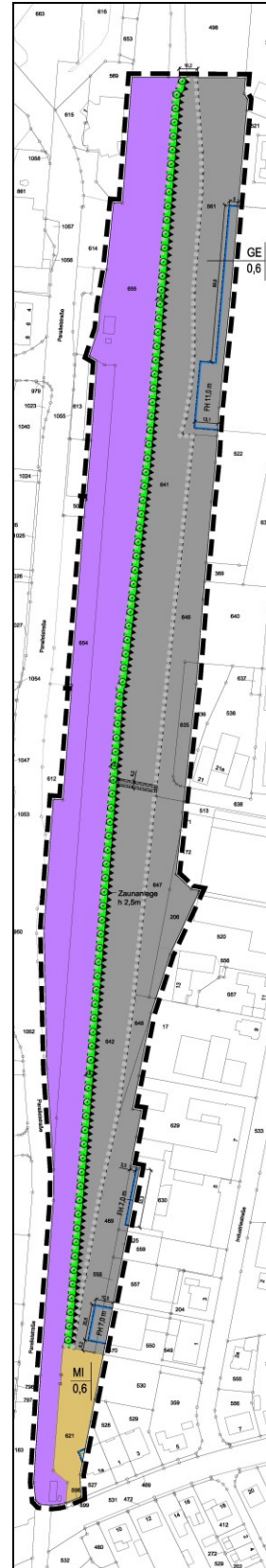
## Bebauungsplan

Zwischenzeitlich ist auf der Grundlage der Konzeptvariante 3 ein Bebauungsplanentwurf erstellt worden. Der Planentwurf ist als Anlage 1 beigelegt. Maßgeblich ist Beiblatt 1. Einschränkend wird bestimmt, dass die in Beiblatt 1 dargestellte Folgenutzung für die Bahnanlagen erst zulässig ist, wenn die entsprechenden Flächen zuvor durch Entwidmung aus der fachplanerischen Bindung entlassen worden sind (siehe Text Nr. 6). Nach den Grundstückskaufverträgen sind für die Beantragung der Entwidmung die neuen Grundstückseigentümer zuständig. Ein entsprechender Antrag ist bislang nicht gestellt. Für die Übergangszeit, d. h. bis zum Eintritt dieser Bedingung, wird die Bahnanlage nachrichtlich übernommen (§ 9 (6) BauGB).

Abbildung 4.1:  
Bebauungsplan (Entwurf)  
(Planzeichnung, unmaßstäblich)



Abbildung 4.2:  
Bebauungsplan – Beiblatt 1 (Entwurf)  
(Planzeichnung, unmaßstäblich)



Quelle: Stadt Ahaus, FB Stadtplanung

Der Begründung (siehe Anlage 2) ist als Anlage die Artenschutzprüfung (siehe Anlage 3) beigelegt. Die Anlage ist Bestandteil der Begründung.

Um die **städtebaulichen Beeinträchtigungen**, die von der bestehenden bzw. heranrückenden gewerblichen Nutzung ausgehen können, auf ein Mindestmaß zu reduzieren, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen

a) Anlage eines Grünstreifens

Unmittelbar östlich der Bahnanlagen soll ein mindestens 4 m breiter, bepflanzter Grünstreifen angelegt werden. Die erforderlichen Flächen sind als *öffentliche Grünfläche* festgesetzt. Die verbleibenden Flächen sollen der gewerblichen Nutzung zugeschlagen werden; die betreffenden Flächen sind als *GE-Gebiet* festgesetzt. Ergänzend sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

b) Errichtung einer begrünten Zaunanlage

Zum Schutz des Grünstreifens sowie zur visuellen Abschirmung soll entlang der Grenze zu dem GE-Gebiet eine Zaunanlage errichtet werden. Um den notwendigen Sichtschutz zu gewährleisten soll die Zaunanlage an ihrer dem Bahnhof zugewandten Seite mit standortheimischen, ausdauernden, immergrünen Kletterpflanzen begrünt werden. Auf die Errichtung einer Lärm- und Sichtschutzwand, wie in der Konzeptvariante 3 vorgeschlagen, kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand verzichtet werden, da eine Wand aus Schallschutzgründen nicht erforderlich ist und der Sichtschutz auch durch eine begrünte Zaunanlage gewährleistet werden kann.

c) Bepflanzung des Grünstreifens

Um eine entsprechende Grünkulisse aufzubauen soll eine Baumreihe angepflanzt werden, die ihrerseits mit Sträuchern unterpflanzt wird. Die Bepflanzung des Grünstreifens ist zudem geeignet, die harten Konturen der Zaunanlage zu mildern.

d) Einschränkung der gewerblichen Nutzung

Um zu verhindern, dass die gewerbliche Bebauung näher an die schutzbedürftigen Nutzungen westlich der Bahnanlagen heranrückt, sollen die für die gewerbliche Nutzung vorgesehen Flächen östlich des Grünstreifens von Bebauung freigehalten werden. Vor diesem Hintergrund wird die Festsetzung überbaubarer Grundstücksflächen auf die vorhandene zulässigerweise errichtete Bebauung beschränkt. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind bauliche und sonstige Anlagen nur zulässig, soweit sie die Höhe der Zaunanlage nicht überschreiten. Die Festsetzung ist erforderlich, da von Anlagen, die nach § 23 (5) BauNVO auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden können, tendenziell die gleichen visuellen Beeinträchtigungen ausgehen können wie von Anlagen, die nur auf den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind.

2. Maßnahmen zur Minimierung von schädlichen Umwelteinwirkungen

Um schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen außerhalb des Plangebiets soweit wie möglich zu vermeiden sind Nutzungsbeschränkungen in dem GE-Gebiet vorgesehen. Aus diesem Grunde sind in dem Bebauungsplan Festsetzungen getroffen, die das GE-Gebiet nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Eigenschaften gliedern (§ 1 (4) Satz 1 Nr. 2 BauNVO). Die Gliederung beruht auf der Abstandsliste zum Abstandserlass NRW. In die Planung eingezogen sind die Flächen westlich der Parallelstraße, soweit sie in den maßgeblichen Bebauungsplänen als WA-Gebiet festgesetzt sind.

Durch die Gliederung des GE-Gebietes bleiben eine Vielzahl von baugebietstypischen Anlagen unzulässig. Unter Berücksichtigung der Nutzungsbeschränkungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die in die Planung mit einbezogenen schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten.

### **Berücksichtigung privater Belange**

Die vorliegende städtebauliche Planung ist mit den betroffenen Grundstückseigentümern mehrfach, zuletzt am 26. September 2016 erörtert worden, ohne dass bislang eine Einigung erzielt werden konnte. Die neuen Grundstückseigentümer beharren auf dem Standpunkt, die von der DB Netz AG erworbenen Flächen, ungeachtet ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung, uneingeschränkt gewerblich nutzen zu können. Ergänzend wurde angeregt, die geplanten Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen an anderer Stelle, nämlich entlang der Parallelstraße vorzusehen. In diesem Zusammenhang sind folgende Gesichtspunkte abwägungsrelevant:

1. Dem Interesse der Grundstückseigentümer, die von der DB Netz AG erworbenen Flächen uneingeschränkt gewerblich nutzen zu können, steht das öffentliche Interesse gegenüber, visuelle Beeinträchtigungen, die von der bestehenden bzw. heranrückenden gewerblichen Nutzung ausgehen können, auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Um die privaten Interessen angemessen zu berücksichtigen, werden Teile der brachliegenden Bahnflächen als GE-Gebiet festgesetzt und nicht, wie in Konzeptvariante 2 vorgeschlagen, ausschließlich als von der Bebauung freizuhaltende und zu begrünende Fläche. Der Verzicht auf eine entsprechende Pufferzone zugunsten eines 4 m schmalen Grünstreifens macht es notwendig, ersatzweise andere, weniger flächenintensive Maßnahmen (Errichtung einer begrünten Zaunanlage, Bepflanzung des Grünstreifens) vorzusehen. Ergänzend gelten Nutzungseinschränkungen für das GE-Gebiet. Die Nutzungseinschränkungen sind nach den Zielen der Planung erforderlich, und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich bei den Flächen um eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen handelt, vertretbar.
2. Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen sind insbesondere dann zielführend, wenn sie am Ort der Beeinträchtigung, d. h. zwischen Bahnanlagen und gewerblicher Bebauung durchgeführt werden. Die Anregung, die Maßnahmen entlang der Parallelstraße zu planen, würde in der Praxis das gewünschte Ziel verfehlen: Zwar würde eine Minimierung der visuellen Beeinträchtigung auf Erdgeschosshöhe durchaus erreicht, auf Grund der bis zu viergeschossigen Bebauung im Jutequartier und des daraus folgenden größeren Betrachtungswinkels würden aber nach wie vor große Teile des neuen Wohn- und Dienstleistungsquartiers negativ betroffen sein. Auch für die beabsichtigte Aufwertung des Bahnhofs sowie des Bahnhofsumfeldes würde der vorgeschlagene Standort westlich der Bahnanlagen keine Verbesserung der Situation bewirken. Im Gegenteil: Das uneingeschränkte Heranrücken der gewerblichen Nutzung an die Bahnanlagen bzw. die schutzbedürftigen Nutzungen westlich der Bahnanlagen würde zu einer weiteren Verschlechterung der städtebaulichen Situation führen.

Vor diesem Hintergrund soll, auch unter Berücksichtigung der v. g. privaten Belange, an der bestehenden Planung festgehalten werden.

### **Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB**

Die Aufstellung des Bebauungsplans soll im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind aus folgenden Gründen gegeben (§ 13a (1) BauGB):

1. Die Aufstellung des Bebauungsplans dient der Innenentwicklung.
2. In dem Bebauungsplan wird eine zulässige Grundfläche i. S. des § 19 (2) BauNVO von weniger als 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzt; mitzurechnende Grundflächen von Bebauungsplänen, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, bestehen nicht.

3. Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, wird voraussichtlich nicht begründet.
4. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter bestehen nicht.

Von den Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung in § 13a (2) BauGB soll wie folgt Gebrauch gemacht werden:

1. Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB wird abgesehen.
2. Von der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 (2) Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 (4) BauGB wird abgesehen; das Monitoring nach § 4c BauGB wird nicht angewendet. Die Berücksichtigung der Umweltbelange in der Abwägung bleibt unberührt.
3. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wird nicht angewendet.

Der Entwurf des Bebauungsplans wird mit der Begründung in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

### **Finanzielle Auswirkungen**

☒ Ja ☐ Nein

### **Grunderwerb**

Soweit der Bebauungsplan die in Rede stehenden Flächen als Grünfläche festsetzt, können die Eigentümer die Übernahme der Flächen verlangen. Für die Übernahme ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten (§ 40 BauGB). Sonstige Entschädigungsansprüche i. S. der §§ 39 bis 44 BauGB werden durch die Aufstellung eines Bebauungsplans nicht begründet, da es sich bei den in Rede stehenden Flächen um eisenbahnrechtlich gewidmetes Bahngelände handelt.

### **Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen**

Die Kosten für die Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen,

1. Errichtung einer begrünten Zaunanlage
2. Bepflanzung des Grünstreifens

trägt die Stadt Ahaus als Veranlasser der Planung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die neuen Grundstückseigentümer sich vertraglich verpflichtet haben, die von der DB Netz AG erworbenen Flächen entlang der Bahnanlagen mit einer Einfriedung zu versehen, die Unbefugte daran hindert, das Bahngelände zu betreten.

### **Anlagen**

Anlage 01 - Bebauungsplan (\*)

Anlage 02 - Begründung (\*)

Anlage 03 - Artenschutzprüfung (\*)

(\*) Die Anlagen liegen im Fachbereich Stadtplanung während der allgemeinen Öffnungszeiten des Rathauses zur Einsichtnahme bereit.