

Ahaus, 31.08.2016

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr

21.09.2016 TOP Ö 10

Beratungsgegenstand

**Neuordnung des Bahnhofsumfeldes;
Antrag der CDU-Fraktion vom 12.05.2016**

Beschlussvorschlag

Der Sachstandsbericht zur Neuordnung des Bahnhofsumfeldes wird gebilligt.

Sachdarstellung

Die CDU-Fraktion bittet mit Schreiben vom 12.05.2016 unter Bezugnahme auf die einschlägigen Beschlüsse zur städtebaulichen Entwicklung und Neuordnung des Bahnhofsumfeldes um Berichterstattung zum aktuellen Stand der Planung, zu den weiteren Schritten und zum Zeitplan. Der Antrag ist vom Rat der Stadt am 02.06.2016 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr verwiesen worden¹.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr hat am 05.10.2010 den Vorentwurf des städtebaulichen Rahmenplans in der Fassung der Konzeptvariante 4 (siehe Abbildung 1) gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt².

Ziel des städtebaulichen Rahmenplans ist es,

1. den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken sowie
2. die mit der Modernisierung des Bahnhofs³ verbundenen Impulse für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes nutzbar zu machen.

Neben dem unmittelbaren Bahnhofsumfeld umfasst der städtebauliche Rahmenplan auch

- die Flächen östlich der Gleisanlagen, soweit sie für Bahnzwecke nicht mehr benötigt werden, sowie
- die Flächen zwischen den Straßen Bahnhofstraße, Parallelstraße und Hovesaat.

¹ siehe Niederschrift zu TOP 9.1 der öffentlichen Ratssitzung am 02.06.2016 (Sitzungsvorlage A/2016/0060)

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

³ Im Rahmen der Modernisierungsoffensive Bahnhöfe 2 (MOF 2) ist der Bahnhof Ahaus modernisiert worden. Die Maßnahme ist so gut wie abgeschlossen.

Abbildung 1: Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof Ahaus
(Vorentwurf Konzeptvariante 4, Stand: 05.10.2010)



Quelle: Farwick + Grote, Ahaus

Zum weiteren Bahnhofsumfeld zählen u. a. das ehemalige Kreishaus sowie das Jutequartier.

Neben einer Vielzahl von Maßnahmen, wie sie für die verkehrliche Aufwertung eines Bahnhofs bzw. städtebauliche Aufwertung eines Bahnhofsumfeldes typisch sind, z. B.

- Maßnahmen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs und zur Anschlusssicherung,
- ortsfeste Verkehrsleit- und Informationssysteme für den ÖPNV,
- Neu- und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB),
- Neu- und Ausbau von Park+Ride- / Bike+Ride-Anlagen,
- Haltestelleneinrichtungen,

sind es im Bereich des Bahnhofs Ahaus vor allem zwei Maßnahmen, die maßgeblich darüber entscheiden, ob die o. a. Ziele, die mit der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplans verbunden sind, erreicht werden:

1. Umgestaltung des Busbahnhofs
2. Neuordnung des Übergangs zum Gewerbegebiet östlich der Bahnanlagen

1. Umgestaltung des Busbahnhofs

Gegenwärtig ist der Busbahnhof lediglich ein Verkehrsraum ohne erkennbare Beziehung zu seinem städtebaulichen Umfeld. Ziel der Umgestaltung ist es, den Busbahnhof als integralen Bestandteil des städtebaulichen Raums zu entwickeln. Dabei sind die verkehrlichen Belange entsprechend zu berücksichtigen.

Das Umbaukonzept für den Busbahnhof sieht vor, eine Busschleife mit Außenbussteig und außen liegender Aufenthalts- und Wartefläche anzulegen, die sich um eine grüne Mittelinsel gruppiert. Der Außenbussteig verfügt über 7 Haltepositionen. Die Haltepositionen sind sägezahnförmig angeordnet. Mit der Sägezahnanordnung kann die Entwicklungslänge und damit der Flächenbedarf reduziert werden. Ein Außenbussteig hat gegenüber nebeneinander angeordneten Bussteigen bzw. einem Mittelbussteig den Vorteil, dass zu- und abgehende Fahrgäste keine Busfahrbahnen überqueren müssen. Die Aufenthalts- und Warteflächen können mit den übrigen Fußgängerflächen direkt, sicher, barriere- und umwegfrei verbunden und zusammenhängend gestaltet werden. Letzteres ist wesentliche Voraussetzung, um den Busbahnhof als Teil des öffentlichen Raums in das städtebauliche Umfeld zu integrieren.

Um die notwendigen Flächen zur städtebaulichen Aufwertung des Busbahnhofs zu mobilisieren sind insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

a) Entlastung des Busbahnhofs vom Schülerverkehr

Für die Schulen im Norden des Stadtgebietes ist der Busbahnhof zentrale Schulbushaltestelle, d. h. die Busse befördern die Schüler nicht, wie in anderen Städten und Gemeinden allgemein üblich, zu den/von den Schulen, sondern nur bis zum/ab dem Busbahnhof. Von dort aus erreichen die Schüler die Schulen bzw. den Busbahnhof i. d. R. zu Fuß. Um die Beförderung der Schüler sicherzustellen, werden in Spitzenzeiten auf bestimmten Linien Verstärkerbusse eingesetzt, die zeitgleich mit den regulär eingesetzten Bussen verkehren. Durch den Einsatz dieser Verstärkerbusse ist die Leistungsfähigkeit des Busbahnhofs bereits seit Jahren überschritten. Die damit verbundenen Gefahren für die Schulwegsicherheit sind durch ordnungsbehördliche Maßnahmen allein nicht mehr aufzufangen. Gleiches gilt für die Qualitätseinbußen im ÖPNV. Insofern besteht nicht nur aus städtebaulichen Gründen, sondern auch aus den v. g. Gründen dringend Handlungsbedarf.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass dringend benötigter, städtebaulicher Gestaltungsspielraum zur Aufwertung des Bahnhofsumfelds nur zurück zu gewinnen ist, wenn es gelingt, den Schülerverkehr zumindest teilweise über Haltestellen außerhalb des Busbahnhofs, z. B. über neu anzulegende Haltestellen in der Nähe der Schulen, abzuwickeln. Dies trägt letztlich auch zur Schulwegsicherheit sowie zur Qualitätssicherung im ÖPNV bei.

Unter Berücksichtigung der skizzierten Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Arbeitsschritte:

1. Ermitteln des Verlagerungspotentials bei den Fahrschülern
2. Ermitteln von geeigneten Flächen zur Abwicklung des Verlagerungspotentials
3. Abstimmen der Ergebnisse mit den Verkehrsunternehmen

b) Erschließung des Busbahnhofs über eine neue Zufahrt von der Bahnhofstraße aus

Die favorisierte Konzeptvariante 4 sieht u. a. vor, den Busbahnhof über eine neue Zufahrt ausschließlich von der Bahnhofstraße aus zu erschließen (siehe Abbildung 2). Die neue Zufahrt liegt ca. 40 m südwestlich des Bahnübergangs Bahnhofstraße/Heeker Straße. Die Verlegung der Zufahrt ist erforderlich, um städtebaulichen Gestaltungsspielraum für einen neuen, wahrnehmbaren, kreuzungsfreien Hauptzugang zum Bahnhof nördlich des Jugend- und Kulturcafés Logo zu gewinnen.

Abbildung 2: Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhof Ahaus
(Vorentwurf Konzeptvariante 4, Stand: 05.10.2010)



Quelle: Farwick + Grote, Ahaus

In diesem Zusammenhang sind folgende Arbeitsschritte erforderlich:

1. Klären der verkehrlichen Rahmenbedingungen für eine Verlegung der Zufahrt zum Busbahnhof; gemeint sind insbesondere die Bindungen, die sich aus der Nähe zum Bahnübergang sowie zur Straßenkreuzung Bahnhofstraße/Parallelstraße/ Fußgängerstraße ergeben
2. Abschätzen der verkehrlichen Auswirkungen, beispielsweise auf die Qualität der Abwicklung des Kfz- und Busverkehrs
3. Abstimmen der Ergebnisse mit den Verkehrsunternehmen

2. Neuordnung des Übergangs zwischen dem Bahnhofsgelände und dem Gewerbegebiet östlich der Bahnanlagen

Die DB Netz AG hat die Flächen östlich der Bahngleise, ungeachtet ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung, Ende 2009 an die angrenzenden Gewerbebetriebe veräußert. Die neuen Eigentümer beabsichtigen die Flächen vor allem als Lagerflächen (z. B. für Schrott) zu nutzen. Durch ein Heranrücken der gewerblichen Nutzung bis unmittelbar an die Bahngleise sind die Ziele, die mit der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes verbunden sind, tendenziell gefährdet.

Planungsrechtlich ist eine gewerbliche Umnutzung der in Rede stehenden Flächen wie folgt zu bewerten:

Vorhaben, die, wie im vorliegenden Fall, nur privaten gewerblichen, nicht aber bahneignen Zwecken dienen, sind nicht nach den Vorschriften des Eisenbahnrechts, sondern nach den Vorschriften des Bauplanungsrechts (§§ 29 bis 37 BauGB) zu prüfen. Danach ist **zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine gewerbliche Umnutzung** der in Rede stehenden Flächen **nicht zulässig**, da eine Nutzung für privat gewerbliche Zwecke im Widerspruch zur Widmung steht, die nur durch förmliche Freistellung nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) aufgehoben werden kann. Nach den Grundstückskaufverträgen sind für die Beantragung der Entwidmung die neuen Grundstückseigentümer zuständig. Ein entsprechender Antrag ist nach Angaben der Grundstückseigentümer bislang nicht gestellt.

Zur **Sicherung der städtebaulichen Planung** hat der Rat der Stadt

1. am 27.01.2010⁴ auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr⁵ beschlossen, für den räumlichen Geltungsbereich des städtebaulichen Rahmenplans – Bahnhof Ahaus – einen Bebauungsplan aufzustellen. Der **Aufstellungsbeschluss** ist Voraussetzung, um einzelne Baugesuche, die erkennbar den städtebaulichen Zielen entgegenstehen, zurückstellen zu können bzw. eine Veränderungssperre zu erlassen (§§ 14 bis 18 BauGB). Die Instrumente zur Sicherung der Planung kommen ggf. dann zum Einsatz, wenn zum Zeitpunkt der Freistellung nach § 23 AEG ein Bebauungsplan noch nicht in Kraft getreten ist.

Entschädigungsansprüche i. S. der §§ 39 und 42 BauGB werden nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht begründet.

2. am 26.05.2011⁶ auf Empfehlung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr⁷ beschlossen, für den räumlichen Geltungsbereich des städtebaulichen Rahmenplans – Bahnhof Ahaus – ein **gemeindliches Vorkaufsrecht** nach § 25 (1) BauGB beschlossen.

Beide Beschlüsse beziehen die Flächen östlich der Bahnanlagen ausdrücklich mit ein (siehe Abbildung 3.1 und 3.2).

⁴ siehe Niederschrift zu TOP 5.3 der öffentlichen Ratssitzung am 27.01.2010 (Sitzungsvorlage V/2010/0067)

⁵ siehe Niederschrift zu TOP 9 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 26.01.2010 (Sitzungsvorlage V/2010/0067)

⁶ siehe Niederschrift zu TOP 3.2 der öffentlichen Ratssitzung am 26.05.2011 (Sitzungsvorlage V/2011/0349)

⁷ siehe Niederschrift zu TOP 4 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 23.05.2011 (Sitzungsvorlage V/2011/0349)

Abbildung 3.1: Lageplan - Blatt 1

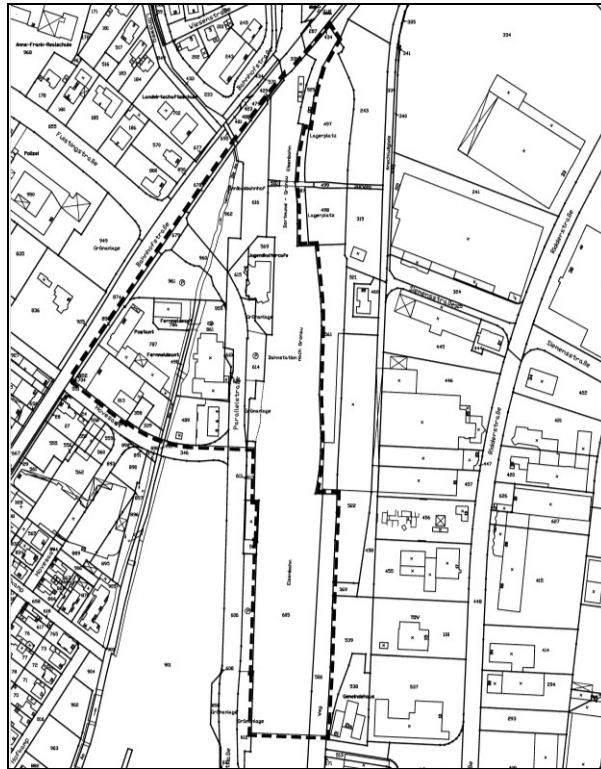
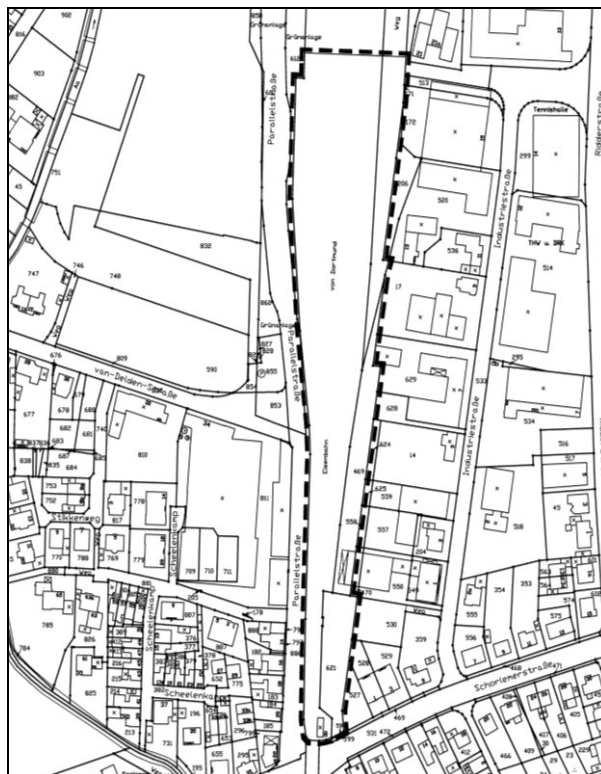


Abbildung 3.2: Lageplan - Blatt 2



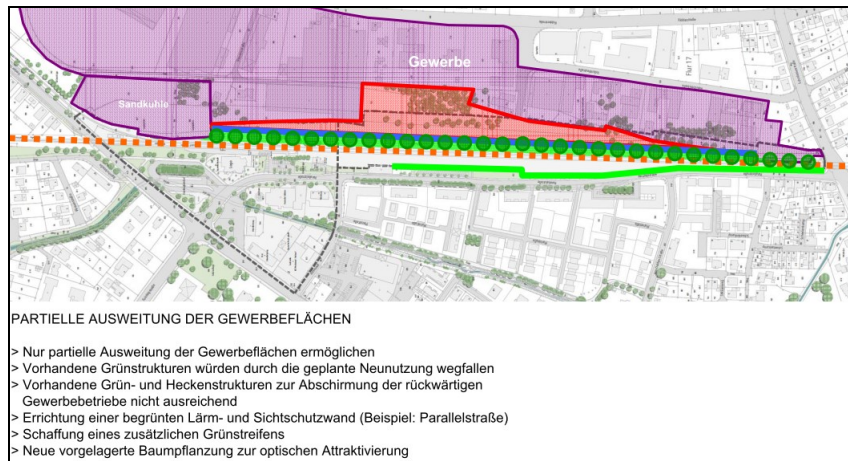
Quelle: Kreis Borken (DGK 5), eigene Darstellung



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
des Bebauungsplans (§ 9 (7) BauGB) / des gemeindlichen Vorkauf-
rechts nach § 25 (1) BauGB

In der Folgezeit 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 (siehe Abbildung 4) gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt⁸.

Abbildung 4: Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen (Vorentwurf, Stand: 05.10.2010)



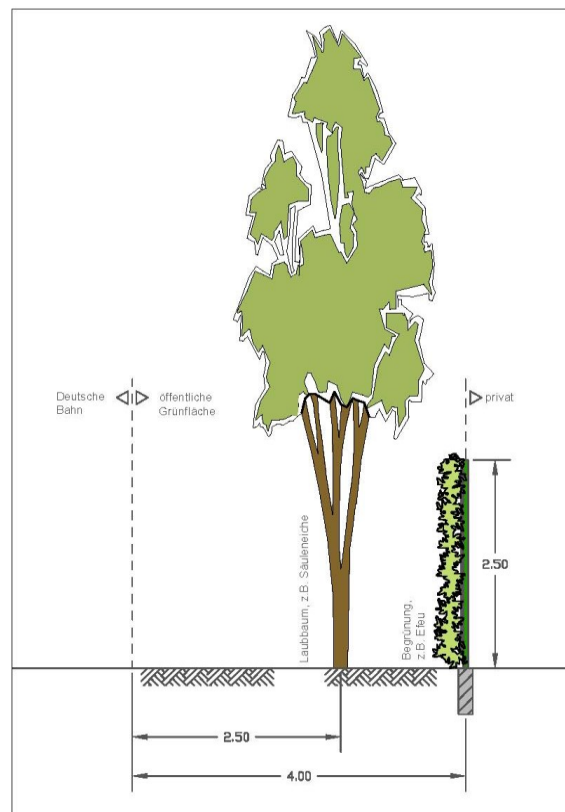
Quelle: Farwick + Grote, Ahaus

Ziel der Konzeptvariante ist es, die visuellen Beeinträchtigungen des Bahnhofs sowie des Bahnhofumfeldes, die die bestehende gewerbliche bzw. die heranrückende gewerblichen Nutzung östlich der Bahnanlagen erwarten lässt, durch die Anlage eines Grünstreifens in Grenzen zu halten.

⁸ siehe Niederschrift zu TOP 6 der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Planen und Verkehr am 05.10.2010 (Sitzungsvorlage V/2010/0216)

Die Konzeptvariante ist in der Folgezeit weiter konkretisiert worden (siehe Abbildung 5). Dabei sind privaten Belange der neuen Eigentümer soweit wie möglich berücksichtigt worden.

Abbildung 5: Konkretisierung der Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen



Quelle: Stadt Ahaus, FB Stadtplanung

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Anlage eines Grünstreifens

Unmittelbar östlich der Bahnanlagen soll ein mindestens 4 m breiter, bepflanzter Grünstreifen angelegt werden. Die verbleibenden Flächen sollen der gewerblichen Nutzung zugeschlagen werden. Ergänzend sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

2. 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 Westseite mit standortheimischen, ausdauernden, immergrünen Kletterpflanzen begrünt werden.

3. 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.

4. 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. Gleiches gilt sinngemäß für Nebenanlagen, soweit ihre Höhe die Höhe der Zaunanlage überschreitet.

Unter Berücksichtigung der skizzierten Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Arbeitsschritte:

1. Erarbeiten eines Bebauungsplanentwurfs
2. Abstimmen des Bebauungsplanentwurfs mit den berührten Trägern öffentlicher Belange
3. Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern mit dem Ziel, die für den Grünstreifen erforderlichen Flächen zu angemessenen Bedingungen zu erwerben.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja ☐ Nein

Anlagen

Anlage 01 – Antrag der CDU-Fraktion vom 12.05.2016