



STADT AHAUS

STADT AHAUS

DIE BÜRGERMEISTERIN

FACHBEREICH STADTPLANUNG

Begründung
gem. § 9 (8) BauGB

Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7
- Bahnhof Ahaus -
Abschnitt 1
der Stadt Ahaus
(Entwurf)

Verfahrensstand: Planentwurfs- und Auslegungsbeschluss
Datum: November 2018
Bearbeitet: Fleige / Althaus

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
Kartenverzeichnis.....	2
Anlagen	2
A. Grundlagen der Planung	3
1. Aufstellungsbeschluss/Verfahrensabwicklung	3
2. Rechtsgrundlagen	5
3. Erforderlichkeit, Ziele und Zwecke der Planung	5
4. Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebiets	7
5. Planungsvorgaben	8
5.1 Raumordnung und Landesplanung	8
5.2 Bauleitplanung	8
5.3 Sonstige Planungsvorgaben	8
B. Städtebauliche Planung	9
1. Minimierung städtebaulicher Beeinträchtigungen	9
2. Gewerbegebiete.....	9
2.1 Art der baulichen Nutzung.....	9
2.2 Maß der baulichen Nutzung	9
2.3 Überbaubare Grundstücksflächen	10
2.4 Öffentliche Grünflächen	10
2.5 Natur- und landschaftsbezogene Festsetzungen.....	10
3. Sonstige Regelungen.....	10
C. Erschließung	11
D. Auswirkungen der Planung.....	12
1. Umweltauswirkungen	12
1.1 Schutzgut Mensch	12
1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	12
1.21 Allgemeiner Arten- und Biotopschutz	12
1.22 Besonderer Arten- und Biotopschutz	12
1.3 Sonstige Schutzgüter	13
2. Auswirkungen auf sonstige Belange	13
2.1 Denkmalschutz und Denkmalpflege.....	13
2.2 Auswirkungen auf private Belange.....	13
2.3 Sonstige Belange.....	15
E. Sicherung, Durchführung und Finanzierung der Planung	16
1. Maßnahmen zur Sicherung der Planung.....	16
2. Durchführung und Finanzierung der Planung	16
3. Flächenbilanz.....	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Flächenbilanz.....	16
-------------------------------	----

Kartenverzeichnis

Anlagen

Anlage 1: Artenschutzprüfung (ASP) zum Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – Abschnitt 1. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Nordhorn. Nordhorn, im Oktober 2013	
---	--

A. Grundlagen der Planung

1. Aufstellungsbeschluss/Verfahrensabwicklung

Der Rat der Stadt hat am 27. Januar 2010 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – aufzustellen (siehe Abbildung 1). Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes.

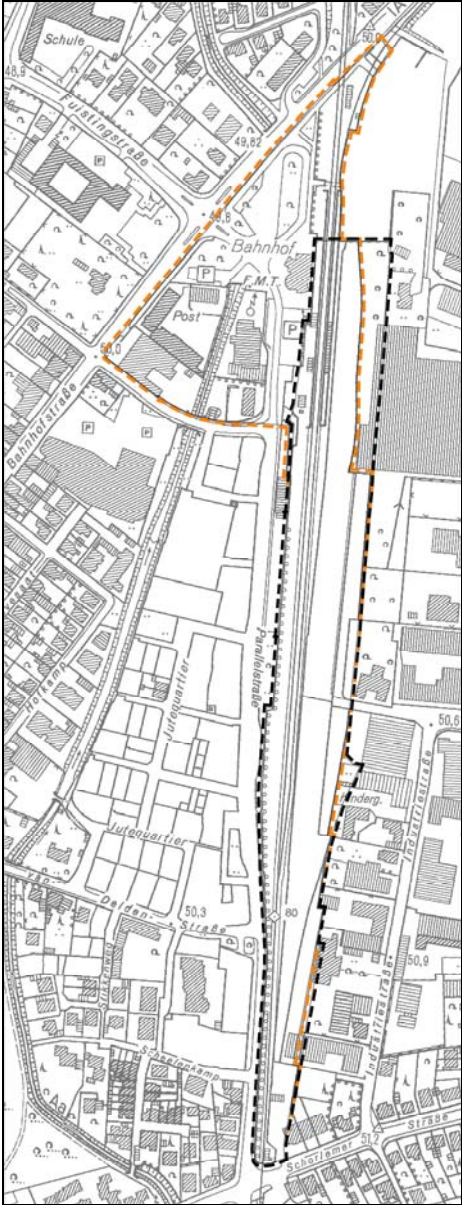
Um das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans im Hinblick auf den Umnutzungsdruck, der auf den brachliegenden Bahnflächen östlich der Gleisanlagen lastet, insgesamt zu beschleunigen, ist die Ausführung des o. a. Aufstellungsbeschlusses abschnittsweise durchgeführt worden. Abschnitt 1 (siehe Abbildung 2) 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.

Der Bebauungsplan ist im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt worden. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB sind aus folgenden Gründen gegeben (§ 13a (1) BauGB):



1. Die Aufstellung des Bebauungsplans dient im Wesentlichen der Innenentwicklung.
2. In dem Bebauungsplan wird eine zulässige Grundfläche i. S. des § 19 (2) BauNVO von weniger als 20.000 m² festgesetzt.
3. Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, wird nicht begründet.
4. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter bestehen nicht.

Der Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – Abschnitt 1 ist vom Rat der Stadt am als Satzung beschlossen worden.

Abbildung 1: Lageplan (unmaßstäblich)



Quelle: Kreis Borken (DGK 5), eigene Darstellung

-  Grenze des Bebauungsplans gem. Aufstellungsbeschluss
-  Grenze Abschnitt 1 (§ 9 (7) BauGB)

2. Rechtsgrundlagen

- siehe *Bebauungsplan* -

3. Erforderlichkeit, Ziele und Zwecke der Planung

Die DB Netz AG hat Ende 2009 die brachliegenden Bahnflächen östlich der Gleisanlagen, ungeachtet ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung, an Privat veräußert. Die neuen Grundstückseigentümer beabsichtigen die Flächen gewerblich zu nutzen. 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. Mai 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. November 2010 den Bebauungsplan Nr. 13 Teil 1 – Jutequartier – sowie am 22. März 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. Ziel des städtebaulichen Rahmenplans ist es, die mit der Modernisierung des Bahnhofs¹ verbundenen Impulse für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes nutzbar zu machen. Durch ein Heranrücken der gewerblichen Nutzung an den Bahnhof sind die Ziele, die mit der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeldes verbunden sind, tendenziell gefährdet.

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 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 3) gebilligt und zur weiteren Bearbeitung bestimmt.

¹ Im Interesse einer zielgerichteten Modernisierung der Bahnhöfe haben das Land Nordrhein-Westfalen, die beiden Zweckverbände Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und die DB Station&Service AG am 12.12.2008 eine Rahmenvereinbarung zur Fortführung des Programms zur Modernisierung der Bahnhöfe in NRW (Modernisierungsoffensive 2) geschlossen. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive 2 ist auch der Bahnhof Ahaus modernisiert worden.

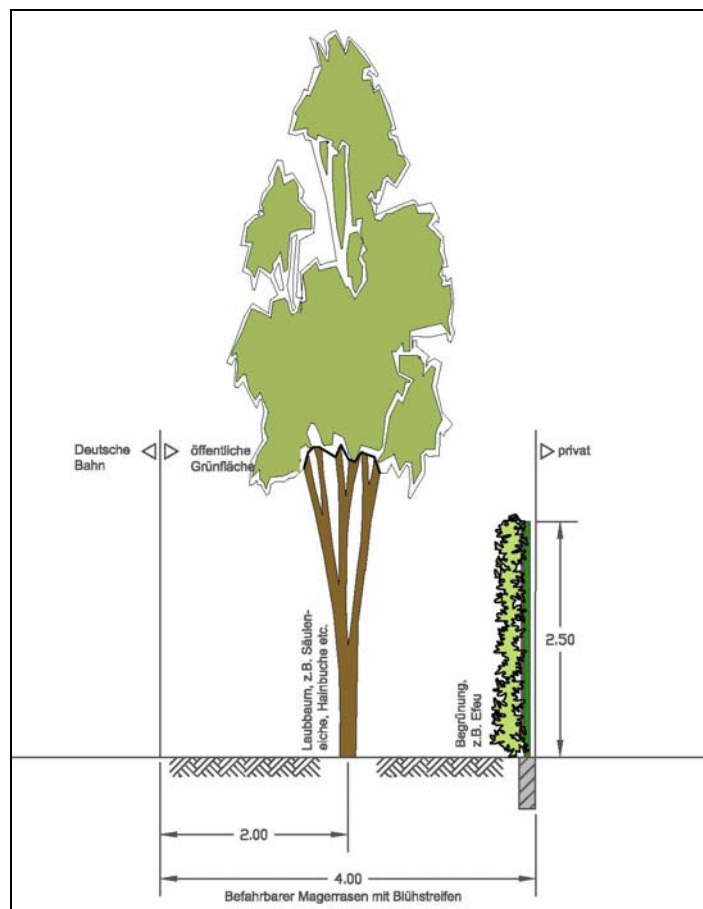
Abbildung 3: Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen (Vorentwurf, Stand: 05.10.2010)



Quelle: Farwick + Grote, Ahaus

Die Konzeptvariante ist in der Folgezeit weiter konkretisiert worden (siehe Abbildung 4). Dabei sind die privaten Belange der neuen Grundstückseigentümer soweit wie möglich berücksichtigt worden.

Abbildung 4: Konkretisierung der Konzeptvariante 3 zur Abschirmung des Gewerbegebiets östlich der Bahnanlagen



Quelle: Stadt Ahaus, FB Stadtplanung

Die Konkretisierung der Konzeptvariante 3 sieht einen 4 m breiten Grünstreifen zwischen dem Gelände der Deutschen Bahn und den östlich gelegenen gewerblich genutzten Flächen vor. An der Grenze zu den privaten Grundstücksflächen sorgt eine 2,50 m begrünter Zaun für einen Sichtschutz vor den unmittelbar dahinter liegenden Nutzungen. Eine mittig angeordnete Baumreihe sorgt zusätzlich für einen Sichtschutz vor größeren baulichen Anlagen im Gewerbegebiet.

Innerhalb der Fläche für Bahnanlage verläuft parallel zur östlichen Grundstücksgrenze ein Kabeltrog. Der Kabeltrog befindet sich in ca. 1 m Abstand zur Grundstücksgrenze. Der Abstand zu den geplanten Baumpflanzungen ausgehend von der Stammachse beträgt damit ca. 3 m. Das Merkblatt DWA-M 162 Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle empfiehlt einen Abstand zwischen unterirdischen Leitungen (Außendurchmesser) und der Stammachse von mindestens 2,50 m. Der geplante Abstand zum Kabeltrog geht damit über den empfohlenen Mindestabstand hinaus.

Die Konzeptvariante 3 ist Grundlage für die Aufstellung dieses Bebauungsplans sowie für die weiteren Planungen

- zur Nutzung und Erschließung der Grundstücke,
- zur Neuordnung der Grundstücke,
- zur Durchführung des Bebauungsplans.

4. Lage, Größe und Abgrenzung des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im Bereich des Bahnhofs Ahaus zwischen den Straßen Heeker Straße (K 17), Schorlemer Straße und Parallelstraße sowie dem Gewerbegebiet östlich der Bahnanlagen. Die genauen Grenzen des Plangebiets setzt der Bebauungsplan fest (§ 9 (7) BauGB).

die Größe des Plangebiets beträgt ca. 4,8 ha.

5. Planungsvorgaben

5.1 Raumordnung und Landesplanung

Der **Regionalplan** stellt das Plangebiet als *Eisenbahnstrecke vorwiegend für den regionalen Verkehr* dar. Die Anpassung des Bebauungsplans an die Ziele der Raumordnung i. S. des § 1 (4) BauGB ist, unter Berücksichtigung der maßstabsbedingten Unschärfe, gewährleistet.

5.2 Bauleitplanung

Der **Flächennutzungsplan** stellt das Plangebiet als *Fläche für Bahnanlagen* bzw. als *gewerbliche Baufläche* dar. Die Entwicklung des Bebauungsplans aus dem Flächennutzungsplan i. S. des § 8 (2) Satz 1 BauGB ist gewährleistet.

Ein **Bebauungsplan** ist nicht vorhanden.

5.3 Sonstige Planungsvorgaben

An das Plangebiet grenzen

- im Osten gewerbliche Nutzung; die für die Bebauung vorgesehenen Flächen sind in den Bebauungsplänen Nr. 11 Teil 1 – Schorlemer Straße – Blatt 1 und Blatt 2 als *GI-* bzw. *GE-Gebiet* i. S. der BauNVO 1962 sowie in dem Bebauungsplan Nr. 11 Teil 2 Blatt 1 – Rottweg – als *GI-Gebiet* i. S. der BauNVO 1977 festgesetzt. Ausgenommen sind die Flächen entlang der Schorlemer Straße; diese Flächen sind als *MI-Gebiet* i. S. der BauNVO 1962 festgesetzt.
- im Westen Bahnanlagen (Bahnhof Ahaus), die Parallelstraße sowie
 - nördlich der Straße Hovesaat
Einrichtungen der Deutschen Telekom AG; die Flächen sind im Flächennutzungsplan als *MI-Gebiet* dargestellt; ein Bebauungsplan ist nicht vorhanden.
 - zwischen den Straßen Hovesaat und van-Delden-Straße
der Wohn- und Dienstleistungsstandort Jutequartier; die für die Bebauung vorgesehenen Flächen entlang der Straßen Hovesaat und Parallelstraße sind im Bebauungsplan Nr. 13 Teil 1 – Jutequartier – als *Sondergebiet-Dienstleistungsgebiet*, im Übrigen als *WA-Gebiet* i. S. der BauNVO 1990 festgesetzt.
 - zwischen van-Delden-Straße und Schorlemer Straße / Hindenburgallee
Wohnbebauung; die für die Bebauung vorgesehenen Flächen sind in dem Bebauungsplan Nr. 13 Teil 2 – Schlossgarten-Scheelenkamp – als *WA-Gebiet* festgesetzt.

Planübergreifende Belange sind im Rahmen der Planung berücksichtigt worden.

B. Städtebauliche Planung

1. Minimierung städtebaulicher Beeinträchtigungen

Nach den Zielen der Planung sollen die in Rede stehenden Flächen insbesondere dazu dienen, Beeinträchtigungen des Bahnhofsumfeldes, die von der bestehenden gewerblichen Nutzung bzw. von der heranrückenden gewerblichen Nutzung östlich der Bahnanlagen ausgehen können, soweit wie möglich zu vermeiden. Um die Ziele der Planung zu verwirklichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

1. Maßnahmen zur Minimierung visueller Beeinträchtigungen

a) Anlage einer Sichtschutzanlage

Unmittelbar östlich der Bahnanlagen soll ein mindestens 4 m breiter, bepflanzter Grünstreifen angelegt werden. Die erforderlichen Flächen sind als *öffentliche Grünfläche* (s. B 2.4) festgesetzt. Die verbleibenden Flächen sollen der gewerblichen Nutzung zugeschlagen werden; die betreffenden Flächen sind als *GE-Gebiet* festgesetzt (s. B 2.1). Ergänzend sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Errichtung einer begrünten Zaunanlage (siehe B 2.5)
- Bepflanzung des Grünstreifens (siehe B 2.5)

b) 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 werden einschränkende Festsetzungen hinsichtlich der *Höhe baulicher Anlage* (siehe B 2.2) sowie der *überbaubaren Grundstücksflächen* (siehe B 2.3) getroffen.

2. Maßnahmen zur Minimierung von schädlichen Umwelteinwirkungen

- siehe D.1.1 –

2. Gewerbegebiete

2.1 Art der baulichen Nutzung

Nach den Zielen des Bebauungsplans sollen die veräußerten Bahnflächen östlich der Gleisanlagen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Aufgrund der bestehenden Widmung der Flächen sind diese im Bebauungsplan als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Sie werden im Bebauungsplan im Beiblatt 1 als Gewerbegebiet festgesetzt. Die im Beiblatt 1 dargestellte Folgenutzung ist wirksam sobald die Bedingungen der bedingten Festsetzung nach § 9 (2) BauGB (s. B 3.) erfüllt sind.

Durch die Festsetzung eines GE-Gebiets werden die Vorschriften des § 8 sowie der §§ 12 bis 14 BauNVO Bestandteil des Bebauungsplans (§ 1 (3) Satz 2 BauNVO).

2.2 Maß der baulichen Nutzung

Höhe baulicher Anlagen

Um die Wirkung der Sichtschutzanlage zu sichern wird die Höhe baulicher Anlagen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen auf eine Höhe von max. 54,0 mNN beschränkt (siehe Text Nr. 1 (1)).

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.

Ausgehend vom Digitalen Geländemodell aus dem Jahr 2011 liegt das Gelände im Bereich der geplanten Sichtschutzanlage auf einem Höhenniveau von 50,5 bis 51,0 mNN. Um die Wirkung der Sichtschutzanlage zu sichern, sollten bauliche Anlagen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen die Höhe der Zaunanlage nicht oder nur geringfügig überschreiten. Unter Berücksichtigung der Höhe der Zaunanlage von 2,50 m und einer Ungenauigkeit der Höhenangaben von +/- 0,5m, errechnet sich die festgesetzte maximale Höhe von 54,0 mNN.

Sollten in der Örtlichkeit abweichende Höhen auftreten, kann ausnahmsweise zugelassen werden, dass die festgesetzte Höhe von 54,0 m überschritten werden kann, soweit die Höhe der angrenzende Sichtschutzanlage nicht überschritten wird. (siehe Text Nr. 1 (2)).

2.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Überbaubare Grundstücksflächen sind die Teile der Baugrundstücke, innerhalb denen bauliche Anlagen im Rahmen des festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung errichtet werden dürfen.

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.

2.4 Öffentliche Grünflächen

Um die visuellen Beeinträchtigungen der heranrückenden gewerblichen Nutzung auf das Bahnhofsumfeld zu minimieren setzt der Bebauungsplan einen 4m breiten Streifen als *Öffentliche Grünfläche* mit der *Zweckbestimmung Sichtschutzanlage* fest.

Von der Errichtung der Sichtschutzanlage sind mindestens zwei Grundstückseigentümer betroffen. Um die ordnungsgemäße Errichtung und Pflege der ca. 700 m langen Sichtschutzanlage dauerhaft zu gewährleisten ist die Festsetzung einer Öffentlichen Grünfläche erforderlich.

2.5 Natur- und landschaftsbezogene Festsetzungen

Zum Schutz des Grünstreifens sowie zur visuellen Abschirmung soll entlang der Grenze zu dem GE-Gebiet eine **Zaunanlage** als Stabgitterzaun in den Farben Grün oder Anthrazit errichtet werden (siehe Text Nr. 4).

Um den notwendigen Sichtschutz zu gewährleisten, soll die **Zaunanlage** an ihrer dem Bahnhof zugewandten Seite mit standortheimischen, ausdauernden, immergrünen Kletterpflanzen **begrünt** werden (siehe Text Nr. 5). 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.

Um eine entsprechende Grünkulisse aufzubauen soll eine **Baumreihe** angepflanzt werden (siehe Text Nr. 3). Die Bepflanzung des Grünstreifens ist geeignet, die harten Konturen der Zaunanlage zu mildern und einen Sichtschutz über die Zaunanlage hinaus zu gewährleisten.

3. Sonstige Regelungen

Überplanung einer (noch) nicht entwidmeten Bahnanlage

Der Bebauungsplan umfasst größtenteils brachliegende Bahnflächen, die zwischenzeitlich an Privat veräußert worden sind. Unter Berücksichtigung der "Entwidmungslage" wird das Gelände entsprechend den Zielen der Planung städtebaulich überplant. Die Nutzung ist nach § 9 (2) Nr. 2 BauGB unter der aufschiebenden Bedingung zulässig, dass die entsprechenden Flächen zuvor durch Entwidmung aus der fachplanerischen Bindung entlassen sind (siehe Text Nr. 6 (1)). Nach den Grundstückskaufverträgen sind für die Beantragung der Entwidmung die neuen Grundstückseigentümer zuständig. Ein entsprechender Antrag ist nach Angaben der Grundstückseigentümer bislang nicht gestellt.

Für die Übergangszeit, bis zum Eintritt der Bedingung, wird die Bahnanlage nachrichtlich übernommen (§ 9 (6) BauGB).

Danach ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine bahnfremde Umnutzung der in Rede stehenden Flächen unzulässig, soweit die Umnutzung im Widerspruch zur Widmung steht. Vorhaben, die im Widerspruch zur eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung stehen, können nur durch förmliche Freistellung nach § 23 AEG zugelassen werden. Bahnfremde Vorhaben, die nicht im Widerspruch zu der Widmung stehen, werden nicht erfasst. Dies gilt insbesondere für bahnfremde Vorhaben, durch die die bestehende bahnrrechtliche Zweckbestimmung nicht unmöglich wird. Ihre Zulässigkeit ist nicht nach den Vorschriften des Eisenbahnrechts, sondern nach den Vorschriften des Bauplanungsrechts (§§ 29 bis 37 BauGB) zu prüfen. Zur Sicherung der städtebaulichen Planung wird bestimmt, dass auf den in Rede stehenden Flächen für Bahnanlagen, bahnfremde Nutzungen, soweit sie der in Beiblatt 1 dargestellten Folgenutzung widersprechen, nicht zulässig sind.

Damit ist klargestellt, dass vor der Entwidmung eine andere Nutzung als zu Bahnzwecken unzulässig ist. Dies bietet zugleich auch eine Handhabe dafür, gegen die Aufnahme bahnfremder Nutzungen vor der Entwidmung ggf. einzuschreiten.

Um weiterhin die Ziele des Bebauungsplans hinsichtlich der Errichtung einer Sichtschutzanlage zum Schutz vor der heranrückenden gewerblichen Nutzung zu gewährleisten wird ergänzend bestimmt, dass die im Beiblatt 1 dargestellte Folgenutzung der Bahnanlagen als GE-Gebiet erst zulässig ist, wenn die Sichtschutzanlage auf der öffentlichen Grünfläche fertig gestellt ist (siehe Text Nr. 6 (2)). Dies gilt sinngemäß für bahnfremde Nutzungen, die bereits umgesetzt werden bevor eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken für die in Rede stehenden Flächen durchgeführt wurde.

C. Erschließung

Um die verkehrliche Erschließung der öffentlichen Grünfläche sicherzustellen, sind die für die Erschließung erforderlichen Flächen des GE-Gebiets mit einer Festsetzung nach § 9 (1) Nr. 21 BauGB zu Gunsten der Stadt Ahaus überlagert.

D. Auswirkungen der Planung

1. Umweltauswirkungen

Der Beschluss nach § 10 (1) BauGB ist keine Entscheidung, durch die die Zulässigkeit eines Vorhabens i. S. der Anlage 1 zum UVPG begründet werden soll (§ 2 (3) Nr. 3 Alternative 1 UVPG), d. h. die Durchführung einer UVP einschließlich der Vorprüfung des Einzelfalls nach § 2 (1) Satz 1 bis 3 sowie den §§ 3 bis 3f UVPG ist nicht erforderlich.

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt worden, d. h. 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; § 4c BauGB – das sog. Monitoring - ist nicht anzuwenden (§ 13a (2) Nr. 1 i. V. m. § 13 (3) Satz 1 BauGB).

1.1 Schutzgut Mensch

Die Aufstellung des Bebauungsplans lässt eine immissionsgerechte Zuordnung der Flächen i. S. des § 50 BImSchG nur bedingt zu, d. h. **schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete außerhalb des Plangebiets** sind nicht auszuschließen.

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 einbezogen 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. Eine derartige Gliederung ist zulässig, da GE-Gebiete nicht nur "in sich" gegliedert werden können; gem. § 1 (4) Satz 2 BauNVO dürfen die GE-Gebiete einer Gemeinde außerdem noch im Verhältnis zueinander gegliedert werden. Es können demnach die in den GE-Gebieten zulässigen Nutzungen, Betriebe und Anlagen auf verschiedene GE-Gebiete einer Gemeinde verteilt werden, d. h. es braucht nicht für jedes einzelne Gebiet der volle Baugebietskatalog insgesamt zulässig zu sein.

Die allgemeine Zweckbestimmung des GE-Gebietes bleibt trotz der Gliederung gewahrt.

Unter Berücksichtigung der Nutzungsbeschränkungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die in die Planung mit einbezogenen schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten.

1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

1.21 Allgemeiner Arten- und Biotopschutz

Die Aufstellung des Bebauungsplans lässt keine Eingriffe i. S. des § 18 (1) BNatSchG erwarten.

Schutzgebiete und Schutzobjekte i. S. des Naturschutzrechts, Biotope i. S. des § 19 (3) Satz 2 BNatSchG sowie Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete i. S. des § 10 (1) Nr. 5 und 6 BNatSchG sind nicht berührt; ein Landschaftsplan ist nicht vorhanden.

1.22 Besonderer Arten- und Biotopschutz

Auf Grund der Biotopstruktur im Plangebiet sind artenschutzrechtliche Konflikte nicht auszuschließen, d. h. die Belange des Artenschutzes nach § 1 (6) Nr. 7 BauGB sind, unter Einbeziehung der artenschutzrechtlichen Vorschriften in § 44 (1) und (5) sowie § 45 (7) BNatSchG, in der Abwägung nach § 1 (7) BauGB zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Belange des Artenschutzes sind gutachterlich ermittelt und bewertet worden². Danach sind artenschutzrechtliche Konflikte nicht zu erwarten.

1.3 Sonstige Schutzgüter

Sonstige Schutzgüter sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht berührt.

2. Auswirkungen auf sonstige Belange

2.1 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Belange des Denkmalschutzes sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht berührt; auf die §§ 15 und 16 DSchG wird hingewiesen.

2.2 Auswirkungen auf private Belange

Die Bestandsaufnahme erfolgte im Januar 2017 anhand vorhandener Unterlagen und örtlicher Erhebungen. Als Ergebnis der Bestandsaufnahme ist festzuhalten:

1. Bestandsgeschützte Anlagen³

Die Flächen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt eisenbahnrechtlich entwidmet und veräußert worden sind, werden z. T. gewerblich genutzt. Die entsprechenden Nutzungen sind, soweit erforderlich als überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt.

2. Beabsichtigte Planungen und Maßnahmen⁴

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

² Artenschutzprüfung (ASP) zum Bebauungsplan Nr. 13 Teil 7 – Bahnhof Ahaus – Abschnitt 1. Erstellt i. A. der Stadt Ahaus von der Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH, Nordhorn. Nordhorn, im Oktober 2013

³ Zu den bestandsgeschützten Anlagen zählen:

- Anlagen, die zulässigerweise (formell und materiell legal) errichtet worden sind,
- Anlagen, die noch nicht errichtet aber genehmigt sind.

⁴ Zu den beabsichtigten Planungen und Maßnahmen zählen:

- Vorhaben, die beantragt, aber noch nicht genehmigt sind,
- Vorhaben, deren Errichtung, unter Berücksichtigung der bei realistischer Betrachtung zu erwartenden Entwicklung, zu erwarten ist,
- Anlagen, die ungenehmigt errichtet worden sind, an deren Legalisierung aber Interesse besteht.

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.

Zu den beabsichtigten Planungen und Maßnahmen zählen im Einzelnen:

1. Vorhaben, die beantragt, aber noch nicht genehmigt sind

Der nördlich belegene Grundstückseigentümer, der auf der unmittelbar nördlich angrenzenden Fläche einen Recycling- und Entsorgungsbetrieb betreibt, hat am 15. Februar 2016 für sein Grundstück bei der Bezirksregierung Münster einen Antrag auf Errichtung und Betrieb eines Lagerplatzes gestellt. Beantragt wird im Einzelnen

1. eine Anlage zum Be- oder Entladen von Schüttgütern, die im trockenen Zustand stauben können, soweit 400 t Schüttgüter oder mehr je Tag bewegt werden können (4. BImSchV Ziffer 9.11.1) i. V. m.
2. einer Anlage zur zeitweiligen Lagerung von nicht gefährlichen Abfällen mit einer Gesamtkapazität von 100 t oder mehr (4. BImSchV Ziffer 8.12.2) i. V. m.
3. einer Anlage zur zeitweiligen Lagerung von Eisen- oder Nichteisenschrotten einschl.

Autowracks mit einer Gesamtlagerfläche von 1.000 bis weniger als 15.000 m² oder einer Gesamtlagerkapazität von 100 bis weniger als 1.500 t (4. BImSchV Ziffer 8.12.3.2).

Die Betriebszeiten für die Anlieferung und den Abtransport der Schrotte und Schüttgüter erfolgt werktags zwischen 6.00 und 22.00 Uhr. Der o. a. Grünstreifen ist in den Antragsunterlagen nicht enthalten.

Vom selben Antragsteller wurde am 27. März 2018 für sein Grundstück bei der Stadt Ahaus einen Antrag auf Errichtung und Betrieb eines Lagerplatzes gestellt. Beantragt wird im Einzelnen

1. eine Anlage zur Lagerung von Fe- und Ne-Metallen in einem Umfang von weniger als 100 t und 1000 m³ Lagerfläche
2. eine Anlage zur Lagerung von staubenden Gütern in einem Umfang von weniger als 400 t

2. Vorhaben, deren Errichtung, unter Berücksichtigung der bei realistischer Betrachtung zu erwartenden Entwicklung, zu erwarten ist

- entfällt -

3. Anlagen, die ungenehmigt errichtet worden sind, an deren Legalisierung aber Interesse besteht

Der nördlich belegene Grundstückseigentümer hat im Vorgriff auf die o.g. Verfahren zur Errichtung und Betrieb eines Lagerplatzes damit begonnen, das Vorhaben durchzuführen.

4. Anlagen, die ungenehmigt errichtet worden sind und im Widerspruch zu den Zielen des Bebauungsplans stehen

Der nördliche belegene Grundstückseigentümer hat mit dem Bau einer Einfriedung auf der Grenze zum westlich angrenzenden Grundstück der Deutschen Bahn begonnen. Die Einfriedung widerspricht in seiner Lage und Ausführung den Zielen dieses Bebauungsplans.

2.3 Sonstige Belange

Sonstige Belange sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht berührt.

E. Sicherung, Durchführung und Finanzierung der Planung

1. Maßnahmen zur Sicherung der Planung

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; das Vorkaufsrecht ist am 7. Juni 2011 in Kraft getreten.
2. am 2. Februar 2017 eine **Veränderungssperre** nach § 14 BauGB beschlossen, die Veränderungssperre ist am 10. Februar 2017 in Kraft getreten.

2. Durchführung und Finanzierung der Planung

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.

3. Flächenbilanz

Tabelle 1: Flächenbilanz

Nutzungen	Flächenanteil	
	m ²	%
Festsetzungen (§ 9 (1) BauGB und §§ 1 bis 14 BauNVO)		
MI-Gebiet	1.470	3,1
GE-Gebiet	24.998	51,9
Öffentliche Grünfläche	2.909	6,0
Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 (6) BauGB)		
Flächen für Bahnanlagen	18.758	39,0
Gesamtfläche	48.135	100,00