

Federführung:

Dezernat 2

Produkt:

60.01 Stadtplanung

Datum:

30.10.2018

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

08.11.2018

Entscheidung

Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 BauGB

Beschlussvorschlag:

Zur Planung der Evers Architekten Partnerschaft mbB für den Neubau des Bahnhofs und des Umfeldes wird das Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 BauGB als Voraussetzung für eine Genehmigung nach § 34 BauGB in Aussicht gestellt. Bedingung ist, dass die Ausarbeitung des noch einzureichenden Bauantrags weiter eng vom Gestaltungsbeirat der Stadt Coesfeld begleitet wird. Die Stadt behält sich insofern eine Steuerung über Bauleitplanung weiter vor.

Sachverhalt:

Mit Vorlage 158/2015 hatte der Rat am 27.08.2015 das Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 zur Planung des ersten Preisträgers des Investorenauswahlverfahrens zum Bahnhof Coesfeld vorgestellt. Das Konzept der ecoplan GmbH + Co. KG / Entwurf Architekturbüro Andreas Bodem sollte Grundlage des Kaufvertrages zwischen Bahnflächenentwicklungsgesellschaft und ecoplan werden.

Der Kaufvertrag ist nicht zustande gekommen. Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW als Beauftragte des Grundstückseigentümers DB AG hat nach erfolglosen Verhandlungen am 11.05.2017 den Zuschlag an den Erstplatzierten des Investorenverfahrens aufgehoben. Im Anschluss wurde mit dem Zweitplatzierten, der Evers Architekten Partnerschaft mbB, Coesfeld und der H+T Konzeptbau GmbH & Co. KG, Vreden verhandelt. Aufgrund des längeren Zeitraums zwischen Wettbewerb und Verhandlungsbeginn mussten wegen veränderter Marktsituation (so realisiert die DB Netz inzwischen ihre Bedarfe in einem eigenen Neubau) sowohl die Nutzungen überarbeitet werden als auch das bauliche Konzept angepasst werden. Inzwischen ist das Dachtragwerk des Bahnhofsgebäudes in einem so schlechten Zustand, dass ein Erhalt des Gebäudes nicht mehr vertretbar ist. Dennoch ist es dem zweiten Preisträger gelungen, mit einigen Anpassungen das ursprüngliche Wettbewerbskonzept beizubehalten, allerdings als vollständiger Neubau ohne Erhalt des Dachtragwerks im Mittelteil.

Das Konzept soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Zunächst wird ein dreigeschossiger Baukörper mit Flachdach an der Westseite des Bahnhofsvorplatzes auf der Grundfläche des heutigen Bahnhofsgebäudes errichtet. Hier befinden sich im nördlichen Gebäudeteil die Fahrradabstellanlage, im mittleren Gebäudeteil der Durchgang zu den Bahnsteigen mit Wartebereich und die Flächen für DB Reisecenter, Bahnhofspaten und Toilette. Im südlichen Teil ist eine Dienstleistungs- oder gastronomische Nutzung mit Öffnung zum Durchgangsbereich vorgesehen. Im Anschluss daran werden Stellplätze auf den bei Abbruch des bestehenden

Gebäudes freiwerdenden Flächen erstellt. Der Bahnhofsvorplatz bleibt im ersten BA unverändert und wird von der Stadt übernommen.

Im 2. BA (optional) soll ein weiterer Baukörper mit Satteldach an der Südseite des Bahnhofsvorplatzes entstehen. Der Investor erhält hierzu eine zeitlich befristete Kaufoption von der Stadt. Wird der 2. BA errichtet, gestaltet der Investor einen Teil des Bahnhofsvorplatzes mit Neuanlage der Stellplätze und der Taxivorfahrt auf seine Kosten um.

Zusätzlich zu dem Grundstück, das Gegenstand der Auslobung war und nun teilweise von der H+T Konzeptbau, teilweise (öffentliche Flächen, Bauoption) von der Stadt erworben wird, wird die H+T Konzeptbau eine Grundstücksfläche von der DB Netz AG vor deren Neubau erwerben und ergänzend eine kleinere Teilfläche im Bereich des alten Bahnsteigs von der Stadt. Hier werden für das Bauvorhaben notwendige ca. 28 Stellplätze entstehen.

Der Kaufvertrag ist weitestgehend endverhandelt. Für den Vertragsabschluss ist jedoch eine Aussage der Stadt über die Genehmigungsfähigkeit des Projektes erforderlich. Es ist zu klären, ob eine Genehmigung nach § 34 BauGB in Aussicht gestellt werden kann oder ob ein Bebauungsplanverfahren erforderlich ist.

Eine Genehmigung nach § 34 BauGB ist zu erteilen, wenn sich das Vorhaben „nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“

Das vorliegende Konzept wurde auf diese Frage hin geprüft. Die Voraussetzungen liegen vor. Das Vorhaben fügt sich ein. Das trifft auch auf den viergeschossigen Bauteil zu, der den Bahnhofsvorplatz künftig nach Süden begrenzen soll. Eine Vorbildwirkung im Umfeld ist gegeben. So hat das Gebäude Sökelandstraße 7 ebenfalls 4 Geschosse. Es befindet sich zwar nicht unmittelbar am Bahnhofsvorplatz, bestimmt aber dennoch den Beurteilungsrahmen, da es gemeinsam mit dem künftigen Baukörper sowohl vom Kreisverkehrsplatz Sökelandstr. / Hansestr. / Bahnhofstr. / Gartenstr. als auch von der Busspur maßstabbildend wahrgenommen werden kann.

Die Gebäudehöhe des dreigeschossigen Bauteils beträgt 11 m über GOK, der im 2. BA vorgesehene Flügel an der Südseite des Bahnhofsvorplatzes hat voraussichtlich eine Traufhöhe von 7 m ü. GOK und eine Firsthöhe von 12 m ü. GOK. Das Gebäude Sökelandstr. 5 / 7 hat ca. 12,50 bzw. 13,70 m über GOK, das Gebäude Bahnhofstr. 3 – 7 (nördliche Begrenzung Bahnhofsvorplatz ca. 12,70 m über GOK, die Firsthöhe des Bahnhofgebäudes beträgt ca. 11,60 m über GOK, der Güterabfertigung ca. 12,30 m über GOK.

Über die Zulässigkeit von Vorhaben nach den § 34 wird im bauaufsichtlichen Verfahren von der Baugenehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde entschieden. Das Einvernehmen der Gemeinde darf nur aus den sich aus den § 34 ergebenden Gründen versagt werden. Andererseits haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Eine Steuerung über einen Bebauungsplan ist daher möglich. Allerdings müsste dies für die städtebauliche Entwicklung auch erforderlich sein. Es müsste daher eine deutlich von dem Konzept abweichende städtebauliche Vorstellung gegeben sein. Den Rahmen hat die Stadt im Vorfeld der Ausschreibung des Investorenauswahlverfahrens im Rahmen des Beschlusses des Rates vom wie folgt festgelegt:

Das neue Bahnhofsgebäude soll mehrgeschossig errichtet werden. Angestrebt wird ein mindestens 2- geschossiger, besser drei- bis maximal viergeschossiger Baukörper. Die Gebäudehöhe (Traufe) sollte 12,00 m nicht überschreiten. Das Gebäude ist so zu platzieren, dass es eine raumwirksame Kante / raumwirksame Kanten für den Bahnhofsvorplatz bildet.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass die Aufstellung eines Bebauungsplans (oder einer Satzung nach § 86 BauONW, Örtliche Bauvorschriften) zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung nicht erforderlich ist, wie der Vorhabenträger sich an das jetzt vorliegende Konzept

hält und die Qualität der Gestaltung durch Begleitung durch den Gestaltungsbeirat sichergestellt werden kann.

In diesem städtebaulich sehr heterogenen Umfeld sind hochrangig anzusetzende nachbarschützende Belange (bedrängende Wirkung o.ä.) nicht berührt.

Es wird daher empfohlen, bei Vorlage eines gemeinsam mit dem GBR aus dem Konzept entwickelten Bauantrags das Einvernehmen der Gemeinde nach § 36 in Aussicht zu stellen. Um Fehlentwicklungen zu vermeiden, behält sich die Stadt die Steuerung über Bauleitplanung vor, wenn von dem Konzept oder Empfehlungen des GBR abgewichen wird.

Anlagen:

Planungsstand Überarbeitung September 2018