Begründung und Text zum
Bebauungsplan Nr. 33
„Carl-Zeiss-Weg“
2. Änderung, Stadtteil Gronau

Verfahrensstand: § 10 BauGB
Stand: 26. Mai 1999

1.0 Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 33 „Carl-Zeiss-Weg", 2. Änderung, Stadtteil Gronau wird aufgestellt für den nachfolgend beschriebenen Bereich im Verlauf der Ochtruper Straße. Das Plangebiet liegt in den Fluren 27 und 31 der Gemarkung Gronau und wird im einzelnen wie folgt begrenzt:

Im Norden: durch die Ochtruper Straße (B 54)
Im Osten: durch den Heerweg (K 47)
Im Süden: durch den Carl-Zeiss-Weg und die Ernst-Abbé-Straße
Im Westen: durch die Albrechtstraße

2.0 Bisherige Planung

Das Plangebiet gehört zu den ältesten Gewerbegebieten in Gronau und ist mittlerweile nahezu vollständig von Wohngebieten umgeben. Zur Vermeidung städtebaulicher Konflikte, die sich aus dieser Gemengelage ergeben, wurde bereits gegen Ende der 60er Jahre der Bebauungsplan Nr. 33 „Carl-Zeiss-Weg" aufgestellt, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.
Mit der 1. Änderung des Bebauungsplanes Anfang der 90er Jahre, wurden ergänzende Festsetzungen zur Gliederung der gewerblichen Nutzungen nach dem Abstandserlaß sowie zur Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben in den Bebauungsplan eingearbeitet.

3.0 Planungsanlaß

Die Ochtruper Straße (B 54) ist die zentrale Ost-West-Verbindung in Gronau und damit Hauptdurchgangsstraße sowie das „Tor" zu den innerstädtischen Lagen.
In dieser Ortseingangssituation haben sich in der Vergangenheit aufgrund der Lagegunst solche Betriebe konzentriert, die Handel mit verunfallten Kraftfahrzeugen betreiben.
Unter Berücksichtigung der vielschichtigen negativen Auswirkungen dieser Betriebsart und um einer weiteren Ballung solcher Betriebe entgegenzuwirken, ist es erforderlich planerisch einzugreifen und die Zulässigkeit dieser speziellen Nutzungsart im Einzelnen festzulegen.
Auf der Grundlage einer großräumig angelegten planerischen Strategie, sollen zukünftig die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß die Ansiedlung von Unfallkraftfahrzeugbetrieben an Standorten mit städtebaulich sensiblen Umfeld bzw. städtebaulicher Bedeutung ausgeschlosen werden kann.

4.0 Planungsvorgaben

4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der genehmigte Gebietsentwicklungsplan „Münsterland" stellt den Planbereich als Wohnsiedlungsbereich dar.
Der Landesentwicklungsplan NRW enthält keine dem Planungsziel entgegenstehenden Darstellungen.

4.2 Vorgaben des Flächennutzungsplanes

Der seit August 1978 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Gronau enthält für das Plangebiet die Darstellungen gewerbliche und gemischte Baufläche.

4.2 Angrenzende Bebauungspläne

Die im Norden, Westen und Süden an das Plangebiet angrenzenden Bebauungspläne setzen im wesentlichen Wohn- und in geringerem Umfang Mischgebiete fest. Im Osten grenzen an das Plangebiet Gewerbe- und Industriegebiete an.

4.3. Sonstige Vorgaben

Das gesamte Plangebiet liegt in der Wasserschutzzone III der Brunnenanlagen an der Laubstiege.

5.0 Städtebauliche Planung/Inhalte der Änderungsplanung

5.1 Grundsätze, Ziele und spezieller Anlaß der Planung

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, daß die Branche der Unfallwagenbetriebe bestrebt ist, sich als Folgenutzung an solchen Standorten anzusiedeln, die an den Hauptverkehrsstraßen liegen. Aufgrund der offensichtlich überdurchschnittlichen Rentabilität dieser Nutzungsart besteht permanent die Gefahr der Verdrängung traditionell ansässiger Betriebe, die in den innerstädtischen Gewerbegebieten oftmals Einschränkungen unterworfen sind und daher Betriebsverlagerungen anstreben.
Um in solchen Situationen die zusätzliche Ansiedlung von Unfallwagenbetrieben zu verhindern, soll diese Nutzungsart im Plangebiet aus besonderen städtebaulichen Gründen für unzulässig erklärt werden.
Grundlage für diesen Auschluß ist das nachfolgend in seinen Grundzügen erläuterte Konzept, das integraler Bestandteil dieser Begründung ist.

5.2 Konzept der Stadt Gronau zur Beschränkung der Zulässigkeit von Unfallkraftfahrzeugbetrieben in städtebaulich sensiblen Lagen

5.2.1 Bisherige Entwicklung

Seit Mitte der 80er Jahre haben sich in Gronau verstärkt Unfallwagenbetriebe niedergelassen. Gründe hierfür sind in erster Linie die grenznahe Lage zu den Niederlanden - häufig handelt es sich um niederländische Betreiber - sowie die relative Nähe zur zentralen Ost-West-Achse (A 30/A 2), die über das Hauptstraßennetz gut zu erreichen ist.
Nach der Öffnung der Grenzen zu Beginn der 90er Jahre hat sich diese Entwicklung nochmals verschärft, da der verstärkte Handel mit den osteuropäischen Ländern - insb. Polen und die baltischen Staaten - zu einem explosionsartigen Wachstum dieser Branche geführt hat.
Mittlerweile hat der Grenzraum Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen einen großen Bekannheitsrad für den Handel mit verunfallten Kraftfahrzeugen erlangt. Besonders dringlich stellt sich das Problem für die niedersächsische Stadt Bad Bentheim, in deren Ortsteil Gildehaus insg. ca. 50 solcher Betriebe angesiedelt sind.

Für die Stadt Gronau ist dies insofern von besonderer Bedeutung, als daß es der Stadt Bad Bentheim in zunehmendem Maße gelingt, die Zulässigkeit dieser Branche zu beschränken und bei vielen Betrieben die Tendenz besteht, den Standort nach Gronau zu verlagern, so daß auch hier verstärkt die Notwendigkeit besteht planerisch einzugreifen, um den nachfolgend beschriebenen negativen Auswirkungen der verstärkten Ansiedlung von Unfallwagenbetrieben vorzubeugen.

5.2.2 Beschreibung der negativen städtebaulichen Auswirkungen

Der Ausschluß der Nutzungsart „Unfallwagenbetriebe" ist als Folge der komplexen negativen städtebaulichen Auswirkungen der Ballung dieser Betriebe erforderlich, um in den betroffenen Gebieten auch zukünftig eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, wobei insb. die nachfolgend genannten besonderen städtebaulichen Gründe i.S. des § 1 Abs. 9 BauNVO einen Auschluß rechtfertigen:

- Das wenig attraktive Erscheinungsbild der Betriebe (die Fahrzeuge stehen häufig im Freien, überdimensionierte Werbeanlagen, große ungestaltete Flächen) stört in erheblichem Maße das Ortsbild. Auswärtige Besucher nehmen dieses im Verlauf der Ochtruper Straße häufig als ersten Eindruck, quasi als „Visitenkarte" der Stadt Gronau wahr.

- Aufgrund der augenscheinlich guten Gewinnerzielung bei relativ geringem Aufwand, besteht die Gefahr der Verdrängung anderer Gewerbebranchen. Im Verhältnis zum Bodenwert und der generellen Lagegunst an Hauptverkehrsstraßen sind die betreffenden Liegenschaften als mindergenutzt anzusehen, zumal für die Ausübung der Nutzung häufig nur Behelfsbauten benutzt werden, die oftmals im Zusammenhang der Bebauung verunstaltend wirken.

- Generell sind bei dieser Art von Betrieben Konzentrationstendenzen zu beaobachten, die offensichtlich auf Vorteilen beruhen, die sich ergeben, wenn Betriebe sich nicht in Alleinlage befinden, sondern in Nachbarschaft mit Betrieben der gleichen Sparte. Hiermit verbunden ist stets die Gefahr einer Zerstörung der Nutzungsvielfalt bis hin zu einer reinen Monostruktur, die gerade in den innerstädtischen Lagen erhebliches Konfliktpotential in sich birgt.

- Da die Betriebe i.d.R. auf einen schnellen Umschlag der Fahrzeuge aus sind, müssen häufig Verstöße gegen das Umweltrecht in Folge der nicht sachgerechten Demontage von Fahrzeugen festgestellt werden, die ordnungsrechtlich nur schwer zu ahnden sind.

- Negative Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im öffentlichen Raum ergeben sich in Folge der Be- und Entladevorgänge von Transporterfahrzeugen, für die oftmals kein ausreichender Park- bzw. Rangierraum auf den Privatgrundstücken zur Verfügung steht.

- Die zu einem Großteil aus den osteuropäischen Ländern kommenden Kunden nutzen i.d.R. nicht das örtliche Übernachtungsangebot. Es kommt häufig zu nächtlichem Kampieren im öffentlichen Bereichen, wie abgelegenen Wirtschaftswegen oder Parkplätzen. Die Hinterlassenschaften führen zu einer erheblichen Verschmutzung der angrenzenden Bereiche.

Angesichts dieser Umstände sieht sich die Stadt Gronau veranlaßt, tätig zu werden und die weitere Entwicklung großräumig zu steuern

5.2.3 Großräumiges Zielkonzept

Mit dem vorliegenden Konzept sollen Unfallwagenbetriebe nicht generell im Stadtgebiet ausgeschlossen werden, es gilt vielmehr in einem ersten Schritt besonders sensible Tabuzonen zu beschreiben und dort den Ausschluß dieser Nutzungsart auch rechtlich durchzusetzen.
Das Hauptaugenmerk wird dabei zunächst auf den Bereich der Ochtruper Straße gelegt, wobei die relevanten Bebauungspläne, in denen die Unfallwagenbetriebe genehmigungsfähig wären, entsprechend zu ändern bzw. für den bisher unbeplanten Innenbereich entsprechende städtebauliche Zielsetzungen aufzustellen sind.
Im Grundsatz zulässig bleiben Unfallwagenbetriebe in den peripheren Gewerbe- und Industriegebieten, sofern hier eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange ausgeschlossen werden kann.
In Zusammenarbeit mit der Ordnungsbehörde und den Gremien der Wirtschaftsförderung sollen ferner verschärfte Maßregeln für die Behandlung dieser Betriebe festgelegt werden, die sich der planerischen Steuerung entziehen.

5.3 Inhalt des Bebauungsplanes

Inhalt der Bebauungsplanänderung ist lediglich die Regelung der Zulässigkeit von Unfallkraftfahrzeugbetrieben. Zu diesem Zweck wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan eingearbeitet:

„Gem. § 1 Abs. 9 in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO sind Betriebe, die Handel mit verunfallten Kraftfahrzeugen betreiben, im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nicht zulässig.“

6.0 Sonstige Belange

Da mit der vorliegenden Änderung lediglich eine ergänzende textliche Festsetzungen zur zulässigen Art der Nutzung im Plangebiet in den Bebauungsplan eingefügt wird, sind sonstige Belange nicht betroffen.

48599 Gronau, 19. Juli 1999

Der Stadtdirektor
Im Auftrage:

Krafzik

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Gronau (Westf.)

ERMÄCHTIGUNGSGRUNDLAGEN

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141).

2. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466).

3. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58).

4. Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.1995 (GV NW S. 218; ber. S. 982).

5. Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NW S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.03.1996 (GV NW S. 124).

6. Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht (Bekanntmachungsverordnung - BekanntmVO) vom 07.04.1981 (GV NW S. 224/SGV NW 2023).

7. Hauptsatzung der Stadt Gronau (Westf.) vom 05.09.1995 in der Fassung vom 30.01.1996.

VERFAHRENSVERMERKE

Der Haupt- und Finanzausschuß der Stadt Gronau hat in seiner Sitzung am 02.09.1998 im Wege eines Dringlichkeitsbeschlusses nach § 60 Abs. 1 GO NW gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplanes im Sinne des § 30 BauGB beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluß des Bebauungsplanes wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 14.09.1998 ortsüblich bekanntgemacht.

Gronau, den 19. Juli 1999

Der Stadtdirektor
Im Auftrage:

Krafzik

Der Haupt- und Finanzausschuß der Stadt Gronau hat in seiner Sitzung am 02.09.1998 im Wege eines Dringlichkeitsbeschlusses nach § 60 Abs. 1 GO NW gemäß § 3 BauGB die Bürgerbeteiligung zum Entwurf des Bebauungsplanes beschlossen.

Die Bürgerbeteiligung wurde in der Zeit vom 15.09.1998 bis 16.10.1998 einschließlich durchgeführt.

Gronau, den 19. Juli 1999

Der Stadtdirektor
Im Auftrage:

Krafzik

Der Ausschuß für Umwelt, Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Gronau hat in seiner Sitzung am 08.12.1998 dem Entwurf des Bebauungsplanes zugestimmt und seine öffentliche Auslegung beschlossen.
Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB am 02.03.1999 ortsüblich bekanntgemacht.

Der Entwurf des Bebauungsplanes hat mit der dazugehörigen Begründung vom 11. 03.1999 bis 13.04.1999 einschließlich öffentlich ausgelegen.

Gronau, den 19. Juli 1999

Der Stadtdirektor

Krafzik

Der Rat der Stadt Gronau hat den Bebauungsplan in seiner Sitzung am 26.05.1999 nach Prüfung der fristgemäß vorgebrachten Bedenken und Anregungen gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Gronau, den 19.07.1999

Der Bürgermeister	**Der Stadtdirektor** **In Vertretung:**
Gleis - Preister	**Ebeling (Stadtbaurat)**

Der Bebauungsplan liegt mit Begründung gemäß § 10 BauGB bei der Stadt Gronau ab dem .....aus und kann während der Öffnungszeiten eingesehen werden.

Der Bebauungsplan ist mit der Bekanntmachung vom rechtsverbindlich geworden.

Gronau, den

Der Stadtdirektor:

Krafzik