

## Vorlage Nr. 217/17

Betreff: **Bebauungsplan Nr.339,  
 Kennwort: "Eschendorfer Aue - Teilabschnitt West",  
 der Stadt Rheine**  
**I. Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit**

Status: **öffentlich**

### Beratungsfolge

<b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz</b>	<b>21.06.2017</b>	<b>Berichterstattung durch:</b>	<b>Frau Karasch Herrn Dörtelmann</b>				
<b>TOP</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>				<b>z. K.</b>	<b>vertagt</b>	<b>verwiesen an:</b>
	<b>einst.</b>	<b>mehrh.</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Enth.</b>		

### Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Leitprojekt 4 Rheine - die gesunde Stadt  
 Produktgruppe 51 Stadtplanung

### Finanzielle Auswirkungen

Ja       Nein  
 einmalig     jährlich     einmalig + jährlich

<b>Ergebnisplan</b>	<b>Investitionsplan</b>
Erträge €	Einzahlungen €
Aufwendungen €	Auszahlungen €
Verminderung Eigenkapital €	Eigenanteil €

**Finanzierung gesichert**

Ja       Nein  
 durch  
 Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt  
 sonstiges (siehe Begründung)

## **VORBEMERKUNG / KURZERLÄUTERUNG:**

Die Stadt Rheine entwickelt im Rahmen der Konversion der ehemals militärisch genutzten General-Wever-Kaserne ein umsetzungsfähiges Nachnutzungskonzept. Das städtebauliche Konzept sieht eine Wohnnutzung mit unterschiedlichen Wohnformen und Gebäudetypologien vor. Geplant ist die Entwicklung von Bauflächen für Einfamilienhäuser in Form von Einzel- und Doppelhäusern sowie die Realisierung von Bauflächen für den Geschosswohnungsbau für frei finanzierte und öffentlich geförderte Mietwohnungen.

Die innere Erschließung folgt der bestehenden schleifenartigen Straßenführung auf dem Kasernengelände. Die Anbindung an das umgebende Straßennetz ist über Anschlusspunkte an die Aloysiusstraße im Westen, die Schorlemerstraße im Osten und an die Surenburgstraße im Norden vorgesehen.

Eine multifunktionale zentrale Grünachse durchzieht das geplante Quartier von Nordwesten nach Südosten. Mit ihren Aufenthalts- und Spielflächen übernimmt sie die Funktion der Naherholung im Quartier und ermöglicht eine Wegeverbindung durch das Quartier, die an den südlich und östlich angrenzenden Landschaftsraum anbindet. Gleichzeitig dient der Grünzug als Retentionsraum zur Regenentwässerung und bei Starkregenereignissen.

Die bestehenden Einzelbäume und Baumgruppen sind prägend für das Plangebiet. Insbesondere die schützenswerten Bäume sollen im Rahmen der Bauleitplanung weitestgehend erhalten werden und auch zukünftig den parkartigen Charakter des neuen Baugebietes bestimmen.

Um die heute brachliegenden Flächen einer neuen Nutzung zuzuführen, soll nun ein weiteres Bauleitplanverfahren Planungsrecht für eine wohnbauliche Nutzung für den Teilabschnitt West schaffen.

Der Aufstellungsbeschluss für das Gesamtgebiet (Teilabschnitte Ost und West) wurde bereits am 30.11.2016 vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz gefasst (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 403/16). Insofern muss dieser hier nicht wiederholt werden.

Alle weiteren wichtigen planungsrelevanten Daten und Maßnahmen sind der Begründung zu dem Bebauungsplan (Anlage 2) und den textlichen Festsetzungen (Anlage 3) zu entnehmen, die dieser Vorlage beigelegt sind.

Ein Auszug aus dem Vorentwurf des Bebauungsplanes liegt ebenfalls bei (Anlage 1).

### Exkurs: Straßennetz/Umbau der Aloysiusstraße

Für die Entwicklung der ehemaligen General-Wever-Kaserne ist ein verkehrstechnisches Gutachten durch das Ingenieurbüro Schnüll, Haller und Partner (SHP) erstellt worden. Wesentliche Ziele waren:

Ermittlung des zu erwartenden zukünftigen Verkehrsaufkommens und dessen verträgliche Aufnahme im Straßennetz, Erarbeitung von Netzkonzeptionen für Kfz-, ÖPNV-, Rad- und Fußgängerverkehre sowie Darstellung möglicher Straßenquerschnitte.

Zur Ermittlung des aktuellen Verkehrsaufkommens ist an drei Knotenpunkten eine Verkehrszählung durchgeführt worden. Mit den Daten aus der Verkehrszählung und den Daten zur Nutzung des neuen Quartiers sind Prognosen für die zukünftige Verkehrsbelastung der äußeren Erschließung hochgerechnet worden. Aufbauend auf die zukünftige verkehrliche Situation wurden Empfehlungen für die Knotenpunkte und die Straßenquerschnitte gegeben. Für die bestehenden Straßen, an die das neue Quartier über 4 Anschlusspunkte angebunden wird, ist mit folgenden Verkehren in der Prognose in der Spitzenstunde zu rechnen:

Surenburgstraße (Hauptsammelstraße): Ist: 441 Kfz/h; Prognose: 542 Kfz/h; verträglich nach RAST: 800 Kfz/h;

Aloysiusstraße (verkehrswichtige Sammelstraße): Ist: 391 Kfz/h; Prognose: 418 Kfz/h; verträglich nach RAST: 800 Kfz/h;

Schorlemerstraße (Erschließungsstraße): Ist: 33 Kfz/h; Prognose: 129 Kfz/h; verträglich nach RAST: 400 Kfz/h.

Die nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) zulässigen Verkehrsstärken entsprechend der zugeordneten Straßenkategorie werden auch durch die zusätzlichen Verkehre in diesen Straßen eingehalten. Die umliegenden Straßen sind somit grundsätzlich in der Lage, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

In der Bemessung der Knotenpunkte stellte sich heraus, dass am Knotenpunkt Surenburgstraße/Aloysiusstraße (lediglich Schaltzeiten anpassen) und am Knotenpunkt Surenburgstraße/Schorlemerstraße (lediglich Querungshilfe) gute Verkehrsqualitäten vorliegen und somit kaum Umbaubedarf besteht. Lediglich am Knotenpunkt Elter Straße/Scharnhorststraße ergaben die prognostizierten Verkehrsstärken eine künftig schlechte Verkehrsqualität, die einen größeren Umbau erforderlich macht. Hier sind die Varianten Kreisverkehr oder signalisierter Knotenpunkt mögliche Maßnahmen, die eine gute Verkehrsqualität erzielen. Aus Kostengründen wird aktuell eine Lichtsignalanlage bevorzugt.

Auch ohne Entwicklung der Konversionsfläche würde aufgrund des Zustandes der Straßen ein Ausbau in den nächsten Jahren anstehen. Das geplante Wohnquartier „Eschendorfer Aue“ beschleunigt die Aus- bzw. Umbaunotwendigkeiten:

Schorlemerstraße: Die Querschnittsgestaltung kann grundsätzlich beibehalten werden. Neben der Erneuerung sind zusätzliche Gehwege anzulegen.

Scharnhorststraße: Diese Straße wird zu einem überwiegenden Teil zurückgebaut. Der verbleibende westliche Teil gliedert sich in eine Anliegerstraße (T-30-Bereich) und in eine Hupterschließungsstraße, die in die Aloysiusstraße übergeht.

Aloysiusstraße: Diese Straße bleibt aufgrund ihrer tatsächlichen Nutzung im gesamten Abschnitt in ihrer Funktion als verkehrswichtige Sammelstraße. Dies entspricht auch der Festlegung im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Rheine.

Zur Zeit ist die Aloysiusstraße auf Grund ihres Ausbauzustandes für den LKW-Verkehr gesperrt. In ihrer Funktion als verkehrswichtige Sammelstraße werden künftig der Querschnitt und die Radien so bemessen, dass auch ein Befahren mit LKW vom Grundsatz her möglich sein wird. Im Zusammenhang mit der Ver-

kehrsbedeutung, der Nutzung und des Umfeldes ergeben sich nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ verschiedene Ausbaumöglichkeiten/Querschnittsgestaltungen. Diesbezüglich sind Varianten entwickelt worden, die im Folgenden vorgestellt werden (s. auch Anlage 4):

#### Variante 1:

Hier ist ein Straßenquerschnitt erarbeitet worden, der in vergleichbarer Form vielfach im Stadtgebiet wiederzufinden ist. Der Regelquerschnitt wird mit einer Breite von 15 m vorgesehen. Während die Fußgänger im Seitenbereich einen Gehweg erhalten, wird der Radfahrer auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Trassierung dieses Querschnittes, die aufgrund des Zwangspunktes der verbleibenden Baumreihe auf der Ostseite geradlinig verläuft, verleitet zum Fahren mit überhöhten Geschwindigkeiten.

Dieser Querschnitt ist allerdings nur in der Umsetzung möglich, wenn eine Baumreihe der vorhandenen Lindenallee vollständig entfernt wird. Nach § 41 des neuen Landesnaturschutzgesetzes NRW sind die vorhandenen Baumreihen als besonders geschützte Allee zu bewerten. Die Straßenplanung hat daher so zu erfolgen, dass der Schutz und die Erhaltung beider Baumreihen nachhaltig gewährleistet wird. Bei Erschließung der östlich gelegenen Grundstücke wären zwischen der verbleibenden Baumreihe Grundstückszufahrten anzulegen, die weitere Baumstandorte gefährden würden.

Daher scheidet die Variante 1 in der Umsetzung aus.

#### Variante 2:

Hier wird zum Erhalt der Bäume die Fahrbahn in zwei Fahrbahnen in Einbahnrichtung mit einer Breite von je 3,75 m aufgeteilt. Während die Fußgänger im Seitenbereich einen Gehweg erhalten, wird der Radfahrer auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der 4,0 m breite Mittelstreifen nimmt die vorhandene östliche Baumreihe auf. Die westliche Baumreihe bleibt ebenfalls erhalten.

Da in diesem Entwurf die Planstraße unmittelbar entlang der östlichen Baumreihe verläuft, die sich bisher mit ihrem Wurzelwerk in diesem Bereich ungehindert ausbreiten konnte, würden diese Wurzeln im Zuge der Tiefbaumaßnahme beseitigt oder beschädigt werden. Der landesgesetzlich geforderte Erhalt dieser Bäume kann auch bei dieser Variante nicht gewährleistet werden.

Die Variante 2 scheidet daher ebenfalls in der Umsetzung aus.

#### Variante 3:

Die Variante 3 entspricht in ihren wesentlichen Grundzügen den Planungsideen aus der Bürgerwerkstatt. Ähnlich wie in der Variante 2 wird auch hier die Fahrbahn in zwei Fahrbahnen in Einbahnrichtung mit einer Breite von je 3,75 m aufgeteilt. Ebenso erhalten die Fußgänger im Seitenbereich einen Gehweg und die Radfahrer werden auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Allerdings wird der Mittelstreifen auf 8,0 m so verbreitert, dass die vorhandenen Bäume dauerhaft geschützt werden. Zudem wird im mittleren Abschnitt der Mittelstreifen nochmals verbreitert, um auch weitere Bestandsbäume in einer geschützten „Grüninsel“ innerhalb der Straßenverkehrsfläche zu integrieren.

Ein weiterer Vorzug dieser Variante ist die Möglichkeit, innerhalb dieses Mittelstreifens Schrägparkstände für den ruhenden Verkehr anzubieten. Die westliche Baumreihe entlang der bestehenden Bebauung bleibt ebenfalls erhalten.

Auf Grund der verschwenkten, geschwindigkeitsdämpfenden Linienführung und der Einbahnstraßensituation ist im Abschnitt zwischen der Gravenhorster Straße

und der Scharnhorststraße eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen. Durch die weit voneinander abgerückten Einrichtungsfahrbahnen ergibt sich zudem eine geringere Lärmbelastung der anliegenden Wohnbebauung.

Die Variante 3 ist daher in den Bebauungsplan übernommen worden.

Je nach Fortschritt der Bautätigkeiten innerhalb des Wohnquartiers werden die Erschließungsstraßen sukzessive ausgebaut. Die Anliegerstraßen, die auch eine Sammelfunktion übernehmen, werden als Tempo 30-Straßen, die Straßen, die überwiegend der Aufenthaltsfunktion dienen, als „verkehrsberuhigte Bereiche“ ausgebaut. Dieses Konzept spiegelt sich im Bebauungsplan in den Festsetzungen und den unterschiedlichen Querschnittsbreiten wider.

## **BESCHLUSSVORSCHLAG / EMPFEHLUNG:**

### **I. Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz der Stadt Rheine beschließt, dass gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplan Nr. 339, Kennwort: "Eschendorfer Aue – Teilabschnitt West", der Stadt Rheine eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen ist.

Der räumliche Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: durch die Nord- und Westgrenze des Flurstücks 492 (Starenweg) und die Nordgrenze der Flurstücke 317 und 319,
- im Osten: durch die Ostgrenze des Flurstücks 318 (Schorlemerstraße), ab Flurstück 634 auf die Westgrenze des Flurstücks 318 wechselnd,
- im Süden: durch die Südgrenze der Flurstücke 315 und 316 (Scharnhorststraße),
- im Westen: durch die Westgrenze der Flurstücke 292 und 579 (Aloysiusstraße), die Nordgrenze des Flurstücks 518 (Gravenhorster Straße) und durch die Westgrenze des Flurstücks 317 bis zur südlichen Grenze des Flurstücks 196.

Der Geltungsbereich bezieht sich also auf Grundstücke, die zwischen der Surenburgstraße, der Schorlemerstraße, der Scharnhorststraße und der Aloysiusstraße liegen.

Sämtliche Flurstücke befinden sich in den Fluren 175 und 178, Gemarkung Rheine-Stadt. Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan-Vorentwurf geometrisch eindeutig festgelegt.

Die öffentliche Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung soll durch eine ortsübliche Bekanntmachung in der Presse mit anschließender 3-wöchiger Anhörungsgelegenheit im Fachbereich Planen und Bauen/Stadtplanung der Stadt Rheine erfolgen. Während dieser Anhörung ist allgemein Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zudem wird eine Bürger-Informationsveranstaltung durchgeführt.

**Anlagen:**

- Anlage 1: Bebauungsplan-Vorentwurf (Auszug)
- Anlage 2: Begründung
- Anlage 3: Textliche Festsetzungen
- Anlage 4: Umbau der Aloysiusstraße – 3 Varianten