ANLAGE 1 zur Vorlage Nr. 175/20

35. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine
Kennwort: "Wohnmobilstellplatz am Emsufer"

I. Abwägungsbeschluss

1. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom 25.05.2020 bis einschließlich 09.07.2020

1.1 Einwender, Rheine;
Schreiben vom 26.06.2020

Inhalt:

„Wohnmobistellplätze an der Ems - Änderung des Flächennutzungsplanes

Sehr geehrte Frau Gellenbeck,

wir haben bereits zum Thema kommuniziert. Die Stadt Rheine hat bekanntlich die Beteiligung der Öffentlichkeit bis zum 09. Juli 2020 zur Bauleitplanung "Wohnmobilstellplätze am Emsufer" erneut eingeleitet. Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist eine FFH Vorprüfung mit Datum vom 20.03.2018 (!). Auf Seite 21 von 24 wird unter Ziffer 5 u. a. ausgeführt, (...) "Das Ergebnis der FFH-Vorprüfung für die Bebauung an der Elter Straße / Schlehdornweg steht noch aus. " (...) Da dürfte eigentlich vielen Bürgerinnen, sofern sie einen Blick in FFH Vorprüfung geworfen haben, verwundern. Dem Unterzeichner der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung, Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann sowie Dipl. Ökol- Elisabeth Goußens, scheint es nicht verwundert haben.
Die FFH Vorprüfung für den Bereich "Elter Straße / Schlehdornweg" wurde am 13.04.2018 erstellt und dem Bebauungsplanverfahren Nr. 337 sowie der 34. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine beigefügt.
Im letzten Jahr nahm der Bürgermeister den neuen LIDL sogar für ein "Mini-Praktikum" zum Anlass:
https://www.mv-online.de/lokales/rheine/buergermeister-macht-mini-praktikum-im-supermarkt-287660.html
Einen Erlöss von 1.000 Euro übergab der Bürgermeister später dem Fussballverein SF Gellendorf:
https://www.mv-online.de/lokales/rheine/1000-euro-fuer-die-sportfreunde-gellendorf-291032.html
Er selbst hatte hierzu auch auf Facebook dazu berichtet:
Morgen eröffnet der neue Lidl in... - Bürgermeister Peter ...
sr-rs.facebook.com › photos › mor...
Diese Seite übersetzen
Morgen eröffnet der neue Lidl in Gellendorf. ... Видите још о Bürgermeister Peter Lüttmann на Фејсбуку ... Je mehr Umsatz, je größer die Spende von Lidl.

Ich stelle fest, dass die FFH Vorprüfung für FFH-Gebiet "Emsaue MS, ST" (DE 3711-301) zur Bauleitplanung „Wohnmobilstellplatz am Emsufer" vom 20.03.2018 datiert ist.
Ich stelle fest, dass Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann auf dieser Basis eine amtliche Bekanntmachung aufgrund des Beschlusses vom 26.06.2019 des Fachausschusses am 09.07.2019 unterzeichnet hat.
Ich stelle fest, dass Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann eine Wiederholung der Offenlage aufgrund des Beschlusses vom 26.06.2019 des Fachausschusses am 08.05.2020 unterzeichnet hat.
Ich stelle fest, dass das Protokoll des Stadtentwicklungsausschuss-Sitzung vom 11.03.2020 folge Information enthält:
2.1.2. Information zu den Wohnmobilstellplätzen: Herr van Wüllen erklärt, dass auf Grund eines Formfehlers in der Bekanntmachung zur Offenlage, welcher durch die Bezirksregierung festgestellt wurde, die Offenlage zu den Wohnmobilstellplätzen wiederholt werden müsse.
Ich stelle fest, dass seit der Erstellung der angeführten Unterlagen bis zur Information über den Formfehler durch die Stadt Rheine keine Anpassungen hinsichtlich der umweltbezogenen Unterlagen

und / oder dem Umweltbericht vorgenommen wurden.
Ich weise wie folgt hin: Die Stadt Rheine möchte mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Wohnmobilstellplatz am Emsufer schaffen.
Der Flächennutzungsplan stellt derzeit eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz dar und soll zukünftig sowohl ein Sondergebiet „Wohnmobilstellplatz" sowie eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage darstellen.
Der Feststellungsbeschluss wurde am 03.12.2019 durch den Rat der Stadt Rheine gefasst und die Unterlagen anschließend der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt.
Entscheidend für eine Genehmigung ist dabei, dass die Bauleitplanung der Stadt allen formalen und materiellen Anforderungen, die das Baugesetzbuch formuliert, erfüllt. Es handelt sich hierbei also um eine reine Rechtsprüfung. Bei der Prüfung der Unterlagen wurde ein Mangel festgestellt, der einer Genehmigung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes entgegensteht. Es handelt sich hierbei um einen formalen Mangel der mit einer Wiederholung der öffentlichen Auslegung behoben werden kann. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats […] öffentlich auszulegen. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB sind Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen. Während der Gemeinde gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB bei der Beurteilung, welche „wesentlichen" bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen öffentlich auszulegen sind, ein Beurteilungsspielraum eingeräumt ist, der gerichtlich nur dahin zu überprüfen ist, ob ein offensichtlicher Rechtsmissbrauch vorliegt, sind gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB die verfügbaren umweltbezogenen Informationen bekannt zu machen. Eine Befugnis der Gemeinde zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen lässt sich dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht entnehmen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 06.06.2019 (Az. 4 CN 7/18) auch nochmals betont. In der Bekanntmachung vom 11.07.2019 zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fehlten in der Auflistung der bereits vorliegenden umweltbezogenen Informationen die Stellungnahme einer Fachbehörde sowie Stellungnahmen eines Privaten mit umweltbezogenen Informationen. Aus diesem Grund liegt ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB vor. Das Prüfergebnis wurde der Stadt Rheine mitgeteilt und daraufhin der Antrag auf Genehmigung zurückgezogen. Die Stadt Rheine wiederholt nun die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB. In diesem Verfahrensschritt werden die Planunterlagen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für 30 Tage, öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen können in dieser Zeit z.B. schriftlich, per E-Mail oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadt Rheine vorgebracht werden. Der Zeitraum der öffentlichen Auslegung wurde mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. Ob auch eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB (z.B. Fachbehörden) durchgeführt wird, ist mir nicht bekannt. Dies ist jedoch auch nicht notwendig, da der Verstoß lediglich die Beteiligung der Öffentlichkeit betrifft. Mit den eingegangenen Stellungnahmen bzw. in diesem Verfahrensschritt vorgebrachten Anregungen, Bedenken oder Hinweisen muss sich der Rat der Stadt Rheine abwägend auseinandersetzen und die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB beschließen. Sämtliche bereits eingegangenen Stellungnahmen behalten dabei ihre Gültigkeit. Anschließend kann der Feststellungsbeschluss wieder gefasst und die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes erneut der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Mit Blick auf die Ausführungen zur FFH Vorprüfung sind anscheinend die umweltbezogenen Unterlagen nicht vollständig."

<u>Abwägungsvorschlag:</u>

Die durchgeführte FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und des Schutzzweckes für das planangrenzende FFH-Gebiet aufgrund der zu erwartenden Wirkungen des geplanten Wohnmobilstellplatzes auch unter Berücksichtigung möglicher kumulativer Wirkungen anderer Vorhaben ausgeschlossen werden können. Auch die Umweltprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Es wird festgestellt, dass dem geschilderten Einwand nicht gefolgt wird.

1.2 Einwender, Rheine;
Schreiben vom 21.06.2020

Inhalt:

„Ich stelle fest, dass der beigefügte Umweltbericht am 27.02.2019 erstellt worden ist. Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung zum Entwurf zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes und zum Bebauungsplan Nr. 341 „Wohnmobilstellplatz am Emsufer". Ich stelle fest, dass die FFH Vorprüfung für FFH-Gebiet "Emsaue MS, ST" (DE 3711-301) zur Bauleitplanung „Wohnmobilstellplatz am Emsufer" vom 20.03.2018 datiert ist. Ich stelle fest, dass die vorgelegte Begründung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes Kennwort: "Wohnmobilstellplatz am Emsufer" im Entwurf vom 11.06.2019 datiert ist. Ich stelle fest, dass die beigefügte Plandarstellung Stadt Rheine zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes Kennwort: "Wohnmobilstellplatz am Emsufer" des Fachbereich: Planen und Bauen im Maßstab: 1:5.000 der Produktgruppe: Stadtplanung den Stand: 06.06.2019 hat. Ich stelle fest, dass Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann auf dieser Basis eine amtliche Bekanntmachung aufgrund des Beschlusses vom 26.06.2019 des Fachausschusses am 09.07.2019 unterzeichnet hat. Ich stelle fest, dass Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann eine Wiederholung der Offenlage aufgrund des Beschlusses vom 26.06.2019 des Fachausschusses am 08.05.2020 unterzeichnet hat. Ich stelle fest, dass das Protokoll des Stadtentwicklungsausschuss-Sitzung vom 11.03.2020 folge Information enthält: 2.1.2. Information zu den Wohnmobilstellplätzen: Herr van Wüllen erklärt, dass auf Grund eines Formfehlers in der Bekanntmachung zur Offenlage, welcher durch die Bezirksregierung festgestellt wurde, die Offenlage zu den Wohnmobilstellplätzen wiederholt werden müsse. Ich stelle fest, dass seit der Erstellung der angeführten Unterlagen bis zur Information über den Formfehler durch die Stadt Rheine keine Anpassungen hinsichtlich der umweltbezogenen Unterlagen und / oder dem Umweltbericht vorgenommen wurden, obwohl in diesem Zeitraum durch die Stadt Rheine und anscheinend durch die Verkehrsbelastungen auf dem Hertaweg sowie am Kanu-Club durch das Parken von PKW und Wohnmobile massive Eingriffe in die Natur wie das Fällen von Bäume oder Versickerungen in das Erdreich an der Ems als auch Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr entstanden sind. Diese Eingriffe in die Natur und in den Lebensraum an der Ems finden jedoch keine Bestandsaufnahmen, Bewertungen und Abwägungen in den Unterlagen. Auch der Eingriff der Stadt Rheine am Kettlerufer, zur Verbreiterung des Kettlerufers, die damit erfolgten Eingriffe in die Natur und den Lebensraum entlang wurden anscheinend nicht bei dieser sensiblen Planung berücksichtigt. Insofern rege ich an, die vorgelegten Unterlagen entsprechend den rechtlichen Erfordernissen anzupassen. Ich weise wie folgt hin: Die Stadt Rheine möchte mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Wohnmobilstellplatz am Emsufer schaffen. Der Flächennutzungsplan stellt derzeit eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz dar und soll zukünftig sowohl ein Sondergebiet „Wohnmobilstellplatz" sowie eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage darstellen. Der Feststellungsbeschluss wurde am 03.12.2019 durch den Rat der Stadt Rheine gefasst und die Unterlagen anschließend der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt. Entscheidend für eine Genehmigung ist dabei, dass die Bauleitplanung der Stadt allen formalen und materiellen Anforderungen, die das Baugesetzbuch formuliert, erfüllt. Es handelt sich hierbei also um eine reine Rechtsprüfung. Bei der Prüfung der Unterlagen wurde ein Mangel festgestellt, der einer Genehmigung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes entgegensteht. Es handelt sich hierbei um einen formalen Mangel der mit einer Wiederholung der öffentlichen Auslegung behoben werden kann. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats […] öffentlich auszulegen. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB sind Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen. Während der Gemeinde gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB bei der Beurteilung, welche „wesentlichen" bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen öffentlich auszulegen sind, ein Beurteilungsspielraum eingeräumt ist, der gerichtlich nur dahin zu überprüfen ist, ob ein offensichtlicher Rechtsmissbrauch vorliegt, sind gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB die verfügbaren

umweltbezogenen Informationen bekannt zu machen. Eine Befugnis der Gemeinde zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen lässt sich dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht entnehmen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 06.06.2019 (Az. 4 CN 7/18) auch nochmals betont. In der Bekanntmachung vom 11.07.2019 zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fehlten in der Auflistung der bereits vorliegenden umweltbezogenen Informationen die Stellungnahme einer Fachbehörde sowie Stellungnahmen eines Privaten mit umweltbezogenen Informationen. Aus diesem Grund liegt ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB vor. Das Prüfergebnis wurde der Stadt Rheine mitgeteilt und daraufhin der Antrag auf Genehmigung zurückgezogen. Die Stadt Rheine wiederholt nun die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB. In diesem Verfahrensschritt werden die Planunterlagen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für 30 Tage, öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen können in dieser Zeit z.B. schriftlich, per E-Mail oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadt Rheine vorgebracht werden. Der Zeitraum der öffentlichen Auslegung wurde mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. Ob auch eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB (z.B. Fachbehörden) durchgeführt wird, ist mir nicht bekannt. Dies ist jedoch auch nicht notwendig, da der Verstoß lediglich die Beteiligung der Öffentlichkeit betrifft. Mit den eingegangenen Stellungnahmen bzw. in diesem Verfahrensschritt vorgebrachten Anregungen, Bedenken oder Hinweisen muss sich der Rat der Stadt Rheine abwägend auseinandersetzen und die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB beschließen. Sämtliche bereits eingegangenen Stellungnahmen behalten dabei ihre Gültigkeit. Anschließend kann der Feststellungsbeschluss wieder gefasst und die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes erneut der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt werden. Möge die Stadt Rheine bitte das Verfahren beenden."

<u>Abwägungsvorschlag:</u>

Die vom Einwender genannten Eingriffe in die Natur wie das Fällen von Bäume oder Versickerungen in das Erdreich an der Ems als auch die Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr fanden bereits Berücksichtigung im vorliegenden Umweltbericht mit dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Es wird festgestellt, dass dem geschilderten Einwand nicht gefolgt wird.

<u>1.3 Einwender, Rheine;</u>
Schreiben vom 21.06.2020

<u>Inhalt:</u>

„Anscheinend sind in dem Änderungsbereich Bäume ausgewiesen, die bereits im Jahr 2019 durch die Stadt Rheine entfernt worden sind. Entsprechende Ausführungen im Umweltbericht und / oder den umweltbezogenen Unterlagen sind insofern anscheinend fehlerhaft. Die Stadt Rheine möchte mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Wohnmobilstellplatz am Emsufer schaffen. Der Flächennutzungsplan stellt derzeit eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz dar und soll zukünftig sowohl ein Sondergebiet „Wohnmobilstellplatz" sowie eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage darstellen. Der Feststellungsbeschluss wurde am 03.12.2019 durch den Rat der Stadt Rheine gefasst und die Unterlagen anschließend der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt. Entscheidend für eine Genehmigung ist dabei, dass die Bauleitplanung der Stadt allen formalen und materiellen Anforderungen, die das Baugesetzbuch formuliert, erfüllt. Es handelt sich hierbei also um eine reine Rechtsprüfung. Bei der Prüfung der Unterlagen wurde ein Mangel festgestellt, der einer Genehmigung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes entgegensteht. Es handelt sich hierbei um einen formalen Mangel der mit einer Wiederholung der öffentlichen Auslegung behoben werden kann. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats […] öffentlich auszulegen. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB sind Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind,

mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen. Während der Gemeinde gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB bei der Beurteilung, welche „wesentlichen" bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen öffentlich auszulegen sind, ein Beurteilungsspielraum eingeräumt ist, der gerichtlich nur dahin zu überprüfen ist, ob ein offensichtlicher Rechtsmissbrauch vorliegt, sind gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB die verfügbaren umweltbezogenen Informationen bekannt zu machen. Eine Befugnis der Gemeinde zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen lässt sich dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht entnehmen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 06.06.2019 (Az. 4 CN 7/18) auch nochmals betont. In der Bekanntmachung vom 11.07.2019 zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fehlten in der Auflistung der bereits vorliegenden umweltbezogenen Informationen die Stellungnahme einer Fachbehörde sowie Stellungnahmen eines Privaten mit umweltbezogenen Informationen. Aus diesem Grund liegt ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB vor. Das Prüfergebnis wurde der Stadt Rheine mitgeteilt und daraufhin der Antrag auf Genehmigung zurückgezogen. Die Stadt Rheine wiederholt nun die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB. In diesem Verfahrensschritt werden die Planunterlagen für die Dauer eines Monats, mindestens jedoch für 30 Tage, öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen können in dieser Zeit z.B. schriftlich, per E-Mail oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadt Rheine vorgebracht werden. Der Zeitraum der öffentlichen Auslegung wurde mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht. Ob auch eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB (z.B. Fachbehörden) durchgeführt wird, ist mir nicht bekannt. Dies ist jedoch auch nicht notwendig, da der Verstoß lediglich die Beteiligung der Öffentlichkeit betrifft. Mit den eingegangenen Stellungnahmen bzw. in diesem Verfahrensschritt vorgebrachten Anregungen, Bedenken oder Hinweisen muss sich der Rat der Stadt Rheine abwägend auseinandersetzen und die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB beschließen. Sämtliche bereits eingegangenen Stellungnahmen behalten dabei ihre Gültigkeit. Anschließend kann der Feststellungsbeschluss wieder gefasst und die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes erneut der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt werden. Da anscheinend in dem Änderungsbereich Bäume ausgewiesen sind, die bereits im Jahr 2019 durch die Stadt Rheine entfernt worden sind, entsprechende Ausführungen im Umweltbericht und / oder den umweltbezogenen Unterlagen folglich nicht den rechtlichen Erfordernissen entsprechen dürften, möge die Stadt Rheine bitte das Verfahren beenden."

<u>Abwägungsvorschlag:</u>

Die vom Einwender genannten Eingriffe in die Natur wie das Fällen von Bäume oder Versickerungen in das Erdreich an der Ems als auch die Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr fanden bereits Berücksichtigung im vorliegenden Umweltbericht mit dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Es wird festgestellt, dass dem geschilderten Einwand nicht gefolgt wird.

<u>1.4 Einwender, Rheine;</u>
Schreiben vom 16.06.2020

<u>Inhalt:</u>

„Sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund eines Formfehlers, den die Stadt Rheine anscheinend zu vertreten hat, wurde das Verfahren "Wohnmobilstellplatz am Emsufer" in Rheine, welches aufgrund eines Offenlage-Beschlusses des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz der Stadt Rheine am 26.06.2019 begann, durch die Bezirksregierung Münster für unzulässig erklärt. Der Bürgermeister der Stadt Rheine Dr. Peter Lüttmann hat zu meiner Verwunderung am 12.05.2020 eine erneute Offenlage bekannt gemacht. In dieser Bekanntmachung beruft er sich auf den Beschluss des politischen Gremiums vom 26.06.2019. M.E. ist dieser Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz der Stadt Rheine vom 26.06.2019 aufgrund der seinerzeit erfolgten Offenlage bereits verbraucht. Insofern bitte ich zu prüfen, ob im Vorfeld einer erneuten Offenlage, zunächst politische Beschlüsse des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und

Klimaschutz der Stadt Rheine erforderlich sind. Möglicherweise könnte der benannte Fachausschuss aufgrund des festgestellten Formfehlers auch zu einer anderen Offenlage oder zu gänzlich anderen Beschlüssen, auch aus neuen Erkenntnissen in der Sache, gelangen. Insofern ist es für mich fraglich, auch weil der Mangel an dem bisherigen Verfahren nicht in der erneuten Offenlage deutlich wird, ob eine erneute Offenlage unter Berufung auf den Beschluss vom 26.06.2019 und ohne eine erneute politische Beteiligung, einen erneuten Formfehler begründen könnte. Ich erlaube mir den LINK mit der Offentlage von der Homepage der Stadt Rheine beizufügen und verbleibe mit der Bitte um zeitnahe Auskunft, weil die Frist für Einwendungen am 25. Mai 2020 beginnt. Danke.
https://www.rheine.de/media/www.rheine.de/org/med_931/6229_12.05.2020_bebauungsplan_nr._341_kennwort_wohnmobilstellplatz_am_emsufer.pdf
https://www.rheine.de/media/www.rheine.de/org/med_931/6228_12.05.2020_35._aenderung_des_flaechennutzungsplanes_kennwort_wohnmobilstellplatz_am_emsufer.pdf Sicherlich hätte sich der Stadtentwicklungsausschuss, sofern eine Offenlage Gegenstand einer Sitzung am Juni 2020 gewesen wäre auch folgende Fragen an den Bürgermeister der Stadt Rheine gehabt: Wann wurden Sie Herr Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann zur "feierlichen Übergabe / Eröffnung" der neuen Wohnmobilstellplatzanlage am TAT für bis zu 20 Wohnmobile (vgl. bitte Zeitungsbericht der MVZ vom 21. Mai) eingeladen ? https://www.mv-online.de/lokales/rheine/tat-bietet-stehplaetze-fuer-wohnmobile-336605.html https://stellplatz.info/wohnmobilstellplatz/stellplatz-im-tat-themenpark-rheine Wer würde unserem Bürgermeister schon iin Abrede stellen, dass er nicht über alle Entwicklungen in der Stadt Rheine, insbesondere aber über Entwicklungen im TAT und zum Thema Wohnmobilstellplätze in Rheine, bestens unterrichtet ist ? - 12. Mai 2020 Zeitpunkt der erneuten Offenlage - 20. Mai 2020 Eröffnung der Stellplätze am TAt - Datum der Einladung des TAT am ? - Zusage des Bürgermeisters zur feierlichen Eröffnung des Bürgermeister am ? Warum wurde nicht vom Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann diese Planungen den Entwicklungen angepasst ? Warum wird von Bürgermeister Lüttmann als maßgebliches Argument in den Planunterlagen angeführt, dass Rheine bisher nicht über eine derartige Stellplatzanlage verfüge (Stand 12. Mai 2020) ? Warum sind auch nicht die weiteren Entwicklungen zum Thema Wohnmobilstellplätze in den Planunterlagen des Bürgermeisters der Stadt Rheine, DFr. Peter Lüttmann, nachzulesen (Eröffnung am 20. Mai) ? Anscheinend sind in Rheine und Umgebung 16 weitere Stellplätze für Wohnmobile vorhanden: am Stadtpark, am Naturzoo Bentlage und in Mesum bei Reisemobile Brüggemann. Auch im Stadtteil Eschendorf, dass ist der Stadtteil in dem der Bürgermeister wohnt, sollen Wohnmobilstellplätze errichtet werden. Vor diesem Hintergrund mache ich einen gravierenden Form- und Verfahrensfehler geltend, fordere das Verfahren zu beenden, weil nicht alle Fakten der Öffentlichkeit mit der Offenlage vorgelegt worden sind.

Weiteres Vorgehen:
Die Verwaltung wertet die Anregungen aus und legt sie dem Rat zur Entscheidung vor. Der Rat wägt die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ab und entscheidet über ihre Berücksichtigung oder Zurückweisung."

<u>Abwägungsvorschlag:</u>

Bei der Prüfung der Unterlagen zur Genehmigung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes, wurde ein Mangel festgestellt, der einer Genehmigung entgegensteht. Es handelt sich hierbei um einen formalen Mangel der mit einer Wiederholung der öffentlichen Auslegung behoben werden kann. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats […] öffentlich auszulegen. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB sind Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen. Die Bekanntmachung erfolgte am 12. Mai 2020 und die öffentliche Auslegung fand vom 25. Mai 2020 bis einschließlich 9. Juli 2020 statt.

In der Stadt Rheine besteht aufgrund der Lage an der Ems sowie weiterer touristischer

Potentiale eine hohe Nachfrage nach Wohnmobilstellplätzen, die bislang jedoch nicht mit den vereinzelten vorhandenen Stellplätzen für Wohnmobile befriedigt werden konnte. Verschiedene Ansätze zur Herstellung eines Stellplatzes konnten
aus den unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden. Mit der Fläche am Emsufer wurde nun eine Fläche gefunden, die u.a. aufgrund ihrer Lage, Größe und der Infrastruktur eine besondere Eignung aufweist.

Es wird festgestellt, dass den geschilderten Einwänden nicht gefolgt wird.

1.5 Einwender, Rheine;
Schreiben vom 20.06.2020

„Die Stadt Rheine möchte mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes die planungsrechtlichenVoraussetzungen für einen Wohnmobilstellplatz am Emsufer schaffen. Der Flächennutzungsplanstellt derzeit eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz dar und soll zukünftigsowohl ein Sondergebiet „Wohnmobilstellplatz" sowie eine Grünfläche mit der ZweckbestimmungParkanlage darstellen. Der Feststellungsbeschluss wurde am 03.12.2019 durchden Rat der Stadt Rheine gefasst und die Unterlagen anschließend der Bezirksregierung zurGenehmigung vorgelegt. Entscheidend für eine Genehmigung ist dabei, dass die Bauleitplanungder Stadt allen formalen und materiellen Anforderungen, die das Baugesetzbuch formuliert,erfüllt. Es handelt sich hierbei also um eine reine Rechtsprüfung. Bei der Prüfung der Unterlagen wurde ein Mangel festgestellt, der einer Genehmigung der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes entgegensteht. Es handelt sich hierbei um einen formalen Mangel der mit einer Wiederholung der öffentlichen Auslegung behoben werden kann. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats […] öffentlich auszulegen. Gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB sind Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen. Während der Gemeinde gem. § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB bei der Beurteilung, welche„wesentlichen" bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen öffentlich auszulegensind, ein Beurteilungsspielraum eingeräumt ist, der gerichtlich nur dahin zu überprüfen ist, obein offensichtlicher Rechtsmissbrauch vorliegt, sind gem. § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB die verfügbarenumweltbezogenen Informationen bekannt zu machen. Eine Befugnis der Gemeinde zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen lässt sich dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht entnehmen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 06.06.2019 (Az. 4 CN 7/18) auch nochmals betont. In der Bekanntmachung vom 11.07.2019 zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fehlten in der Auflistung der bereits vorliegenden umweltbezogenen Informationen die Stellungnahme einer Fachbehörde sowie Stellungnahmen eines Privaten mit umweltbezogenenInformationen. Aus diesem Grund liegt ein Verstoß gegen § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB vor. DasPrüfergebnis wurde der Stadt Rheine mitgeteilt und daraufhin der Antrag auf Genehmigungzurückgezogen. Die Stadt Rheine wiederholt nun die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB. In diesem Verfahrensschritt werden die Planunterlagen für die Dauer eines Monats, mindestens jedochfür 30 Tage, öffentlich ausgelegt. Stellungnahmen können in dieser Zeit z.B. schriftlich,per E-Mail oder mündlich zur Niederschrift bei der Stadt Rheine vorgebracht werden. Der Zeitraumder öffentlichen Auslegung wurde mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht.Ob auch eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2BauGB (z.B. Fachbehörden) durchgeführt wird, ist mir nicht bekannt. Dies ist jedoch auch nichtnotwendig, da der Verstoß lediglich die Beteiligung der Öffentlichkeit betrifft. Mit den eingegangenenStellungnahmen bzw. in diesem Verfahrensschritt vorgebrachten Anregungen, Bedenkenoder Hinweisen muss sich der Rat der Stadt Rheine abwägend auseinandersetzen und die Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB beschließen. Sämtliche bereits eingegangenen Stellungnahmen behalten dabei ihre Gültigkeit. Anschließend kann der Feststellungsbeschluss wieder gefasst und die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes erneut der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt werden. Dennoch sollte man dieses Verfahren nutzen, um den zwischenzeitlichen Entwicklungen in der Stadt Rheine Rechnung zu tragen. Während einerseits festzustellen ist, dass bereits seit vielen Jahren dieser Standort von Wohnmobilien als Stellplatz genutzt wird und der Kanu Club den Wohnmobilisten darüberhinaus Leistungen zur Verfügung stellt, wurde im TAT im Beisein von Bürgermeister Dr. Peter

Lüttman am 20. Mai 2020 feierlich eröffnet. Weiterhin ist festzustellen, dass anscheinend die Stadt Rheine selbst keinen weiteren Bedarf für Wohnmobilstellplätze sieht. So ist festzustellen, dass in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am Mittwoch, den 17. Juni 2020 ein entsprechendes städtebauliches Begehren durch den Fachausschuss mangels Bedarf abgelehnt wurde. Diese Entscheidung der Politik scheint eine folgerichtige politische konsequente Entscheidung aus der feierlichen Übergabe des Wohnmobilstellplatzes am TAT durch Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann zu sein. Was also machen ? Das Verfahren beenden ! Oder alternativ im Verfahren den zweiten Schritt mit dem nächsten Schritt zu verbinden ! Anscheinend möchte die Stadt Rheine aus wohnwirtschaftlichen Gründen die anliegenden Bereiche mit den Sportflächen der DJK Amisia Rheine, die zwischenzeitlich mit Grün Weiß Rheine im Schotthock fusioniert hat, zukünftig als Wohnbauland ausweisen, weil der Fussballverein seine Zukunft im Schotthock sieht. Insofern rege ich an, das Quartier im weiteren Verfahren entsprechend auszuweiten und / oder unmittelbar ein weiteres Verfahren zur Schaffung von Wohnbauland aus den bisherigen angrenzenden Sportflächen zu starten. Seit Beginn der städtebaulichen Planungen der Eschendorfer Aue haben Bürgermeister und Politikfür eine überwiegende Einfamilienhausbebauung in der Eschendorfer Aue plädiert, während ichimmer wieder Ideen, Visionen, Anregungen oder auch Strategien für eine überwiegende Bebauungder Eschendorfer Aue mit Mehrfamilienhäuser in die politische Diskussion eingebracht habe. Jetztscheinen Politik und Verwaltung in Rheine erkannt und nachvollzogen zu haben, dass dasEinfamilienhaus die flächenfressendste, klimaschädlichste und teuerste Wohnform ist. In Rheinefehlt eine Vielzahl an Mehrfamilienhäuser und wenn nicht schnellstens gehandelt wird, wird dieschon spürbare Wohnungsnot in Rheine ansteigen. Insofern ist Zeit auf dem Hörstkamp in Rheine ein gut durchmischtes Quartier zu realisieren. Im Nahbereich bedindet ein Krankenhaus und ein Schwesternwohnheim. Deshalb sollte und darf anscheinend eine Bebauung in diesem Quartier die Höhen des Schwesternwohnheims übernehmen. Gute Grundlagen um preiswerten Wohnraum in einem intakten Sozialraum zu schaffen. Diese Durchmischung wird allen Menschen helfen und Zukunft bringen. Rheine sollte insofern mit dieser Planung die Chance nutzen und Bauland mit einer Geschosshöhe des Schwesternwohnheims für den preiswerten sozialen Wohnungsmarkt zu qualifizieren. Gut ist auch die Nähe zur Innenstadt und zur Innenstadt, so dass die Menschen ganz ohne PKW - fussläufig - die Innenstadt und die Ems-Galerie besuchen, zu einer Wertschöpfung in der angespannten Innenstadt beitragen können und damit das immer durch Schließungen bekannte Shopping-Center zu neune Kundenströmen verhelfen kann. Insofern sollte das neue Quartier auch AUTOFREI geplant werden, Folglich rege ich an die Planung aus dem Dorenkamp, für die dort vorhandenen ehemaligen Kasernenflächen, unter Berücksichtigung der neuen höheren zulässigen Höhen, angelegt an das Schwesternwohnheim am Hörstkamp, in den Hörstkamp umzuplanen. Für die Stadt Rheine sollte dieser Flächentausch kein Problem sein, hat die Stadt Rheine doch gerade schon mal die Fläche im Dorenkamp mit der Fläche der eschendorfer Aue einem Tausch unterzogen. Nun also zum Hörstkamp und eine neue angepasste Planung auf dem Dorenkamp. Ein Campus für Studenten. Der potentielle Investor würde sicherlich unmittelbar alle Planungen für einen Campus aufnehmen, zumal die Wohnungsfrage für die neuen Studenten im Hörstkamp geregelt ist. Diese Planung wäre mehr als Rheine 2030. Rheine ZUKUNFT !!!"

<u>Abwägungsvorschlag:</u>

Die vorgenannten Anregungen zur Schaffung von Wohnbauland bzw. Wohnraumbeschaffung auf dem Stadtgebiet von Rheine, sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens und somit auch nicht Abwägungsrelevant.

1.6 Anlieger der Straße Hörstkamp, Rheine;
Schreiben vom 21.05.2020

Inhalt:

„Gegen einen Stellplatz am Emsufer möchte ich keinen Einspruch einlegen, aber gegen die evtl. Zuwegeführung über eine extra neue Straße vom Sportplatz zum Emsufer und gegen eine Verbreiterung der Straße zum Sportplatz und des Emsuferweges bis zum Stellplatz.

Der bestehendeHertaweg kann, wenn überhaupt notwendig mit KOSTENGÜNSTIGEN Ausweichbuchten erweitert werden.

Als Bewohner ders Hörstkamps habe ich noch nicht eine Verkehrsbehinderung am Altenheim miterlebt, wie es Herr Gieseke und Herr Meyer behaupten.

Im übrigen wird es überhaupt nicht ein großes Verkehrsaufkommen geben, denn die Anzahl der Stellplätze sind begrenzt und es handelt sich nur um Zu- und Abfahrten zum Emsufer.

Im übrigen habe ich heute über einen neuen Stellplatz a, Tat in der MVZ gelesen, somit wird sich dieses Thema vielleicht von selber lösen.

Falls aber doch noch Überlegungen zu eine geänderten Zuwegung geben sollte, bin ich als steuerzahlender Bürger der Stadt gegen diese kostentreibende Änderung.

Ich erwarte Ihre Stellungnahme."

Abwägungsvorschlag:

Das durch den Wohnmobilstellplatz entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowohl auf dem Hörstkamp als auf dem Hertaweg zu beeinträchtigen. Dieses betrifft sowohl den motorisierten wie auch den Rad- und den Fußverkehr. Der Ausbauzustand der Straßen Hörstkamp und Hafenbahn ist geeignet, die geringe Mehrbelastung von maximal drei Wohnmobilen pro Stunde ohne Einschränkung aufzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Hertaweg werden bei Umsetzung des Stellplatzes zwei Aufweitungen realisiert. Zudem ist geplant, die Bankette der Zufahrtsstraßen im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen zur besseren Befahrbarkeit nachzuschottern.

Da der geplante Stellplatz aktuell bereits von Wohnmobilen und Campern genutzt wird, wird es faktisch kaum zu einer Verkehrserhöhung kommen, die sich beeinträchtigend auf die Rast und den Nahrungserwerb von Wiesenvögeln auswirken könnte.

Eine Verlegung der Zufahrt über die Hafenbahn wird aus verkehrstechnischer Sicht nicht als erforderlich angesehen. Der damit verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wäre ungleich höher als die vorgesehene Erschließung über den Hertaweg und würde zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen.

Dem Gesuch des Anwohners das die Zuwegung über dem Hörstkamp und Hertaweg realisiert werden soll wird gefolgt.

1.7 Einwender, Rheine;
Schreiben vom 08.06.2020 und 04.07.2020

Inhalt:

„Änderung des Flächennutzungsplanes der Start Rheine, Kennwort „Wohnmobilstellplatz am Emsufer und Bebauungsplan 341, Kennwort:„ Wohnmobilstellplatz am Emsufer" der Stadt Rheine

Hiermit erheben wir fristgerecht folgende Einwände gegen die o. a. Änderung des Flächennutzungsplanes und des o. a. Bebauungsplanes:

Es besteht keine Notwendigkeit, auf dem Gelände des Kanuclubs Rheine unmittelbar am Kettelerufer der Ems Stellplätze für Wohnmobile zu errichten, da entgegen der Aussage im o. a. Offenlegungsbeschluss die Stadt Rheine inzwischen über eine neu angelegte und gut ausgebaute Wohnmobilstellplatzanlage verfügt, die im Mai offiziell vom Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann mit den Betreibern Adnan und Yilmaz Yesilbas, Frau Birgit Rudolph und Pressevertretern auf dem Gelände des TaT in Rheine eröffnet wurde (s. Anlage Presseartikel der MV und Wir in ...).

Somit verfügt die Stadt Rheine seit Mitte Mai dieses Jahres über 20 großzügig angelegte und ganzjährig buchbare Wohnmobilstellplätze auf dem Gelände des Transferzentrums für angepasste Technologien (TaT).

Diese Plätze sind mit Wasser- und Stromanschluss ausgestattet, bieten eine Müllentsorgung. WLAN, E-Bike-Verleih und Ladestation, eine Anbindung an die Autobahn, liegen in unmittelbarer Nähe des attraktiven Erholungsgebietes „Bentlager Wald" und bieten eine fußnahe Erreichbarkeit der Innenstadt. Hunde sind willkommen. Eine telefonische und Online-Buchung sind möglich.

Weitere Informationen finden sich im Internet unter:
file:///C:/Users/Besitzer/AppData/Local/Temp/https%20_tat-themenpark.de_wp-content_uploads_2020_04_Buchungsantrag_Stellplatz.pdf

Zusätzlich sind in Rheine und Umgebung noch folgende Wohnmobilstellplätze vorhanden:

1. ***5 Plätze auf dem Parkplatz des NaturZoos Rheine***

   Gebührenfrei, kein Wasser- und Stromschluss; Anbindung an die B 70 n, Freizeitmöglichkeiten im Umkreis: Salinenpark mit Saline Gottesgabe und Salzwerkstatt, Kloster Bentlage, NaturZoo Rheine. Hunde erlaubt. Ganzjährig geöffnet.

2. ***3 Stellplätze am Stadtpark, Kopernikusstraße***

   Gebührenfrei, kein Wasser- und Stromanschluss; in unmittelbarer Nähe des Stadtparks, des Freizeitparks und der Innenstadt. Hunde erlaubt. Ganzjährig geöffnet.

3. ***8 kostenlose Wohnmobilstellplätze bei "Reisemobile Brüggemann"***

   in Mesum, Mesumer Str. 200. Geeignet auch für große Wohnmobile mit Überlängen, mit Stromanschluss, Frischwasser u. Müllentsorgung, Gasflaschentausch möglich. Ganzjährig nutzbar.

Somit sind bereits insgesamt 36 Wohnmobilstellplätze vorhanden.

Ein weiteres Stellplatzangebot soll in Eschendorf entstehen. Die Planung wird zurzeit geprüft.

Gegen den geplanten Bau einer Wohnmobilstellplatzanlage auf dem Vereinsgelände des Kanusportclubs Rheine sprechen folgende Gründe:

- *Das o. a. Gelände liegt im Überschwemmungsgebiet der Emsaue an der Grenze zum FFH-Schutzgebiet in einem ökologisch sehr sensiblen Gebiet, das nach den FFR-Richtlinien als besonders schützenswert eingestuft ist und daher auch besonders zu schützen ist. Ziel des Regionalplanes Münsterland ist es u. a., dem Arten- und Biotopschutz Vorrang zu gewähren und Überschwemmungsbereiche zu erhalten (vgl. (siehe S. 8 des Gemeinsamen Umweltberichtes zur o. a. Änderung des Flächennutzungsplanes).*

- *Eine ganzjährige Nutzung ist wegen der Lage im Überschwemmungsgebiet der Ems nicht gewährleistet und stellt ein erhebliches Kostenrisiko für ggf. zu beseitigenden Überschwemmungsschäden dar.*

- *Die geplante Stellplatzanordnung (siehe S. 6 des Gemeinsamen Umweltberichtes zur o. a. Änderung des Flächennutzungsplanes) hält bei Vollbelegung keine ausreichende Rangierfläche für die bis zu 8 m langen Wohnmobile vor.*

- *Die Erschließung der geplanten Wohnmobilstellplatzanlage am Kettelerufer ist über den Hertaweg auf dem Hörstkamp vorgesehen. Der Hertaweg weist nur einen unzureichenden Ausbauzustand auf. Da Wohnmobile eine Länge von bis zu 8 m, eine Breite von 2,40 m und ein Gewicht von ca. 3,5 t aufweisen, ist der Hertaweg derzeit als Zufahrt zum Stellplatz am Kettelerufer in keiner Weise für Wohnmobile geeignet. Es müssten die Bankette nachgeschottert und große Ausweichbuchten angelegt werden. Dazu müsste ökologisch wertvolles Naturland einschließlich der dazugehörigen Gehölzreihen entfernt und versiegelt werden. Wichtige Lebensräume für Pflanzen und Tiere würden verloren gehen.*

  Da Wohnmobilisten in der Regel durchschnittlich nur 3 - 5 Tage am

  Stellplatzort verweilen, ist durch den hohen Belegungswechsel verkehrstechnisch und ökologisch eine erhebliche Belastung zu erwarten:

- *eine erhöhte Luftverunreinigung und Lärmbelastung insbesondere für die Anwohner,*

- *eine starke Beeinträchtigung des Erholungswertes der Spaziergänger und Radfahrer auf dem Emsauenweg und dem Hertaweg,*

- *eine erhöhte Schadstoffbelastung des Bodens auf dem Stellplatzgelände,*

- *eine großflächige Versiegelung und Bodenverdichtung bei der Errichtung von Stellplätzen für die bis zu 3,5 t schweren Wohnmobile;*

- *eine Zunahme der Schadstoffeinträge in die Ems,*

- *eine erhöhte Müllverschmutzung des umliegenden Geländes.*

Mit einer deutlichen Erhöhung des Begegnungsverkehres der Wohnmobile ist auch dadurch zu rechnen, dass eine Online-Belegungsabfrage bisher nicht vorgesehen ist und somit vergebliche und unnötige Anfahrts- und Abfahrtsversuche erfolgen werden. Auch die Installation einer Ampelanlage und eines Zählwerkes zur Steuerung der Zu- und Abfahrt ist nicht geplant.

Unsere Vorschläge für alternative Standorte für Wohnmobilstellplätze sind:

Da zurzeit das Kombi-Freibad am Stadtpark gebaut wird, wäre es sinnvoll, als Ersatz für die 3 bereits vorhandenen Stellplätze ohne Versorgungsanschlüsse am Kombibad 8 bis 10 moderne Wohnmobilstellplätze mit entsprechenden Strom- und Wasseranschlüssen und Müllentsorgungsmöglichkeiten zu errichten. Diese Plätze wären aufgrund ihrer Lage zum Kombibad, zum Kino, zum Stadtpark, zur Stadtnähe und wegen der guten Verkehrsanbindung eine attraktive Ergänzung zum neuen Angebot am TaT.

Auch die Wohnmobilplätze am Zooparkplatz/Salinenpark mit ihrer verkehrsgünstigen Anbindung an die B 70 n könnten anzahlmäßig ausgebaut, mit Versorgungsanschlüsse versehen und dadurch attraktiver gestaltet werden.

Die Umsetzung dieser Vorschläge ist wesentlich weniger umweltbelastend und dürfte auch wesentlich kostengünstiger sein als die Neuanlage der Stellplätze am Kettelerufer einschließlich des dazu notwendigen Straßenausbaus des Hertaweges. Als alternative Nutzung des Vereinsgeländes des Kanusportclubs Rheine schlagen wir eine Renaturierung der ungepflegt wirkenden Intensivrasenfläche auf dem geplanten Stellplatzgelände in eine der Emsaue angepasste Naturfläche mit Begehungsmöglichkeit für erholungsuchende Bürger und Besucher der Stadt Rheine.

***Ergänzend** zu unserem Einwand vom 08.06.2020 tragen wir vor, dass bei der geplante Wohnmobilstellplatzstellplatzanlage am Ketteler Ufer die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb durch den Kanu-Club Rheine nicht vorliegen.*

Begründung:
Aus der vom Deutschen Tourismusverband e. V. (DTV) 2018 erstellten detaillierten Modelrechnung (siehe beigefügte Anlage) ergibt sich eine Wirtschaftlichkeitsberechnung von -30,2 % (jährliche uslastung 60 Tage pro Stellplatz) bis -3,2 (jährliche Auslastung 80 Tage pro Stellplatz). Bei einer vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr e.V. (dwif e.V.) ermittelten durchschnittlichen Auslastung von 65 Tagen pro Jahr muss daher in jedem Fall mit einer erheblichen negativen Bilanz gerechnet werden. ***Damit ist ein ausgeglichener oder gewinnbringender Betrieb dieses Wohnmobilstellplatzes nicht gegeben, und die Planungsvoraussetzungen sind nicht erfüllt."***

Anlagen:

Planvorhaben

- Plangebiet (6.200 m²)
- SO Sondergebiet Wohnmobilstellplatz (2.710 m²)
- Grünfläche (3.490 m²)
- Stellplatz
- Baum - Anpflanzung
- Baum - Erhalt
- Baum - Fällung

Maßstab 1 : 1.000

Abb. 2 Planvorhaben

Quelle: MV online

Rheine

Weg ist frei für Wohnmobil-Anlage

Mehrheit für Standort auf dem Gelände des Kanu-Clubs

Donnerstag, 10. Oktober 2019 - 19:00 Uhr

von Paul Nienhaus

20 Plätze? Zu viel? Rangierfläche?
Wo ist die Einfahrt?

Erschienen in der Münsterländischen Volkszeitung am Mittwoch, 6. Mai 2020

Weiter warten auf die Wohnmobile

Auf dem Gelände des Kanu-Clubs Rheine, der sein Domizil in dem Gebäude der alten Rheiner Flussbadeanstalt hat, soll ein Wohnmobil-Stellplatz entstehen, den die Kanuten auch bewirtschaften würden.

Ein schon vielfach zitierter „Dauerbrenner" der Rheiner Kommunalpolitik ist immer noch nicht an sein Ziel gelangt. Die Bauleitplanung für den geplanten Wohnmobil-Stellplatz an der Ems auf dem Vereinsgelände des Kanu-Clubs Rheine, die mit den einstimmigen Ratsbeschlüssen für die Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung eines Bebauungsplanes in der Sitzung am 3. Dezember 2019 ihren Abschluss gefunden haben schien, ist von der Bezirksregierung als kommunaler Aufsichtsbehörde kassiert worden (MV berichtete).

Anwohner sehen wieder eine Chance

Weil das Verfahren jetzt einen Schritt zurückgeht, indem die Offenlage wiederholt wird, sehen die beiden Anwohner aus dem Umfeld des Hertawegs im Stadtteil Hörstkamp, Bernhard Meyer und Alfred Gieseke, wieder eine Chance, mit ihren Vorschlägen Gehör bei der Stadtverwaltung und bei den Ratspolitikern zu finden.

„Wir hatten uns bei der vergangenen Offenlage mit anderen Anliegern zu Wort gemeldet und Bedenken gegen die Erschließung des Wohnmobil-Stellplatzes über die Straßen Hörstkamp und Hertaweg geäußert", sagten sie bei einem Ortstermin mit der MV. Vorweg betonten sie: „Wir haben nichts gegen das Projekt Wohnmobil-Stellplatz, für das die Stadt Rheine ja schon seit vielen Jahren eine Lösung sucht."

Forderung nach Ausweichbuchten

Probleme sahen sie aber auf dem Hörstkamp, wo es im Bereich der Senioren-Wohnanlage Coldinne-Stift regelmäßig durch haltende Taxis oder Rettungswagen zu Engstellen komme und es

für vorbeifahrende Wohnmobile eng werden könnte. Noch eklatanter sei die Situation auf dem schmalen Hertaweg, der direkt zum KC-Gelände führe. „Hier sollen Ausweichbuchten gebaut werden", wussten die Anwohner aus der Ratsvorlage und fragten sich: „Stehen die dadurch entstehenden Kosten in einem vernünftigen Verhältnis zum Zustand der schon recht alten Straße?"

Meyer und Gieseke hofften jetzt, dass die von ihnen vorgeschlagene Alternativtrasse vielleicht doch zum Zuge kommt, die in der ersten Abwägung noch von der Verwaltung verworfen worden war. „Hierfür müsste man die Hafenbahn verlängern und ein Stück Straße bauen, das am Sportplatzgelände von Amisia Rheine vorbeiführt", sagten sie beim Termin.

Formfehler

Stadtsprecher Frank de Groot-Dirks erläuterte auf Anfrage der MV den Formfehler, den die Stadtverwaltung begangen hat. „In der öffentlichen Bekanntgabe fehlte lediglich ein Hinweis darauf, dass im Zuge der frühzeitigen Beteiligung im Jahr 2016 zwei potenziell umweltrelevante Anregungen vorgebracht wurden", sagte er. Inhaltlich seien diese Anregungen im Verfahren behandelt und abgewägt worden. Wegen des formalen Fehlers habe die Bezirksregierung eine Genehmigung der Flächennutzungsplan-Änderung versagt.

Insofern muss die Stadt Rheine jetzt eine Ehrenrunde drehen und die Offenlage wiederholen. Diese solle zeitnah starten und aufgrund von Corona um zwei Wochen verlängert im Mai und Juni erfolgen. „Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange können Anregungen vortragen, die dann erneut ergebnisoffen abzuwägen sind", sagte de Groot-Dirks.

Die Karten würden somit neu gemischt, denn der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz sowie letztlich der Rat können im kommenden Herbst noch einmal ganz neu entscheiden.

Erschienen am Do., 21.5.2020 in der Münsterländischen Volkszeitung, Lokalteil Rheine

TaT bietet Stehplätze für Wohnmobile

Adnan Yesilbas (2.v.l.) eröffnet zusammen mit Birgit Rudolph (3.v.l.), Bürgermeister Peter Lüttmann (3.v.r.) und Yilmaz Yesilbas (2.v.r.) den neuen Wohnmobilstellplatz auf dem Gelände des TaT in der Hovesaatstraße 6.

Petra und Udo Endrulat sind flott. Zumindest schneller als der rasende MV-Reporter. Denn die beiden Wohnmobilisten aus Mettmann waren bereits auf dem niegelnagelneuen Wohnmobilstellplatz am TaT eingetroffen, als die Betreiber Adnan und Yilmaz Yesilbas zusammen mit Bürgermeister Peter Lüttmann und Birgit Rudolph, Geschäftsführerin des Verkehrsvereins RTV zur offiziellen Eröffnung auf den Pressevertreter warteten.

„Wir waren oft hier in der Nähe"
Die Endrulats stehen wahrscheinlich stellvertretend für viele Wohnmobilisten, die an freien Tagen oder langen Wochenenden durch Deutschland touren. „Wir waren oft hier in der Nähe. Aber offizielle Stellplätze gab es in Rheine ja nicht", sagt Petra Endrulat. Die beiden 60-Jährigen waren bereits mit ihrem Wohnmobil in der Region, als sie gestern Morgen per Zufall auf einer Wohnmobilistenseite im Internet das frisch eingestellte TaT-Angebot entdeckten. „Da haben wir sofort angerufen und uns angemeldet. Wir wollten immer schon mal nach Rheine. Mein Mann war hier ja früher bei der Bundeswehr."

Und wie das so ist: Der frühe Vogel bekommt Sekt und Schokolade– damit hat Familie Yesilbas ihre ersten Wohnmobilgäste begrüßt.
„Nachdem wir am geplanten Wohnmobil-Stellplatz-Standort Kettelerufer erneut in die Offenlage müssen, ist es toll, dass es hier so schnell geklappt hat", sagt Bürgermeister Lüttmann. Die Nachfrage nach solchen Angeboten sei groß: „Wir sollten dieser Zielgruppe, die in der Regel zahlungskräftig ist, durchaus die Möglichkeit geben, ihr Geld in Rheine auszugeben", sagte Lüttmann weiter. Die Stadtverwaltung prüfe derzeit, ob ein zusätzlicher Standplatz in Eschendorf machbar ist. Wohnmobilvermieter in Rheine und Mesum bieten ebenso Plätze an und eine überschaubare Anzahl gibt es am Parkplatz vor dem Zoo.

Bis zu 20 Wohnmobile

Zurück zum neuen Angebot auf dem Gelände des TaT an der Hovesaatstraße 6. „Je nach Größe der Fahrzeuge können wir bis zu 20 Wohnmobile unterbringen. Der Platz kostet zwölf Euro pro Tag, zusätzlich fünf Euro für Wasser und Strom. WLAN und E-Bike-Ladestation sind inbegriffen. Hunde dürfen mitgebracht werden, eine Entsorgung für Chemietoiletten bieten wir nicht an", sagte Yilmaz Yesilbas. Die Nähe zur Stadt sowie Naturzoo und Erholungsgebiet Bentlage in der Nachbarschaft sei ebenso attraktiv für Wohnmobilisten wie die Nähe zur Autobahn. Das Gelände

werde weiter für Veranstaltungen genutzt, die Wohnmobilisten dann auf dem TaT-Areal untergebracht.

Erschienen am 27.5.2020 in WIR IN RHEINE

Quelle: https://wirin.de/lokal-nachrichten/22-rheine/22475-rheine-hat-endlich-neue-wohnmobilstellplaetze

Rheine hat endlich neue Wohnmobilstellplätze!

27. Mai 2020

Das Bild oben zeigt Familie Endrulat – die ersten Gäste auf dem neuen Wohnmobilstellplatz am TaT. Fotos: Schulte

Rheine

Rheine. Großartige Neuigkeiten für Rheine: Letzte Woche wurde endlich eine Anlage für Wohnmobilstellplätze auf dem Gelände des TaT, dem Transferzentrum für angepasste Technologien GmbH, eröffnet. 15 bis 20 Wohnmobile, je nach Größe und Modell, finden Platz.

Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann und Birgit Rudolph vom RTV e.V. eröffneten zusammen mit der Eigentümer- und Betreiberfamilie Yesilbas den Platz. Um einen ersten Eindruck von der Anlage zu gewinnen und auch die Größe der Anlage zu testen, präsentierten sich die Rheiner Wohnmobil-Unternehmen auf dem neu geschaffenen Gelände.

Die Stellplätze waren seit Oktober 2019 in Planung. „Wir bieten einen Platz mit Zusatzleistungen", freut sich Inhaber Yilmaz Yesilbas. „Der Platz kostet 12 Euro pro Tag, zusätzlich 5 Euro für Wasser und Strom. Markisen dürfen ausgefahren werden und Hunde sind willkommen. Das ist nicht überall erlaubt", so Yesilbas.

Außerdem werden ein Verleih von E-Bikes und normalen Rädern angeboten sowie WLAN und eine E-Bike-Ladestation. Eine Entsorgung für Chemietoiletten wird nicht angeboten. „Das Gelände wird aber auch weiter für Veranstaltungen genutzt", so Besitzer Adnan Yesilbas. Dr. Peter Lüttmann freute sich, diese Zielgruppe endlich auch für Rheine gewinnen zu können. „Neben den Stellplätzen in Bentlage und Mesum freue ich mich sehr, dass wir mit der Anlage am TaT endlich einen

weiteren attraktiven Standort für Wohnmobil-Touristen anbieten können. Die Anlage befindet sich in perfekter Lage.

Direkte Lage zur Ems und zu Radwegen, die Touristen haben eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie die nahe Anbindung zur Autobahn." Das Erholungsgebiet Bentlage ist ebenfalls nur einen Katzensprung entfernt. Ein weiterer Pluspunkt ist die Stadtnähe. Zu Fuß sind alle touristischen Highlights zu erreichen.

„Das ist eine enorme Bereicherung für die Stadt. Die Touristen beleben die Stadt und wir geben ihnen die Möglichkeit, hier Geld auszugeben", so Bürgermeister Dr. Peter Lüttmann. Beim WSV / Kanu-Club ist ebenfalls ein Bauleitverfahren für 15 weitere Stellplätze erfolgt. Da hier eine erneute Offenlage vorliegt, gilt es, die Entscheidung bis zum 16. Juli 2020 abzuwarten. Weitere Plätze sind außerdem in Eschendorf in Planung.

„Wir sind sehr dankbar und sehr glücklich, dass diese wichtige touristische Infrastruktur hier geschaffen wurde", freut sich Birgit Rudolph, Geschäftsführerin von RTV. „Für mich persönlich ist das ein touristischer Meilenstein für Rheine. Genau zur richtigen Zeit, da gerade in Zeiten von Corona eine noch größere Nachfrage nach dem Segment Wohnmobiltourismus prognostiziert wird."

In der Geschäftsstelle des Vereins erhalten die Mitarbeiterinnen konstant Anfragen nach attraktiven Wohnmobilstellplätzen, da Gäste in der größten Stadt des Münsterlandes vom Vorhandensein dieser touristischen Infrastruktur ausgehen.
Verschiedene Studien belegen, dass der Trend des Wohnmobilismus seit vielen Jahren fortlaufend steigt. „Zudem ist ebenfalls ersichtlich, welche Bedeutung und Kaufkraft diese Zielgruppe gerade auch für den Tourismus generell, den Einzelhandel und die Gastronomie in Rheine hat", so Birgit Rudolph weiter. 34,6 Millionen Übernachtungen im Jahr 2018 und damit einen neuen Rekordwert zählten die deutschen Campingplätze mit Urlaubscamping und mindestens zehn Stellplätzen. Zwölf Prozent mehr Reisemobile und Caravans wurden 2018 in Deutschland neu zugelassen. Das war das fünfte Wachstumsjahr in Folge.

Dass ein neuer Stellplatz in Rheine seine Tore geöffnet hat, blieb nicht lang unbemerkt. „Wir haben heute Morgen einen Anruf von einem Ehepaar erhalten, das einen Platz auf unserem Platz gebucht hat", so Inhaber Adnan Yesilbas. Während der Eröffnung fuhr das Ehepaar aus Mettmann auf den Platz und freute sich über den Fund. „Über eine Wohnmobil-App haben wir mitbekommen, dass Rheine endlich einen offiziellen Stellplatz hat", so Udo Engrulat. Seit sechs Jahren macht das Ehepaar Endrulat Urlaub mit dem Wohnmobil. „Wir sind oft an den Wochenenden am Niederrhein unterwegs. Rheine hatte bisher kein passendes Angebot für uns, umso glücklicher sind wir, Rheine wieder besuchen zu können!", freute sich Petra Endrulat. 1978 war der heute 60-jährige Udo Endrulat in Rheine bei der Bundeswehr stationiert. Auf die Frage, wie lange sie bleiben wollten, antwortete das Ehepaar: „Wir bleiben immer so lange, bis wir uns nicht mehr verlaufen können!"

PLANUNGSHILFE

Reisemobilstellplätze in Deutschland

DTV
Deutscher Tourismusverband e.V.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Vor Beginn der Planungen für neue Stellplätze ist es angeraten, eine Zielgruppen- und Potentialanalyse zu erstellen, die die Größe und Ausstattung des Reisemobilstellplatzes bestimmt. Daraus lässt sich seine Wirtschaftlichkeit ermitteln.

Zunächst sind die vermutlichen Kosten des Grundstückserwerbs-, die baulichen Investitionskosten sowie die Kosten für die Ausstattung zu ermitteln.

- Kaufpreis für das Grundstück
- Kaufnebenkosten (Makler, Notar, Grunderwerbsteuer)
- Planungskosten (B-Planverfahren, falls erforderlich)
- Äußere Erschließung des Grundstücks (Erschließungsbeiträge für Strom, Wasser, Abwasser, Telefon, TV, Internet Straßenanbindung)
- Innere Erschließung des Grundstücks, insbesondere: a) Versorgungsleitungen für die innere Erschließung b) Wegebau (Asphalt oder Pflaster), c) Standplatzflächen (Pflaster oder Schotterrasen oder Asphalt b) Gründordnung d) Einzäunung
- Bäuliche Anlagen (Zugangskontroll-bzw. Abrechnungssystem, Entsorgungs-und Versorgungsstation, ggf. je nach Komfortstufe Sanitärgebäude, Empfangsgebäude bzw. Infobereich, Abfallsammelstelle,
- Ausstattungen je nach Komfortstufe (EDV, Waschmaschine, Trockner, Rasenmäher)
- Planungskosten (Architekt) für die baulichen Anlagen sowie für die innere Erschließung)

Alternativ zum Grundstückserwerb käme auch eine Pachtung des Geländes in Frage. Kauf-und Pachtpreise sind regional und standortabhängig sehr unterschiedlich und müssen Projekt bezogen ermittelt werden.

Die reinen baulichen Investitionen schwanken sehr stark je nach Komfortstufe und nach örtlichen Gegebenheiten. Sie liegen in dem Bereich zwischen 2000 €~~€~~ Standplatz und 15.000 € je Standplatz auf einem Stellplatz.

Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung spielt neben den Investitionskosten und den damit verbundenen Kapitalkosten vor allem folgende Parameter eine Rolle:

- Welcher Preis pro Übernachtung muss aufgrund der vermutlichen Kosten erzielt werden, damit das Projekt zumindest kostendeckend bleibt. Bei einem privaten Investor muss auch ein Entgelt für den Einsatz der eigenen Arbeitskraft und ein angemessener gewinn erzielbar sein
- Welcher Preis ist an dem geplanten Standort aufgrund der allgemeinen Wettbewerbsbedingungen tatsächlich erzielbar?
- Mit welchen Auslastungen kann gerechnet werden?
- Welcher Umsatzsteuersatz kommt zur Anwendung (bei Parkplatz 19%, bei campingähnlichem Übernachtungsplatz 7%)

Zum erzielbaren Preis:

Die erzielbaren Preise schwanken außerordentlich je nach Standort, regionalen Wettbewerbsverhältnissen und vor allem auch in Abhängigkeit vom Ausstattungsniveau des Stellplatzes.

Entsprechend der DWIF-Studie[1] wurde 2018 ein Durchschnittspreis von 14 € je Standplatz bzw. je Wohnmobil ermittelt.[2] In diesem Preise sind auch separat erhobene Preisbestandteile wie sie für die Abnahme von Strom oder von Trinkwasser erhoben werden, enthalten.

1 DWIF, Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor, München 2018 -
2 ebenda S. 26

ANHANG 2
Seite 3

MODELLRECHNUNG FÜR WOHNMOBILSTELLPLÄTZE

Anzahl der Standplätze	50
benötigte Fläche	10.000
Pacht	1,00 je qm
Investitionskosten je Standplatz	10.000,00 €
(Standflächen Rasengittersteine/Pflaster, Wege: Asphalt, kleines Mulitfunktionsgebäude mit Sanitär)	
Investitionskostengesamt	500.000,00 €
Fremdfinzierung	250.000,00 €
Zinssatz	3%
anfangliche Tilgung	2%

	worstcase 2		worstcase 1		Planung		bestcase 1		bestcase 2	
Umsatzerlöse										
Standplatzahl	50,0		50,0		50,0		50,0		50,0	
Durchschnittspreis/Nacht inkl. Mehrwertst	12,00		12,00		12,00		12,00		12,00	
Mehrwertsteuer 7% (bei Parkplatz 19%!!!!)	0,79		0,79		0,79		0,79		0,79	
Durchschnittspreis/Nacht netto	11,2		11,2		11,2		11,2		11,2	
Auslastg in Tagen	60,0		70,0		80,0		100,0		150,0	
Auslastg in % bei 365 Tage Öffnung	16%		19%		22%		27%		41%	
	T€	%	T€	%	T€	%	T€	%	T€	%
Erlöse aus Stellplatz	**33,6**		**39,3**		**44,9**		**56,1**		**84,1**	
Erlöse aus Strom	5,3		6,2		7,1		8,8		13,2	
Erlöse aus Wasserabgabe	1,6		1,9		2,1		2,6		4,0	
Erlöse aus Duschen	7,0		8,0		9,0		11,0		15,0	
Summe Umsatzerlöse	**47,5**	**0,0%**	**55,3**	**0,0%**	**63,0**	**0,0%**	**78,5**	**0,0%**	**116,3**	**0,0%**
sonstige betr. Erträge / Zuschuss		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Erträge insgesamt	**47,5**	**0,0%**	**55,3**	**0,0%**	**63,0**	**0,0%**	**78,5**	**0,0%**	**116,3**	**0,0%**
Material- u. Wareneinsatz/Fremdl.	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Rohertrag 1	**47,5**	**100,0%**	**55,3**	**100,0%**	**63,0**	**100,0%**	**78,5**	**100,0%**	**116,3**	**100,0%**
Personalkosten	7,0	14,7%	7,0	12,6%	7,0	11,1%	7,0	8,9%	7,0	6,0%
Rohertrag 2	**40,6**	**85,3%**	**48,3**	**87,4%**	**56,1**	**88,9%**	**71,6**	**91,1%**	**109,4**	**94,0%**
sonstige Kosten										
Strom/Wasser/Abwasser/Gas	17,1	35,9%	18,2	33,0%	19,4	30,8%	21,8	27,8%	21,8	18,8%
Pacht	10,0	21,0%	10,0	18,1%	10,0	15,9%	10,0	12,7%	10,0	8,6%
Versicherungen / Beiträge / Abgaben	2,0	4,2%	2,0	3,7%	2,0	3,2%	2,0	2,5%	2,0	1,7%
Reparaturen, Instandhaltung	1,5	3,2%	1,5	2,7%	1,5	2,4%	1,5	1,9%	1,5	1,3%
Fahrzeugkosten	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Werbe- u. Reisekosten	2,4	5,0%	2,8	5,0%	3,2	5,0%	3,9	5,0%	5,8	5,0%
Porto, Telefon, Internet	0,5	1,1%	0,5	0,9%	0,5	0,8%	0,5	0,7%	0,5	0,5%
Burobedarf, Zeitschriften, Bücher	0,3	0,6%	0,3	0,5%	0,3	0,5%	0,3	0,4%	0,3	0,3%
Rechts-/ Beratungskosten, Buchf. / Abschl.	3,0	6,3%	3,0	5,4%	3,0	4,8%	3,0	3,8%	3,0	2,6%
Nebenkosten Geldverkehr	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Betriebsbedarf	1,5	3,2%	1,5	2,7%	1,5	2,4%	1,5	1,9%	1,5	1,3%
Werkzeuge, Kleingerate	0,5	1,1%	0,5	0,9%	0,5	0,8%	0,5	0,7%	0,5	0,5%
sonst. Aufwendungen	1,0	2,1%	1,0	1,8%	1,0	1,6%	1,0	1,3%	1,0	0,9%
Gewerbesteuer, Grundsteuer	1,0	2,1%	1,0	1,8%	1,0	1,6%	1,0	1,3%	1,0	0,9%
Summe sonstige Kosten	40,7	85,7%	42,3	76,6%	44,0	69,7%	47,1	60,0%	49,1	42,2%
Zwischenergebnis (Betriebsergebnis 1)	**-0,2**	**-0,4%**	**6,0**	**10,8%**	**12,1**	**19,2%**	**24,5**	**31,1%**	**60,3**	**51,8%**
Anlagebedingte Aufwendungen										
Abschreibungen	27,6	58,2%	27,6	50,0%	27,6	43,8%	27,6	35,2%	27,6	23,8%
Zinsaufwendungen f. kfr. Verbindlichkeiten	1,7	3,5%	1,7	3,0%	1,7	2,6%	1,7	2,1%	1,7	1,4%
Zinsaufwendungen f. lfr. Verbindlichkeiten	7,5	15,8%	7,5	13,6%	7,5	11,9%	7,5	9,5%	7,5	6,4%
Summe anlagebed. Aufwendungen	**36,8**	**77,4%**	**36,8**	**66,6%**	**36,8**	**58,4%**	**36,8**	**46,9%**	**36,8**	**31,6%**
Betriebsergebnis (2)	**-37,0**	**-77,8%**	**-30,8**	**-55,8%**	**-24,7**	**-39,2%**	**-12,4**	**-15,7%**	**23,5**	**20,2%**
außerordentliche Erträge / a.o. Aufwendungen										
außerordentliche Erträge		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
außerordentliche Aufwendungen		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
neutraler Ertrag		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**
Unternehmensergebnis	**-37,0**	**-77,8%**	**-30,8**	**-55,8%**	**-24,7**	**-39,2%**	**-12,4**	**-15,7%**	**23,5**	**20,2%**
Cash Flow	**-9,4**	**-19,7%**	**-3,2**	**-5,8%**	**3,0**	**4,7%**	**15,3**	**19,5%**	**51,1**	**43,9%**
./. Tilgung	5,0	10,5%	5,0	9,0%	5,0	7,9%	5,0	6,4%	5,0	4,3%
= Überschuss	**-14,4**	**-30,2%**	**-8,2**	**-14,8%**	**-2,0**	**-3,2%**	**10,3**	**13,1%**	**46,1**	**39,6%**

Hinweise:
eine Planung für ein Projekt muss immer die konkreten Standort-und Wettbewerbsbedingungen, eine detaillierte Erfassung der Investitionskosten entsprechend des geplanten Ausstattungsniveaus, die geplante Betriebsweise sowie die konkreten örtlichen Kostenbedingungen (z.B. für Strom, Wasser, Abwasser, Gas, Gewerbesteuerhebesatz, Grundsteuer etc.) berücksichtigen
Die tatsächlichen Projekt bezogenen Kosten und möglichen Erlöse können sehr stark abweichen. Allein bei der Pacht kann in Innenstadtlagen der Pachtpreis leicht um ein Vielfaches die Modellannahme übersteigen.
Es empfiehlt sich, einen Fachberater einzubeziehen, der Erfahrung mit der Planung von Wohnmobilstellplätzen hat.
BVCD-Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland e.V- Fachgruppe Wohnmobilstellplätze, Berlin

PLANUNGSHILFE

Reisemobilstellplätze in Deutschland

DTV
Deutscher Tourismusverband e.V.

Seit der Ausweisung des ersten deutschen Reisemobilstellplatzes im ostbayerischen Viechtach im Jahre 1983 hat sich der Reisemobiltourismus von einem anfangs noch belächelten Nischenmarkt zu einem boomenden Segment im Deutschlandtourismus entwickelt. Den über 450.000 allein in Deutschland zugelassenen Reisemobilen stehen über 3.600 Stellplätze aller Größen- und Qualitätsstufen gegenüber. Mit der Entwicklung zu immer größeren, besseren und in der Nähe zu touristischen Anziehungspunkten gelegenen Stellplätzen hat sich der Reisemobiltourismus längst zu einer eigenständigen Urlaubsform entwickelt, die die spezifischen Wünsche und Bedürfnisse von Reisemobiltouristen zu berücksichtigen sucht. Insgesamt gehört Deutschland neben Frankreich und Italien zu den Ländern in Europa mit der besten Infrastruktur für Reisemobiltouristen, die aber immer noch ausbaufähig ist.

Die vorliegende Planungshilfe wurde vom Deutschen Tourismusverband e.V. (DTV) in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub e.V. (ADAC), dem Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland e.V. (BVCD), dem Caravaning Industrie Verband e.V. (CIVD), dem Deutschen Caravaning Handels-Verband e.V. (DCHV), Thomssen Consult sowie der Qualitätsmarke Top-Platz erstellt.

Ihr Ziel ist es, kommunalen und privaten Anbietern verlässliche Empfehlungen zur Anlage, Ausstattung und Weiterentwicklung von Reisemobilstellplätzen in Deutschland zu liefern. Die jeweils gültigen Gesetze, Verordnungen und Satzungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten. Die Planungshilfe will bestmögliche Lösungen zeigen, definiert aber keine Mindeststandards.

DEFINITION

Reisemobilstellplätze sind eigens für die spezifischen Anforderungen von Reisemobilen und ihrer Nutzer ausgestattete Übernachtungsplätze, deren Benutzung rund um die Uhr möglich sein muss. Reisemobile, auch Wohnmobile genannt, sind selbstangetriebene Freizeitfahrzeuge und unterscheiden sich dadurch von einem Wohnwagen, auch Caravan genannt, der von einem Pkw gezogen wird. Ein Stellplatz besteht aus einer gewissen Anzahl von Standplätzen für je ein Reisemobil. Wenn ein Standplatz zum Beispiel durch Markierungen (siehe Punkt Kapazitäten, Platzgestaltung und Standplätze) bestimmt wird, dann handelt es sich um eine Parzelle.

In der Praxis haben sich folgende Hauptgruppen von Reisemobilstellplätzen entwickelt, die sich durch Faktoren wie Lage und Ausstattung voneinander unterscheiden lassen:

- Basic-Platz: Einfacher Übernachtungsplatz für eine Nacht unweit von Fernstraßen, bei Gaststätten oder Freizeitanlagen, oft nur mit rudimentärer Ausstattung, ohne fest installierte Stromanschlüsse und Frischwasserentnahmestelle.
- Standard-Platz: Teilweise parzellierter Stellplatz, oft auf umgewidmeten Parkflächen. Zur Standardausstattung zählen in der Regel Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie Stromanschlüsse, Müllbehälter und eine Infotafel zur Stellplatzorganisation.
- Premium-Platz: Überwiegend parzellierter Stellplatz in ereignisnaher Lage und mit über den Standard hinausgehender Ausstattung mit Sanitäranlagen, Geschirrspülbecken, Waschmaschine, Wäschetrockner, Hundedusche, WLAN, Infomöglichkeiten zu den touristischen Attraktionen, Brötchenservice und persönlicher Gästebetreuung.

Gleichwohl übernachten Reisemobilisten auch auf Campingplätzen.

BASISDATEN ZUM REISEMOBILTOURISMUS – EINE TYPOLOGIE

Reisemobilisten sind ausgeprägte Individualisten. Sie suchen Ziele auch abseits der ausgetretenen Pfade des Massentourismus. Sie sind finanziell weitgehend unabhängig. Reisemobilisten bevorzugen vor allem Kurzreisen innerhalb von Deutschland und sind gerade deshalb für den Deutschlandtourismus ausgesprochen attraktiv. Campinganlagen können die Ansprüche dieser Klientel allerdings nur zum Teil erfüllen. Zum einen stört die hohe Mobilität der Reisemobilisten andere Besucher, zum anderen sind viele Plätze auf die großen und schweren Reisemobile nicht vorbereitet. Deshalb suchen Reisemobilisten vermehrt nach Alternativen. Daher hat sich seit 1983 eine Infrastruktur außerhalb von Campingplätzen entwickelt, zu der auch Campingunternehmer beigetragen haben. Heute präsentiert sich der Reisemobiltourismus in Deutschland mit über 3.600 Stellplätzen[1] vielfältiger und lebendiger denn je. Trotz der großen Anzahl bestehender Stellplätze bietet er für Kommunalpolitiker, Touristiker und Investoren eine große Chance, sich einer neuen Herausforderung und Entwicklung im Bereich Tourismus zu stellen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt gibt die Zahl der in Deutschland zugelassenen Reisemobile zum 1.1.2017 mit über 450.000 Fahrzeugen an. Ergänzend kommen nach einer Schätzung des CIVD noch ca. 100.000 umgebaute bzw. als Pkw zugelassene Reisemobile dazu. Rechnet man die ausländischen Reisemobilisten (Incoming) dazu, dürfen wir nach einer Schätzung der European Caravan Federation (ECF) in Europa von insgesamt 1,8 Millionen Reisemobilen ausgehen.[2]

Da mindestens jeweils zwei, oft drei und mehr Personen an Bord sind, verbringen allein in Deutschland mehr als eine Million Menschen ihre Freizeit in einem Reisemobil. Die „Grundlagenstudie zum Reisemobiltourismus in Deutschland" hat es an den Tag gebracht: Reisemobilisten sind überaus reiseaktiv. Dabei sind die Nebensaisonzeiten besonders beliebt.

Um diese Reisenden als Gäste gewinnen zu können, bedarf es reisemobilgerechter Angebote. Destinationen, die sich dem Trend zum Reisemobiltourismus verschließen, geht von vornherein ein Teil der potenziellen Kunden verloren.

Der Wunsch nach reisemobilgerechten Angeboten zeigt in immer mehr Ländern Europas Wirkung: Seit Mitte der neunziger Jahre entwickelten sich die Angebote erst in Frankreich und Italien, dann in Deutschland. Inzwischen gibt es auch eine sich entwickelnde Landschaft von Reisemobilstellplätzen in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Spanien und Skandinavien. So entsteht europaweit eine vielfältige Stellplatz-Szenerie mit zahlreichen Übernachtungsplätzen bei Gaststätten und Hotels, auf Weingütern, bei Freizeitparks, Museen, bei Bädern und Thermen, auf Bauernhöfen und bei Reisemobilhändlern, aber auch auf öffentlichen Parkplätzen und eigens eingerichteten Premiumplätzen sowie auf oder vor Campingplätzen.

[1] dwif e.V. (2018): Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor: Angebot, Nachfrage und ökonomische Relevanz in Deutschland 2017/18, München.

[2] European Caravan Federation (2017): EUROPE: Motor Caravans in use (registered 31.12.), http://www.e-c-f.com/fileadmin/templates/4825/images/statistics/E.7.0.2.2016.pdf (letzter Zugriff 16.05.2018).

DER TYPISCHE REISEMOBILIST IN ZAHLEN[3]

Alter der Reisemobilnutzer

bis 39	16 %
40 bis 49 Jahre	22 %
50 bis 59 Jahre	30 %
60 bis 69 Jahre	28 %
über 70 Jahre	4 %

Anzahl Reisende pro Reisemobil

2 Erwachsene	80 %
2 Erwachsene u. 1 Kind	10 %
2 Erwachsene u. 2 Kinder	4 %
1 Erwachsener	6 %

Monatliches Nettoeinkommen (pro Haushalt)

bis 2.000 Euro	23 %
bis 3.000 Euro	33 %
mehr als 3.000 Euro	44 %

Die Top-3-Lieblingsziele

Deutschland	88 %
Frankreich	49 %
Italien	39 %

Häufigkeit längerer Fahrten mit dem Reisemobil

Reisemobilisten sind häufiger pro Jahr als andere Urlauber unterwegs: Mehr als 90 Prozent verreisen zweimal und öfter für eine fünf und mehr Tage dauernde Reise und nutzen dabei gerne auch Campingplätze.

2 - 3 längere Reisen pro Jahr	52 %
4 - 5 längere Reisen pro Jahr	29 %
6 längere Reisen und mehr pro Jahr	10 %

Häufigkeit kürzerer Fahrten mit dem Reisemobil

Zusätzlich zu längeren Reisen unternehmen 40 Prozent der Reisemobilisten Kurzreisen (zwei bis vier Tage). Diese Gruppe ist vorwiegend auf Stellplätzen unterwegs.

1 Kurzreise	7 %
2 - 3 Kurzreisen	23 %
4 - 5 Kurzreisen	22 %
6 - 10 Kurzreisen	22 %
11 - 15 Kurzreisen	8 %
mehr als 15 Kurzreisen	11 %

Ausgaben der Reisemobilisten (außerhalb von Campingplätzen)[4]

Reisemobilisten geben **50,50 Euro** pro Person und Tag (inkl. Stellplatzgebühren) im Zielgebiet aus. Insgesamt belaufen sich die Umsätze durch Reisemobilisten, die außerhalb von Campingplätzen übernachten, auf **1,33 Milliarden Euro**. Dazu kommen die Umsätze durch Fahrtkosten von Reisemobilisten, die außerhalb von Campingplätzen übernachten, in Höhe von **986,4 Millionen Euro**.

[3] Alle Daten, wenn nicht anders vermerkt, entstammen Denise Czapla, Andreas Kasten, Ina Schulz, Henry Vahl (Wissenschaftliche Leitung: Prof. Dr. Gerd Peters) (2010): Reisemobiltourismus in Deutschland 2010.

[4] dwif e.V. (2018): Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor: Angebot, Nachfrage und ökonomische Relevanz in Deutschland 2017/18, München.

PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

Rechtlich gesehen sind Reisemobilstellplätze „bauliche Anlagen", die der Genehmigung durch die zuständigen Behörden bedürfen. Erste Anlaufstelle ist die zuständige Kommune. Denn nur eine genehmigte Anlage bietet Rechts- und Investitionssicherheit! Das Planungsrecht ist Landesrecht und in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich geregelt. Darin sind zum Teil Festlegungen getroffen, die unter Umständen auch bei der Errichtung von Reisemobilstellplätzen zu beachten sind, wie zum Beispiel:

Allgemeine Gestaltung, Umweltschutz
Begrünung, Mindestparzellengröße, Versiegelungsgrad etc.

Brandschutz
die einschlägigen Brandschutzvorschriften sind unbedingt einzuhalten

Unfallverhütung/ Verkehrssicherung
Platzbeleuchtung etc.

Sicherheit und Ordnung
Notruf-Informationen, Einfriedung der Anlage, Platzaufsicht etc

Hygiene
Trinkwasserversorgung, Abwasser- und Müllentsorgung, sanitäre Einrichtungen

Besondere Einrichtungen für Mobilitäts-eingeschränkte

Verweis auf Anhang 1 (Planungsrechtliche Aspekte zur Zulässigkeit von Reisemobilstellplätzen)

Beispiel für eine Wohnmobilstellplatz-Satzung (Gemeinde Bad Überkingen): www.bad-ueberkingen.de > Rathaus&Verwaltung > Ortsrecht > Wohnmobilstellplatz-Satzung

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Für die Errichtung von Reisemobilstellplätzen werden gegebenenfalls Fördermittel bereitgestellt. Auskünfte zu Richtlinien, Anträgen und konkreten Förderbedingungen geben die jeweiligen regionalen Wirtschaftsförderungen in den Landkreisen. Diese sind erste Ansprechpartner.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Vor Beginn der Planungen für neue Stellplätze ist es erforderlich, eine Zielgruppen- und Potentialanalyse zu erstellen, die die Größe und Ausstattung des Reisemobilstellplatzes bestimmt. Daraus lässt sich seine Wirtschaftlichkeit ermitteln (siehe auch Kapitel Kapazitäten, Platzgestaltung und Standplätze).

Durchschnittliche Auslastung von Reisemobilstellplätzen[5]

3.600 Stellplätze mit ca. 62.000 Standplätzen

Durchschnittliche Größe eines Stellplatzes

17 Standplätze
156 Übernachtungen* pro Standplatz im Jahr

Durchschnittlicher Fahrzeugbesetzungsgrad je Reisemobil

2,4 Personen

Durchschnittliche Auslastung pro Standplatz

jährlich 65 vermietete Nächte

→ bei 365 Tage sind das 18 % Auslastung je Reisemobilstellplatz pro Jahr

→ bei einer 210-Tage-Saison sind das 31 % Auslastung je Reisemobilstellplatz pro Jahr

Kürzere Saisonzeiten ergeben andere Auslastungszahlen.

Die Übernachtungen beziehen sich nicht auf die Auslastung des Stellplatzes/Standplatzes, sondern definieren die durchschnittliche Anzahl der Reisemobile auf dem Standplatz.

Durchschnittlicher Übernachtungspreis je Standplatz

14,00 Euro (inkl. MwSt)

Gut geführte Reisemobilstellplätze in attraktiven Destinationen können im Ganzjahresbetrieb in Ausnahmefällen auf eine Auslastung von bis zu 60 % kommen. Umgekehrt gilt: Reisemobilstellplätze sind heutzutage keine Selbstläufer mehr. Es gibt bereits Betriebe, die aus wirtschaftlichen Gründen schließen mussten.

* 156 Übernachtungen inklusive Personen bei durchschnittlicher Auslastung von 65 Reisemobilen pro Stellplatz mit durchschnittlich 2,4 Personen

Die Erstellungskosten lassen sich nicht pauschal hochrechnen, ohne die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Wesentlicher Kostenfaktor für den Stellplatzbau sind die Tiefbauarbeiten. Zu prüfen sind unter anderem folgende Punkte:

- Wie ist die Bodenbeschaffenheit?
- Gibt es Altlasten?
- Ist das Gelände an die Kanalisation angeschlossen?
- Sind die Zufahrtstraßen reisemobilgerecht befestigt?
- Lässt sich WLAN problemfrei installieren?

Verweis auf Anhang 2 (Wirtschaftlichkeit)

STANDORTANALYSE

Bei der Entscheidung für den geeigneten Stellplatztyp sind eine sorgfältige Standort- sowie eine Wettbewerbsanalyse unabdingbar. Zu berücksichtigen sind:

- Nähe zu den touristischen Anziehungspunkten
- ruhige Lage
- mögliche Kapazität des Stellplatzes
- mögliche Vernetzung mit touristischen Attraktionen
- Nähe zu guter Gastronomie
- Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten
- Anschluss an den Öffentlichen Nahverkehr

Eine Stärken-/Schwächen-Analyse des Stellplatzumfeldes im Radius von ca. 50 km wird empfohlen. Welche Schwächen der anderen Mitbewerber kann ich zu meinen Stärken machen? (Bsp.: größere Parzellen, moderne Entsorgungsstation, besserer Service).

ACHTUNG!

Nicht jeder Standort ist für einen Stellplatz geeignet. Ohne die Vernetzung mit touristischen Attraktionen besteht die Gefahr einer Fehlinvestition.

[5] dwif e.V. (2018): Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor: Angebot, Nachfrage und ökonomische Relevanz in Deutschland 2017/18. München.

LAGE UND ANBINDUNG

Reisemobilstellplatze werden in erster Linie touristisch genutzt. Insofern ist die Wahl des richtigen Standortes der entscheidende Erfolgsfaktor. Reisemobilfahrer schätzen die fußläufige Nähe zum touristischen Ereignis (zum Beispiel Stadtzentrum, Gaststätte, Therme, Gewässer). Bei größeren Städten ist die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, der Anschluss an Rad- und Wanderwege sowie an Wasserstraßen relevant.

Im Idealfall ist der Stellplatz von den Fernstraßen leicht zu erreichen. Die Zufahrt sollte 24 Stunden und auch für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen und bis zu 4,0 Meter Höhe möglich sein. Bei der Planung von Reisemobilstellplätzen sollten mögliche Umweltzonen bedacht werden, um auch älteren Fahrzeugen die Zufahrt zu ermöglichen.

Um eine Fremdnutzung eines Reisemobilstellplatzes zu vermeiden, können geeignete technische Einrichtungen installiert werden (Kette, Schranke, etc.). Eine Umfriedung des Geländes erleichtert die Ausübung des Hausrechts (siehe Kapitel Kapazitäten, Platzgestaltung und Standplätze).

BESCHILDERUNG

Eine Beschilderung der Reisemobilstellplätze ist im Sinne der Verkehrsführung und Verkehrssicherheit empfehlenswert, um – trotz weit verbreiteter Navigationsgeräte – auch Durchreisende und Zufallsgäste auf das Angebot aufmerksam zu machen. Einzelabsprachen erfolgen mit den zuständigen Behörden. Ebenso sollte auch eine deutliche Kenntlichmachung des eigentlichen Platzes bei der Zufahrt erfolgen. Dazu empfiehlt sich – sofern zulässig – die Verwendung des Parkplatzzeichens Nr. 314 der StVO in Verbindung mit dem dargestellten Reisemobilpiktogramm, mit oder ohne Hinweise für „Frischwasser", „Entsorgung Mobiltoilette" und „Entsorgung Grauwasser".

Straßenverkehrszeichen Nr. 314

Straßenverkehrszusatzzeichen 1048/17

KAPAZITÄTEN, PLATZGESTALTUNG UND STANDPLÄTZE

Das Gros der Reisemobilstellplätze in Deutschland weist eine Kapazität zwischen 5 und 20 Standplätzen auf. Der aktuelle Mittelwert aller Reisemobilstellplätze in Deutschland beträgt 17 Standplätze pro Betrieb. Bei privat geführten Stellplätzen empfiehlt sich eine Mindestgröße von 50 Standplätzen. Wirtschaftlicher sind aber Stellplätze ab ca. 80 Standplätzen – wenn der Investor diesen Platz als Haupterwerbsmodell betreibt. Als zweites Standbein neben Gaststätte und Weingut lassen sich auch kleinere Stellplätze im Nebenerwerb privatwirtschaftlich führen (siehe auch Kapitel Wirtschaftlichkeit).

Moderne Übernachtungsstätten gehen in der Gestaltung über parkplatzähnliche Anlagen mit größeren Parzellen weit hinaus. Es handelt sich um Betriebe mit Freizeitcharakter und Wohlfühlambiente. Die Fahrwege zu und auf dem Platzgelände müssen über eine ausreichende Breite verfügen und für Fahrzeuge bis zu einer Gesamthöhe von maximal vier Metern passierbar sein. (Hinweis: Reisemobile können bis zu 12 Meter lang, 2,5 Meter breit und 3,80 Meter hoch sein). Eine landschaftsgerechte Bepflanzung im Außen- und Innenbereich eines Stellplatzes begünstigen sein Erscheinungsbild im Hinblick auf Anlieger, wie auch Reisemobiltouristen. Entsprechende Begrünungsmaßnahmen dienen zum einen der Geländestrukturierung, zum anderen bieten sie auch Schatten oder Sichtschutz.

Reisemobiltouristen erreichen ihr Übernachtungsziel nicht selten spätabends. Eine ausreichende Beleuchtung der Wege sowie der Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen sind somit Aspekte des Komforts und der Sicherheit.

Die Standplätze sollten eben und mit einer guten Oberflächenentwässerung und -versickerung versehen sein. Die Tragfähigkeit des Untergrunds sollte mindestens für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen ausgelegt sein. Mit diesem Richtwert deckt man 81 Prozent des aktuellen Bestands an Reisemobilen ab. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass Reisemobile bis zu 12 Tonnen Gesamtgewicht haben können. Dies entspricht einer Zulassungsquote von 99,9 Prozent aller Reisemobile. Ein entsprechender Hinweis bzw. eine Beschilderung ist bereits an der Zufahrt geboten.

Es wird empfohlen, eine Parzellierung oder Markierung der Standplätze vorzunehmen. Diese sollte ein Mindestmaß von 10 x 5 Metern nicht unterschreiten. Premiumstellplätze sollten Parzellengrößen ab 10 x 6 Meter anbieten. Ausreichende Rangierflächen auf den Fahrwegen sind zu berücksichtigen (mind. 5,5 Meter).

VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN

Grundsätzlich verfügen Reisemobile über einen Frischwassertank und einen Abwassertank sowie über eine mobile Kassettentoilette für Fäkalien oder einen fest eingebauten Fäkalientank. Je nach Nutzung müssen diese in einem Abstand von wenigen Tagen entleert werden. Zu diesem Zweck gibt es sogenannte Versorgungs- und Entsorgungsstationen (kurz VE), die Frischwasser spenden und Abwasser und Fäkalien aufnehmen und entsorgen. Es gibt etliche VE-Stationen. Seltener sind individuelle Lösungen.

Abwasserentsorgung und Fäkalien

Grundsätzlich besteht die Wahl zwischen einer Versorgungs- und Entsorgungseinrichtung in einem zentralen Bereich bei der Einfahrt zum Stellplatz oder einer dezentralen Lösung, bei der die entsprechenden Einrichtungen an jeder Parzelle vorhanden sind.

Bei der Standortwahl der zentralen Abwasserentsorgung ist zu berücksichtigen, dass die Ausläufe der Abwasser- und Fäkalientanks bei den verschiedenen Reisemobilmodellen an unterschiedlichen Seiten der Fahrzeuge zu finden sind.

Deshalb sollte bei der Einrichtung einer zentralen Abwasserentsorgung für Reisemobile eine großzügige Rangierfläche dafür vorhanden sein.

Moderne VE-Stationen bestehen aus mehreren Modulen: Frischwassersäule, Kassettentoilettenentsorgung und überfahrbarer Edelstahl- oder Betontrichter mit Wasserspülung für die Entsorgung von Festtanks. Aus hygienischen Gründen ist es dringend geboten, die einzelnen Module räumlich getrennt voneinander zu installieren. Für kleinere Stellplätze reicht auch eine Ein-Säulen-Lösung aus. Neu am Markt sind benutzerfreundliche Stationen zum automatischen Entleeren und Reinigen von Kassettentoiletten.

Für einen durchgehenden Winterbetrieb müssen alle Einrichtungen beheizt sein. Achtung: Beim Einbau der Station ist unbedingt darauf zu achten, dass der Einlass ebenerdig angeordnet ist, um ein Gefälle vom Reisemobil zur Station zu gewährleisten. Voraussetzung für die Installation einer VE-Station ist eine Einleitungsgenehmigung der unteren Wasserschutzbehörde.

Die Gäste müssen aufgefordert werden, nur Sanitärzusätze in die Stellplatzkanalisation einzuleiten, die eine „Blauer-Engel"-Zertifizierung (Norm RAL ZU 84a) tragen.

Trinkwasserversorgung

Für die Versorgung mit Frischwasser reicht bei kleineren bis mittleren Reisemobilstellplätzen eine zentrale Versorgungssäule aus. Alle Wasserentnahmestellen sollten mit einem ¾-Zoll-Gewinde ausgestattet sein. Wasserschlauch und erforderlicher Adapter werden in aller Regel im Reisemobil mitgeführt.

Im Rahmen der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) müssen die Anforderungen der DIN 2001-2: 2009-04 „Trinkwasserversorgung aus Kleinanlagen und nicht ortsfesten Anlagen – Teil 2: Nicht ortsfeste Anlagen – Leitsätze für Anforderungen an Trinkwasser, Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung der Anlagen; Technische Regel des DVGW" erfüllt werden.

Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch (Trinkwasserverordnung – TrinkwV 2001, Ausfertigungsdatum 21.05.2001): Zitat: „Trinkwasserverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 2016 (BGBl. I S.459), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. Januar 2018 (BGBl I S. 99) geändert worden ist". Stand: Neugefasst durch Bek. V. 10.03.2016 I 459.

- Grundsätzlich sind Wasserentnahmestellen in räumlicher Trennung zur Abwasserentsorgung zu installieren.
- Der Spülwasseranschluss zur Reinigung des Abwassertanks ist räumlich getrennt und, soweit vorhanden, auf der Gegenseite der Säule zum Trinkwasseranschluss anzuordnen.
- Alle Anschlüsse (Spül- bzw. Frischwasser) sind entsprechend zu kennzeichnen, wobei auf die normgerechte Kennzeichnung der „Befüllungsanlage für Trinkwasseranlagen in Fahrzeugen nach DIN 2001-2" (weißes Schild mit schwarzer Beschriftung und blauem Rand) zu achten ist.

Stromversorgung

Reisemobilstellplätze sollten über eine ausreichende Anzahl an Stromanschlüssen verfügen. Für den Betrieb der Stromsäulen ist die DIN VDE 0100 (Teil 708) verbindlich. Heute dürfen auf Stellplätzen im Außenbereich nur noch CEE-Steckdosen verbaut werden. Eine Stromabsicherung mit 16 Ampere (CEE 16A blau) ist sinnvoll. Mittels Verlängerungskabel für den Außenbereich können Distanzen von bis zu 25 Metern vom Reisemobil bis zur nächstgelegenen Mehrfachstromsäule überbrückt werden. Die Stellplatzausstatter bieten ein reichhaltiges Programm von Stromsäulen an.

Abfallentsorgung

Für Reiseabfälle muss eine Entsorgung gemäß den vor Ort geltenden Bestimmungen sichergestellt sein. Die richtige Abfallsortierung sollte durch mehrsprachige Hinweise und eindeutige Piktogramme erleichtert werden.

SANITÄREINRICHTUNGEN

Die Mehrzahl der zugelassenen Reisemobile verfügt über eigene sanitäre Einrichtungen an Bord (WC, Waschbecken, Dusche). Dennoch verfügen moderne Stellplätze in der Regel über Sanitärgebäude, teilweise sogar mit Geschirrspülbecken, Waschmaschine und Wäschetrockner. Dieses gilt es schon bei der Planung der sanitären Einrichtungen zu bedenken.

INTERNET

Für die Gästezufriedenheit spielt heutzutage ein leistungsfähiger Internetanschluss eine ausschlaggebende Rolle. Speziell im ländlichen Raum kann es Anschlussprobleme geben. Es empfiehlt sich, alternative Lösungen via Richtfunk oder Satellit zu prüfen. Der Gesetzgeber hat die Rahmenbedingungen kürzlich so modifiziert, dass der Anbieter haftungsbefreit ist.

ENTGELTE UND ZAHLUNGSSYSTEME

Beim Entrichten der Entgelte gibt es mehrere Möglichkeiten:

- Kassierer/Betreiber vor Ort
- stummer Handel (Briefumschlag mit Geld)
- Kassenautomat
- Bezahl-App

Erste Stellplatzbetreiber ermöglichen bereits bargeldloses Bezahlen an Automaten mit Girocard. Gelegentlich finden sich auch Stellplätze mit einem Kartensystem, das die Schranke steuert, den Zugang zu Sanitäreinrichtungen freigibt und mit dem auch die Ver- und Entsorgungseinrichtungen aktiviert werden können. Diese Karten können an einem Automaten mit Geld aufgeladen werden.

Zusatzleistungen wie Ver- und Entsorgung oder Strom sollten gesondert von den Stellplatzentgelten berechnet werden.

BARRIEREFREIE EINRICHTUNGEN

In Deutschland gibt es derzeit keine amtlichen Statistiken darüber, wie hoch der Anteil mobilitätseingeschränkter Touristen ist. Man muss jedoch davon ausgehen, dass der Anteil dieser Gruppe beachtlich ist. Häufig kann schon durch wenige zusätzliche Maßnahmen der Grad der Barrierefreiheit auf Stellplätzen erhöht werden.

Dabei sollten folgende Punkte besondere Beachtung finden:

- kurze Wege für die Nahversorgung
- Wege ohne Stufen
- rollstuhlgerechte Oberflächen
- entsprechende Sanitär-Anlagen
- Stellplatz als barrierefrei kennzeichnen

Ausführlichere Auskünfte erhalten Sie unter

www.bsk-ev.de,
www.natko.de
oder
www.reisen-fuer-alle.de.

MELDEPFLICHT

Seit dem 1.11.2015 regelt § 29 des Bundesmeldegesetzes auch die Meldepflicht auf Reisemobilstellplätzen. Dazu müssen die Stellplatzbetreiber besondere Meldescheine bereithalten. Am Parkautomaten oder an einer Informationstafel sollen die Stellplatzgäste aufgefordert werden, den ausliegenden Meldeschein auszufüllen, zu unterschreiben und dem Betreiber geeignet zu hinterlassen. Ausländische Stellplatzgäste müssen ihre Ausweispapiere einem Bevollmächtigten des Stellplatzes oder dem Stellplatzinhaber vorlegen. Die genauen Ausführungsbestimmungen sind am Stellplatz zu veröffentlichen. Genaueres gilt es in Absprache mit der Meldebehörde zu klären.

HUND/HAUSTIERE

Mehr als die Hälfte der Reisemobilfahrer führt auf Reisen einen Hund mit. In Deutschland gilt grundsätzlich Leinenpflicht. Für die Entsorgung von Hinterlassenschaften empfiehlt es sich, Kotsäckchen und Entsorgungsbehälter anzubieten.

INFOTAFEL

Um die Reisemobiltouristen möglichst umfassend über die Platzordnung, Notfallnummern und reisemobilspezifische Angebote informieren zu können, sind Hinweistafeln mit folgenden Angaben erforderlich:

- Stellplatzbetreiber
- Entgelte
- Stellplatzordnung
- Notrufinformationen
- Ärzte und Apotheken
- Umgebungsplan/Stadtplan
- Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel
- Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten
- Rad-, Wasser- und Wanderwege
- touristische Attraktionen
- Hinweis auf Campingplätze und Reisemobilstellplätze der Umgebung
- Gasflaschentauschstellen
- Caravaninghändler
- Touristinformation

Impressum

Herausgeber:
Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)
Schillstraße 9 · 10785 Berlin
Tel.: 030 / 856 215 - 0
Fax: 030 / 856 215 - 119
kontakt@deutschertourismusverband.de
www.deutschertourismusverband.de

Redaktion:
Jürgen Dieckert (TopPlatz), Dirk Dunkelberg (DTV e.V.), Leo Ingenlath (BVCD/NRW e.V.), Jost Krüger (CIVD e.V.), Thomas Nitsch (ADAC e.V.), Daniel Onggowinarso (CIVD e.V.), Reinhard Thomssen (Thomssen Consult), Oliver Waidelich (DCHV e.V.), Martin Zöllner (ADAC e.V.)

Grafische Gestaltung:
www.pinger-eden.de

Bildnachweis:
Jürgen Dieckert, TopPlatz (S. 1, 2, 3, 5, 6)
Caravaning Industrie Verband (CIVD) (S. 4, 9, 10)
Fiedels/fotolia.com (Piktogramme, S. 8)

© 2018 Deutscher Tourismusverband e.V.

Alle in dieser Planungshilfe verwendete Texte, Fotos und grafische Gestaltungen sind urheberrechtlich geschützt. Sollten Sie die Planungshilfen verwenden wollen, auch auszugsweise und für andere Zwecke als das Aufzeigen von Best Practice Lösungen, wenden Sie sich bitte an den Herausgeber. Er wird dann gegebenenfalls den Kontakt zum Urheber oder Nutzungsberechtigten herstellen.

Verstöße gegen das Urheberrecht, insbesondere bei Verletzung der beschriebenen Rechte durch unbefugte Verwendung von Texten, Fotos, Grafiken, sind strafbar (§§ 106 ff. UrhG) und können zudem kostenpflichtig abgemahnt werden. Darüber hinaus ist Schadensersatz zu leisten (§ 97 UrhG).

Alle Angaben ohne Gewähr.

Stand: August 2018

PLANUNGSRECHTLICHE ASPEKTE ZUR ZULÄSSIGKEIT VON REISEMOBILSTELLPLÄTZEN

(Stand 28.05.2018)
(eine Einschätzung zum Thema
von Dipl.- Ing. Stadtplaner, Herbert Weydringer)

ALLGEMEINER VORSPANN

Wohnmobilisten sind ausgeprägte Individualisten. Sie suchen Ziele abseits der ausgetretenen Pfade des Massentourismus und sind finanziell weitgehend unabhängig. Sie bevorzugen innerhalb von Deutschland vor allem Kurzreisen und sind gerade deshalb für den Deutschlandtourismus ausgesprochen attraktiv. Klassische Campinganlagen können den je nach Reisemotivation differenzierten Ansprüchen dieser Klientel allerdings nur zum Teil entsprechen.

Zum einen stört die große Mobilität der Wohnmobilisten andere, stationäre Gäste, zum anderen sind viele Plätze weder vom Unterbau noch bezüglich der Anfahrbarkeit oder den Versorgungseinrichtungen auf die großen und schweren Mobile vorbereitet.

Deshalb suchen Wohnmobilisten vermehrt entsprechend ihren differenzierten Reisemotivationen und Anforderungen nach Alternativen zu den herkömmlichen Campingplätzen. Es ist daher angezeigt, bereits vorhandene Infrastruktur weiter zu entwickeln und die hierfür planungsrechtlichen Voraussetzungen klarzustellen.

Selbstverständlich können solche spezifischen Angebote für Wohnmobilisten auch von traditionellen Campingunternehmern in Verbindung mit bestehenden Campingplätzen geschaffen werden. Zahlreiche Stellplätze, direkt vor den Schranken solcher Anlagen, zeugen davon.

Heute präsentiert sich der Wohnmobiltourismus in Deutschland mit über 3.600 Stellplätzen vielfältiger und lebendiger denn je. Gerade deshalb bietet er für Kommunalpolitiker, Touristiker und Investoren eine große Chance, sich einer neuen Herausforderung und Entwicklung im Bereich Wohnmobiltourismus zu stellen.

Aufgrund aktueller Rechtsprechungen kommen neben den Aspekten der bauseitigen und infrastrukturellen Ausstattung der Plätze den planungsrechtlichen Anforderungen zunehmend Bedeutung bei.
So ist die aktuell herrschende Rechtsauffassung:

„Mehr als drei Reisemobilstellplätze erfüllen den Tatbestand einer Campingnutzung und erfordern somit eine Ausweisung/Festsetzung eines Sondergebietes für Camping gem. § 10 Abs. 1 u. Abs. 5 BauNVO".

Diese Einordnung entspricht nicht nur nicht der Praxis, sondern führt dazu, dass eine große Anzahl der offiziell von Kommunen und Gewerbetreibenden der Tourismusbranche eingerichteten und betriebenen Reisemobilstellplätze nicht den planungsrechtlichen Anforderungen entsprechen.

DEFINITION

Nachfolgende Begriffsbestimmungen bilden die Grundlage für praxisbezogene Vorschläge und die Herleitung von Empfehlungen zum planungsrechtlichen Umgang mit den unterschiedlichen Platzangeboten. Wohnmobilstellplätze sind eigens für die spezifischen Anforderungen von Wohnmobilen und ihren Nutzern ausgestattete Übernachtungsplätze, deren Benutzung rund um die Uhr möglich sein muss.

Wohnmobile, auch Reisemobile genannt, sind selbstangetriebene Freizeitfahrzeuge und unterscheiden sich dadurch von einem Wohnwagen, auch Caravan genannt.

In der Praxis haben sich, entsprechend der Motivation der Stellplatzaufsuche folgende fünf Hauptgruppen von Reisemobilstellplätzen entwickelt:

Transitplatz: Das ist ein einfacher Übernachtungsplatz oft ohne jeden Komfort; meist nur für eine Nacht geeignet.

Kurzreiseplatz: Er umfasst für Wohnmobile ausgewiesene Stellflächen, die sich meist auf gewidmeten öffentlichen Verkehrsflächen befinden und ist häufig mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen ausgestattet. Übernachtungen sind auf 1-2 Nächte begrenzt.

Touristikplatz: Es handelt sich um einen bewirtschafteten Stellplatz in Verbindung mit sonstigen touristischen Einrichtungen (z.B. Weingut, Direktvermarktung, Altstadt, Therme, Freizeit- und Erlebnispark, Golfplätze). Die Anzahl der Übernachtungen ist auf max. 3 Tage begrenzt. Die Stellplätze sind aufgrund ihrer Abmessungen 10,0 Meter x 5,0 Meter nicht zum Camping geeignet. Meist verfügen diese Anlagen über Ver-/Entsorgungseinrichtungen, teilweise werden auch eigene Sanitärgebäude vorgehalten.

Wohnmobilhafen: Er umfasst bewirtschaftete Stellflächen mit gehobener Ausstattung zum längerfristigen Aufenthalt für Wohnmobile, meist mit Campingcharakter. Diese Anlagen verfügen in der Regel über zentrale Ver-/Entsorgungseinrichtungen und Sanitäranlagen. Für die Stellplätze wird Stromanschluss angeboten. Häufig werden solche Anlagen außerhalb von klassischen Campingplätzen angeboten.

Campingplatz: Es handelt sich um klassische Campingplätze mit kompletter Infrastruktur für mehrtägige Erholungsaufenthalte bzw. mehrwöchigen Campingurlaub. Meist werden klassische Parzellen > 80 m²-100 m² mit Stromanschluss innerhalb eines Campingplatzes angeboten.

Die planungs- und bauordnungsrechtlichen Erfordernisse bedürfen zunehmen einer Klärung. Im Gegensatz zu aktuellen Rechtsprechungen geht der Verfasser und der DTV nicht davon aus, dass es sich bei all diesen Anlagen um Campinganlagen im Sinne des § 10 BauNVO (Sondergebiet Camping) mit dem jeweiligen Planungserfordernissen handelt. Vielmehr erlaubt eine am Charakter der Anlagen und an den Reisebedürfnissen der Nutzer orientierte Einstufung eine differenzierte Herangehensweise.

Gerade die Vielzahl der Angebote, welche einer touristischen Attraktion oder einer Hauptnutzung dienen – ohne den klassischen Campingcharakter –, macht in der Bundesrepublik den Reiz für diese Reisegruppe bzw. diese Zielgruppe der Reisemobilisten aus.

PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN/LÖSUNGSANSÄTZE

Rechtlich gesehen sind Wohnmobilstellplätze „bauliche Anlagen", die der Genehmigung durch die zuständigen Behörden bedürfen. Erste Anlaufstelle ist die zuständige Kommune. Denn nur eine genehmigte Anlage bietet Rechts- und Investitionssicherheit.

Als erster Schritt wären die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen gem. § 29 BauGB zu klären. Hierbei lassen sich nach Auffassung des Verfassers folgende Szenarien aufzeigen: >

Szenario 1 (Campingplatz oder aber Wohnmobilhafen)

Die Anlage erfordert aufgrund ihres Charakters (Camping) und der Erschließung eine bauplanungsrechtliche Absicherung als Sondergebiet Camping gem. § 10 BauNVO. In diesem Fall wäre dem Planerfordernis durch Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes abzuhelfen, sofern nicht schon ein entsprechender Bebauungsplan existiert.

Eine Genehmigung wäre dann auf Grundlage des § 30 BauGB und nach den herrschenden landesrechtlichen Vorschriften (Bauordnungsrecht und ggfs. entsprechende Verordnungen hierzu) bei der zuständigen Baugenehmigungsbehörde zu beantragen.

Szenario 2 (Stellplatz als dienende Nebenanlage, meist Touristikplatz)

Die Anzahl der Stellplätze ordnet sich der genehmigten Hauptnutzung unter (bis max. 15 Stellplätze mit einer maximalen Breite von 5,0 Metern) und erlaubt nur einen begrenzt langen Aufenthalt ohne Campingcharakter (max. 3 Tage), dann sollte solch eine Anlage – egal ob ein Bebauungsplan gem. § 30 BauGB (WA, MI, MD, MK, GE, SO) vorhanden ist – oder im unbeplanten Innenbereich gem. § 34 BauGB zulässig sein.

Im Außenbereich gem. § 35 sind die Umweltbelange besonders kritisch zu prüfen und es entsteht meist ein kompensationspflichtiger Ersatz. Überwiegend wären solche Vorhaben nach § 35 Ab. 2 BauGB als sonstige Vorhaben (mit Standortbindung, z.B. Weingut etc.) zu beurteilen.

Die entsprechenden landesrechtlichen Vorschriften sind gleichermaßen, wie beim Szenario 1 einzuhalten.

Szenario 3 (Stellplatz auf öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen, Kurzreiseplatz)

Diese Kategorie von Stellplätzen wird meist in Verbindung mit anderen öffentlichen Stellplätzen angeboten. Diese Anlagen verfügen meist lediglich über eine zentrale Ver-/Entsorgungsmöglichkeit. Vorhandene Sanitäranlagen für öffentliche Parkplätze (P&R Plätze, ZOB, Bahnhof, Messehallen etc.) werden häufig mit genutzt.

Die Stellplätze mit einer maximalen Breite von 5,0 Meter erlauben nur einen begrenzt langen Aufenthalt ohne Campingcharakter (max. 1-2 Tage).

Da die Übernachtung eine Sondernutzung einer öffentlichen Verkehrsfläche darstellt, muss diese Sondernutzung durch Satzung mit klaren Regelungen zur Aufenthaltsdauer, zur Nutzung (kein Camping) zur Nachtruhe, und die Gebühr/Nacht oder Tag benennen.

Durch solch eine Satzung zur Sondernutzung und durch Ausweisung eines gekennzeichneten Bereiches innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche kann, nach Auffassung des Verfassers, den bauplanungsrechtlichen Anforderungen entsprochen werden. Selbstverständlich sind übliche Umweltauflagen und Regelungen der Satzung sowie die allgemeinen Vorgaben der Landesbauordnungen bzw. verkehrsrechtliche Vorgaben für diese Art von baulichen Anlagen einzuhalten.

Szenario 4 (Transitplätze)

Diese Stellplätze zeichnen sich durch ihre Nähe zu Fernstraßen aus. Häufig halten Rasthöfe oder auch Autohöfe ein entsprechendes Angebot vor. Aber auch auf P&R-Plätzen können solche Anlagen ausgewiesen werden.

Wichtig hierbei ist, dass die Übernachtungszeiten klar auf max. 1 Nacht geregelt sind und Campingnutzung ausgeschlossen wird. Solche Anlagen sind eindeutig zu beschildern.

Dem Gebot der Rücksichtnahme auf angrenzende empfindliche Nutzungen (Wohngebiete etc.) kommt eine wichtige Rolle bzgl. der Akzeptanz zu.

Vorgaben zum Umweltschutz und aus den Landesbauordnungen sind einzuhalten.

Auch für solche Anlagen bieten sich Satzungen an, sofern die Anlagen auf öffentlichen Verkehrsflächen angelegt werden.

Im Zusammenhang mit Rast- oder Autohöfen können solche Anlagen als dienende Nebenanlagen eingestuft werden und wären somit in den Kategorien Sondergebiete Autohof aber auch in Gewerbegebieten zulässig.

Für alle Anlagen gilt, dass neben der bauplanungsrechtlichen und der Sondernutzungsregelung die bauordnungsrechtlichen Regelungen (Landesrecht) einzuhalten sind.

ZUSAMMENFASSENDE EMPFEHLUNGEN

1. Da eine kurzfristige Änderung der BauNVO 2017 kaum realistisch sein dürfte, sollten für die Anlage von Reisemobilhäfen mit den Verantwortlichen in der Kommunalpolitik, den zuständigen Genehmigungsbehörden und der Gerichtsbarkeit (VG und OVG) praxisorientierte Lösungsansätze ermöglicht werden.

2. Das Einräumen von Sondernutzungen im öffentlichen Verkehrsraum (öffentlich gewidmete Parkplätze) sollte durch kommunale Satzungen gestärkt werden.

3. Reisemobilstellplätze mit zeitlicher Befristung könnten als Beherbergungsbetriebe gem. § 13 a BauNVO eingestuft werden und wären somit ähnlich den Ferienwohnungen in den Baugebieten zulässig.

4. Gewerblich betriebene Reisemobilstellplätze mit einer klaren Begrenzung der Aufenthaltsdauer könnten im unbeplanten Innenbereich gem. § 34 BauGB als nicht störende Gewebebetriebe für zulässig erklärt werden.

5. Reisemobilstellplätze mit Begrenzung der Aufenthaltsdauer und maximal 15 Stellplätzen im Außenbereich gem. § 35 BauGB (z.B. bei Weingütern, Direktvermarktern, Golfplätzen und Ausflugslokalen) sollten als untergeordnete und dienende Nebenanlagen für zulässig erklärt werden.

Diese vorher genannten Lösungsansätze erfordern das Mitwirken aller Beteiligten. So muss der Beachtung nachbarschaftlicher Belange, den Belangen des Natur- des Umweltschutzes und einer geordneten Raum- bzw. Siedlungsentwicklung ein hohes Maß eingeräumt werden.

Ferner sind Betreiber der Anlage als auch die Nutzer aufgefordert, Rücksicht auf angrenzende Nutzungen zu nehmen, und die Plätze ordnungsgemäß zu unterhalten bzw. zu nutzen

Sollten diese Vorschläge zur Anwendung kommen, so könnte nicht nur den speziellen individuellen Anforderungen der Nutzer (Reisemotivation) entsprochen, sondern auch das bereits heute vorhandene flächendeckende Angebot für diesen Tourismussektor erhalten und ausgebaut werden.

Ausgearbeitet, 28.05.2018

HWPlan Stadtplanung
Lindenstraße 39
26345 Bockhorn

Tel. 04453/489 492

Herbert Weydringer

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Vor Beginn der Planungen für neue Stellplätze ist es angeraten, eine Zielgruppen- und Potentialanalyse zu erstellen, die die Größe und Ausstattung des Reisemobilstellplatzes bestimmt. Daraus lässt sich seine Wirtschaftlichkeit ermitteln.

Zunächst sind die vermutlichen Kosten des Grundstückserwerbs-, die baulichen Investitionskosten sowie die Kosten für die Ausstattung zu ermitteln.

- Kaufpreis für das Grundstück
- Kaufnebenkosten (Makler, Notar, Grunderwerbsteuer)
- Planungskosten (B-Planverfahren, falls erforderlich)
- Äußere Erschließung des Grundstücks (Erschließungsbeiträge für Strom, Wasser, Abwasser, Telefon, TV, Internet Straßenanbindung)
- Innere Erschließung des Grundstücks, insbesondere: a) Versorgungsleitungen für die innere Erschließung b) Wegebau (Asphalt oder Pflaster), c) Standplatzflächen (Pflaster oder Schotterrasen oder Asphalt b) Gründordnung d) Einzäunung
- Bauliche Anlagen (Zugangskontroll-bzw. Abrechnungssystem, Entsorgungs-und Versorgungsstation, ggf. je nach Komfortstufe Sanitärgebäude, Empfangsgebäude bzw. Infobereich, Abfallsammelstelle,
- Ausstattungen je nach Komfortstufe (EDV, Waschmaschine, Trockner, Rasenmäher)
- Planungskosten (Architekt) für die baulichen Anlagen sowie für die innere Erschließung)

Alternativ zum Grundstückserwerb käme auch eine Pachtung des Geländes in Frage. Kauf-und Pachtpreise sind regional und standortabhängig sehr unterschiedlich und müssen Projekt bezogen ermittelt werden.

Die reinen baulichen Investitionen schwanken sehr stark je nach Komfortstufe und nach örtlichen Gegebenheiten. Sie liegen in dem Bereich zwischen 2000 € je Standplatz und 15.000 € je Standplatz auf einem Stellplatz.

Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung spielt neben den Investitionskosten und den damit verbundenen Kapitalkosten vor allem folgende Parameter eine Rolle:

- Welcher Preis pro Übernachtung muss aufgrund der vermutlichen Kosten erzielt werden, damit das Projekt zumindest kostendeckend bleibt. Bei einem privaten Investor muss auch ein Entgelt für den Einsatz der eigenen Arbeitskraft und ein angemessener gewinn erzielbar sein
- Welcher Preis ist an dem geplanten Standort aufgrund der allgemeinen Wettbewerbsbedingungen tatsächlich erzielbar?
- Mit welchen Auslastungen kann gerechnet werden?
- Welcher Umsatzsteuersatz kommt zur Anwendung (bei Parkplatz 19%, bei campingähnlichem Übernachtungsplatz 7%)

Zum erzielbaren Preis:

Die erzielbaren Preise schwanken außerordentlich je nach Standort, regionalen Wettbewerbsverhältnissen und vor allem auch in Abhängigkeit vom Ausstattungsniveau des Stellplatzes.

Entsprechend der DWIF-Studie[1] wurde 2018 ein Durchschnittspreis von 14 € je Standplatz bzw. je Wohnmobil ermittelt.[2] In diesem Preise sind auch separat erhobene Preisbestandteile wie sie für die Abnahme von Strom oder von Trinkwasser erhoben werden, enthalten.

1 DWIF, Der Campingplatz- und Reisemobil-Tourismus als Wirtschaftsfaktor, München 2018
2 ebenda S. 26

ZUR MÖGLICHEN AUSLASTUNG

Wie bei den Preisen schwanken auch die Auslastungen und sind ebenfalls vor allem Standort-und Ausstattungsabhängig.

Das DWIF hat in seiner Studie eine durchschnittliche Auslastung von Wohnmobilstellplätzen (Belegung der Standplätze auf einem Stellplatz in Tagen) von 65 Tagen ermittelt.[3] Der Schwankungsbereich liegt nach Erfahrungen des BVCD- Fachgruppe Stellplatz zwischen 30 und 200 Tagen.

Es muss davor gewarnt werden, für das eigene Projekt mit Durchschnittswerten zu arbeiten, ohne die konkreten Bedingungen zu berücksichtigen.

Erzielbare Umsätze

Geht man von den oben genannten Durchschnittswerten aus, ergibt sich folgender erzielbarer Umsatz je Standplatz auf einem Stellplatz:
65 Tage x 14 € = 910 € brutto inkl. Mehrwertsteuer
Dies sind netto 765 € bei 19 % Mehrwertsteuersatz (siehe Hinweis oben) und 850 bei 7% Mehrwertsteuersatz.

Zu den zu erwartenden Kosten:
Folgende Kostenpositionen müssen geprüft werden, ob und wenn ja in welchem Umfange sie anfallen:

- Personalosten
- Gebühren, Beiträge (z.B. Grundsteuer, Kammerpflichtbeiträge, Kommunale Tourismusabgaben)
- Versicherungen (z.B. Gebäudeversicherungen, Haftpflichtversicherung)
- Energiekosten/ Wasser/Abwasser
- Mieten
- Abfallentsorgung
- Telefon- WIFI- Internet
- Reinigung Gebäude
- Pflege Grünordnung
- Reparaturen und Instandhaltungen
- Werbungskosten
- Rechts-und Beratungskosten (Buchführung, Steuerberater etc.)
- Nebenkosten des Geldverkehrs
- Sonstige Kosten
- Gewerbesteuer

sowie die kapitalbedingten Kosten, wie Zinsen und Abschreibung auf die zu tätigenden Investitionen bzw. Pachten für Grundstücke, soweit diese nicht erworben werden.

In der Anlage finden sich fiktive Modellrechnungen für Stellplätze mit 50 Standplätzen in unterschiedlichen Szenarien.

3 ebenda S.20

MODELLRECHNUNG FÜR WOHNMOBILSTELLPLÄTZE

Anzahl der Standplätze	50
benötigte Fläche	10.000
Pacht	1,00 je qm
Investitionskosten je Standplatz	10.000,00 €
(Standflächen Rasengittersteine/Pflaster, Wege: Asphalt, kleines Mulitfunktionsgebäude mit Sanitär)	
Investitionskostengesamt	500.000,00 €
Fremdfinzierung	250.000,00 €
Zinssatz	3%
anfängliche Tilgung	2%

	worstcase 2		worstcase 1		Planung		bestcase 1		bestcase 2	
Umsatzerlöse										
Standplatzahl	50,0		50,0		50,0		50,0		50,0	
Durchschnittspreis/Nacht inkl. Mehrwertst	12,00		12,00		12,00		12,00		12,00	
Mehrwertsteuer 7% (bei Parkplatz 19%!!!!)	0,79		0,79		0,79		0,79		0,79	
Durchschnittspreis/Nacht netto	11,2		11,2		11,2		11,2		11,2	
Auslastg in Tagen	60,0		70,0		80,0		100,0		150,0	
Auslastg in % bei 365 Tage Öffnung	16%		19%		22%		27%		41%	
	T€	%	T€	%	T€	%	T€	%	T€	%
Erlöse aus Stellplatz	**33,6**		**39,3**		**44,9**		**56,1**		**84,1**	
Erlöse aus Strom	5,3		6,2		7,1		8,8		13,2	
Erlöse aus Wasserabgabe	1,6		1,9		2,1		2,6		4,0	
Erlöse aus Duschen	7,0		8,0		9,0		11,0		15,0	
Summe Umsatzerlöse	**47,5**	**0,0%**	**55,3**	**0,0%**	**63,0**	**0,0%**	**78,5**	**0,0%**	**116,3**	**0,0%**
sonstige betr. Erträge / Zuschuss		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
Erträge insgesamt	**47,5**	**0,0%**	**55,3**	**0,0%**	**63,0**	**0,0%**	**78,5**	**0,0%**	**116,3**	**0,0%**
Material- u. Wareneinsatz/Fremdl.	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Rohertrag 1	**47,5**	**100,0%**	**55,3**	**100,0%**	**63,0**	**100,0%**	**78,5**	**100,0%**	**116,3**	**100,0%**
Personalkosten	7,0	14,7%	7,0	12,6%	7,0	11,1%	7,0	8,9%	7,0	6,0%
Rohertrag 2	**40,6**	**85,3%**	**48,3**	**87,4%**	**56,1**	**88,9%**	**71,6**	**91,1%**	**109,4**	**94,0%**
sonstige Kosten										
Strom/Wasser/Abwasser/Gas	17,1	35,9%	18,2	33,0%	19,4	30,8%	21,8	27,8%	21,8	18,8%
Pacht	10,0	21,0%	10,0	18,1%	10,0	15,9%	10,0	12,7%	10,0	8,6%
Versicherungen / Beiträge / Abgaben	2,0	4,2%	2,0	3,7%	2,0	3,2%	2,0	2,5%	2,0	1,7%
Reparaturen, Instandhaltung	1,5	3,2%	1,5	2,7%	1,5	2,4%	1,5	1,9%	1,5	1,3%
Fahrzeugkosten	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Werbe- u. Reisekosten	2,4	5,0%	2,8	5,0%	3,2	5,0%	3,9	5,0%	5,8	5,0%
Porto, Telefon, Internet	0,5	1,1%	0,5	0,9%	0,5	0,8%	0,5	0,7%	0,5	0,5%
Bürobedarf, Zeitschriften, Bücher	0,3	0,6%	0,3	0,5%	0,3	0,5%	0,3	0,4%	0,3	0,3%
Rechts-/ Beratungskosten, Buchf. / Abschl.	3,0	6,3%	3,0	5,4%	3,0	4,8%	3,0	3,8%	3,0	2,6%
Nebenkosten Geldverkehr	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%
Betriebsbedarf	1,5	3,2%	1,5	2,7%	1,5	2,4%	1,5	1,9%	1,5	1,3%
Werkzeuge, Kleingeräte	0,5	1,1%	0,5	0,9%	0,5	0,8%	0,5	0,7%	0,5	0,5%
sonst. Aufwendungen	1,0	2,1%	1,0	1,8%	1,0	1,6%	1,0	1,3%	1,0	0,9%
Gewerbesteuer, Grundsteuer	1,0	2,1%	1,0	1,8%	1,0	1,6%	1,0	1,3%	1,0	0,9%
Summe sonstige Kosten	40,7	85,7%	42,3	76,6%	44,0	69,7%	47,1	60,0%	49,1	42,2%
Zwischenergebnis (Betriebsergebnis 1)	**-0,2**	**-0,4%**	**6,0**	**10,8%**	**12,1**	**19,2%**	**24,5**	**31,1%**	**60,3**	**51,8%**
Anlagebedingte Aufwendungen										
Abschreibungen	27,6	58,2%	27,6	50,0%	27,6	43,8%	27,6	35,2%	27,6	23,8%
Zinsaufwendungen f. kfr. Verbindlichkeiten	1,7	3,5%	1,7	3,0%	1,7	2,6%	1,7	2,1%	1,7	1,4%
Zinsaufwendungen f. lfr. Verbindlichkeiten	7,5	15,8%	7,5	13,6%	7,5	11,9%	7,5	9,5%	7,5	6,4%
Summe anlagebed. Aufwendungen	**36,8**	**77,4%**	**36,8**	**66,6%**	**36,8**	**58,4%**	**36,8**	**46,9%**	**36,8**	**31,6%**
Betriebsergebnis (2)	**-37,0**	**-77,8%**	**-30,8**	**-55,8%**	**-24,7**	**-39,2%**	**-12,4**	**-15,7%**	**23,5**	**20,2%**
außerordentliche Erträge / a.o. Aufwendungen										
außerordentliche Erträge		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
außerordentliche Aufwendungen		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
neutraler Ertrag		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**		**0,0%**
Unternehmensergebnis	**-37,0**	**-77,8%**	**-30,8**	**-55,8%**	**-24,7**	**-39,2%**	**-12,4**	**-15,7%**	**23,5**	**20,2%**
Cash Flow	**-9,4**	**-19,7%**	**-3,2**	**-5,8%**	**3,0**	**4,7%**	**15,3**	**19,5%**	**51,1**	**43,9%**
./. Tilgung	5,0	10,5%	5,0	9,0%	5,0	7,9%	5,0	6,4%	5,0	4,3%
= Überschuss	**-14,4**	**-30,2%**	**-8,2**	**-14,8%**	**-2,0**	**-3,2%**	**10,3**	**13,1%**	**46,1**	**39,6%**

Hinweise:
eine Planung für ein Projekt muss immer die konkreten Standort-und Wettbewerbsbedingungen, eine detaillierte Erfassung der Investitionskosten entsprechend des geplanten Ausstattungsniveaus, die geplante Betriebsweise sowie die konkreten örtlichen Kostenbedingungen (z.B. für Strom, Wasser, Abwasser, Gas, Gewerbesteuerhebesatz, Grundsteuer etc.) berücksichtigen
Die tatsächlichen Projekt bezogenen Kosten und möglichen Erlöse können sehr stark abweichen. Allein bei der Pacht kann in Innenstadtlagen der Pachtpreis leicht um ein Vielfaches die Modellannahme übersteigen.
Es empfiehlt sich, einen Fachberater einzubeziehen, der Erfahrung mit der Planung von Wohnmobilstellplätzen hat
BVCD-Bundesverband der Campingwirtschaft in Deutschland e.V- Fachgruppe Wohnmobilstellplätze, Berlin

DTV

HIER FOLGEN IN KÜRZE AUSGEWÄHLTE BEST PRACTICE VON REISEMOBILSTELLPLÄTZEN UNTERSCHIEDLICHER GRÖSSENORDNUNGEN.

Abwägungsvorschlag:

Alternative Standorte
In der Stadt Rheine besteht aufgrund der Lage an der Ems sowie weiterer touristischer Potentiale eine hohe Nachfrage nach Wohnmobilstellplätzen, die bislang jedoch nicht mit den vereinzelten vorhandenen Stellplätzen für Wohnmobile befriedigt werden konnte. Verschiedene Ansätze zur Herstellung eines Stellplatzes konnten
aus den unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden. Mit der Fläche am Emsufer wurde nun eine Fläche gefunden, die u.a. aufgrund ihrer Lage, Größe und der Infrastruktur eine besondere Eignung aufweist.

Überschwemmungsgebiet
Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sind, abgesehen von der hochwassersicher herzustellenden Entsorgungsstation, ausschließlich versickerungsfähige Flächen zulässig. Zudem wird planungsrechtlich sichergestellt, dass die nördlich gelegene Rasenfläche als solche erhalten bleibt. Zusätzlich dazu ist im Genehmigungsverfahren vom Vorhabenträger bei der Oberen Wasserbehörde in der Bezirksregierung Münster eine wasserwirtschaftliche Genehmigung zu beantragen. In diesem Verfahren wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem festgesetzten Überschwemmungsgebiet geprüft.

Erschließung
Der Ausbauzustand der Straßen Hörstkamp und Hafenbahn ist geeignet, die geringe Mehrbelastung von maximal drei Wohnmobilen pro Stunde ohne Einschränkung aufzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Hertaweg werden bei Umsetzung des Stellplatzes zwei Aufweitungen realisiert. Zudem ist geplant, die Bankette der Zufahrtsstraßen im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen zur besseren Befahrbarkeit nach zu schottern.
In der Offenlage wurden von der Abteilung Straßen der Technischen Betriebe
Rheine keine Bedenken vorgetragen.

Wirtschaftlichkeit
Die wirtschaftliche Machbarkeit einer Nutzung ist kein zu berücksichtigendes Kriterium bei der Aufstellung von Bauleitplänen bzw. bei der Ausweisung von Nutzungsmöglichkeiten im verbindlichen Bauleitplan.

2. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

2.1 Bezirksregierung Münster Dez. 51 – Höhere Naturschutzbehörde
Stellungnahme vom 15.06.2020

Inhalt:

„gegen die 35. FNP-Änderung der Stadt Rheine bestehen seitens des Dez. 51 keine Bedenken. Anregungen werden nicht gemacht. Ich weise daraufhin, dass die erforderliche Kompensation mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Steinfurt abzustimmen ist.“

Abwägungsvorschlag:

Die Eingriffsreglung und die zu erbringende Kompensationsmaßnahmen erfolgen nach den Vorgaben des BauGB. Eingriffsbilanz und die Ausgleichsmaßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde bekannt. Von hier aus sind keine Einwände gegen die Planung vorgebracht worden.

2.2 Naturschutzbund Deutschland Kreisverband Steinfurt e. V.
Stellungnahme vom 18.05.2020

Inhalt:

*„Der beabsichtigten Änderung des FNP sowie der Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes kann aus naturschutzfachlichen und formellen Gründen **nicht zugestimmt** werden.*

Begründung:
Die Bauleitplanung widerspricht den Zielen der Landesplanung, der Regionalplanung und des Landschaftsplanes. Die Ziele sind dort genannt: Fläche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung sowie Überschwemmungsbereich. Es geht also nicht darum, ob der geplante Eingriff unerheblich ist oder nicht. Nimmt man z.B. eine 1%ige Verschlechterung bzw. Reduzierung in Kauf, so bedeutet das bei 100 Eingriffen ein 100%iger Verlust. Eine Wohnmobilstellplatzanlage steht eindeutig im Widerspruch zu den o.g. Entwicklungszielen. Jeder bauliche oder verkehrliche Eingriff ist daher zu unterlassen. Eine Alternativlosigkeit besteht nicht. ***Daher ist die Planung trotz der positiv beschiedenen Anfrage bei der Bezirksplanungsstelle fehlerhaft und anfechtbar.***

Die Projektfläche liegt im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet. Das längerfristige Aufstellen von massiven Kraftfahrzeugen im Überschwemmungsgebiet der Emsaue stellt sehr wohl einen Eingriff in den Wasserhaushalt der Ems dar und widerspricht somit den rechtlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes. Zumal nicht erkennbar ist, wie die Stellplatzanlage „hochwasserangepasst" erstellt werden soll.

Die Auslagerung der viel zu schmalen Zuwegung über den Hertaweg außerhalb des Bauleitverfahrens ist unzulässig, da die Auswirkungen der Planung auf diesen Bereich gravierend sind.

Der Umweltbericht ist unvollständig und fehlerhaft: Zum Beispiel die Umgehensweise mit der überaus reichen Fledermausfauna. Es wird hier wieder fälschlicherweise behauptet, es sei keine andere Fläche verfügbar. Selbst wenn eine andere Fläche momentan nicht zur Verfügung stünde, ist das kein trifftiger Grund für eine Reduzierung der Lebensräume gesetzlich geschützter Arten sein.

Die zweireihige Aufstellung der Wohnmobilstellplätze entspricht nicht den technischen Vorgaben. Die Fahr- und Einbiegegasse ist viel zu schmal dargestellt. Bei einer Verbreiterung sind weitere Eingriffe und Versiegelungen vorprogrammiert, die im Plan momentan unterschlagen werden. Die Darstellung ist daher irreführend und fehlerhaft.

Der Standort ist ungeeignet und nicht alternativlos. Die Gründe hierfür sind bereits in unserer Stellungnahme vom 27.07.2019 dargelegt und in Ihrem Schreiben vom 4.12.2019 nicht widerlegt worden. Tatsächlich gibt es umweltverträgliche Standorte. Zum Beispiel: Bentlage, an der Zufahrt zum wichtigsten städtischen Naherholungsraum. Hier dürften die Eingriffe geringer ausfallen. Aber stattdessen soll genau im entgegengesetzten Stadtbereich in einer Entfernung von 3,5 – 4 km zum attraktivsten Erholungsraum eine Kfz-Stellplatzanlage an die Ems gequetscht werden.

Auch der Zugriff auf ein Grundstück, das sich in privatem Eigentum befindet und für das die Stadt bzw. der Kanu-Club eine Pacht zu entrichten hat, ist nicht nachhaltig.

Alles in allem ist festzuhalten, dass eine profunde Güterabwägung bislang nicht stattgefunden hat. "

Abwägungsvorschlag:

Übergeordnete Planungen
Das Plangebiet ist im Regionalplan Münsterland festgelegt als

- Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich,
- Überschwemmungsbereich,
- Bereich zum Schutz der Natur und als
- Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Das Plangebiet grenzt an das Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet Emsaue. In diesem Gebiet befinden sich mehrere geschützte Biotope nach § 30 BNatschG sowie dokumentierte planungerelevante Arten. Im Fachbeitrag zum Regionalplan ist die Ems als Fläche für den Biotopverbund Stufe 1 – von herausragender Bedeutung für den Biotopverbund gekennzeichnet.

Die FFH-Vorprüfung und der Umweltbericht kommen zu folgendem Ergebnis: Erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und des Schutzzweckes für das FFH-Gebiet „Emsaue“ können ausgeschlossen werden und unter Berücksichtigung der zu erbringenden externen Kompensation ist nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben zu rechnen.

Im Rahmen einer landesplanerischen Anfrage zur Anpassung des Bauleitplanes an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 (1) LPIG NRW bestehen aus Sicht der Regionalplanungsbehörde keine Bedenken, da es sich um eine baulich untergeordnete Nutzung im Freiraum handelt, die in der Nähe des Siedlungs- oder Ortsrandes liegt und nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben zu rechnen ist. Damit ist die Planung mit den Zielen des Landesentwicklungsplanes NRW und des Regionalplanes Münsterland zu vereinbaren.

Lage im Überschwemmungsgebiet
Das Plangebiet gehört zum gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsbereich der Ems. In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist die Errichtung baulicher Anlagen vom Grundsatz her untersagt (vgl. § 78 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz - WHG). Insbesondere sind die Bestimmungen des § 78 Abs. 3 WHG zu berücksichtigen:

- die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger,
- die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und
- die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben.

Abweichend davon kann allerdings die Errichtung einer baulichen Anlage genehmigt werden, wenn die Hochwasserrückhaltung, der Wasserstand, der Abfluss bei Hochwasser und ein bestehender Hochwasserschutz nicht nachteilig beeinträchtigt und die Anlagen hochwasserangepasst ausgeführt werden (vgl. § 78 Abs. 5 WHG).

Für die Errichtung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet ist vom Vorhabenträger eine wasserrechtliche Genehmigung bei der Oberen Wasserbehörde zu beantragen.
Alle Anlagen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik hochwassersicher zu errichten und zu betreiben. Grundsätzlich sind gem. § 78a WHG u.a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können sowie das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche untersagt.

Im Rahmen der geplanten bauleitplanerischen Festsetzungen sind an baulichen Anlagen die Errichtung einer kleinflächigen Abwasserentsorgungsstation sowie die Installation von drei Elektrosäulen und einer Frischwasserentnahmestelle zulässig. Innerhalb des Genehmigungsverfahrens ist vom Antragsteller zu dokumentieren, dass die genannten baulichen Anlagen nicht zu nachteiligen Veränderungen der Hochwassersituation führen. Alternativ sind nachteilige Auswirkungen vom Antragsteller auszugleichen.

Es wird festgestellt, dass die Errichtung der vorgesehenen baulichen Anlagen mit dem Hochwasserschutz vereinbart und eine wasserrechtliche Genehmigung in Aussicht gestellt werden kann. Der endgültige Nachweis ist im Rahmen der Baugenehmigung bzw. wasserrechtlichen Genehmigung zu erbringen.

Verkehrliche Erschließung
Das durch den Wohnmobilstellplatz entstehende geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Hertaweg zu beeinträchtigen. Dieses betrifft sowohl den motorisierten wie auch den Rad- und den Fußverkehr. Der Ausbauzustand der Straßen Hörstkamp und Hafenbahn ist geeignet, die geringe Mehrbelastung von maximal drei Wohnmobilen pro Stunde ohne Einschränkung aufzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Hertaweg werden bei Umsetzung des Stellplatzes zwei Aufweitungen realisiert. Zudem ist geplant, die Bankette der Zufahrtsstraßen im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen zur besseren Befahrbarkeit nachzuschottern.

Die Zuwegung zum geplanten Wohnmobilstellplatz kreuzt lediglich an der Auffahrt zum Wohnmobilstellplatz den Emsauenradweg und den Hermanns - Wanderweg. Die Errichtung der Ausweichbuchten sowie die vorgesehene Schotterung der Bankette am Hertaweg ist weder innerhalb des FFH-Gebietes noch im Bereich geschützter Biotope vorgesehen.

Die genannten Maßnahmen sind durch die Technischen Betriebe AöR der Stadt Rheine mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Eine Erschließung gilt auch dann als gesichert, wenn mit ihrer Benutzbarkeit im Zeitpunkt der Fertigstellung des Stellplatzes gerechnet werden kann, d.h. ein technischer Anschluss gegeben ist.

Alternative Standorte
In der Stadt Rheine besteht aufgrund der Lage an der Ems sowie weiterer touristischer Potentiale eine hohe Nachfrage nach Wohnmobilstellplätzen, die bislang jedoch nicht mit den vereinzelten vorhandenen Stellplätzen für Wohnmobile befriedigt werden konnte. Verschiedene Ansätze zur Herstellung eines Stellplatzes konnten
aus den unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden. Mit der Fläche am Emsufer wurde nun eine Fläche gefunden, die u.a. aufgrund ihrer Lage, Größe und der Infrastruktur eine besondere Eignung aufweist.

Den Einwänden des Naturschutzbundes Deutschland Kreisverband Steinfurt e. V. wird aus den geschilderten Gründen in allen vorgebrachten Punkten nicht gefolgt.

2.3 Energie- und Wasserversorgung Stadtwerke Rheine.
Stellungnahme vom 18.05.2020
Inhalt:

„bitte ändern Sie Punkt 11 (Ver- und Entsorgung) wie folgt:
Das betreffende Flurstück ist nicht an die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen. Der Anschluss ist durch den Vorhabenträger herzustellen und im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom erfolgt über den bestehenden Anschluss im benachbarten Vereinsheim des Kanu Clubs.

Eine Versorgung mit Erdgas ist nicht geplant."

Abwägungsvorschlag:

Der Punkt 11 der Begründung wird wie folgt geändert:
Das betreffende Flurstück ist nicht an die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen. Der Anschluss ist durch den Vorhabenträger herzustellen und im Rahmen des bauordnungsrechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen.

Die Versorgung des Plangebietes mit Strom erfolgt über den bestehenden Anschluss im benachbarten Vereinsheim des Kanu Clubs.

Eine Versorgung mit Erdgas ist nicht geplant.

3. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom **19.07.2019 bis einschließlich 21.08.2019**

3.1 Einwender, Rheine;
Schreiben vom 17.08.2019

Inhalt:

„Sollte der in Rede stehende Bebauungsplan rechtskräftig werden, wird in diesem Quartier erstmalig und dauerhaft Wohnmobilverkehr entstehen. Selbst der Vorhabenträger geht bei einem Stellplatzangebot von 20 Plätzen von drei Wohnmobilen pro Stunde aus. Im Gegensatz zum Vorhabenträger dürfen Zweifel an der Beschaffenheit der Erschließungsstraße artikuliert werden. Ungeprüft scheint das Zusammenspiel mit weiteren Verkehrsteilnehmern und die sich hieraus ergebenden Probleme und Gefahren zu sein. Ob die in Rede stehenden Ausweichbuchten die Probleme und Gefahren auf Null reduzieren werden, ist den Unterlagen der Bürgerbeteiligung nicht zu entnehmen. Möglicherweise ergibt sich ein weiterer neuer Unfall- und Gefahrenschwerpunkt in Rheine, der dauerhaft und perspektivisch dem Emsradweg schaden könnte. Reine Unterhaltungsmaßnahmen, wie das Nachschottern einer Bankette dürften wiederkehrend erforderlich sein, weil die Erfahrungen zeigen, dass ständige Unterhaltungsmaßnahme zwar den Bürgerinnen viel Geld kosten, aber keine nachhaltige Wirkung haben. Kosten scheinen im Haushaltsplan hierfür nicht nachvollziehbar oder veranschlagt zu sein. Damit liegt keine gesicherte Erschließung vor.

Zudem liegt anscheinend seit längerer Zeit ein kommunalaufsichtliches Verfahren zur Haushaltsplanung 2019 und Folgejahre beim Landrat des Kreises Steinfurt vor. Demnach gab es anscheinend bei der Aufstellung des Haushaltsplanes 2019 und Folgejahre gravierende Form- und Verfahrensfehler, die form- und fristgerecht durch die Öffentlichkeit bekundet wurden. Auch deshalb ist anscheinend, solange der Mangel nicht behoben wurde, keine gesicherte Erschließung vorhanden. Es wird angeregt zunächst eine Neuaufstellung des Haushaltsplanes 2019 und Folgejahre vorzunehmen.

Weiterhin wird festgestellt, dass ein Baum entfernt werden wird. In der Begründung wird angeführt, dass "Mit dem geplanten Vorhaben werden weder die Folgen des Klimawandels erheblich verstärkt noch sind Belange des Klimaschutzes erheblich negativ betroffen. Angesichts des Tatbestandes, dass zusätzlicher Verkehr entsteht, dürfte diese Feststellung in der Begründung offensichtlich fehlerhaft sein. Auch steht diese Planung im Widerspruch zum Ratsbeschluss vom 09. Juli 2019: " Der Rat der Stadt Rheine erklärt, dass er ab sofort die Auswirkungen auf das Klima bei relevanten Entscheidungen noch intensiver berücksichtigen und grundsätzlich

solche Lösungen bevorzugen wird, die sich nachhaltig positiv auf den Klimaschutz auswirken." Als Alternative zu dieser Planung gibt es z. B. keine Einrichtung eines Wohnmobilstandortes an dieser Stelle. Diese Lösung dürfte im Sinne des Ratsbeschlusses vom 09. Juli 2019 zu bevorzugen sein, weil sie sich nachhaltig positiv auf den Klimaschutz auswirkt, weil keine neuen Klimabelastungen mangels eines Wohnmobilstandortes entstehen können.''

Abwägungsvorschlag:

Das durch den Wohnmobilstellplatz entstehende geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Hertaweg zu beeinträchtigen. Dieses betrifft sowohl den motorisierten wie auch den Rad- und den Fußverkehr.

Eine Erschließung gilt auch dann als gesichert, wenn mit ihrer Benutzbarkeit im Zeitpunkt der Fertigstellung des Stellplatzes gerechnet werden kann, d.h. ein technischer Anschluss möglich ist. Die planungsrechtliche Sicherheit der Erschließung ist keinesfalls abhängig von der Einstellung entsprechender Mittel im Haushalt der Gemeinde.

Richtig ist, dass jede Baumaßnahme, jede Entfernung eines Baumes und jedes zusätzliche Verkehrsaufkommen nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima haben. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang das Ausmaß der Negativwirkungen. Die Auswirkungen durch das Vorhaben liegen unter Anwendung der in der Begründung beschriebenen Ersatzmaßnahmen in einem nicht erheblichen Bereich.

Es wird festgestellt, dass den geschilderten Einwänden nicht gefolgt wird.

3.2 Anlieger der Straßen Hörstkamp, Hertaweg und Kokenkamp, Rheine;
Schreiben vom 19.08.2019

Inhalt:

„A) Beanstandung des Vorhabens – wie folgt:

a) Straße Hörstkamp

- *Altenheim Coldine-Stift: Hier erfolgt die Versorgung allgemein sowie die Anlieferung von Wäsche, Krankentransporte / Notarztfahrzeuge.*
  Verladung der Krankentransporte findet jeweils auf der Straße Hörstkamp statt.
  Reger Fußgängerverkehr der Besucherfamilien sowie Rollatoren- und Rollstuhlverkehr der Bewohner
  Es erfolgen „Schönwetter" Ausfahrten der Heimbewohner.
  Einschließlich Verladevorgang mit Fahrunterstützung individueller Art, ebenfalls auf der Straße Hörstkamp

- *Ein neues Baugebiet mit ca. 35 Wohneinheiten soll alsbald südlich neben dem Coldine Stift entstehen. Dies bedeutet intensiver Baustellenverkehr mit sich anschließendem Siedlungsverkehr.*

- *Das jetzige Parkgeschehen beidseitig des Hörstkamps bedeutet kaum Ausweichmöglichkeit. Ein vorhandener Radweg ist das Radwegetorso (an der Kreuzung Hafenbahn beginnend) wird unmittelbar vor dem Coldine-Stift plötzlich auf die Fahrbahn geführt.*

b) Hertaweg

- *Ein schmaler Weg von ca. 3 m Breite ab der vorhandenen Wohnbebauung in mäßig gutem Zustand. Ein hier nötiger Grunderwerb wir sich nicht einfach gestalten. Hier findet zahlreicher Rad- und Fußgängerverkehr statt, als auch ein Autoverkehr zur alten Flußbadeanstalt.*

- *Auf der nördlichen Freifläche mit Schlagbaum werden ca. 120 m des Hermannsweges mitbenutzten (Sportplatz) ist das ganze Jahr hindurch Sammeln- und Futterplatz für viele verschiedene Vogelarten – auch Zugvögel- oft sind mehrere hundert Vögel einer Art zu beobachten.*

c) Kettelerufer

- *Hier ist ein Teil des Hermanns Wanderweges betroffen. Bei Beibehaltung der jetzigen Grundstückszufahrt mit Schlagbaum werden ca. 120 m des Hermannsweges mitbenutzt.*

- *Eine Zufahrt übers Eck würde zwar den Hermanns-Weg nur kreuzen, wäre aber verkehrstechnisch äußerst problematisch.*

B) Empfehlung Alternative

a) *Eine Zufahrt über Hafenbahn bis ca. Eingang Amisia Sportverein ist vorhanden. Anschließend sollte ein Fahrradwegausbau Richtung alte Flußbadeanstalt und Schlagbaum (Wohnmobilpark) unproblematisch erfolgen können. Zunächst Weiterführung Zufahrt Amisia bis zum Kettelerufer, dann parallel zum Strauch- und Baumbewuchs bis zum Einfahrtsbereich des Kanuclubs und Angelsportvereins.*

   Der Emsweg – Kettelerufer – bleibt bis auf eine einmalige Kreuzung in Höhe der Vereinszufahrt – beschränkte Zufahrt) unberührt.

b) *Eine Ausweitung für sportliche Betätigungsmöglichkeit in dem Gebiet bleibt für die Zukunft bei einer unter B) a) genannten Wegeführung erhalten. Das ist auch dann der Fall, sollte der Verein Amisia den Wechsel zum Verein Grün-Weiß vornehmen wollen. (Diese Diskussion ist z.Z. ja bekanntlich im Gange).*

c) *Diese Lösung ließe auch die spätere Möglichkeit offen, einen Fußweg bzw. Radfahrbrücke über die Ems im Rahmen einer vor längerer Zeit geplanten, aber nicht zur Ausführung gelangten Strassentrasse zu erstellen. Eine ideale stadtteilverbindende Trasse vom Waldhügel bis in den Bereich Stadtpark – und das auf dem Fahrrad.*

   Eine ebenfalls gute Entlastung für den Radverkehr des Kardinal-Galen-Ringes. Ein verkehrsgerechter Wechsel der Radfahrer von rechts der Ems nach links der Ems über den Kardinal-Galen-Ring und Ludgerusbrücke ist eine Tortur in Bezug auf Zeit, Gefahr und Stressbelastung. Vier Ampelphasen müssen passiert werden."

Abwägungsvorschlag:

Das durch den Wohnmobilstellplatz entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowohl auf dem Hörstkamp als auf dem Hertaweg zu beeinträchtigen. Dieses betrifft sowohl den motorisierten wie auch den Rad- und den Fußverkehr. Der Ausbauzustand der Straßen Hörstkamp und Hafenbahn ist geeignet, die geringe Mehrbelastung von maximal drei Wohnmobilen pro Stunde ohne Einschränkung aufzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Hertaweg werden bei Umsetzung des Stellplatzes zwei Aufweitungen realisiert. Zudem ist geplant, die Bankette der Zufahrtsstraßen im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen zur besseren Befahrbarkeit nachzuschottern.

Da der geplante Stellplatz aktuell bereits von Wohnmobilen und Campern genutzt wird, wird es faktisch kaum zu einer Verkehrserhöhung kommen, die sich beeinträchtigend auf die Rast und den Nahrungserwerb von Wiesenvögeln auswirken könnte.

Eine Verlegung der Zufahrt über die Hafenbahn wird aus verkehrstechnischer Sicht nicht als erforderlich angesehen. Der damit verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wäre ungleich höher als die vorgesehene Erschließung über den Hertaweg und würde zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen.

Für die rechtliche Sicherung der Zufahrt zum öffentlichen Wegenetz ist die Bestellung einer Grunddienstbarkeit oder einer Baulast ausreichend. Dem Stellplatz zuführende Verkehrsflächen sind nicht zwingend von der Stadt Rheine zu erwerben.

Dem Gesuch der Anwohner nach der beschriebenen alternativen Zuwegung wird aus den genannten Gründen nicht gefolgt.

Die Schaffung einer emsüberquerenden Fuß- und Radwegebrücke ist nicht Gegenstand der bauleitplanerischen Abwägung, da sie nicht der Erschließung des Planungsraumes dient.

3.3 Naturschutzbeirat des Kreises Steinfurt über Umwelt- und Planungsamt des Kreises Steinfurt;
Schreiben vom 11.09.2019

Inhalt:

„Der Beirat lehnt es ab, einen Wohnmobilstellplatz am Emsufer einzurichten, aufgrund der zu erwartenden, negativen Auswirkungen auf Natur und Umwelt in einem besonders sensiblen Bereich."

Abwägungsvorschlag:

Die Umweltprüfung hat ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Auch kommt die durchgeführte FFH-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und des Schutzzweckes für das planangrenzende FFH-Gebiet aufgrund der zu erwartenden Wirkungen des geplanten Wohnmobilstellplatzes auch unter Berücksichtigung möglicher kumulativer Wirkungen anderer Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Der Forderung des Beirates nach einer Nichtdurchführung (Nullvariante) des Vorhabens wird nicht entsprochen.

4. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom **19.07.2019 bis einschließlich 21.08.2019**

4.1 Kreis Steinfurt, Umwelt- und Planungsamt, Steinfurt;
Stellungnahme vom 05.08.2019

Inhalt:

„zu der o.g. Planung nehme ich aus naturschutzfachlicher Sicht wie folgt Stellung:

Zum Schutz des FFH-Gebietes und seiner Schutzgüter ist im Rahmen der fachgutachterlichen Begleitung von baulichen Tätigkeiten im Altlasten-Bereich zu gewährleisten, dass keinerlei belastetes Material in die Ems gelangt.

Ich bitte bei der Planung der Ausweichbuchten für die Zufahrt zum Gebiet (Hertaweg) um Beachtung der Verbote des Landschaftsplans IV Emsaue-Nord sowie um Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde. Ich weise darauf hin, dass die notwendigen Ausweichbuchten außerhalb des FFH-Gebiets/Naturschutzgebiets vorzusehen sind."

Abwägungsvorschlag:

Dem Anliegen, dass keinerlei belastetes Material in die Ems gelangen kann, wird dadurch Rechnung getragen, dass bauliche Tätigkeiten, z.B. Gründungsarbeiten für zu befestigende Flächen im Bereich der Hecken von einem Gutachter / Sachverständigen, der die nötige Sach- und Fachkenntnis besitzt, zu begleiten und zu dokumentieren sind. Die Wahl des Gutachters ist vorher mit dem Kreis Steinfurt (Umwelt- und Planungsamt) abzustimmen.

Die Bitte um Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wird an die Technischen Betriebe AöR weitergeleitet. Die Vorgaben des Landschaftsplanes IV Emsaue-Nord sind dabei zu beachten. Die Errichtung der Ausweichbuchten ist außerhalb des FFH-Gebietes vorgesehen.

Den naturschutzfachlichen Hinweisen des Kreises Steinfurt wird durch obige Maßnahmen umfänglich entsprochen.

4.2 Naturschutzbund Deutschland Kreisverband Steinfurt e. V.
Stellungnahme vom 27.07.2019

Inhalt:

„der beabsichtigten Änderung des FNP sowie der Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes kann aus naturschutzfachlichen und formellen Gründen nicht zugestimmt werden. Begründung: Das Wohnmobilstellplatz-Projekt steht im eindeutigen Widerspruch zum naturschutzfachlich und kulturhistorisch wertvollen Erholungsraum Emsaue. Es konterkariert die vom EU-Recht (FFH-Gebiet) und vom Regionalplan (Fläche zum Schutz der Natur, der landschaftsorientierten Erholung, Überschwemmungsgebiet) gewollten Weiterentwicklung in Richtung Natur-, Hochwasser- und Klimaschutz. Auch wenn es in den Augen der Planer und Gutachter kein gravierender Eingriff sein mag, mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben wird nicht gerechnet, viele kleinere Einzelmaßnahmen summieren sich und forcieren die Entwicklung in die falsche Richtung und sind von vorne herein zu vermeiden.

Im Einzelnen:
In der Begründung zum Bauleitverfahren wird der geplante Standort als "attraktiver Ausgangspunkt für viele sportliche und touristische Aktivitäten" gepriesen. Welche Sportarten sind gemeint? Kein Wort oder Argument zu einer naturverträglichen Erholung. Warum dieser Eingriff an so einer verkehrstechnisch ungünstigen Stelle? Die Zufahrt über den Hertaweg ist zu schmal (erst recht für Wohnmobile!). Daher sollen im Einflussbereich schützenswerter Biotope die Bankette zusätzlich "geschottert" und zwei Ausweichbuchten "außerhalb des Bauleitverfahrens" geschaffen werden (wo?). Das steht dem Schutz der neu gepflanzten Obstbäume entgegen. Es wird bezweifelt und wäre zu begründen, ob diese Maßnahmen, insbesondere die geplanten Aufweitunqen, überhaupt außerhalb des Bauleitverfahrens durchgeführt werden können. Auch diese Eingriffe sind zu bilanzieren und in die Abwägung Öffentliche Interesse - Privates Interesse" mit einzubeziehen.

Die Projektfläche liegt im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet. Das länqerfristiqe Aufstellen von massiven Kraftfahrzeugen im Überschwemmungsgebiet der Emsaue stellt sehr wohl einen - Eingriff in den Wasserhaushalt der Ems dar und widerspricht somit den rechtlichen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes. Zumal nicht erkennbar ist, wie die Stellplatzanlage "hochwasserangepasst" erstellt werden soll.

Die Ausweisung im FNP als "Grünfläche" kaschiert, dass die rund 2.700 qm große Stellplatzfläche "geschottert" werden soll. Ebenfalls ein vermeidbarer Eingriff.
Wie sieht die nunmehr auf 24 qm reduzierte "Entsorgungsanlage mit der Zweckbestimmung Abwasser" aus? Offensichtlich dürfte es sich um eine "Vollversieqelunq" handeln. Hier sind die entsprechenden Unterlagen beizubringen.

Auch die Entfernung von ca. 800 m zur nächsten Bushaltestelle spricht gegen den Standort.

Die im gemeinsamen Umweltbericht angedachte Kompensationsmaßnahme durch Anlage eines Teils einer Obstwiese weit außerhalb des Schutzgebietes der Ems wird abgelehnt, weil bereits bestehende Obstwiesen, welche als Kompensationsmaßnahmen angelegt Man kümmert sich viel zu wenig darum, wegen Personalmangel?
Auch die Größe der Obstwiesen-Anlage in der "Eschendorfer Aue" mit über 100 Bäumen dürfte eher einer Obstplantage als einem Naturschutzprojekt gerecht werden (Karte auf S. 32) .

Das ganze Wohnmobil-Stellplatz-Projekt erinnert an das mittlerweile gestoppte Bauleitverfahren "Hotel Bentlage". Entgegen jeglichem Fachverstand soll ein Bauleitverfahren an völlig falscher Stelle durchgezogen werden.
Der Standort ist in vieler Hinsicht nicht geeignet. Es gäbe bessere Alternativen: Zum Beispiel: Bentlage, an der Zufahrt zum wichtigsten städtischen Naherholungsraum. Hier dürften die Eingriffe geringer ausfallen. Aber stattdessen soll genau im entgegengesetzten Stadtbereich in einer Entfernung von 3,5 - 4 km zum attraktivsten Erholungsraum eine Kfz-Stellplatzanlage an die Ems gequetscht werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten:
Eine Wohnmobilstellplatzanlage in unmittelbarer Nachbarschaft zu naturgeschützten Gebieten sowie einem denkmalgeschützten historischen Gebäude ist abzulehnen, weil vermeidbar. Es besteht kein zwingender Grund für diese Standortwahl.
Die außerhalb des Bauleitverfahrens geplanten Eingriffe zur Verbreiterung des Zufahrtsweges (Hertaweg) sind rechtlich nicht zulässig.
Auch der Zugriff auf ein Grundstück, das in privater Hand ist und für das die Stadt eine Pacht zu entrichten hat, ist nicht nachhaltig.
Alles das bedarf einer besonders profunden Güterabwägung. Das ist hier nicht der Fall."

Abwägungsvorschlag:

Übergeordnete Planungen
Das Plangebiet ist im Regionalplan Münsterland festgelegt als
- Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich,
- Überschwemmungsbereich,
- Bereich zum Schutz der Natur und als
- Bereich für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung.

Das Plangebiet grenzt an das Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet Emsaue. In diesem Gebiet befinden sich mehrere geschützte Biotope nach § 30 BNatschG sowie dokumentierte planungerelevante Arten. Im Fachbeitrag zum Regionalplan ist die Ems als Fläche für den Biotopverbund Stufe 1 – von herausragender Bedeutung für den Biotopverbund gekennzeichnet.

Die FFH-Vorprüfung und der Umweltbericht kommen zu folgendem Ergebnis: Erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen und des Schutzzweckes für das FFH-Gebiet „Emsaue" können ausgeschlossen werden und unter Berücksichtigung der zu erbringenden externen Kompensation ist nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben zu rechnen.

Im Rahmen einer landesplanerischen Anfrage zur Anpassung des Bauleitplanes an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gem. § 34 (1) LPIG NRW bestehen aus Sicht der Regionalplanungsbehörde keine Bedenken, da es sich um eine baulich untergeordnete Nutzung im Freiraum handelt, die in der Nähe des Siedlungs- oder Ortsrandes liegt und nicht mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben zu rechnen ist. Damit ist die Planung mit den Zielen des Landesentwicklungsplanes NRW und des Regionalplanes Münsterland zu vereinbaren.

Kompensation
Die Eingriffsregelung und zu erbringende Kompensationsmaßnahmen erfolgen nach den Vorgaben des BauGB. Danach ist es nicht erforderlich, dass Ausgleichsflächen sich in unmittelbarer Nähe des Eingriffs zu befinden haben. Die Eingriffsbilanzierung und die geplanten Ausgleichsmaßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde bekannt. Von hier aus sind keine Einwände gegen die Planung vorgebracht worden.

Lage im Überschwemmungsgebiet
Das Plangebiet gehört zum gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsbereich der Ems. In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist die Errichtung baulicher Anlagen vom Grundsatz her untersagt (vgl. § 78 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz - WHG). Insbesondere sind die Bestimmungen des § 78 Abs. 3 WHG zu berücksichtigen:

- die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger,
- die Vermeidung einer Beeinträchtigung des bestehenden Hochwasserschutzes und
- die hochwasserangepasste Errichtung von Bauvorhaben.

Abweichend davon kann allerdings die Errichtung einer baulichen Anlage genehmigt werden, wenn die Hochwasserrückhaltung, der Wasserstand, der Abfluss bei Hochwasser und ein bestehender Hochwasserschutz nicht nachteilig beeinträchtigt und die Anlagen hochwasserangepasst ausgeführt werden (vgl. § 78 Abs. 5 WHG).

Für die Errichtung baulicher Anlagen im Überschwemmungsgebiet ist vom Vorhabenträger eine wasserrechtliche Genehmigung bei der Oberen Wasserbehörde zu beantragen.
Alle Anlagen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik hochwassersicher zu errichten und zu betreiben. Grundsätzlich sind gem. § 78a WHG u.a. die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können sowie das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche untersagt.

Im Rahmen der geplanten bauleitplanerischen Festsetzungen sind an baulichen Anlagen die Errichtung einer kleinflächigen Abwasserentsorgungsstation sowie die Installation von drei Elektrosäulen und einer Frischwasserentnahmestelle zulässig. Innerhalb des Genehmigungsverfahrens ist vom Antragsteller zu dokumentieren, dass die genannten baulichen Anlagen nicht zu nachteiligen Veränderungen der Hochwassersituation führen. Alternativ sind nachteilige Auswirkungen vom Antragsteller auszugleichen.

Es wird festgestellt, dass die Errichtung der vorgesehenen baulichen Anlagen mit dem Hochwasserschutz vereinbart und eine wasserrechtliche Genehmigung in Aussicht gestellt werden kann. Der endgültige Nachweis ist im Rahmen der Baugenehmigung bzw. wasserrechtlichen Genehmigung zu erbringen.

Verkehrliche Erschließung
Das durch den Wohnmobilstellplatz entstehende geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nicht geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Hertaweg zu beeinträchtigen. Dieses betrifft sowohl den motorisierten wie auch den Rad- und den Fußverkehr. Der Ausbauzustand der Straßen Hörstkamp und Hafenbahn ist geeignet, die geringe Mehrbelastung von maximal drei Wohnmobilen pro Stunde ohne Einschränkung aufzunehmen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Hertaweg werden bei Umsetzung des Stellplatzes zwei Aufweitungen realisiert. Zudem ist geplant, die Bankette der Zufahrtsstraßen im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen zur besseren Befahrbarkeit nachzuschottern.

Die Zuwegung zum geplanten Wohnmobilstellplatz kreuzt lediglich an der Auffahrt zum Wohnmobilstellplatz den Emsauenradweg und den Hermanns - Wanderweg. Die Errichtung der Ausweichbuchten sowie die vorgesehene Schotterung der Bankette am Hertaweg ist weder innerhalb des FFH-Gebietes noch im Bereich geschützter Biotope vorgesehen.

Die genannten Maßnahmen sind durch die Technischen Betriebe AöR der Stadt Rheine mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Eine Erschließung gilt auch dann als gesichert, wenn mit ihrer Benutzbarkeit im Zeitpunkt der Fertigstellung des Stellplatzes gerechnet werden kann, d.h. ein technischer Anschluss gegeben ist.

<u>„Schotterung“ / Grünfläche</u>
Die Entwurfsplanung sieht eine 0,27 ha große Fläche als Sondergebiet, das der Erholung dient, mit der Zweckbestimmung Wohnmobilstellplatz vor. Abgesehen von der 24 qm großen Abwasserentsorgungsfläche ist in diesem Bereich ausschließlich versickerungsfähiges Material, z.B. Rasenschotter zu verwenden. Die übrige Fläche wird als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt. Im Rahmen der getroffenen Festsetzungen ist eine „Schotterung“ der Grünfläche nicht zulässig.

<u>Baudenkmäler</u>
Es wird festgestellt, dass sich in einer Entfernung von 360 m zum geplanten Vorhaben keine Baudenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes befinden.

Den Einwänden des Naturschutzbundes Deutschland Kreisverband Steinfurt e. V. wird aus den geschilderten Gründen in allen vorgebrachten Punkten nicht gefolgt.