

Auflistung informelle/formelle Öffentlichkeitsbeteiligung Bebauungsplan 350 „Ehemalige Damloup-Kaserne“

Bebauungsplan: 350, Ehemalige Damloup-Kaserne
Verfahrensschritt: Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden gem. §3 (1) und §4 (1) BauGB
Zeitraum: 10.05.2021 - 10.06.2021 (inkl. informeller Beteiligung)

1. Privatperson vom 18.12.2020 (informelle Beteiligung)

Zu den in der Eingabe aufgeführten Anregungen wird wie folgt Stellung genommen:

Eingabe

„Eingabe an den Rat der Stadt Rheine!“

Betr. Zeitungsartikel in der Münsterländischen Volkszeitung am 18.12.2020: " Fokus auf nachhaltigem Wohnen"

Bezug: Konversion Damloup-Kaserne.

Sehr geehrte Mitglieder des Städtischen Rates!

Zum Inhalt des Artikels möchte ich zu folgenden Punkten wie folgt Stellung nehmen:

1) Dass Wohnraum in Rheine geschaffen werden muss, ist nicht zu bestreiten, dem gelten nicht meine Einwendungen.

2) Die Bebauung soll gemäß der Klimadiskussion autofrei erfolgen. Um das zu erreichen, sollen gemäß erster Planungen Parkhochhäuser errichtet werden, an der Kreuzung Mittelstraße - Catenhorner Str, möglicher Weise als Tiefgarage.

Hierzu möchte ich Folgendes zu bedenken geben: PKW sind letztlich Gebrauchsgegenstände, die in der

Im Zuge der Entwicklung des Quartiers Damloup wurden bezüglich des fließenden und ruhenden Verkehrs eingehende Untersuchungen durch Fachbüros durchgeführt ,die zum einen in einem „standortbezogenen **Mobilitätskonzept**“ und zum anderen in einer **Verkehrstechnischen Untersuchung** dargelegt sind.

Eine „autofreie“ Bebauung ist nicht geplant. Vielmehr soll der motorisierte Quell- und Zielverkehr im Quartier so gelenkt werden, dass die geplanten Wegeführungen soweit vom motorisierten Verkehr entlastet werden, dass eine gleichberechtigte Nutzbarkeit für Alle und eine qualitätsvolle Gestaltung der Wege und des Wohnumfeldes im Quartier erreicht wird.

Regel täglich mehrfach genutzt werden: Zum Einkauf, für Schulfahrten, mehrfach zur Fahrt zur Arbeitsstelle und Fahrten aus persönlichen Gründen. Nicht zu vergessen: Familien haben heute häufig mehrere PKW, die ständig tagsüber genutzt werden. Es ist nach meiner Meinung ein Irrtum zu glauben, dass die zukünftigen Bewohner täglich mehrfach die Parktürme befahren. Es ist schon jetzt sicher, da zeigen die Erfahrungen, dass man an den Straßen parken wird.

Schlussfolgerung: Der Begriff "autofreier Wohnbereich Damloup-Kaserne" ist letztlich Wunschdenken. Es wird vielmehr dazu kommen, dass nicht nur der Verkehr auf den jetzt schon sehr stark befahrenen Straßen des Dorenkamp zunehmen wird, sondern auch im weiteren Bereichen rund um die Kaserne zugeparkt werden wird. Folgerung: Die immer wieder sogenannte "Autofreiheit" geht letztlich zu Lasten der angrenzenden Nachbarschaft.

3) Die drei großen Parktürme, die noch in der Planung sind, werden große Flächen des Bauungsgebietes beanspruchen. Dieses Areal sollte besser für den Bau weiterer Wohngebäude verwendet werden, indem man - wie es ja auch der Wohnungsverein im Bereich Breit Straße - Parkstraße vorbildlich durchführt - statt der auch städtebaulich hässlichen Parktürme sich dazu entschließt, alle drei Parkgaragen unterirdisch zu errichten und darüber noch zu bebauen. Auch für die an den Straßen liegenden großen Wohngebäude sollte man unterirdische Parkmöglichkeiten in die Planung einbeziehen.

Mit freundlichen Grüßen“

Zu diesem Zweck ist vorgesehen, den ruhenden Verkehr **in drei zentralen Parkhäusern** („Mobilitätshubs“ mit über das Parken hinausgehenden Funktionen und Angeboten) unterzubringen, das Parken in den Wegebereichen auf das absolut notwendige Maß (Lieferverkehr, Stellplätze für Menschen mit Beeinträchtigungen, Kurzzeitparker etc.) zu begrenzen und keine Stellplätze auf den Grundstücken zuzulassen. Diese Parkhäuser sind dreigeschossig geplant, so dass sie sich mit **Höhen** von ca. **10m** in das städtebauliche Gesamtbild einfügen. „Parkhochhäuser“ sind nicht geplant.

Weiterhin sind die drei Parkhäuser so im Quartier angeordnet, dass sie sehr gut **erreichbar** sind und fußläufig nur ein angemessener Weg zum Erreichen des Autos zurückgelegt werden muss. Ein unverhältnismäßiges **Zuparken des Umfelds** des Quartiers ist daher nicht zu erwarten. Die Sorge wird jedoch erst genommen und darum auch ein höherer Stellplatzschlüssel als durch das Büro Spiekermann empfohlen vorgeschlagen, damit ausreichend Stellplätze im Gebiet vorhanden sind; ein Parken

außerhalb würde längere Wege für die Bewohner und Besucher bedeuten. Innerhalb des Quartiers wird das Parken durch die entsprechende Anlage der Straßen verhindert, so dass nur Anlieferung und Behindertenparken ermöglicht wird.

Sollten in der Umgebung dennoch vermehrt zu einem Ausweichparken aus dem Damloup-Areal kommen, muss mit straßenverkehrsrechtlichen Instrumenten nachgesteuert werden.

Durch die Teilzentrierung der Stellplätze in Parkhäusern auf mehreren Ebenen und den Verzicht von versiegelten Stellplätzen auf dem Grundstück wird – gegenteilig zu der Annahme der Einwänder, dass „große Flächen des Bebauungsgebietes beansprucht“ werden – der **Flächenverbrauch** zulasten möglicher Wohngebäude stark reduziert.

Die Aussage, es würden „städtebaulich hässliche Parkhäuser“ entstehen, ist nicht richtig. Selbstverständlich sind die funktionalen Erfordernisse bei deren Errichtung zu beachten, jedoch zeigen auch Beispiele aus anderen Projekten, dass eine ansprechende, in den städtebaulichen Gesamtkontext des Quartiers integrierte

Gestaltung erreicht werden kann.

Die Option einer Errichtung von **Tiefgaragen** wurde geprüft und weitgehend verworfen. Gebäudebezogene Tiefgaragen entsprechen nicht dem Ziel einer Freihaltung des Quartiersinneren von motorisiertem Verkehr. Teilzentrierte Tiefgaragen an den Standorten der geplanten Parkhäuser müssten zur Aufnahme der erforderlichen Stellplätze so in die Fläche bzw. Tiefe gehen, dass eine ökonomisch (Kosten) wie ökologisch (Bodeneingriffe, Flächenversiegelung) tragfähige Umsetzung in Frage stünde. Auch die Kosten für den Unterhalt sind um ein Vielfaches höher als bei einer oberirdischen Lösung.

Auch im Sinne einer zukunftsweisenden Nutzbarkeit mit verändertem Verkehrsverhalten und einer Verringerung des Individual- bzw. Pkw-Verkehrs wären Tiefgaragen verlorene Orte und Flächen. Um- und Wiedernutzungsmöglichkeiten von Tiefgaragen sind sehr begrenzt, während bei den Parkhäusern z. B. bei Aufgabe eines Standortes Wiedernutzungen für Gebäude ohne weiteres möglich sind.

2. Privatperson vom 25.01.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

„Betreff: Errichtung eines Parkhauses.

Eingabe an den Rat der Stadt Rheine

In meiner Eingabe an den Rat der Stadt vom 18.12.2020 hatte ich bereits in Frage gestellt, ob es sinnvoll ist, an der Bühnertstraße ein Parkhaus unmittelbar hinter den an der Catenhorner Straße befindlichen Einfamilienhäusern zu errichten. Ich hatte dabei sinngemäß folgende Ausführungen gemacht':

1. Die Bühnberstr. ist eine Schulstraße mit Grundschule, Kindergärten und Gymnasium im oberen Bereich. (Aus diesem Grund ist der größte Teil der Straße bereits überwiegend mit 30km Höchstgeschwindigkeit ausgeschildert.) Eine Parkgarage in diesem Bereich gefährdet Schulkinder auf Ihrem Schulweg!

2. Die geplanten Garagen werden mit Sicherheit den bereits heute starken Verkehr in den Straßen rund um das geplante "autofreie Wohngebiet Dorenkamp", besonders auf der heute schon viel befahrenen Catenhorner Str. und Melkeplatz weiter erhöhen. (Zur Information: Pendlerverkehre in den Stoßzeiten aus Mesum, Hauenhorst, Neuenkirchen, Wettringen. Seit vielen Jahren leben die Anwohner mit Abgasen, Lärm und Feinstaub und erheblicher Gefährdung ihrer Gesundheit!). Durch ein Parkhaus würde auch die Bühnertstraße in verschiedene Richtungen in stärkeres Verkehrsgeschehen einbezogen!

3. Ob eine immerhin teure Parkgarage in diesem Bereich sich überhaupt lohnt, wurde in Frage gestellt. (Zu weit vom Zentrum der geplanten Bautätigkeit!)

Es sind, denke ich, bei ihren Planungen die obigen Ausführungen noch einmal sorgfältig zu überdenken. In dem in meiner Eingabe vom 18.12.2020 benannten Artikel der Münsterländischen Volkszeitung "Fokus auf nachhaltigem Wohnen" war es doch sehr interessant zu lesen, dass auch ein Mitglied des Rates sinngemäß sagte, was eine Parkgarage in der Bühnertstraße angehe, "da habe er Bauchschmerzen"! Nach meiner Meinung solle man die Wohnbauten an der Bühnertstraße nur wenige Meter zurücksetzen. Das würde genügend Platz bieten, neben Fußgänger - auch Radweg einige Parkbuchten für Pkw

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen.

einzurichten.

Mit freundlichen Grüßen!“

3. Privatperson vom 22.02.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

„Guten Tag Herr XXX,

Danke für das heutige freundliche Telefonat und hier schildere ich Ihnen meine Punkte, die gegen eine Bebauung einer Mobilitätsgarage an der Bühnertstraße auf dem Kasernengelände sprechen:

Als Eigentümer des Grundstücks XXX habe ich direkt die Ampelanlage vor dem Grundstück. Hier werde ich durch den stehenden Verkehr an der roten Ampel und auch durch den fahrenden Verkehr stark beeinträchtigt. Zu Stoßzeiten benötigen ich 5 bis 7 Minuten, um mit meinem Pkw überhaupt meine Einfahrt verlassen zu können und auch die Catenhorner Straße aufzufahren. Aufgrund der vorgenommenen Zählung ist der Verkehr stark und wird durch die geplante Garage noch mehr ansteigen. Wir haben dann auf der einen Grundstückseite den Verkehr Catenhorner Straße und auf der hinteren Grundstückseite direkt die geplante Garage mit dem ein- und ausfahrenden Verkehr. Ich frage mich, wie soll man da zur Ruhe kommen?

Der Verkehr wird in der Zukunft ja nicht abnehmen, sondern weiter ansteigen. Die LKW-Fahrer nutzen ja bereits jetzt mit ihren 40-t-Lkw die Catenhorner Straße um über den Waldhügel auf die B 70 zu kommen. Ich bin hier aufgewachsen und kann nur feststellen, dass der Verkehr weiterhin stark zunimmt. Wenn so ein großer 40-t-Lkw vor der Ampel steht, wackelt in meinem Haus im Schrank das Geschirr. Die Catenhornerstraße müsste dringend vom Verkehr entlastet werden.

Die Catenhornerstraße verfügt auch nur über einen seitlichen Mehrzweckstreifen, der durch parkende Pkw's, Anhänger von Firmen, Lkw's, teilweise durch Busse blockiert wird. Wenn man hier mit dem Fahrrad unterwegs ist, ist das sehr gefährlich und als überholender Pkw-Fahrer lande ich im

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen. Des Weiteren werden weitere Fachgutachten bspw. für das Thema **Schall** im weiteren Verlauf der **Planung** erfolgen.

Dem Einwand bzgl. der Positionierung des **Mobilitätshubs an der Bühnertstraße** wird gefolgt. Die Überarbeitung der baulichen Struktur im Karree Catenhorner Str. / Bühnertstraße wird den städtebaulichen Entwurf mit den Anregungen harmonisieren. Die Form des Mobilitätshubs wurde geändert und ermöglicht es nun, **kleinteiligere Bebauungsstrukturen zur Bestandsbebauung** zu entwickeln.

Die Aspekte zur Catenhorner Straße werden bei der anstehenden Überplanung dieser mit einbezogen.

Gegenverkehr. Dieser Zustand müsste dringend geändert werden.

Gleichzeitig wird mir durch den mehrgeschossigen Bau der Garage die Sonneneinstrahlung ab dem Nachmittag bis zum Sonnenuntergang hin auf mein Grundstück genommen. Das ist eine Wertminderung des Grundstücks. Wer will denn ein total schattiges Grundstück? Was passiert mit den von mir eingesetzten Pflanzen, wenn die Sonne fehlt? Da wächst doch nichts mehr und meine Pflanzen gehen ein.

In ca. 500 m Entfernung Richtung Catenhorner Straße hoch befindet sich das Naturschutzgebiet Waldhügel. Für mich ist es nicht verständlich, dass man sich noch mehr Verkehr heranholt und die Natur dadurch schädigt.

Ich habe Verständnis und befürworte eine Bebauung des Geländes der Damloup-Kaserne. Es wäre schön, wenn dort wieder Leben einkehrt. An den vorangegangenen Workshop-Gesprächen habe ich mich immer beteiligt und meine Ideen eingebracht. In den vergangenen Jahren haben auf dem Gelände der Bühnertstraße immer Einfamilienhäuser gestanden und keine Mobilitätsgarage mit mehreren hundert Stellplätzen. Das ist einfach zu viel. Warum planen Sie hier nicht mit Reihenhäusern? Können die Parkplätze nicht in Richtung Mittelstraße in den dort geplanten Parkgaragen verankert werden oder in Richtung Darbrockstraße. Dort haben immer Mehrparteienhäuser gestanden.

Gerne biete ich Ihnen an, sich vor Ort ein Bild von der Situation zu machen und schlage Ihnen einen Ortstermin vor. Dann kann man sich alles direkt ansehen.

Freundliche Grüße

XXX“

4. Privatperson vom 25.02.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

„Ideen und Anregungen zur Entwicklung der Damloup-Kaserne

Städtebauliches und wohnungswirtschaftliches Konzept

1. Das Freiraumkonzept ist ohne Zweifel ein entscheidendes Qualitätsmerkmal des neuen Quartiers und wird von uns ausdrücklich begrüßt. Umso wichtiger ist, dass der Freiraum auch über die Jahre seine Qualitäten bewahrt. Der Abschlussbericht zur Sozialen Stadt Dorenkamp zeichnet bei diesem zentralen Punkt eine sehr kritische Perspektive. In dem Bericht wird festgestellt, dass bereits für die im Rahmen der "Sozialen Stadt Dorenkamp" umgestalteten Freiflächen auf dem Kirmesplatz und dem "Heimathafen" die personellen Kapazitäten der zuständigen TBR nicht ausreichen.

Aktuell sind auf dem Kirmesplatz die mit Fördermitteln angelegten Bodenpflanzungen nicht mehr vorhanden und neue Gerätschaften durch Vandalismus zerstört. Die MV berichtete in 2020 zum Kirmesplatz über die Gefahr eines neu entstehenden sozialen Brennpunkts.

Bereits in den Bestandsaufnahmen zur "Sozialen Stadt Dorenkamp" wurde der Verlust des öffentlichen Sicherheitsgefühls als ein zentrales Thema für den Dorenkamp herausgestellt. In die weiteren Planungen für Damloup sollten daher die Sicherstellung der Parkpflege und die Verhinderung von Vandalismus eingebunden werden.

2. Im Rahmen der "Sozialen Stadt Dorenkamp" wurden weiterhin die "überdimensionierten und monoton gestalteten Mehrfamilienhausbebauungen" als ein entscheidendes Manko im Stadtteil festgestellt (Dr. Jansen GmbH, 2011). Hier hat der Dorenkamp in den zurückliegenden Jahren bei vielen Neubauvorhaben aufgeholt.

Die Bebauung auf Damloup stellt aufgrund der Dichte mit einer umfassenden Konzentration auf Reihen- und Mehrfamilienhäuser hohe qualitative Anforderungen an die konkrete planerische Ausführung der Baukörper. Zur Vermeidung der v.g. "Monotonie" und stereotyper Bauweisen sollten daher die Bauherrenplanungen durch qualitätssichernde Verfahren begleitet werden. Städtebaulich-architektonische Wettbewerbe wie an der Parkstraße/ Ferdinandstraße oder auch Konzeptvergaben wie gegenwärtig an der Lingener Str./ Schotthockstraße sind bewährte Instrumente der Qualitätsvorgaben und -sicherung. Ein weiteres, qualitätssicherndes Element könnte auch die Einbindung des Gestaltungsbeirats der Stadt Rheine sein. Wir bitten um Aufnahme von solchen oder vergleichbaren

Städtebauliches und wohnungswirtschaftliches Konzept

Zu 1)

Im Zuge der Entwicklung der Damloup-Kaserne kann das eingebrachte Thema nur flankierend betrachtet werden.

Auf Ebene des städtebaulichen Entwurfes wird die Sinnhaftigkeit eines Freiraums oder einer Parkanlage (bspw. vor dem Hintergrund der Klimafolgenanpassung und der Multifunktionalität des Zettparks) nicht in Frage gestellt. Mittel für den Unterhalt müssen für die technischen Betriebe in einem ausreichenden Maß zur

qualitätssichernden Maßnahmen in die Fortschreibung des städtebaulichen Konzeptes.

3. Sowohl für die konkrete Wohnraumbereitstellung wie auch für das Mobilitätskonzept sind die Zielgruppen, für die Wohnraum auf Damloup geschaffen werden soll, entscheidend. Die demografische und soziale Ausgangssituation auf dem Dorenkamp mit entsprechenden Handlungsnotwendigkeiten hat sich trotz aller Anstrengungen in der "Sozialen Stadt" in den zurückliegenden Jahren kaum verändert. Verwiesen wird insofern auf die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 23.09.2020 und den Tagesordnungspunkt zur Fortschreibung des Handlungskonzeptes der "Sozialen Stadt Dorenkamp".

Welche Auswirkungen hat dieser parteiübergreifend festgestellte Erkenntnisstand auf die zielgruppenspezifische Wohnraumbereitstellung? Liefert das aktuell in Bearbeitung befindliche Wohnraumkonzept für die Gesamtstadt weitere Anhaltspunkte und inwieweit wird die aktuell von der Grünen Fraktion im Rat erhobene Forderung einer sozialräumlichen Betrachtung auf Damloup umgesetzt?

4. Das städtebauliche Erscheinungsbild, die Attraktivität und das Image des neuen Wohngebietes werden durch die geplanten Parkhochhäuser unserer Auffassung nach stark beeinträchtigt. So begrüßenswert das geplante Mobilitätskonzept ist, so abwertend werden die Parkhochhäuser das Gesamtquartier beeinflussen. Die Pläne zum städtebaulichen Entwicklungskonzept verdeutlichen die räumlichen Ausmaße der Parkhochhäuser, die im Vergleich zum Geschosswohnungsbau durch die "Wucht der Dimensionierung" sofort ins Auge fallen und die ohne Zweifel bei Realisierung das komplette Umfeld dominieren werden.

Aus den Protokollen des Stadtentwicklungsausschusses geht hervor, dass aus Sicht der Verwaltung insbesondere finanzielle Gesichtspunkte für die Planung der Parkhochhäuser sprechen.

Sowohl die städtische wie auch die Bilanz der ausführenden Wohnbauunternehmen auf Damloup werden durch den Kaufpreinsnachlass in Höhe von 25.000 je Wohneinheit im geförderten Wohnungsbau enorm entlastet. Hinzu kommen umfangreiche und deutlich aufgestockte Fördermöglichkeiten der Wohnraumförderung NRW, die ebenfalls die Baukosten mindern. Bauzinsen sind auf historischen Tiefständen und kommunale Kredite -soweit erforderlich- werden aktuell zu Negativzinsen angeboten.

Verfügung gestellt werden. Bei der Anlage der Grünanlagen muss das Thema der Pflege mitberücksichtigt werden. Der Aspekt wird bei den weiteren Planungen aufgegriffen.

Zu 2)

Ziel des städtebaulichen Entwurfes war die Erarbeitung eines flächenhaften Layouts für das Gesamtgebiet mit Aussagen zu Bebauungsstrukturen, Nutzungen und der Abgrenzung von Verkehrsflächen und Freiräumen.

Zur Konkretisierung und Sicherung dieser Planungen soll der städtebauliche Entwurf hinsichtlich seiner

Lässt sich in dieser historisch einmaligen Finanzmarktsituation eine größere Parkraumbereitstellung in Tiefgaragen nicht doch wirtschaftlich tragfähig abbilden? In unmittelbarer Nachbarschaft zu Damloup realisiert der Wohnungsverein ein Konzept, das den Parkraum maßgeblich auch in einer Tiefgarage realisiert.

5. Parkhochhäuser direkt neben Kindertagesstätten und Einfamilienhäusern belegen unseres Erachtens leider nicht den besonderen Anspruch an die städtebaulichen Qualitäten und an innovative Mobilität, die der Damloup-Planung zugesprochen werden soll. Wir wünschen uns in der Parkraumbereitstellung eine "städtebauliche Aussage", die Funktionalität und Wertigkeit gleichermaßen quartiersprägend umsetzt und damit einer Stigmatisierung für die Zukunft vorbeugt.

Die Catenhorner Straße ist in den "Vorbereitenden Untersuchungen Märchenviertel" als erheblich defizitärer öffentlicher Raum festgestellt worden, der zudem durch wohnungswirtschaftliche und gewerbliche Missstände negativ überlagert wird. Die Neubebauung auf Damloup sollte daher gerade in diesem Bereich einen starken Impuls für eine Modernisierungs- und Erneuerungsoffensive "auf der gegenüberliegenden Straßenseite" setzen. Die geplante Tiefgarage im nord-östlichen Bereich auf Damloup wird vor diesem Hintergrund ausdrücklich begrüßt. Sie setzt für dieses Teilquartier unmittelbar neben dem geplanten Kindergarten eine städtebaulich-funktionale Wertigkeit, die eine hoffentlich hochwertige Bebauung und die großzügige Parklandschaft statt Parkflächen in den Fokus der Wahrnehmung rückt.

6. Wir weisen darauf hin, dass die Anlieger der Mittelstraße bei dem letzten großen Starkregenereignis Wasserschäden hatten, die z.T. nur durch die Hilfe der Feuerwehr beseitigt werden konnten. Welche Auswirkungen wird vor diesem Hintergrund der hohe Grad der Versiegelung auf Damloup haben und welche Gutachten sind/ werden zur Bemessung der Starkregen-Risiken für die vorhandene Umgebungsbebauung in Auftrag gegeben?

Mobilitätskonzept

1. Das Mobilitätskonzept wird ausdrücklich begrüßt. Die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Mittelstraße/ Catenhorner Straße halten wir angesichts des Verkehrsaufkommens gerade in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs für absolut geboten. Zudem würden dadurch auch Empfehlungen der

städtebaulichen, architektonischen und funktionalen Qualitäten weiter vertieft werden. Auf Grundlage des Entwurfes und der tangierenden Konzeptionen in den Bereichen Mobilität, Energie und Verkehr wird ein **Gestaltungshandbuch** entworfen.

Themen werden u.a. sein: Architektur, Freiräume, Infrastruktur (Mobilitätshubs)

Mit einem Gestaltungshandbuch wird der städtebauliche Entwurf hinsichtlich seiner Konzepte – über die formellen Instrumente der Bauleitplanung – ergänzt und gestärkt. Die **Gesamtqualität** der Konzeption wird **bis in die hochbaulichen Planungsverfahren hinein gesichert**.

Die Erarbeitung dient als **Grundlage** für eine spätere Vermarktung über **Konzeptvergaben** für Baufelder und Einzelgrundstücke.

Auch für die Mobilitätshubs werden gestalterische Vorgaben definiert.

Zu 3)

Das Wohnraumversorgungskonzept wird zum Zeitpunkt der Beratung über dieses Dokument in der öffentlichen Auslegung sein.

Die Ergebnisse des städtebaulichen Entwurfes und der flankierenden Konzeptionen decken sich mit den Erkenntnissen des **Wohnraumversorgungskonzeptes**.

"Vorbereitenden Untersuchungen Märchenviertel" aufgegriffen, die Querung der Catenhorner Straße an dieser auch durch Fuß- und Radverkehr stark frequentierten Stelle sicherer zu gestalten.

2. Von zentraler Bedeutung für uns sind die Empfehlungen zur Stellplatzanzahl in dem Konzept des Büros Spiekermann (S.55). Die fachliche Herleitung und Ausführlichkeit der Begründung für einen niedrigen Stellplatzschlüssel spiegeln die zentrale Bedeutung der Stellplatzanzahl für das Mobilitätskonzept. Uns ist klar, dass eine solche Entscheidung Mut auf allen Ebenen erfordert. Das Gutachten weist hierzu aber auch einen überzeugenden Weg in der Schrittfolge der Umsetzung der einzelnen Bausteine für ein innovatives Mobilitätskonzept, das dann in einen Stellplatzschlüssel von 0,5 mündet.

3. Energiekonzept

1. Eine Stellungnahme zum Energiekonzept ist ohne hinreichende Fachkenntnisse kaum möglich. Nach den Ausführungen in dem Konzept stellen sich uns noch folgende Fragen:

Die Studie zum "Energieautarken Stadtumbau" ist offensichtlich eine Grundlage des Energiekonzeptes. Den KfW 40 Standard auf Damloup anzudenken und umzusetzen, würden wir -ebenso wie Herr Doerenkamp in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 16.12.2020- nachdrücklich begrüßen. Für die positive Markenbildung des neuen Quartiers wäre dieser Energiestandard ein überzeugendes "Aushängeschild".

Wir verstehen das Energiekonzept insbesondere als ein Konzept zur Wärmeversorgung. Gibt es darüber hinaus Planungen zur weiteren Energieversorgung oder zum Einsatz von Baustoffen, die zur Energieeffizienz beitragen?

2. Unklar ist uns, welche Rolle die Parkhochhäuser für die Umsetzung des Energiekonzeptes spielen. Offensichtlich ist insbesondere die Größe der Parkdächer (?) von Relevanz. Für entsprechende Informationen wären wir dankbar.

4. Fazit

Mit der Fortschreibung der Zettpark-Planung sind bereits wichtige Anliegen von uns in die Planung

An dieser Stelle wird ein Teil des **Stadtteilsteckbriefes Dutum/Dorenkamp/Hörstkamp** zitiert:

„Es gibt viele Flächenreserven, hier ist insbesondere die Damloup-Kaserne zu nennen. Die hier angedachte hohe Verdichtung sollte aufgrund der Nähe zur Innenstadt, zu sozialer Infrastruktur und aufgrund der städtebaulichen Umgebung prioritär weiterverfolgt werden. Es sollte aus denselben Gründen ein großer Anteil an geförderten kleinen (und einigen großen) Mietwohnungen vorgesehen werden, auch wenn der Bezirk aktuell schon viele geförderte Wohnungen aufweisen kann.“

Zu 4)

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen.

Bzgl. der Entscheidung zur Entwicklung von Quartiersgaragen wird zudem auf die **Vorlage** verwiesen, darüber hinaus steht die Entwicklung von Quartiersgaragen in keinem Verhältnis zur möglichen Entwicklung von Wohngebäuden im öffentlich geförderten Bereich.

Zu 5)

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen.

Bzgl. der Entscheidung zur Entwicklung von Quartiersgaragen wird zudem auf die **Vorlage**

aufgenommen. Dafür sind wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Planungsamtes dankbar!

Unsere jetzt noch bestehenden, zentralen Anliegen sind insbesondere auf die Parkhochhäuser gerichtet. Hier bitten wir weiterhin, Alternativen zu planen. Auch würde die konsequente Umsetzung der gutachterlich aufgezeigten Empfehlungen zur Reduzierung der Stellplatzanzahl zur Lösung beitragen. Auch vor diesem Hintergrund halten wir eine Planung mit maximal 600 Wohneinheiten für die klar verträglichere.

*Mit freundlichen Grüßen
XXX“*

verwiesen. Hinweis : Flächenverbrauch Quartiersgarage vs. individuelle Stellplätze nach Stellplatzordnung.

Des Weiteren wird auf die Auszüge zum Thema Städtebauliches und wohnungswirtschaftliches Konzept 2) – **Gestaltungshandbuch** verwiesen.

Zu 6)

Der Hinweis wird in das weitere Bauleitplanverfahren einfließen.

Mobilitätskonzept

Zu 1 / 2)

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen.

Bzgl. der Entscheidung zur Entwicklung von Quartiersgaragen wird zudem auf die **Vorlage** verwiesen.

Energiekonzept

Zu 1)

Das Thema Wärmeenergie wird zentral für das Planungsgebiet entworfen, siehe **Energiekonzept**. das Thema Strom wird dezentral erfolgen und bspw. auf Ebene der späteren Grundstücksvergaben eine Rolle spielen. Auf **Ebene des Bebauungsplanes** gibt es derzeit nicht die Möglichkeit, bspw. einer

rechtssicheren so genannten „Solarsatzung“ für das Gebiet.

Zu 2)

Solare Wärmeabsorber auf Dächern und Gebäudeseiten sind Teil des Energiekonzeptes zur Wärmebereitstellung (ähnlich einer Solarthermie-Anlage). Zwar ist die Fläche der Mobilitätshubs damit mitentscheidend für den Energieertrag, die Dimensionierung der Mobilitätshubs ist jedoch ausschließlich aus Mobilitäts- und städtebaulichen Erwägungen getroffen worden.

5. Privatperson vom 26.02.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

"Hallo Herr XXX,

wie telefonisch besprochen schreibe ich hier nur in Stichworten Ideen zur Gestaltung des o.g. Areals:

Umbenennung in einen nicht militärisch anmutenden Namen.

Mut zu experimentellen Bauweise, Mut zu neuen (alten) Materialien, Mut zum Abbau bestehender (hinderlicher) bürokratischer Vorschriften u.s.w., uns dies alles unter den Gesichtspunkten des Klimawandels und der Nachhaltigkeit.

Bevorzugung mobiler Zukunft mit Fahrrad und Co, z.B. öffentlich nutzbare Luftpumpen an exponierten Stellen in der Stadt, gute Anbindung durch innovative Verkehrsregelungen ohne Bettelampeln für bikes.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Vorschläge im Bereich Radverkehr wurden an die zuständigen Bereiche weitergegeben.

Im Zuge der Entwicklung der Damloup-Kaserne können die eingebrachten Themen nicht behandelt werden, da sie nicht dem Planungsgebiet sowie der Nachbarschaft zuzuordnen sind. Darüber hinaus erarbeitet die Stadt Rheine derzeit im Rahmen einer Standortanalyse die

Probetrieb einer Verkehrszone ohne Schilder (gesamter Dorenkamp) mit einem Tempolimit von 25 oder 30 kmh.

Eine eingezäunte Fläche zum Freilauf der vielen Freunde des Menschen (Hunde), die aus den Steuern der Hundehalter zielgerichtet finanziert werden könnte.

Umnutzung des Elisabethplatzes zum nachhaltig ganzjährig genutzten Stadtteilparks. Nutzungsdauer 365 Tage p.a. statt 5 Tage Hochkultur in Form extremer Umweltverschmutzung durch Lärm, durch Licht und durch extreme Energieverschwendung. Sollte es der politische Wille sein, die vorgenannte Umweltbelastung als unausweichlich anzuerkennen, komme ich darauf zurück, dass natürlich ein wenig Mut zu Innovationen gegen den Klimawandel geschuldet sein wird. Schöner Nebeneffekt wäre, dass dem derzeitigen Missbrauch als Müllplatz, LKW - Parkplatz, alternativer Verkaufplatz dubioser Autos und auch Übungsplatz legaler wie illegaler Fahrkünste Einhalt gegeben würde.

Vergangene Versuche, dieses Areal aufzuwerten, waren zwar sehr kostenintensiv, wurden aber immer durch fehlende Pflege (Nachhaltigkeit) in kurzer Zeit ad absurdum geführt.

Dies ist nur ein kurzer Gedankenausflug mit wenig Hoffnung auf Beachtung.....aber man soll die Hoffnung nie aufgeben. Gerne würde ich eine Antwort zu meinen Ideen erhalten und verbleibe somit

mit freundlichen Grüßen.

XXX

Etablierung einer öffentlichen Hundewiese anderenorts.

Die **Konzeptionen** wurden unter den Gesichtspunkten des **Klimawandels und der Nachhaltigkeit** erstellt.

6. Privatperson vom 11.02.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

„Hallo Herr XXX,

Das Konzept mit den 0,5 bis 0,9 ppaarkplaetzen pro wohnnei nheit macht mir sorgen. Ich wohne im XXX und befürchte das die alle bei 7ns parken werden. Es ist jetzt schon knapp mit Parkplätzen bei uns

Mfgg

XXX“

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die **Stellungnahme zur Privatperson 1** verwiesen.

7. Digitale Videotalkrunde vom 09.03.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

- Gibt es wirklich nur kompakte quadratische Bauten?! Warum baut man nicht mit versetzten Geschossen/Wohnungen?
- Welche Rolle spielt die vorhandene sozialökonomische Situation des Dorenkamps?
- Warum muss die Garage 3 an dieser Stelle stehen?
- XY: an welcher Stelle sollte die Garage denn sonst stehen?
- Stichwort Vermeidung von Vandalismus- wie wird dem vorgebeugt? Wie beurteilt die Stadt die Situation hierzu auf dem Dorenkamp?
- Stellplätze sind für mich deutlich zu wenig. Schon heute stehen nur wenige Parkplätze zur Verfügung. Der Parkdruck wird dann erheblich höher in den Angrenzenden Bereichen.
- Weitere Frage: Wie wird vermieden, dass die angrenzenden Straßen (Darbrookstraße, Bühnertstraße, Mittelstraße, Catenhorner Straße) nicht als Parkfläche benutzt und zugestellt werden?
- Wie macht das der Wohnungsverein auf der Fläche nebenan, dass dort Tiefgaragen auch für genossenschaftliche Mieter finanzierbar sind?
- Man könnte diese Garagen sowohl auf dem Dach wie auch an den Seiten begrünen - das dient dem Mikroklima und der schöneren Ansicht.
- Als Anwohner hat man bei der Garage 3 eine Lärmbelästigung mit gleichzeitig auf der Catenhorner Straße durch den Verkehr an der Ampelanlage Ecke Bühnertstrasse. Gibt es hier andere Lösungen für Anwohner?

Der Fragenkatalog basiert auf dem Chatverlauf der Video-Talkrunde, einige Anfragen können nicht innerhalb eines Bauleitplanverfahrens geregelt werden.

Zum Thema Verkehr und Mobilität wird auf die Stellungnahme zu Privatperson 1 verwiesen.

Hinweis: der Wohnungsverein hat überwiegend oberirdische Stellplätze vorgesehen und einen großen Teil an freifinanzierten Wohnungen.

1) Zu Quadratische Bauten:

Ziel des städtebaulichen Entwurfes war die Erarbeitung eines flächenhaften Layouts für das Gesamtgebiet mit Aussagen zu Bauungsstrukturen, Nutzungen und der Abgrenzung von Verkehrsflächen und Freiräumen. Im Detail werden die Baukörper durch verschiedene Details – z.B. Vor- und Rücksprünge - lebendig wirken.

2) Sozialökonomische Situation

- Quartiersgarage wie vermeidet man Angsträume
- Warum kein Stellplatzschlüssel wie von der Gutachterin vorgeschlagen?
- Bitte beantworten Sie noch die wichtige Frage nach dem durch dieses Projekt drohenden Parkplatz Mängel an der Catenhorner Straße.
- Tiefgaragen: Wenn ein Akku brennen will tut er das draußen oder in der Tiefgarage. Brandschutz aufwendiger jedoch machbar.
- Konzept. wieviel Bohrlöcher u wie weit geteuft ? Dann PV Wieviel Prozent der Dachflächen werden geplant mit PV belegt ? Genug für Lade Stationen ec. super Veranstaltung gerne weiter so . (Energie Konzept hätte ich gerne mehr Info. Wie zur Geothermie PV Und Wärmepumpen.“

Die parallele Erarbeitung des Wohnraumversorgungskonzeptes bekräftigt die Konzeptionen zur Entwicklung der Damloup-Kaserne. (Verweis Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Rheine – Stadtteilsteckbriefe)

8. Anonyme Postwurfsendungen vom 26.02.2021 (informelle Beteiligung)

Eingabe

„1) In normalen Zeiten: Seit Jahren immer mehr Lärm, Abgase, Feinstaub auf der Catenhorner Straße. Das macht krank! Bitte: Nicht noch mehr Verkehr! Bühnertstraße ist eine Schulstraße. Bitte: Kein Parkhaus auf der Bühnertstraße und noch mehr Verkehr.

2) Eine Sozialwohnungseinrichtung wäre super oder betreutes Wohnen wäre toll. Es leben viele alte Menschen ohne Zuflucht.

3) - maximal 3-geschossige Bebauung

- keine Quartiersgaragen, sondern Tiefgaragen
- max 550-600 WE
- Kreisel Mittelstraße/Catenhorner Str.
- niedrige Randbebauung“

Zum Thema Verkehr und Mobilität wird auf die Stellungnahme zu Privatperson 1 verwiesen.

Die Anzahl von Wohneinheiten,, Baudichten und Gebäudehöhen ergeben sich aus einem städtebaulichen Gesamtkonzept, in das alle zu berücksichtigenden Fach- und Sachbelange einzubinden sind.

Der städtebauliche Entwurf zeigt nach innen eine urbanere Wirkung mit 3-4-geschossiger Bebauung zur

	<p>stärkeren Akzentuierung und Fassung des Zettparks.</p> <p>Nach außen fügt es sich im Hinblick auf die Höhenentwicklung (2-3-geschossig) harmonisch in das bauliche Umfeld im Dorenkamp ein und wird als städtebaulich verträglich angesehen.</p>
<p>9. Privatperson vom 30.05.2021 (formelle Beteiligung)</p>	
<p>Eingabe</p> <p><i>„Rheine scheint für die Zollverwaltung ein interessanter Hochschulstandort zu sein. Anscheinend ist das Areal der ehemaligen Damloup Kaserne Standort im laufenden Interessensbekundungsverfahren für die Ansiedlung einer Hochschule der Zollverwaltung geworden. Als Rheinenser kann man sich eine solche Entwicklung der Hochschullandschaft nur wünschen. Welche Stadt kann schon einen fussläufigen Hochschulstandort zum Hauptbahnhof unterbreiten ? Anscheinend sind Ideen und Konzepte schon sehr konkret, so dass nach einem Zuschlag im Interessensbekundungsverfahren die Planung unter diesen Aspekten fortgeführt werden könnte. Es ist gut, dass der Standort früh geplant wurde. Ich unterstütze daher die Ansiedlung der Hochschule der Zollverwaltung auf dem Gelände der ehemaligen Damloup Kaserne und rege an, dass die Stadt Rheine den Standort Damloup Kaserne für eine Ansiedlung einer Hochschule der Zollverwaltung priorisiert und die weitere Planung für die Damloup Kaserne mit dem Ziel der Ansiedlung einer Hochschule für die Zollverwaltung ausgestaltet.“</i></p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge der Entwicklung der Damloup-Kaserne können die eingebrachten Themen nicht behandelt werden, da sie nicht dem Planungsgebiet sowie der Nachbarschaft zuzuordnen sind.</p>
<p>10. Privatperson vom 09.06.2021 (formelle Beteiligung)</p>	
<p>Eingabe</p> <p><i>„Sehr geehrte Damen und Herren,</i></p>	

zur Online-Talkrunde "Damloup-Kaserne" am 09.03.2021 haben wir dem Planungsamt der Stadt Rheine bereits einige, aus unserer Sicht zentrale Gesichtspunkte zur weiteren Planung auf Damloup schriftlich mitgeteilt. Dieses Papier bitten wir im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowohl für die 38. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Rheine, wie auch für die Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 350 als unsere Stellungnahme in den weiteren Planungsprozess einzubeziehen. Unser damaliges Positionspapier ist als Anlage nochmal beigefügt. **[Verweis auf Eingabe 5; Anm.]**

Ergänzend bzw. konkretisierend hierzu tragen wir nachfolgende Gesichtspunkte zum Bauleitplanverfahren vor und bitten um entsprechende Berücksichtigung:

1. Die zu überplanende Fläche auf Damloup liegt im Zentrum der "Sozialen Stadt Dorenkamp". Mit der Ausweisung als "Soziale Stadt" gem. § 171 e BauGB hat die Stadt Rheine vor über 10 Jahren den besonderen Entwicklungsbedarf des Dorenkamps auf Grundlage einer zum damaligen Zeitpunkt bereits stark ausgeprägte soziale Segregation im Vergleich zur Gesamtstadt festgestellt. In der politischen Aussprache zur Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes für die "Soziale Stadt Dorenkamp" am 23.09.2020 in der Planungskommission wurde festgehalten, dass für die wesentlichen Ziele des Dorenkamps - Zuzug junger Familien, Reduzierung des Anteils an SGB II Empfängern und eine bessere Verteilung von Migranten, um eine Gettobildung zu vermeiden- keine erkennbaren Verbesserungen erzielt wurden. Die in der Sitzung des Sozialausschusses am 22.04.2021 vorgelegte Sozialberichterstattung (Vorlage 182/21) bestätigt diese politische Bewertung.

2. Ein wesentliches Ziel für die Entwicklung auf Damloup muss daher sein, ein Wohngebiet zu entwickeln, das dem ungebrochen fortschreitenden Segregationsprozeß auf dem Dorenkamp gezielt entgegenwirkt. Das umfasst ein Wohnangebot für Menschen unterschiedlicher sozialer Schichten, Herkunft, Familienstand oder Alter. Die Wohnraumstruktur der bisherigen städtischen Planung für Damloup konzentriert sich ausschließlich auf die Schaffung "bezahlbaren Wohnraums". Das dann in einer Dichte, wie sie in keinem anderen Neubaugebiet in Rheine vollzogen wurde bzw. wird. Wir gehen davon aus, dass die Stadt den Sozialraumbericht und das in Arbeit befindliche Wohnraumversorgungskonzept als zentrale Bewertungs- und Entscheidungsgrundlagen im weiteren Planungsprozess für Damloup hinzuzieht und aus einer gesamtstädtischen Verortung der unterschiedlichen Wohnraumbedarfe das konkrete Wohnraumkonzept auf Damloup ableitet. Dabei erwarten wir, dass die

Zu 1)

Den Darstellungen der Fortschreibung des IHK/ISEK Dorenkamp (bspw. der Aussage einer Ghettoisierung und die Nennung aus dem Kontext gerissener Daten/Vermutungen) kann nicht gefolgt werden. Die Verstetigung des Projektes „Soziale Stadt Dorenkamp“ wird anhand der Fortschreibung aus 2020 und weiterer tangierender Projekte (wie bspw. die Entwicklung der Damloup-Kaserne) erfolgen, es stehen keine weiteren Städtebaufördermittel zur Verfügung und eine Fortführung als „Soziale Stadt“ gem. §171e BauGB ist nicht absehbar. Die vorliegende Planung berücksichtigt die Ziele der Fortschreibung der IHK/ISEK soweit sie über die Bauleitplanung gesteuert werden können.

Des Weiteren entspricht der Gedanke des Angebotes einer Vielzahl unterschiedlicher Gebäudetypologien bzw. Wohnmöglichkeiten einer urbanen, sozialen und funktionalen Durchmischung.

Zu 2)

Die Ergebnisse des städtebaulichen Entwurfes und der flankierenden Konzeptionen decken sich mit den Erkenntnissen des **Wohnraumversorgungskonzeptes**. An dieser Stelle wird ein Teil des **Stadtteilsteckbriefes Dutum/Dorenkamp/Hörstkamp** zitiert:

„Es gibt viele Flächenreserven, hier ist insbesondere die

Wohnraumbereitstellung auf Damloup einen nachhaltigen Beitrag zum Abbau der sozialen Segregation auf dem Dorenkamp leistet. Wir bitten, diesen Beitrag im weiteren Planungsprozess nachvollziehbar und bewertbar herauszuarbeiten und in der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung der Bauleitplanung zur Diskussion zu stellen.

3. In die entsprechende Betrachtung und Abwägung bitten wir auch die aktuelle Quartiersentwicklung "Ferdinandstraße/ Breite Straße" einzubeziehen, mit der bereits ein spürbarer Beitrag zur Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums in der Gesamtstadt und auf dem Dorenkamp geleistet wird.

4. In den Ergebnissen zum Projekt "Unser Rheine 2030" wurden zum Thema Wohnen die Bewahrung der baulichen Strukturen, die Qualität der Gebäude und ein attraktives Stadtbild als entscheidende Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung und offensichtlich auch als städtische Leitlinien zukünftiger Bebauungspläne präsentiert. Nach wie vor ist uns absolut unverständlich, wie mehrgeschossige Parkhäuser als Novum in der Entwicklung eines reinen Wohnbaugebietes in Rheine in diese "neue" Planungskultur passen. Dass die Realisierung von Tiefgaragen auch mit dem finanziellen Rahmen des geförderten Wohnungsbaus vereinbar ist, wird an der Ferdinandstraße aktuell eindrucksvoll belegt. Da nach wie vor städtischerseits -auch in der Online-Veranstaltung am 09.03.2021- keine nachvollziehbaren Gründe für den bisherigen städtischen Planungsvorschlag vorgetragen werden, bleibt der Eindruck, dass ausschließlich eine auf BIMA-Flächen vorteilhafte Wohnraumdichte und damit verknüpfte weitere finanzielle Gesichtspunkte diese Planungsvariante tragen. Wir bitten daher im weiteren Planungsprozess ausdrücklich, "Stellschrauben" wie z.B. die Reduzierung der Siedlungsdichte oder des Stellplatzschlüssels zu nutzen, um eine verträgliche Parkraumschaffung zu ermöglichen. Die geplanten Parkhochhäuser werden als Immissionsquellen und als von der Rheinenser Bevölkerung wahrgenommener städtebaulicher Makel Damloup und den Dorenkamp auf Jahrzehnte nachhaltig stigmatisieren und der sozialen Segregation damit massiv Vorschub leisten.

5. Die den Bürgerinnen und Bürgern zugänglichen Planunterlagen geben keinerlei Hinweise und Erläuterungen zur Bauweise der geplanten Parkhochhäuser in offener oder geschlossener Form und zu den daraus resultierenden Emissionen. Wir erwarten und beantragen hiermit, dass neben den bisher nach den Protokollniederschriften ausschließlich finanziellen Gesichtspunkten der Parkraumschaffung insbesondere die Emissionen und Immissionen für die beiden Varianten Parkhochhäuser und Parktiefgaragen anstelle der Parkhochhäuser ermittelt und in die Abwägung zur Aufstellung des

Damloup-Kaserne zu nennen. Die hier angedachte hohe Verdichtung sollte aufgrund der Nähe zur Innenstadt, zu sozialer Infrastruktur und aufgrund der städtebaulichen Umgebung prioritär weiterverfolgt werden. Es sollte aus denselben Gründen ein noch zu definierender Anteil an geförderten kleinen (und einigen großen) Mietwohnungen vorgesehen werden, auch wenn der Bezirk aktuell schon viele geförderte Wohnungen aufweisen kann."

Das städtebauliche Konzept mit seinen verschiedenen Bestandteilen fördert die positive Entwicklung des Stadtteils Dorenkamp. Durch eine Vielzahl von verschiedenen Wohnmöglichkeiten bietet es neuen Bewohnern und Bewohnerinnen die Möglichkeit in den Dorenkamp zu ziehen ebenso wie bestehenden Bewohnerinnen und Bewohnern aus dem Quartier bei Veränderung der Lebenssituation ein neues attraktives Wohnumfeld zu finden.

Zu 3)

Siehe **Punkt 2** sowie auch hier der Hinweis auf das Wohnraumversorgungskonzept.

Zu 4)

Bzgl. des Themas Mobilität und Verkehr wird auf die

Bebauungsplans eingebracht werden. Wir bitten diese Immissionsbetrachtungen in ihren Auswirkungen sowohl auf die bebaute Umgebung, wie auch auf die Freiflächen durchzuführen. Gerade die Freiflächen sollen ja die Markenbildung des neuen Wohnquartiers prägen, mit einer besonderen Qualität als unbelasteter "grüner Aufenthaltsraum" für Spiel und Begegnung. Neben entsprechenden Aussagen zu prognostizierten Meßwerten und der Bewertung dieser erwarten wir weiterhin qualitative und gleichfalls abwägungsrelevante Aussagen der Stadt, wie sich die Immissionswerte einer Planung entweder mit Parkhochhäusern oder mit Tiefgaragen jeweils auf die Aufenthalts- und Wohnqualität der neuen Wohnbebauung, wie auch der umgebenden Bestandsbebauung auswirken.

6. In allen uns bekannten aktuellen Bauleitplanverfahren in Rheine werden zur Sicherung der maßstäblichen Eingliederung Vorgaben zur maximalen Bauhöhe erlassen. Diese orientieren sich in den jeweiligen Höhen an der Umgebungsbebauung. Wir bitten auf Damloup ebenfalls dem Prinzip der maßstäblichen Eingliederung zu folgen und damit identitätsstiftende Übergänge zur vorhandenen Baustruktur zu schaffen.

Für die weitere Befassung mit den aktuellen Entwürfen der Bauleitplanung wäre es schön gewesen, wenn das Planungsamt der Stadt seine Zusage, Antworten auf unbeantwortete Fragen in der Online-Veranstaltung am 09.03.2021 nachfolgend ins Netz zu setzen, auch erfüllt hätte.

*Mit freundlichen Grüßen
XXX“*

Stellungnahme zur Privatperson 1 verwiesen.

Bzgl. der Entscheidung zur Entwicklung von Quartiersgaragen wird zudem auf die **Vorlage** verwiesen.

Zu 5)

Ziel des städtebaulichen Entwurfes war die Erarbeitung eines flächenhaften Layouts für das Gesamtgebiet mit Aussagen zu Bauungsstrukturen, Nutzungen und der Abgrenzung von Verkehrsflächen und Freiräumen.

Zur Konkretisierung und Sicherung dieser Planungen soll der städtebauliche Entwurf hinsichtlich seiner städtebaulichen, architektonischen und funktionalen Qualitäten weiter vertieft werden. Auf Grundlage des Entwurfes und der tangierenden Konzeptionen in den Bereichen Mobilität, Energie und Verkehr wird ein **Gestaltungshandbuch** entworfen.

Ein Fachgutachten bspw. für das Thema **Schall** wird weiteren Verlauf der **Planung** erfolgen.

Zu 6)

Der Hinweis wird in das weitere Bauleitplanverfahren einfließen.

Der städtebauliche Entwurf zeigt nach innen eine

urbanere Wirkung mit 3-4-geschossiger Bebauung zur stärkeren Akzentuierung und Fassung des Zettparks.

Nach außen fügt es sich im Hinblick auf die Höhenentwicklung (2-3-geschossig) in das bauliche Umfeld im Dorenkamp ein und wird als städtebaulich verträglich angesehen.

Abschluss)

Die Fragen aus der Online-Veranstaltung deckten sich zum größten Teil mit den in der Diskussionsrunde eingebrachten Themen oder können innerhalb des Entwicklungsprozesses auf Ebene des städtebaulichen Entwurfes bzw. Konzeptionen nicht beantwortet werden. Der Fragenverlauf ist dem Punkt 7 „Digitale Videotalkrunde“ zu entnehmen.