

Begründung

Bebauungsplan Nr. 308

Kennwort: "Bahnhof West/Lindenstraße"

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand : September 2008



Inhaltsverzeichnis

I.	VORBEMERKUNGEN	4
1	ANLASS DER PLANUNG	4
2	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	5
3	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	5
3.1	LANDES-, REGIONALPLANUNG	5
3.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG	5
II.	BESTANDSAUFNAHME	6
4	ANTHROPOGENE NUTZUNGEN UND EINFLÜSSE	6
4.1	LAGE IM STADTGEBIET; GEBIETSCHARAKTERISTIK; PRÄGUNG	6
4.2	SOZIALE INFRASTRUKTUR; GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN	6
4.3	EMISSIONEN; IMMISSIONEN	6
4.4	ÄUßERE VERKEHRSLICHE ERSCHLIEßUNG	7
4.5	VER- UND ENTSORGUNG; SONSTIGE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	7
4.6	BODENKONTAMINATION; ALTLASTEN	7
4.7	KAMPFMITTELBESEITIGUNG	8
4.8	DENKMALSCHUTZ, -PFLEGE	8
III.	PLANUNG; AUSWIRKUNG; MASSNAHMEN	9
5	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	9
6	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	10
6.1	ART DER BAULICHEN NUTZUNG	10
6.2	MAß DER BAULICHEN NUTZUNG	11
6.3	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN; BAUGESTALTUNG	11
6.5	INNERE VERKEHRSLICHE ERSCHLIEßUNG	12
6.6	VER- UND ENTSORGUNG; SONSTIGE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	12
6.7	EMISSIONEN/ IMMISSIONEN	13
6.8	GRÜN- UND FREIRAUM	13
IV.	UMWELTPRÜFUNG	14
7	UMWELTBERICHT	14
7.1	EINLEITUNG	14
7.1.1	Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes	14
7.1.2	Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes	16
7.2	BESTANDSAUFNAHME DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES	18
7.2.1	Planungsrechtliche Vorgaben	18
7.2.2	Anthropogene Nutzungen und Einflüsse	18
7.2.3	Naturräumliche Gliederung	19
7.2.4	Geologie und Boden	20
7.2.5	Wasser	21

7.2.6	Luft.....	21
7.2.7	Lärm	22
7.2.8	Klima	22
7.2.9	Biotoptypen, Flora und Fauna	23
7.3	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	27
7.4	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG.....	27
7.5	BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MAßNAHMEN.....	30
7.5.1	Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen	30
7.5.2	Ausgleichsmaßnahmen.....	31
7.6	DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSVORSCHLÄGE.....	32
7.7	BESCHREIBUNG DER VERBLEIBENDEN ERHEBLICH NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	32
7.8	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	32
7.8.1	Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	32
7.8.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen.....	33
7.8.3	Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts.....	33
V.	<u>SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE ASPEKTE.....</u>	35
8	UMSETZUNG; REALISIERUNG	35

I. Vorbemerkungen

1 Anlass der Planung

In den letzten Jahren richtete die Politik und die Stadtentwicklungsplanung ihr Augenmerk verstärkt auf die Innenentwicklung von Rheine aus. Es sind eine Vielzahl von Entwicklungen im direkten Umfeld der Innenstadt von Rheine/Innerer Ring in Gang gesetzt bzw. realisiert worden (KinoCenter mit MediaMarkt und Parkhaus, Parkhaus an der Lindenstraße, Galeria Borneplatz, Lidl- und Burger-King-Ansiedlung, Ansiedlung Wohnkaufhaus Berning). Diese Vorhaben leisten im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung einen Beitrag zur Attraktivierung und Stärkung von Rheine.

Ein Großteil der genannten Projekte entstand dabei auf Flächen, die vormals durch die Deutsche Bahn genutzt worden sind. Die Weichen für die Realisierung der Vorhaben wurden z.T. im „Moderationsverfahren zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ gestellt. Dieses Forum führte sämtliche für die Umnutzung der Bahnareale relevanten Akteure zusammen. In diesem Diskussionsprozess wurden weitere für die Stadt Rheine bedeutende Flächenpotentiale herausgearbeitet und in den Aktivierungsprozess eingebunden.

Dabei handelt es sich insbesondere um die Bereiche des sog. IV. Quadranten im Bereich der Lindenstraße und des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R zwischen Rheine und dem Ortsteil Hauenhorst. Die Aktivierung beider Brachflächen ist eine vorrangige Aufgabe im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Bedeutung dieser Aufgabe wird unterstrichen durch eine umfangreiche öffentliche Förderung der Maßnahmen, wobei fördertechnisch beide Areale gemeinsam betrachtet werden.

Das westlich an das Zentrum von Rheine angrenzende Bahnhofsareal wird durch die Bahnstrecke und die Bahnhofstraße in vier Quadranten aufgeteilt. Durch die bereits fortgeschrittene Umnutzung und Verwertung brachliegender Bahnflächen der drei ersten Quadranten des direkten Bahnhofsumfeldes liegt der Schwerpunkt der Planung nun auf dem so genannten IV. Quadranten. Hierbei handelt es sich um das Bahnareal westlich des Hauptbahnhofes auf der der Innenstadt abgewandten Seite. Die 4 ha große Fläche an der Lindenstraße stellt derzeit das einzige größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt von Rheine dar. Geprägt wird der nördliche Teil des Geländes durch die Triebwagenhalle („Lokschuppen“), die als letztes noch erhaltenes Gebäude im Innenstadtbereich an die Bedeutung von Rheine als „Eisenbahnerstadt“ erinnert. Dieses Gebäude soll im Rahmen der Aktivierung des Geländes erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Zur Entwicklung des Areals muss in einem parallel laufenden Verfahren der Flächennutzungsplan geändert und ein verbindlicher Bauleitplan aufgestellt werden.

2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet westlich des Bahnhofes in der Innenstadt von Rheine umfasst Flächen der DB-Netz AG, die durch die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft veräußert werden sowie Flächen der Aurelis Real Estate GmbH. Die Kaufverträge zu beiden Flächen sind bisher noch nicht abgeschlossen. Die genaue Abgrenzung der zu veräußernden Flächen ist im Vorfeld durch zahlreiche Gespräche mit allen Beteiligten geklärt worden. Im Rahmen des Abschlusses von Kaufverträgen wird auch der Rückbau bzw. die Verlegung von Gleisanlagen und technischen Einrichtungen der verschiedenen Bahngesellschaften geregelt, die sich zurzeit noch auf dem überplanten Gelände befinden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

im Norden: durch die Südseite der Bahnhofstraße,
im Osten: durch Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG,
im Süden: durch die nördliche Grenze des Flurstücks 315 in Flur 115, Gemarkung Rheine Stadt
im Westen: durch die Ostseite der Lindenstraße.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan geometrisch eindeutig festgelegt.

3 Übergeordnete Vorgaben

3.1 Landes-, Regionalplanung

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland weist das Areal des IV. Quadranten als Wohnsiedlungsbereich aus. Dem Anpassungsgebot gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung wird somit entsprochen.

3.2 Flächennutzungsplanung

Gegenwärtig ist das Areal des IV. Quadranten im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage bzw. Mischgebiet/Mi dargestellt. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 308 wird deshalb die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine durchgeführt. Ziel dieses Änderungsverfahrens ist die Umwandlung bzw. Verlagerung der genannten Darstellungen in gewerbliche Baufläche, örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen und Mischgebiet für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

II. Bestandsaufnahme

4 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

4.1 Lage im Stadtgebiet; Gebietscharakteristik; Prägung

Der Bereich des IV. Quadranten wird von den Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine von der westlichen Innenstadt getrennt. Der nordwestlich angrenzende Kreuzungsbereich Lindenstraße/Bahnhofstraße/Wasserstraße bildet den Anschlusspunkt an wichtige Infrastruktureinrichtungen wie etwa Agentur für Arbeit, Kaufmännische und Berufsbildende Schulen, Fachschulzentrum Mathiaspital, Feuerwehr und Rettungswache, Parkhaus mit Luftrettungsstation.

Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Die Bahninfrastruktur des 4. Quadranten – Triebwagenhalle und Teile der Gleistrasse – wurde zuletzt von der in Konkurs gegangenen Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft genutzt. Weitere Gleise sind durch die DB Regio zur Wartung und Betankung ihrer Züge bestellt. Das ehemalige Vewaltungsgebäude beherbergte zuletzt neben Sozialräumen für die Arbeiter der DB Regio eine Arbeitslosenberatung. Auf dem weiteren Gelände finden sich außerdem ein Hochbunker und eine Schaltstation/Trafo.

Der Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße ist bereits bebaut. Es finden sich die Gebäude eines Baustoffhandels und einer Gaststätte. Beide Flächen werden in das Konzept zur Neustrukturierung des Gesamtgeländes miteinbezogen. Sowohl die aufstehenden Gebäude als auch die zurzeit ausgeübten Nutzungen unterliegen dem Bestandsschutz.

4.2 Soziale Infrastruktur; Gemeinbedarfseinrichtungen

Da es sich bei dem überplanten Bereich ursprünglich um ein Bahngelände handelt, dessen Nutzung weitgehend aufgegeben worden ist, finden sich im Plangebiet selbst weder Gemeinbedarfseinrichtungen noch Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Aufgrund der geplanten Nutzung des Areals als gewerbliche Baufläche ist die Vorhaltung entsprechender Flächen für den Gemeinbedarf/soziale Infrastruktur auch nicht erforderlich. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet von Rheine sind im Übrigen die für Besucher oder Arbeitnehmer von möglichen Gewerbebetrieben im Plangebiet notwendigen Infrastruktureinrichtungen – z.B. ÖPNV, Nahversorgungseinrichtungen – in fußläufiger Entfernung vorhanden.

4.3 Emissionen; Immissionen

Das wird von der Lindenstraße im Westen als örtliche Hauptverkehrsachse tangiert. Im Osten grenzt der Bahnhof Rheine mit seinen umfangreichen Gleisanlagen an. Die von diesen Nutzungen ausgehenden Emissionen stehen einer Aktivierung des Areals als gewerbliche Baufläche generell nicht entgegen, ob bzw. in welcher Form ggf. Lärmschutzmaßnahmen für die gewerbliche Nutzung erforder-

lich sind, wird durch ein entsprechendes Gutachten ermittelt. Die Ergebnisse dieser Analyse werden spätestens zur Offenlage des Planentwurfes vorliegen.

4.4 Äußere verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet liegt östlich der Lindenstraße. Diese Verkehrsstrasse ist als örtliche Hauptverkehrsstrasse das Bindeglied an die die Stadt Rheine tangierenden überörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Darüber hinaus ist über die nördlich angrenzende Bahnhofstraße der Innere Ring als Hauptverteilachse für den innerstädtischen Verkehr direkt zu erreichen.

Aufgrund der Lage östliche des Bahnhofes – mit der Option, den vorhandenen Bahnhofstunnel in westlicher Richtung bis auf das überplante Gelände zu verlängern – ist das Plangebiet optimal an das überregionale und regionale Schienennetz der DB angebunden. Auch die Angebote des regionalen ÖPNV sind vom Plangebiet aus optimal zu erreichen: Entlang der Lindenstraße im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße im Norden und Laugestraße im Süden finden sich zwei Haltestellen des örtlichen Stadtbussystems. Darüber hinaus sind der zentrale Busbahnhof in der Innenstadt und der Busbahnhof des überregionalen Busliniennetzes auf dem Bahnhofsvorplatz fußläufig zu erreichen.

Die Lindenstraße ist beidseitig – entlang des Plangebietes – mit separaten Fuß- und Radwegen ausgestattet. Damit ist die Anbindung an das in der Stadt Rheine vorhandene Radwegenetz gesichert.

Auf der Ebene der parallel laufenden Änderung des Flächennutzungsplanes wird im südlichen Bereich eine Trasse für eine Unterführung des Bahnanlagendamms zwischen der Laugestraße/Breite Straße und der Christianstraße/Hovestraße eingeplant. Diese zusätzliche Ost-West-Verbindung soll nicht kurzfristig umgesetzt werden, es soll lediglich für die Zukunft die Trasse langfristig gesichert werden. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird deshalb diese Unterführung nicht aufgenommen, die entsprechende Fläche wird jedoch als Grünfläche dargestellt um sie von einer Bebauung freizuhalten und eine spätere Realisierung zu ermöglichen.

4.5 Ver- und Entsorgung; sonstige technische Infrastruktur

Der Anschluss des Gewerbegebietes an das technische Infrastrukturnetz der Stadt Rheine ist noch zu schaffen. Dabei ist es Ziel, das anfallende Schmutz- und Regenwasser der Kläranlage Nord der Stadt Rheine zuzuleiten. Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom, wird durch die Stadtwerke Rheine GmbH sichergestellt.

4.6 Bodenkontamination; Altlasten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Seit Aufgabe der Bahnnutzung sind eine Vielzahl von Untersuchungen und auch Altlastensanierungen auf dem Bahngelände durchgeführt wor-

den. Darüber hinaus sind zwischen den Beteiligten – Stadt Rheine, Grundstückseigentümer, zuständige Aufsichtsbehörden und Fachgutachtern – hinsichtlich der Altlastenproblematik und möglicher noch durchzuführender Schritte zahlreiche Gespräche geführt worden. Die Erarbeitung eines abschließenden Sanierungsplanes steht noch aus. Bis zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 308 wird dieser Sanierungsplan jedoch vorliegen und dessen Ergebnisse, sofern erforderlich, in den Planentwurf und seine Begründung Eingang finden.

Die Entwicklung des IV. Quadranten zu einem Gewerbegebiet ist verzahnt mit der Entwicklung von Rheine R zu einem Gewerbepark. Auf beiden Arealen finden sich belastete Bodenmaterialien für die aufgrund der relativ geringen Belastungen die Möglichkeit besteht, das Material wieder einzubauen. Für eine endgültige Lagerung entsprechenden Bodenmaterials sind die ehemaligen Ablaufberge im südlichen Teilbereich des Plangebietes Rheine R vorgesehen. Bei einer Erhöhung dieser vorhandenen Bodenerhebungen auf eine maximale Höhe von 5 – 6 Metern wird es möglich, ein Gesamtvolumen von ca. 35.000 m³ belasteten Bodenmaterials gesichert ein zu bauen. Die entsprechenden Flächen sind im Bebauungsplanentwurf Nr. 307, Kennwort: Gewerbepark Rheine R dargestellt als Flächen für Aufschüttungen. Weitere Details sind noch in dem abschließend im Rahmen des Bodenmanagements zu erstellenden Sanierungsplanes für die angesprochenen Bereiche IV. Quadrant und Rheine R zu klären. Bis zur Durchführung der Offenlage wird der Sanierungsplan vorliegen und die Ergebnisse – sofern erforderlich – in den Planentwurf übernommen.

4.7 Kampfmittelbeseitigung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in einem Bereich, in dem Blindgänger aus dem zweiten Weltkrieg erwartet werden. Für einzelne Bereiche ist bereits eine Suche nach Kampfmitteln durchgeführt worden. Für den größeren Flächenanteil ist die detaillierte Absuche noch durchzuführen.

4.8 Denkmalschutz, -pflege

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanens finden sich Gebäude bzw. Gebäudereste der ursprünglichen bahnbetrieblichen Nutzung, insbesondere Triebwagenhalle, Sozialgebäude und Bunker. Diese Gebäude sind nicht als Baudenkmäler in die bei der Stadt Rheine bestehende Denkmalliste eingetragen. Die Triebwagenhalle – „Lokschuppen“ – soll jedoch als Relikt aus der Zeit Rheines als wichtiges Eisenbahndrehkreuz erhalten werden. Die verbindliche Bauleitplanung nimmt durch Aufnahme des Gebäudes in die überbaubare Fläche hierauf Rücksicht. Die Stadt Rheine als zukünftige Eigentümerin des Gebäudes hat zusätzlich die Möglichkeit, über die Vermarktung der entsprechenden Fläche den Erhalt des aufstehenden Gebäudes zu sichern.

III. PLANUNG; AUSWIRKUNG; MASSNAHMEN

5 Städtebauliches Konzept

An der Lindenstraße soll ein Quartier ausgebildet werden, das dem innerstädtischen Umfeld gerecht wird und hochwertige gewerbliche Nutzungen aufnimmt. Auftakt der Entwicklung ist die Weiterführung des Fußgängertunnels des Hauptbahnhofes bis zur Lindenstraße. Hierdurch wird ein Beitrag zur besseren Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof und die Innenstadt geleistet.

Die ehemalige Triebwagenhalle – „Lokschuppen“ – an der Lindenstraße soll als eines der letzten Symbole der „Bahnstadt“ Rheine im Umfeld des Bahnhofes erhalten werden und zur Stärkung der Identifikation mit dem Standort beitragen. Eine günstige Voraussetzung für eine gut funktionierende Bahnhofsanbindung bietet der geringe Höhenunterschied zwischen Fußgängertunnel und Lindenstraße. Für diese effektive Anbindung soll die Triebwagenhalle aufgeschnitten werden. Die verbleibenden Teile der Triebwagenhalle werden mittels eines neuen gläsernen Bauteils wieder miteinander verbunden. Sie eignen sich gut für Nutzungen wie Erlebnisgastronomie, Ausstellungen, Galerien, Veranstaltungen, Kultureinrichtungen oder Ähnliches.

Neue Gebäude zwischen dem nördlichen Triebwagenhallenteil und dem stillgelegten Bahnsteig sowie auf dem südlich angrenzenden Plateau verbinden die unterschiedlichen Niveaus von Bahnhofstraße, Fußgängerachse und Triebwagenhalle miteinander. In Richtung Süden sorgt unmittelbar am Tunnelausgang eine leicht ansteigende, breite Rampe für eine Öffnung der Fußgängerachse, so dass ein offener und einladender Raum entsteht und viel Licht bis vor den Tunnelausgang dringt. Über diese Rampe wird das Areal behindertengerecht an den Bahnhof angebunden. Bike- und Ride-Anlagen am Verknüpfungspunkt mit einem regionalen Radweg steigern die Attraktivität dieses Bahnhofsausgangs West.

Der Bereich des Bahnhofsausgangs West mit seinem unmittelbaren Umfeld bildet das Entree für den ca. 4 ha großen hochwertigen Gewerbestandort. Dieses Gebiet stellt derzeit das letzte größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt dar. Wichtig ist daher, dass ein Quartier mit städtischem Charakter geschaffen wird. Als Innenstadtergänzungsgebiet-West kann es zentrumsstärkende Funktionen übernehmen. Als Nutzungsoptionen mit städtischem Charakter sind Büro- und Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Gastronomie aber auch freie Berufe sowie Agenturen und die Mischung aus den vorgenannten Nutzungen gut vorstellbar. Diese lassen sich aufgrund der Grundstückstiefen und des Konzeptes, das eine flexible Parzellierung zulässt, sehr gut umsetzen.

Die verkehrliche Anbindung des Areals erfolgt über einen Erschließungsschich nördlich des ehem. Sozialgebäudes in der Lindenstraße und über eine Erschließungsspanne im südlichen Abschnitt des überplanten Bereichs. Diese Spanne wird von der Lindenstraße bis parallel zu den Bahnflächen und wieder zurück zur Lindenstraße geführt.

Die Flächen der vorhandenen Bebauung im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße werden in die städtebauliche Konzeption miteinbezogen. Die Ausrichtung der projektierten Neubebauung dieses Areals erfolgt insbesondere in Richtung der Kreuzung.

Das städtebauliche Konzept nimmt Rücksicht auf eine mögliche weitere Freigabe von Gleisanlagen: im vorliegenden Konzept sind östlich der Erschließungsstraße Senkrechtparkplätze vorgesehen. Werden östlich angrenzend weitere Bahnflächen entbehrlich, können die Parkplätze in Längsrichtung gedreht und um einen begleitenden Gehweg vor den möglichen neuen Baufeldern ergänzt werden.

6 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der geplanten Aktivierung der aufgegebenen bzw. noch freizustellenden Bahnflächen zu einem Gewerbegebiet werden alle Bauflächen als „Gewerbegebiet“ ausgewiesen.

Die Festsetzung als Gewerbegebiet eröffnet alle Möglichkeiten, die angedachten Nutzungen planungsrechtlich abzusichern. Gem. BauNVO sind im Gewerbegebiet Gewerbebetriebe aller Art – auch Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe – generell zulässig, ebenso Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und Anlagen für sportliche Zwecke. Ausnahmsweise zulässig sind u.a. Anlagen für kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Damit ist die gesamte bisher angedachte Bandbreite an Nutzungen, die im städtebaulichen Konzept entwickelt worden sind, abgedeckt.

Gemäß § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO werden die in Gewerbegebieten zulässigen Tankstellen ausgeschlossen um die mit Tankstellen verbundenen erhöhten Verkehrsbewegungen aus dem Gewerbegebiet fernzuhalten und die angrenzenden Zufahrtsstraßen von der entsprechenden Belastung freizustellen. Die Stadt Rheine verfügt über ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept, dass der Sicherung der Innenstadt und der bestehenden Versorgungsschwerpunkte dient. Entsprechend dieser vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung wird im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 der Einzelhandel mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten entsprechend der „Rheiner Liste“ ausgeschlossen.

Gem. § 1 Abs. 5 bzw. 9 BauNVO werden die im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten ausgeschlossen sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. 02. 1999 handelt und zwar: Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Sex-Kinos und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows. Der zu überplanende Bereich soll zu einem hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebiet mit dem Schwerpunkt im Bereich Büro/Dienstleistung entwickelt werden, die dargestellten Betriebe würden diese projektierten Entwicklung verhindern, bzw. erschweren.

Zentral im Bereich entlang der Lindenstraße befindet sich eine Trafostation der Deutschen Bahn AG. Diese Versorgungseinheit kann aus Kostengründen nicht verlegt werden. Das betreffende Grundstück wird deshalb als „Bahnanlage“ festgesetzt. Zu dieser Station führt aus dem Bahngelände eine Leitungstrasse. Diese Trasse bleibt ebenfalls als Bahngelände gewidmet und wird im Planentwurf dargestellt als „planfestgestellte Kabeltrasse“. Als überlagernde Festsetzung wird die Fläche als Verkehrsfläche gekennzeichnet, wobei aufgrund dieser Festsetzung eine Bebauung ausgeschlossen wird und die notwendige generelle Zugänglichkeit der Fläche gesichert wird.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung wird sowohl bei der Grund- als auch bei der Geschößflächenzahl auf die gem. BauNVO höchstzulässigen Werte zurückgegriffen: Mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 2,4 wird Bezug genommen auf die besondere Lage des Gewerbegebietes am Rande der Innenstadt von Rheine. Es kann ein hoch verdichtetes Gewerbegebiet entstehen, dass hinsichtlich des vorgesehenen Nutzungsschwerpunktes im Bereich Dienstleistung und Büro von besonderer Bedeutung ist.

Die Überschreitung der maximal zulässigen GRZ von 0,8 kann für die in § 19 Abs. 4 Nr. 1 BauNVO bezeichneten Anlagen, z.B. Stellplätze, ausnahmsweise zugelassen werden, wenn nur geringfügige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu erwarten sind. Hierfür bietet sich z.B. die Verwendung von Schotterrasen, Rasenkammersteinen, Rasenfugenpflaster oder Porenpflaster an. Durch die Aufnahme einer entsprechenden textlichen Festsetzung kann in Ausnahmefällen sichergestellt werden, dass die Bereitstellung von Stellplätzen nicht an der Überschreitung der GRZ scheitert.

Neben der Festsetzung von städtebaulichen Kennzahlen erfolgt eine Vorgabe der maximal zulässigen Geschößzahlen. Dabei wird zur Betonung der städtebaulich besonders wirksamen Bebauung entlang der vorhandenen bzw. geplanten Erschließungsstraßen eine Mindestzahl von II festgesetzt, der maximal zulässige Wert liegt bei III. In den Innenbereichen der Baublöcke wird ein maximal zulässiger Wert von III festgesetzt. Damit wird insgesamt eine Orientierung der Bebauung entlang der Straßen und eine Fassung der Raumkanten sichergestellt. Der städtebaulichen Konzeption eines hochwertigen Gewerbegebietes wird damit gefolgt.

6.3 Örtliche Bauvorschriften; Baugestaltung

Die Flächen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 308 liegen teilweise in der Einflugschneise des Rettungshubschraubers Christoph Europa 2, dessen Landedeck sich nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befindet. Um den Luftrettungsdienst nicht zu gefährden, enthält der Bebauungsplan für alle Baufelder Beschränkungen der maximalen Firsthöhe. Die hieraus sich ergebenden maximal möglichen Gebäudehöhen entsprechen den maximal zulässigen Werten um einen ungehinderten Flugdienst sicherzustellen.

Auf den Erlass weiterer örtlicher Bauvorschriften, wie etwa Vorgaben zur Fassadengestaltung wird verzichtet. Die Einhaltung architektonisch-gestalterischer

Vorgaben wird im Rahmen der Vermarktung der Grundstücke durch die Stadt Rheine geregelt.

6.4 Bauweise; überbaubare Grundstücksfläche

Auf die Festsetzung einer geschlossenen bzw. offenen Bauweise wird verzichtet, vielmehr wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Inhalt der abweichenden Bauweise ist der Bau von Gebäuden in der offenen Bauweise mit seitlichem Grenzabstand ohne Beschränkung der Gebäudelänge. Die mit der Festsetzung „offene Bauweise“ ansonsten verbundene Beschränkung auf eine Gebäudelänge von maximal 50 m würde zu einer Erschwerung der gewerblichen Nutzung führen, da im Gewerbebau Baulängen von über 50 m – in Abhängigkeit der Größe des Gewerbebetriebes – häufig vorkommen.

6.5 Innere verkehrliche Erschließung

Das Gebiet erfährt mehrere Anbindungen. Die Erschließung der Flächen östlich der Lindenstraße erfolgt über einen Erschließungsschich im Norden und eine Erschließungsspanne im Süden. Die südliche Erschließungsspanne wird auf Höhe der Steinfurter Straße an die Lindenstraße angebunden und auf der Höhe der Neue Straße wieder an die Lindenstraße zurückgeführt. Diese Spanne wird mit einer Fahrbahnbreite von 6 m östlich der Bauflächen, entlang der noch bestellten Gleise geführt. Hierdurch wird gewährleistet, dass sich die neuen Gebäude zur Bahn hin präsentieren können und das Entstehen eines Hinterhofcharakters vermieden wird. Zusätzlich wird aus Sicht des Immissionsschutzes der Abstand zur aktiven Gleisstrasse vergrößert.

Sowohl von der nördlichen Erschließungsachse als auch von der Erschließungsspanne ist ein direkter Zugang zu den östlich gelegenen Gleisanlagen möglich, sodass die Zuwegung der weiterhin als Bahngelände genutzten Bereiche über öffentliche Verkehrsflächen gesichert ist.

6.6 Ver- und Entsorgung; sonstige technische Infrastruktur

Generell erfolgt ein Anschluss des Gewerbegebietes an das in der Stadt Rheine vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz:

Die Abwasserentsorgung soll im Mischsystem – entsprechend der vorhandenen Abwasserableitung in der Lindenstraße – erfolgen. Das Abwasser wird der örtlichen Kläranlage zugeführt. Eine Versickerung oder Verrieselung des Niederschlagswassers auf den Baugrundstücken wird über eine textliche Festsetzung ausgeschlossen. Aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse ist eine beeinträchtigungslose Versickerungsfähigkeit nicht vorhanden. Damit sind die zukünftigen Nutzungsberechtigten gemäß § 51 a LWG (Landeswassergesetz NW) nicht beseitigungspflichtig, sondern die Beseitigungspflicht obliegt der Stadt Rheine.

Die zukünftige Versorgung mit Trinkwasser, Strom und Erdgas erfolgt über die Stadtwerke Rheine als örtlicher Versorgungsträger. Das geplante öffentliche Ver-

kehrnetz ist so dimensioniert, dass entsprechende Leitungstrassen innerhalb des Straßenraumes zur Verfügung stehen.

Die Beseitigung der Abfallstoffe wird von der örtlichen Müllabfuhr durchgeführt. Eine geordnete Abfallentsorgung, die das Gewinnen von Stoffen und Energien aus Abfällen (Abfallverwertung) und das Ablagern von Abfällen sowie die hierzu erforderlichen Maßnahmen des Einsammelns, des Befördern, des Behandelns und Lagerns umfasst, ist gewährleistet.

6.7 Emissionen/ Immissionen

Von der geplanten gewerblichen Nutzung gehen Emissionen auf die in der Umgebung vorhandenen Wohngebäude aus. Die in der Nachbarschaft vorhandene Wohnbebauung entlang der Lindenstraße liegt räumlich so nah, dass generell alle im Abstandserlass NRW vom 6. 6. 2007 genannten Gewerbebetriebe ausgeschlossen werden. Damit wird sichergestellt, dass von der gewerblichen Nutzung keine unzumutbaren Emissionen auf die Nachbarschaft ausgehen.

Die durch die Ausweisung eines Gewerbegebietes entstehende Zunahme des Verkehrs und die hieraus resultierenden Emissionen werden durch ein Fachgutachten untersucht. Die Ergebnisse dieser Analyse werden spätestens zur Offenlage – soweit erforderlich – in den Planentwurf eingearbeitet.

6.8 Grün- und Freiraum

Prägende Bestandsbäume werden möglichst erhalten und sind in das städtebauliche Konzept integriert worden. Es wurde darauf geachtet, dass möglichst die hochwertigen Laubbäume wie Ahorn, Linde oder Kastanie erhalten bleiben. Das gelingt insbesondere im Bereich der Böschung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Lindenstraße. Zur Anbindung der Tunnelverlängerung bis zur Lindenstraße müssen lediglich einige wenige Bäume beseitigt werden. Für die zu fällenden Bäume werden im Gebiet Ersatzpflanzungen vorgenommen. Unter Erhaltung der Baumkulisse soll das Unterholz unter den Bäumen entfernt und die Bäume aufgeastet werden, sodass eine Sichtbeziehung zum neuen Areal entstehen kann. Auf die Festsetzung eines Erhaltungsgebotes für die vorhandenen Bäume wird generell verzichtet, da zurzeit die Detailplanungen im Bereich des neuen Bahnhofausganges West noch nicht soweit vorangeschritten sind, dass exakt festgesetzt werden kann, welche Baumstandorte gehalten werden können. Auch im übrigen Planbereich wird auf ein Erhaltungsgebot verzichtet, da hier im Rahmen der Vermarktung, der damit zusammenhängenden noch ausstehenden Grundstücksaufteilung und von Zu- und Abfahrten gegenwärtig nicht exakt festgesetzt werden kann, welche Bäume tatsächlich zu halten sind.

Das städtebauliche Konzept sieht einen schmalen Grünstreifen als Begrenzung zu den Bahnflächen vor. Dieser soll mit einer Hecke bepflanzt werden und die notwendige Abschirmung der Bahnflächen durch eine Zaunanlage aufnehmen. Weitere öffentliche Grünflächen sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

Die Gewerbegrundstücke sollen durch Hecken in den rückwärtigen Bereichen eingegrenzt werden. Neben einer anspruchsvollen Gestaltung der Vorflächen vor Gebäuden zur öffentlichen Verkehrsflächen hin und der Begrünung der Stellplatzanlagen soll ein besonderer Gebietscharakter entstehen.

Im Bereich des Tunneldurchstiches und des neuen Bahnhofsausganges West sind bereits umfangreiche Detailplanungen für die spätere Gestaltung des Freiraumes entwickelt worden. Diese baulichen Maßnahmen – u.a. Anlegen von Rampen, Platzgestaltungen – erfordern jedoch keine Festsetzungen im Bebauungsplan.

IV. UMWELTPRÜFUNG

7 Umweltbericht

7.1 Einleitung

Im „Moderationsverfahren zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden in den letzten Jahren Flächenpotenziale für eine nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur der Stadt Rheine herausgearbeitet und es wurden im Umfeld der Innenstadt und des Bahnhofes bereits eine Vielzahl von baulichen Entwicklungen und neuen Nutzungen ehemaliger Bahnflächen realisiert oder in Gang gesetzt.

Aktuell wird die Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen für den Bereich des sog. „IV. Quadranten“, zwischen dem Hauptbahnhof und der Lindenstraße sowie für das großräumige Areal des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R zwischen Rheine und dem Ortsteil Hauenhorst durch die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung vorbereitet. Die Aktivierung beider Brachflächen ist eine vorrangige Aufgabe im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung die mit einer umfangreichen öffentlichen Förderung beider Maßnahmen realisiert wird.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 308 „Bahnhof West / Lindenstraße“ wird der Bereich des so genannten „IV. Quadranten“ überplant. Die etwa 4 ha große Fläche zwischen der Lindenstraße und dem Hauptbahnhof stellt derzeit das einzige größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt von Rheine dar. Zur Entwicklung des Areals muss neben dem vorliegenden Entwurf zur verbindlichen Bauleitplanung in einem parallel laufenden Verfahren auch der Flächennutzungsplan geändert werden.

7.1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Inhalt und Ziele des Bebauungsplanes entsprechen dem für den Planbereich erstelltem und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichem Konzept. Auf den ehemaligen Bahnflächen an der Lindenstraße soll ein Quartier für hochwertige gewerbliche Nutzungen entstehen. Mit der geplanten Weiterführung des Fußgängertunnels des Hauptbahnhofes bis zur Lindenstraße soll zudem eine bessere Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof und die Innenstadt realisiert werden.

Der Bereich des neuen Bahnhofsausganges West bildet das Entree für den geplanten, ca. 4 ha großen hochwertigen Gewerbestandort, der das letzte größere Flächenpotential am Rande der Innenstadt darstellt. Es soll daher ein Quartier mit

städtischem Charakter entstehen, das als Innenstadtergänzungsgebiet zentrumsstärkende Funktionen übernehmen kann.

Als dem Entwicklungsziel entsprechende Nutzungen werden Büro- und Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Gastronomie aber auch freie Berufe sowie Agenturen und ähnliche gewerbliche Nutzungen angestrebt. Mit den gegebenen Grundstückstiefen und einer flexiblen Parzellierung sollen hierfür entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.

Die bereits vorhandene, gewerbliche Bebauung im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße wird in die städtebauliche Konzeption mit einbezogen. Eine für diesen Bereich projektierte Neubebauung soll sich insbesondere in Richtung der Straßenkreuzung ausrichten.

Die verkehrliche Anbindung des Areals erfolgt von der Lindenstraße über einen Erschließungsschich im nördlichen Teil des Plangebietes und eine Erschließungsspanne, mit der der zentrale und südliche Teil des Plangebietes erschlossen werden. Dabei berücksichtigt das Erschließungskonzept bereits evtl. mögliche weitere Baufelder an der Ostseite des Bebauungsplanes, falls hier zukünftig noch weitere Gleisanlagen aufgegeben werden sollten.

Eine im Plangebiet befindliche Trafostation der Deutschen Bahn AG, die nicht verlegt werden kann, wird im Bebauungsplan als „Bahnanlage“ festgesetzt. Die zu dieser Station führende, den Planbereich querende, Leitungstrasse bleibt ebenfalls als Bahngelände gewidmet und wird im Planentwurf als „planfestgestellte Kabeltrasse“ dargestellt und deren Zugänglichkeit mit einer überlagernden Festsetzung als Verkehrsfläche gesichert.

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption zur Umwandlung der aufgegebenen bzw. noch freizustellenden Bahnflächen werden alle Bauflächen im Bebauungsplan als „Gewerbegebiet“ (GE) ausgewiesen. Damit sind gem. BauNVO im Plangebiet Gewerbebetriebe aller Art – auch Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe – generell zulässig, ebenso Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und Anlagen für sportliche Zwecke. Ausnahmsweise zulässig sind u.a. Anlagen für kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.

Um die Zielsetzung eines hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebietes realisieren zu können, werden die gem. BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten generell ausgeschlossen, sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. 02. 1999 handelt und zwar: Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Sex-Kinos und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows. Des Weiteren werden bestimmte Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ausgeschlossen.

Das Gewerbegebiet wird gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO nach Betriebsarten gegliedert. Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind alle in der Abstandsliste zum Abstandserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 6. Juni 2007 genannten Betriebe unzulässig. Hierdurch werden erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere der unmittelbar an den Planbereich angrenzenden, schützenswerten Wohnbebauung vermieden und wesentliche Vorgaben für eine gewerbliche Nutzung im Sinne der städtebaulichen Konzeption gemacht.

Im Bebauungsplan werden als wesentliche Maße für die bauliche Nutzung im gesamten Gewerbegebiet eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und eine Geschossflächenzahl von maximal 2,4 festgesetzt. Zudem erfolgt eine Festsetzung

der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse, als Mindest- und/oder Höchstmaß. Entlang der Straßenfronten ist eine mindestens 2-geschossige und maximal 3-geschossige Bauweise festgesetzt. In den Innenbereichen der Baublöcke wird eine 3-geschossige Bebauung als Höchstmaß festgesetzt. Die Lage und das Ausmaß künftiger Baukörper wird lediglich über die Festsetzung von Baugrenzen geregelt. Weitergehende örtliche Bauvorschriften, bzw. konkrete architektonisch-gestalterische Vorgaben werden im Bebauungsplan bewusst nicht festgesetzt, sondern im Rahmen der späteren Vermarktung geregelt.

7.1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes

Innerhalb der Fachgesetze sind für die Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert, die im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen sind (s. nachfolgende Tabelle 1).

Insbesondere im Rahmen der nachfolgenden Beschreibung und Bewertung der mit Umsetzung der Planung zu erwartenden Umweltauswirkungen, sind vor allem solche Ausprägungen und Strukturen hervorzuheben, die im Sinne des jeweiligen Fachgesetzes eine besondere Rolle als Funktionsträger übernehmen. Deren Funktionsfähigkeit ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zielaussagen zu schützen, zu erhalten und ggf. weiterzuentwickeln.

Folgende Zielaussagen der Fachgesetze sind für den vorliegenden Bebauungsplan relevant:

Tab. 1: Ziele des Umweltschutzes

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
Mensch	Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere die Vermeidung von Emissionen.
	Bundes-immissions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelt-einwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
Tiere und Pflanzen	Bundesnatur-schutzgesetz / Landschafts-gesetz NW	Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass . die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, . die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, . die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
	Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie . die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu berücksichtigen.
Boden	Bundesboden-schutzgesetz	Ziele des BBodSchG sind . der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere u. Pflanzen, als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, sowie als Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche u. siedlungsbezogene u. öffentliche Nutzungen. . der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen und Förderung der Bodensanierung (Altlasten u. a.).
	Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung
Wasser	Wasserhaus-haltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit.
	Landeswasser-gesetz	Ziel der Wasserwirtschaft ist der Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit.
Luft	Bundesimmi-sions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelt-einwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Luftverunreinigungen, Wärme, Strahlen u. a.).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelt-einwirkungen durch Luftverunreinigungen.
Klima	Landschafts-gesetz NW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch des Klimas)

Land- schaft	Bundesnatur- schutzgesetz / Land- schaftsgesetz NW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggfs. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
-----------------	--	---

Direkte, für das eigentliche Plangebiet relevante Ziele von Fachplänen existieren nur in Form des Regionalplanes des Regierungsbezirkes Münster, Teilabschnitt Münsterland, der in Nordrhein-Westfalen gleichzeitig auch den Landschaftsrahmenplan darstellt. Der Regionalplan weist den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Wohnsiedlungsbereich aus. Anderweitige für das Plangebiet relevante Fachpläne aus den Bereichen des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes sind aktuell nicht vorhanden.

Ein Landschaftsplan besteht für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes und das nähere Umfeld nicht. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, geschützte oder schutzwürdige Biotopkomplexe und -strukturen sind im Plangebiet und seinem näheren Umfeld nicht vorhanden.

7.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

7.2.1 Planungsrechtliche Vorgaben

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Wohnsiedlungsbereich ausgewiesen.

Gegenwärtig ist der Planbereich im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine noch als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage, und auf einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße als Mischgebiet/Mi dargestellt.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 308 wird deshalb die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine durchgeführt. Ziel dieses Änderungsverfahrens ist die Umwandlung der bisherigen Darstellungen in gewerbliche Baufläche. Im südlichen Abschnitt soll mit der Änderung des Flächennutzungsplanes eine Verbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als mögliche Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen (Option für eine neue West-Ostverbindung) langfristig gesichert werden. Hierfür soll deshalb eine entsprechende Trasse durch die Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert werden.

7.2.2 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Das umzunutzende Areal blickt auf eine ca. 150-jährige Bahngeschichte zurück. Auf dem Gelände finden sich Gebäude bzw. Gebäudereste und befestigte Flächen der ursprünglichen bahnbetrieblichen Nutzungen, u. a. die Triebwagenhalle („Lokschuppen“) mit angrenzenden Stellplatzflächen, Sozialgebäude, Trafostation und ein Hochbunker, sowie Fundamente bereits vor Jahr-

zehnten abgebrochener Gebäude und Einrichtungen des ehemaligen Betriebswerkes „Rheine-P“. Zudem liegen eine bis vor kurzem noch genutzte Tankanlage sowie Reste eines ehemaligen Tanklagers und einer ehemaligen Waschanlage in diesem Bereich. Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Während im östlichen Teil, angrenzend an die in Betrieb stehenden Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine, einzelne, nicht mehr benötigte, Gleisstränge liegen, weist der westliche Bereich des Geländes größere verbuschte und mit Bäumen bestandene Flächen sowie vegetationslose, aktuell noch genutzte Wege- und Lagerplatzflächen auf.

Im südwestlichen Eckbereich des Bebauungsplanes, im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße, sind mit einem Baustoffhandel und einer Gaststätte gewerbliche Nutzungen vorhanden, die in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes integriert werden.

Das Bebauungsplangebiet liegt im Zentrum von Rheine, westlich des Hauptbahnhofs. Das Areal wird durch den innerörtlichen Hauptverkehrsring („Innerer Ring“) und die umfangreichen Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine von der Innenstadt getrennt. Über die westlich angrenzend verlaufende Lindenstraße und die nördlich angrenzende Bahnhofstraße, ist der Planbereich an das Straßenverkehrs- und Radwegenetz angebunden. Der Bahnhof, Busbahnhof und die Einzelhandels-, Gastronomiebetriebe und Nahversorgungseinrichtungen der Innenstadt sind in fußläufiger Entfernung erreichbar.

Das Plangebiet wird insbesondere von erheblichen Lärmemissionen aus dem Schienenverkehr, dem Straßenverkehr auf der Lindenstraße und dem Flugbetrieb der an der Lindenstraße, etwa 100 m nördlich der Plangeietsgrenze, befindlichen Luftrettungsstation tangiert.

Aufgrund der langfristigen, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen, weisen große Teile des Bebauungsplangebietes aktuell noch erhebliche Schadstoffbelastungen des Bodens auf. Auf Grundlage der für das Gelände in der jüngeren Vergangenheit bereits durchgeführten Untersuchungen, sind mehrere Altlastenverdachtsflächen abgegrenzt worden und in das Altlastenkataster des Kreises Steinfurt eingetragen worden. Zudem ist auf dem ehemaligen Bahngelände generell auch mit möglichen Kampfmittelvorkommen aus dem zweiten Weltkrieg zu rechnen.

7.2.3 Naturräumliche Gliederung

Das Gelände liegt geographisch gesehen am nördlichen Rand des Münsterlandes im Übergangsbereich zum Emsland in der Gemarkung Rheine. Der Planbereich gehört zur Naturräumlichen Haupteinheit 544 „Westmünsterland“ und hier zur Untereinheit 544.06 „Rheiner Höhen“, welche sich über große Teile des bebauten Rheiner Stadtgebietes, überwiegend westlich des Emstales und zwischen den Sandgebieten der „Stoverner Sandplatte“ im Norden und des „Hollicher Feldes“ im Süden erstreckt. Geprägt wird der Naturraum durch die Höhenrücken aus Kalkgestein der Oberkreide. Im westlichen Stadtgebiet treten der Thieberg und im Südwesten, als höchste Erhebung, der Waldhügel als besonders markante Geländehöhen aus dem überwiegend flachen Siedlungsraum der Stadt Rheine hervor.

Das im Stadtzentrum, etwa 700 m westlich der Ems liegende Plangebiet zeigt ein unbewegtes Relief und war von quartären Lockersedimenten, sandig-lehmigen Fließerden und schluffigen Sanden des weichselzeitlichen Ems-Uferwalls, geprägt.

Auf diesen lehmigen Sandböden wuchs ursprünglich ein Flattergras-Buchenwald. Vor der Bebauung, die am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzte, wurde das Gebiet landwirtschaftlich genutzt. Infolge der massiven anthropogenen Eingriffe (Anfüllungen und Bebauung) sind die charakteristischen Elemente der naturräumlichen Ausstattung im Plangebiet seit langem schon nicht mehr wahrnehmbar.

7.2.4 Geologie und Boden

Die Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen weist für den Planbereich als oberste anstehende geologische Schicht quartäre Lockersedimente aus dem Weichsel-Pleistozän aus. Dabei handelt es sich um Fließerden aus feinsandigem Lehm und um den weichselzeitlichen Uferwall aus schluffigen Sanden. Unter dieser, im Plangebiet etwa 3-5 m mächtigen Quartär-Schicht stehen Kalkmergel-, Tonmergel- und Mergelsteine der Oberkreide (Turon) an.

Die natürlichen geologischen Ablagerungen sind im gesamten Plangebiet von anthropogenen Auffüllungen überlagert. Diese bis zu annähernd 4 m mächtigen Auffüllungen bestehen überwiegend aus Sand und Kies mit unterschiedlichen Nebenbestandteilen wie Asche, Schlacke und Bauschutt. Im Bereich der noch bestehenden Gleisanlagen befindet sich Gleisschotter in etwa 40 cm Schichtstärke an der Oberfläche.

Das Gelände ist weitgehend eben und liegt im Mittel bei ca. 40-42 mNN und damit etwa 1,5-3 m höher als das umgebende Gelände an der Lindenstraße und dem Bahnhofsvorplatz.

Die Böden im gesamten Plangebiet sind insgesamt anthropogen überprägt. Im Bereich des Bahngeländes befanden sich ursprünglich lehmig-sandiger Gleyboden und Plaggenesch (Bodenkarte von NRW, Blatt L 3710 Rheine, Maßstab 1:50000; Krefeld 1975). Infolge der in weiten Teilen mehrere Meter mächtigen Auffüllungen und der langfristigen baulichen und bahnbetrieblichen Nutzungen sind die im gesamten Plangebiet anstehenden Böden als reine Anthrosoles anzusprechen.

Aufgrund der weit zurück reichenden, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen sind die Böden im Plangebiet teilweise mit Schadstoffen belastet. Hierzu gab es schon in der Vergangenheit entsprechende Untersuchungen. Im Altlastenkataster des Kreises Steinfurt sind für das Plangebiet insgesamt 18 DB-Altlastenverdachtsflächen eingetragen. Weitere Verdachtsflächen befinden sich auch noch im Umfeld des Planbereiches. Für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen aktuelle Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007) bzw. planungsbezogene Boden- und Rückbauuntersuchungen vor. Die Flächenrisiko-Detailuntersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass auf der Grundlage der vorhandenen Kenntnisse derzeit eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch und Boden-Grundwasser nicht zu besorgen ist. Ein Sanierungserfordernis besteht nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen nicht. Dies gilt sowohl für die bereits bekannten Altlastenverdachtsflächen als auch für die übrigen Flächen des Untersuchungsbereichs.

Bezüglich der mit der künftigen Erschließung und gewerblichen Bebauung des Areals zu erwartenden Bodeneingriffe erfolgte im Rahmen der Flächenrisiko-Detailuntersuchungen auch eine abfalltechnische Auswertung zur Ermittlung der

entsorgungsrelevanten Bodenaushubmassen. Hierzu erfolgte eine Klassifizierung der zu erwartenden Aushubmengen nach LAGA.

Der Großteil der Aushubmengen weist nach den vorliegenden Erkenntnissen relativ geringe Schadstoffbelastungen auf. Es besteht die Möglichkeit, diese Erdmassen entsprechend den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und der Bodenschutzverordnung an anderer Stelle geordnet wieder einzubauen. Hierfür sind Bereiche auf dem ehemaligen Rangierbahnhofkomplex „Rheine-R“ vorgesehen, der im Zusammenhang mit dem Plangebiet an der Lindenstraße zu einem Gewerbepark entwickelt wird.

Zurzeit wird ein abschließender Sanierungsplan für die beiden ehemaligen Bahnareale „Bahnhof West / Lindenstraße“ und „Rheine-R“ erstellt. Bis zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 308 wird dieser Sanierungsplan vorliegen und dessen Ergebnisse, in den Planentwurf und seine Begründung und den Umweltbericht Eingang finden.

Mit den vorliegenden Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) erfolgte auch eine Auswertung bezüglich der vorliegenden Erkenntnisse zu möglichen Kampfmittelvorkommen. Danach ist nach Angaben des Kampfmittelräumdienstes bisher 1 Blindgängerverdachtspunkt am Rand der Untersuchungsfläche bekannt, der bei der geplanten baulichen Entwicklung überprüft werden sollte. Des Weiteren ist es erforderlich das Plangebiet noch flächig auf mögliche Kampfmittel zu detektieren. Hierzu sind als Vorarbeiten u. a. der vorhandene Bewuchs zu entfernen und Auffüllungen, die nach Kriegsende aufgebracht wurden, abzutragen.

7.2.5 Wasser

Hydrogeologisch lassen sich im Untersuchungsgebiet zwei grundwasserführende Einheiten unterscheiden. Das sind die Festgesteine der Oberkreide sowie die Lockergesteine des Quartärs. In den Festgesteinen des Cenoman und Turon ist vor allem in den Kalk- und Kalkmergelsteinen, die stärker geklüftet sind, eine gute Trennfugendurchlässigkeit und damit Wasserführung vorhanden. Dagegen führen die Tonmergel- und Mergelsteine nur lokal in Auflockerungszonen und größeren Klüften etwas Grundwasser, sind sonst aber eher Geringleiter. In den sandig-kiesigen Gesteinen des Quartärs („Uferwall“) ist ein durchgehendes Grundwasserstockwerk ausgebildet, die Durchlässigkeit ist meist nur mäßig, nur in wenigen Lagen gut (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007). Nach den Ergebnissen vorliegender Grundwasseruntersuchungen wird für das Plangebiet von einem Grundwasserflurabstand von etwa 2,5-3,5 m unter Geländeoberkante ausgegangen. Die anzunehmende Grundwasserfließrichtung nach Nordosten, zur Ems wurde bei den Untersuchungen nicht bestätigt. Vermutlich aufgrund von Drainagewirkungen des verfüllten Stadtgrabens oder nicht abgedichteter Kanaltrassen, wurde im Plangebiet eine südöstliche Grundwasserfließrichtung festgestellt.

Der Hauptvorfluter im Stadtgebiet Rheine, die Ems, befindet sich etwa 700 m Meter östlich des Bebauungsplanes. Oberflächengewässer sind ansonsten im Plangebiet und seinem weiteren Umfeld nicht vorhanden.

7.2.6 Luft

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 befindet sich in verdichtet bebauter Innenstadtlage. Wesentliche, auf den Planbereich einwirkende Emitten-

ten sind der Straßenverkehr auf der westlich anliegenden Lindenstraße und die Mischnutzungen von Wohnen, Gewerbe, Verwaltung und Bildungseinrichtungen westlich der Lindenstraße und südlich des Plangebietes. Für den Planbereich liegen nach den bisherigen Kenntnissen keine erheblichen Luftschadstoffbelastungen vor. Auch sind keine relevanten Geruchsimissionen bekannt oder zu erwarten.

7.2.7 Lärm

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 ist erheblich durch Verkehrslärmemissionen vorbelastet. Lärmeinwirkungen resultieren insbesondere aus dem Straßenverkehr auf der an der Westseite des Plangebietes liegenden Lindenstraße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße, DTV 6.900, Lkw-Anteil ca. 4,5 %) und den östlich angrenzenden Haupt-Bahnstrecken (Hamm-Emden und Löhne/Westf.-Rheine) im Bereich des Bahnhofes Rheine. Zusätzlich ergeben sich Lärmeinwirkungen aus dem Flugbetrieb des Rettungshubschraubers, der auf der etwa 100 m nördlich der Bebauungsplangrenze befindlichen Luftrettungsstation untergebracht ist.

Zurzeit ist ein Lärmgutachten in Bearbeitung mit dem die für den Bebauungsplan relevanten Lärmimmissionen ermittelt und die nach Umsetzung der projektierten Vorhaben zu erwartenden Lärmimmissionen prognostiziert werden. Hierdurch sind eventuell erforderliche Schallschutzmaßnahmen für die Bauvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufzustellen und es ist zu überprüfen, ob es durch den mit Umsetzung der Planung entstehenden Quell- und Zielverkehr möglicherweise zu einer erheblichen Erhöhung der Lärmbelastung für die vorhandene Bebauung an der Lindenstraße kommen könnte.

Bis zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 308 wird das schalltechnische Gutachten vorliegen und dessen Ergebnisse, in den Planentwurf und seine Begründung einschließlich Umweltbericht Eingang finden.

7.2.8 Klima

Das Stadtgebiet von Rheine liegt im Klimabezirk Münsterland. Das Klima ist vom atlantischen Einfluss geprägt. Relativ feuchte und kühle Sommer und milde Winter sind hierfür charakteristisch. Die mittlere jährliche Niederschlagsmenge liegt zwischen 700 - 750 mm. Die Hauptwindrichtung ist Südwest.

Im ökologischen Beitrag zum Stadtentwicklungsprogramm Rheine 2000 sind die Bereiche im Radius von etwa 3500 m um den Stadtkern verschiedenen Klimatopen zugeordnet worden und nach ihrer Bedeutung für das Stadtklima beurteilt worden. Dabei wurde das Plangebiet überwiegend dem Klimatop „vegetationsfreie, teilweise versiegelte Fläche“ und zu einem geringen Teil auch als „lockere Wohnbau- und Gemeinbedarfsfläche“ zugeordnet.

Da das Plangebiet über die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bahntrassen einen weitgehend offenen Verbindungskorridor vom Freiland bis in das Stadtzentrum darstellt, wurde es als „Klimatop mit hoher Entlastungsfunktion“ und „hoher Bedeutung“ für das Stadtklima eingestuft. Aufgrund der in weiten Teilen des Plangebietes durch natürliche Sukzession entstandenen Gehölzvegetation, ist diese Funktion heute sicherlich deutlich eingeschränkt und eine Einordnung als „gehölzdominierte Freifläche“, mit einer nur mehr mittleren Bedeutung bzw. Entlastungsfunktion, wäre für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nach dem aktuellen Zustand des Geländes zutreffend.

7.2.9 Biototypen, Flora und Fauna

Der Fachbeitrag Biototypen, Flora und Fauna, einschließlich der in 2007 durchgeführten Kartierungen bzw. Bestandserfassungen und der in Kap. 7.4 des Umweltberichtes dargestellten Prognose zu diesem Schutzgut, wurde durch das Büro LökPlan, Gesellschaft für Landschaftsplanung und geografische Datenverarbeitung, erstellt

In diesem Schutzgut sind der Arten -und Biotopschutz berücksichtigt. Ziele sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz (LG) NRW sowie auch §1 (6) Nr. 7 BauGB die Erhaltung der natürlichen Artenvielfalt und der Schutz der Lebensräume von Pflanzen und Tieren. Besonders zu berücksichtigen sind Schutzausweisungen (NSG, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) sowie Darstellungen der Landschaftspläne. Als Schutzfunktionen können v.a. die

- Biotopfunktion und die
- Biotopvernetzungsfunktion

genannt werden.

Das Gebiet des geplanten Bebauungsplanes ist, wie oben bereits beschrieben, kein Bestandteil einer Schutzgebietskategorie. Es handelt sich um Flächen, die bislang dem Eisenbahnverkehr gewidmet waren.

Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 62 LG NW

Das Plangebiet wurde im Jahr 2007 flächendeckend biototypenkartiert. Dabei wurden keine Geschützten Biotope gemäß § 62 des Landschaftsgesetzes NW festgestellt. Auch das landesweite Kataster der schutzwürdigen Biotope (BK) enthält keine Angaben zu diesen Flächen.

Planungsrelevante Arten

Zur Beurteilung der planungsrelevanten Arten wurde das Fachinformationssystem (FIS) der LANUV NRW im Internet (www.lanuv.nrw.de) ausgewertet.

Die nachfolgende Tabelle 2 listet die für die TK 25 in der das Plangebiet liegt (3710) nachgewiesenen bzw. bislang bekannten planungsrelevanten Arten auf.

Tabelle 2

"Streng geschützte Arten" und "Europäische Vogelarten" im Bereich der TK 3710 (LANUV 2005)	
(* Art auch bestätigt für TK-Quadrant 3710 / 2, Brutvogelatlas NRW)	
Gruppe	Arten
Säugetiere	Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Rauhauffledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus
Vögel	Eisvogel*, Flussregenpfeifer*, Gartenrotschwanz*, Großer Brachvogel, Grünspecht*, Feldschwirl, Habicht*, Heidelerche*, Kiebitz*, Kleinspecht*, Mäusebussard*, Nachtigall*, Pirol, Rauchschwalbe*, Rebhuhn*, Rohrweihe, Schleiereule*, Schwarzspecht*, Sperber*, Steinkauz, Teichhuhn*, Teichrohrsänger*, Turmfalke*, Turteltaube*, Uferschnepfe, Uferschwalbe, Uhu, Wachtel, Waldkauz*, Waldohreule*, Wespenbussard*, Wiesenpieper, Zwergtaucher*
Amphibien	Kammolch, Moorfrosch
Wirbellose	Edelkrebs
Pflanzen	Froschkraut

Nach den aktuellen Kartierergebnissen ist allerdings auszuschließen, dass durch die Umsetzung des B-Planes Vorkommen dieser Arten erheblich beeinträchtigt werden. Dies ist vor allem durch die bestehenden Vorbelastungen begründet, die Vorkommen der allermeisten der o.g. Arten ausschließen. Nachfolgend werden die einzelnen Artengruppen kurz näher beschrieben:

Säugetiere - Fledertiere

Zu den zehn Fledermausarten auf dem MTB (s. Tab. 2) sind keine konkreten Vorkommen im B-Plangebiet oder seinem unmittelbaren Umfeld bekannt. Besondere Aufmerksamkeit erforderte aber der im Plangebiet befindliche Bunker, der fledermausgerecht verschlossen worden ist und seit mehreren Jahren vom NABU betreut wird. Er ist Teil einer Kette von Bunkern, die als potentiell Winterquartier geschützt worden sind (es bestand bisher noch ein entsprechender Vertrag zwischen dem NABU und dem Bunkereigentümer). Die Bunker werden jährlich kontrolliert. Allerdings konnten im Bunker Lindenstrasse – trotz weiterer Optimierungsmaßnahmen (mdl. Mitteilung Hr. Bessmann, NABU-Fledermausspezialist, der die Bunkerkontrollen seit mehreren Jahren durchführt) bislang noch keine Fledermäuse beobachtet werden. In allen anderen (vier weiteren) Bunkern wurden bei Kontrollen Braune Langohren (*Plecotus auritus*) als Überwinterer festgestellt. Hinweise auf eine Nutzung des Plangebietes als Jagdhabitat auch für andere Fledermausarten gibt es bislang nicht.

Vögel

Es konnten von den o.g. Arten lediglich der Grünspecht und der Turmfalke als Nahrungsgäste im UG beobachtet werden. Dabei ist das UG sicher nur ein kleiner Teil der jeweiligen Nahrungssuchereviere.

Amphibien

Es konnten im UG – nicht zuletzt aufgrund fehlender (geeigneter) Gewässer – keine Amphibienarten festgestellt werden.

Wirbellose

Das in der o.g. Tabelle aufgeführte Vorkommen des Edelkrebses ist für das UG ausgeschlossen. Bei den mit untersuchten Heuschrecken waren keine besonders geschützten oder gefährdeten Arten zu verzeichnen. Bei den mit notierten Schmetterlingen ist die gefährdete Art „Blutbär“ – *Tyria jacobaea* zu erwähnen, die im UG an Jakobs-greiskraut als Raupe nachgewiesen werden konnte. Aufgrund der weiten Verbreitung der Raupen-fraßpflanze entlang der Bahnstrecke ist eine Gefährdung dieser lokalen Population durch die Umsetzung des B-Plans ausgeschlossen.

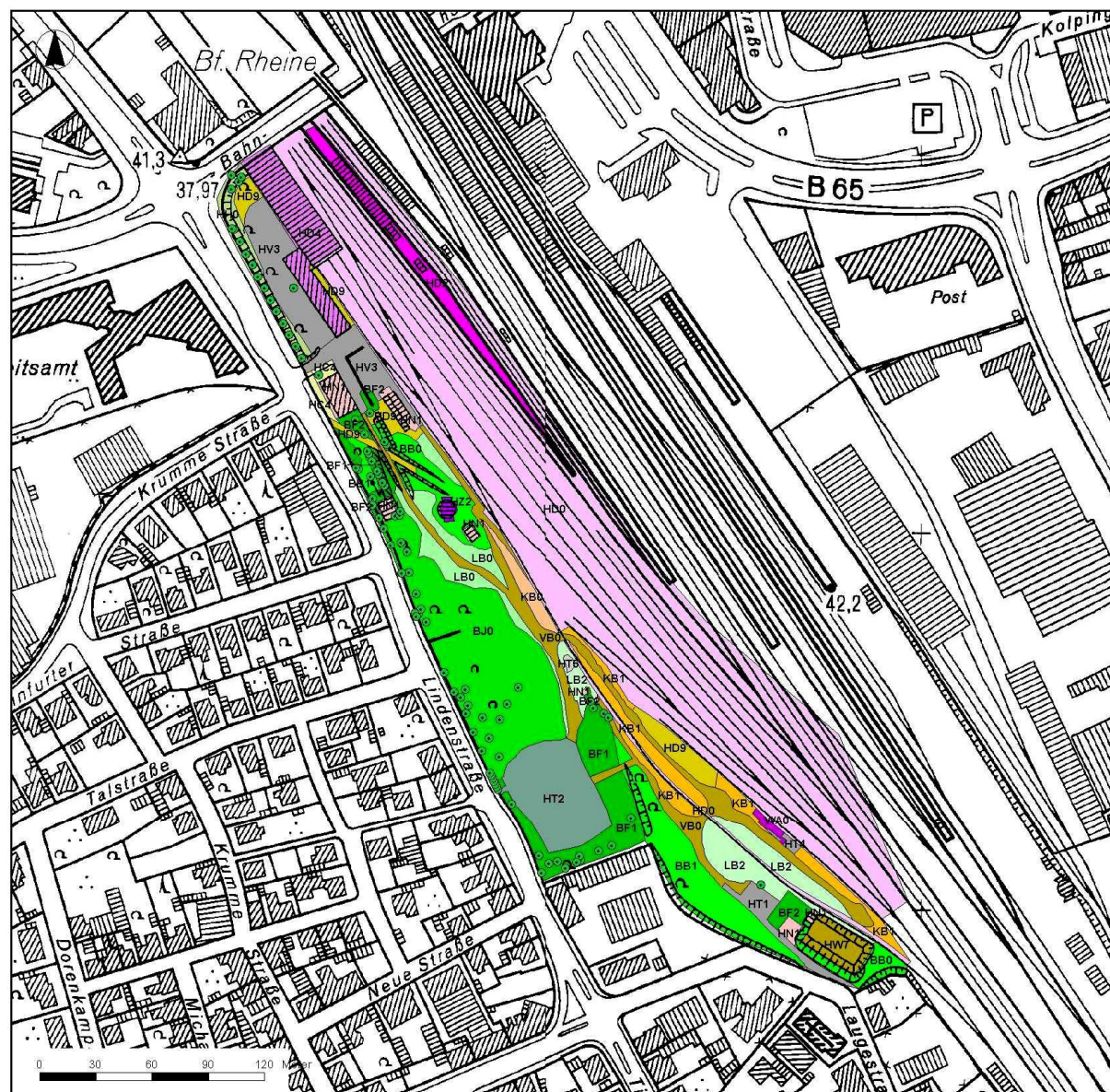
Pflanzen

Im Rahmen der Geländekartierung wurde auch die Vegetation / Pflanzenarten aufgenommen, dabei wurden 105 Pflanzensippen festgestellt. Vorkommen planungsrelevanter Pflanzenarten im Plangebiet waren nicht darunter.

Biotoptypen im Plangebiet

In 2007 wurde im Plangebiet eine Kartierung der Biotoptypen nach dem Schlüssel der Landesanstalt Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV, Recklinghausen) durchgeführt (vgl. nachfolgende Abbildung: Karte Biotoptypen). Es wur-

den 25 Biotoptypen in 55 Teilflächen erfasst. Große Flächenanteile nehmen Gleisanlagen in unterschiedlichen Brachestadien - insbesondere im Norden und Osten des UG - ein. Zudem befinden sich noch viele Gebäude und unterschiedlich befestigte Wege im Plangebiet. Im Süden und Südwesten herrschen Pionierwald (mit Birken und Robinien), Hochstaudenfluren (zumeist von der neophytischen Goldrute dominiert) und Gebüsche (Holunder, Weide, Hasel und weitere - teils eingebrachte - Arten) vor. Es sind keine gefährdeten oder besonders schutzwürdigen Biotoptypen vorhanden. Negativ hervorzuheben ist der starke Anteil an Müllablagerungen im gesamten Gebiet und die hohe Störfrequenz durch Fußgänger (auf mehreren Trampelpfaden laufen die Leute zum - hin und vom Bahnhof weg). Positiv hervorzuheben sind einzelne struktur- und artenreiche Gehölzstrukturen, die im Stadtgebiet sicherlich besondere Lebensräume darstellen, die voraussichtlich aber nicht erhalten werden können.



Biotoptypen

- BF3 - Einzelbaum
- BB0 - Gebüsch
- BB1 - Gebüschstreifen
- BF1 - Baumreihe
- BF2 - Baumgruppe
- BJ0 - Siedlungsgehölz
- HC4 - Verkehrsrasenfläche
- HD0 - Gleisanlage, Bahnhof
- HD2 - Personenbahnhof, Haltebahnhof
- HD4 - Bahndepot
- HD9 - Brachfläche der Gleisanlagen, Bahngelände
- HH0 - Böschung
- HN1 - Gebäude
- HT1 - Hofplatz mit hohem Versiegelungsgrad
- HT2 - Hofplatz mit geringem Versiegelungsgrad
- HT4 - Lagerplatz, versiegelt
- HT5 - Lagerplatz
- HV3 - Parkplatz
- HW7 - Brachfläche der technischen Ver- und Entsorgungsanlagen
- HZ2 - Bunker mit geschlossenen Hohlräumen
- KB0 - Trockener Saum bzw. Hochstaudenflur, linienförmig
- KB1 - Ruderaler trockener Saum bzw. Hochstaudenflur, linienförmig
- LB0 - Hochstaudenflur, flächenhaft
- LB2 - Trockener Hochstaudenflur, flächenhaft
- VB0 - Wirtschaftsweg
- WA0 - Kleinstrukturen (Tankanlage Bahn)



Stadt Rheine
Klosterstraße 14
48431 Rheine

Projekt: Biotopkartierung Lindenstraße (Quadrant IV)

Darstellung: Biotoptypen

Planverfasser:



Conze, Cordes & Kört GbR
Daimlerstr. 6, 59609 Anröchte
Tel. 02947/89241 Fax 02947/89242
www.l&k-plan.de, l&k@l&k-plan.de

Ausfertigung:

Blatt Nr.: 1

Maßstab: 1:2.000

Entwurf: Conze

Layout: Austenfeld

Datum: August 2008

Aufgestellt: Anröchte, den

7.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde sich voraussichtlich auch auf den bisher noch relativ offenen und noch mit Gleissträngen belegten Teilen des Plangebietes oder auch der heute noch genutzten Lagerflächen ein Pionierwald aus Birken und Weiden entwickeln. Die Entwicklung ökologisch hochwertiger Biotopstrukturen oder attraktiver Freiraumstrukturen wäre jedoch, aufgrund der Lage der relativ kleinräumigen Fläche im dicht bebauten Stadtzentrum und der heute schon im gesamten Bereich festzustellenden, massiven Störungen und Beeinträchtigungen durch Vandalismus, Vermüllung und ähnliches, nicht zu erwarten. Zudem würden mit der vollständigen Nutzungsaufgabe die noch vorhandenen Gebäude in kurzer Zeit verfallen und erhebliche Verkehrssicherheitsrisiken verursachen. Ein geordneter Abriss der baulichen Anlagen und eine Sanierung der vorhandenen Altlastenflächen wären ohne eine wirtschaftliche Folgenutzung voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht zu realisieren.

7.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

In der nachfolgenden Tabelle 3 werden - auf die Funktionen der Schutzgüter bezogen - mögliche Auswirkungen der Planung genannt und in der letzten Tabellenspalte bewertet.

Tab. 3: Mögliche Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
Tiere, Pflanzen und Biotope	Biotopfunktion	- Beeinträchtigung des Lebensraumes von Tieren und Pflanzen durch Störeffekte (Lärm, Licht, Emissionen) - Totalverlust von Lebensräumen durch Überbauung oder Überformung (neue Gebäude, Wegebefestigung)	Gering, sehr starke Vorbelastung, geringe aktuelle Erfüllung der Biotopfunktion die Flächenverluste sind groß aber ebenso auch deutliche Vorbelastung durch bestehende Strukturen u. Störungen insgesamt aber, aufgrund der Vorbelastungen und der nur geringen derzeitigen Erfüllung der Biotopfunktion: geringe Beeinträchtigung
	Biotopverbundfunktion	Zerschneidung von (Teil-) Lebensräumen	hier nicht feststellbar
Biologische Vielfalt	Lebensgemeinschaften Artenvielfalt	Beeinträchtigung oder Verlust gefährdeter Arten und/oder Lebensgemeinschaften	keine gefährdeten Arten betroffen, keine besondere Artenvielfalt geringe Beeinträchtigung

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
Landschaft	Landschafts-/Ortsbild Erholungsfunktion	- Verlust hochwertiger, charakteristischer oder attraktiver Landschaftsteile oder -elemente - Beeinträchtigungen des Erholungsraumes oder Wohnumfeldes	Beseitigung der durch Vermüllung, Vandalismus und Verfall bestehenden Defizite. durch Erhalt des charakteristischen „Lokschuppens“ und Etablierung einer innenstadtgerechten Neubebauung erfolgt eine attraktive Sicherung und Neugestaltung des Stadtbildes insgesamt keine Beeinträchtigung
Boden	Lebensgrundlage/Standort Biotopbildungsfunktion Grundwasserschutzfunktion, Bodenbelastungen/Altlasten Archivfunktion	- Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen - Verlust oder Beeinträchtigung hochwertiger Biotope - Gefährdung durch mögliche Verunreinigungen/Schadstoffeinträge - Verlust kulturhistorisch bedeutsamer, seltener oder naturnaher Böden	hier nicht gegeben hier nicht gegeben Verbesserung durch Bodensanierung hier nicht gegeben, da aufgefüllte, anthropogene Böden insgesamt positive Effekte durch Bodensanierung und Flächenrecycling
Wasser	Grundwasser Oberflächengewässer	- Gefährdung durch mögliche Schadstoffeinträge - Verminderung der Grundwasserneubildung durch Überbauung und Flächenversiegelung - Verlust oder direkte Beeinträchtigung von Gewässern - Belastung der Vorfluter durch Oberflächenabfluss versiegelter/bebauter Flächen	Verbesserung durch Bodensanierung geringe Beeinträchtigung, da relativ geringe Flächengröße und bereits heute teilweise versiegelt/bebaut hier nicht gegeben, keine Beeinträchtigung geringe Beeinträchtigung insgesamt geringe Beeinträchtigung
Klima	klimatischer Ausgleichsraum klimatischer Funktionsraum klimatischer Belastungsraum	- Verlust oder Beeinträchtigung von Kaltluft- oder Frischluftproduktionsgebieten - Verlust oder Beeinträchtigung von Ventilationsbahnen und Frischluftschneisen; Beeinträchtigung der klimatischen Entlastungsfunktionen - stärkere Aufheizung und verminderter Luftaustausch durch verdichtete Bebauung	hier kaum relevant, da Lage im Zentrum und nur relativ geringe Größe gehölzbestandener Flächen geringe Beeinträchtigung, da offene Gleistrassen (als klimawirksame Korridore) nur geringfügig tangiert werden Beeinträchtigungen für das engere Plangebiet insgesamt geringe

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
			bis mittlere Beeinträchtigungen
Luft	Schadstoffbelastungen lufthygienische Belastungen	- Schadstoffausstoß durch Hausbrand und Verkehr aus den im Plangebiet projektierten Nutzungen - Verlust lufthygienisch wirksamer Gehölzbestände	geringe bis mittlere Beeinträchtigung, da kein produzierendes, „emittierendes“ Gewerbe zulässig mittlere Beeinträchtigung, da weitgehender Verlust der vorhandenen Gehölzbestände insgesamt geringe bis mittlere Beeinträchtigungen
Wirkungsgefüge	Wirkungsgefüge der biotischen Landschaftsfaktoren (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima)	Beeinträchtigungen des Wirkungsgefüges durch Vegetationsverluste, Bodenversiegelung, Überbauung und gewerbliche Nutzungen	aufgrund der Vorbelastungen und Störungen, der bestehenden Beeinträchtigungen des Biotop- und Bodenzustands und der Lage im verdichtet bebauten Stadtgebiet sind insgesamt nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten und hinsichtlich Boden und Grundwasser überwiegen die positiven Auswirkungen infolge der Bodensanierung
Mensch (Gesundheit, Erholung / Freizeit)	Gesundheit	- Belastungen des Umfeldes durch bau-, betriebs- und anlagebedingte Emissionen (Luftschadstoffe, Stäube, Lärm, Gerüche) der projektierten, gewerblichen Bebauung und des von den Vorhaben erzeugten Quell- und Zielverkehrs - Belastungen für die künftigen Nutzungen im Plangebiet durch Lärmimmissionen (aus Bahnverkehr, Straßenverkehr und Flugbetrieb des Rettungshubschraubers)	erhebliche, jedoch zeitlich befristete Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen, Staubentwicklung und Erschütterungen während der Bauphase und vorangehender Freiräumung, Bodenabtragung und Erschließung relativ geringe Beeinträchtigungen durch betriebs- und anlagebedingte (dauerhafte) Emissionen, da keine störenden Gewerbebetriebe zulässig sind mögliche Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm werden derzeit noch fachgutachterlich untersucht

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
	Erholung/Wohnumfeld Freizeit	- Störungen oder Beeinträchtigungen von Erholungsflächen und Freiräumen im Wohnumfeld - Beeinträchtigung oder Verlust von Flächen oder Einrichtungen zur Freizeitgestaltung	geringe Beeinträchtigung des Wohnumfeldes, da private Gartenflächen an Wohnhäusern der Lindenstraße nach Westen hin liegen, keine Erholungsflächen oder öffentlichen Freiräume betroffen Verbesserung durch mögliche neue Einrichtungen für Freizeit, Kultur und Gastronomie im Plangebiet insgesamt noch keine abschließende Beurteilung möglich, da Lärmgutachten noch nicht vorliegt
Kultur- und Sachgüter	Kulturgüter Sachgüter	- Verlust oder Beeinträchtigung von Kulturgütern - Wertverluste für Sachgüter (Grundstücke, Gebäude) im Umfeld des Plangebietes	keine geschützten Kulturgüter bekannt aufgrund städtebaulicher Aufwertung des Quartiers werden Wertverluste aus der Umsetzung der Planung nicht erwartet insgesamt keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten

7.5 Beschreibung der umweltrelevanten Maßnahmen

7.5.1 Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen

Mit der Entwicklung des Plangebietes auf den nicht mehr benötigten Bahnflächen an der Lindenstraße wird in besonderem Maße dem Vermeidungsgrundsatz des § 1 a Abs. 2 BauGB Rechnung getragen, wonach zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme für bauliche Nutzungen insbesondere die Wiedernutzbarmachung von bereits baulich oder verkehrlich genutzten Flächen und eine Innenentwicklung und Nachverdichtung gefordert wird.

Zudem wird mit der Realisierung des Baugebietes auch eine umfassende Sanierung vorhandener Bodenbelastungen durchgeführt. Die Stadt Rheine strebt hierbei eine über die gesetzlichen Mindestforderungen für ein Gewerbegebiet hinausgehendes Sanierungsziel und eine möglichst vollständige Beseitigung vorhandener Bodenkontaminationen im Plangebiet an. Der hierfür erforderliche Sanierungsplan wird zurzeit fachgutachterlich erstellt und soll bis zur späteren Offenlage dieses Bebauungsplanes fertig gestellt und mit den Fachbehörden abgestimmt bzw. genehmigt sein.

Durch die Art der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorgesehenen gewerblichen Nutzungen und die städtebauliche Gesamtkonzeption soll ein dem innerstädtischen Standort entsprechendes, hochwertiges Quartier auf den zum Teil bereits seit langem brach liegenden Bahngelände entstehen.

Durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan werden sämtliche in der Abstandsliste zum Abstandserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 6. Juni 2007 genannten Betriebe ausgeschlossen. Die Liste der unzulässigen, störenden bzw. emittierenden Betriebsarten ist der Begründung zum Bebauungsplan beigelegt. Zudem werden auch die gem. BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten generell ausgeschlossen, sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. 02. 1999 handelt (Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows). Hierdurch soll die Zielsetzung eines hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebietes erreicht und mögliche Beeinträchtigungen der im Umfeld vorhandenen Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe und Gemeinbedarfseinrichtungen vermieden werden. Zum Schutz der in der Innenstadt vorhandenen Einzelhandelsbetriebe werden durch Festsetzung im Bebauungsplan des Weiteren auch bestimmte Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen.

Zur Durchgrünung des Gewerbegebietes werden Baumanpflanzungen auf privaten Stellplatzflächen sowie Heckenpflanzungen zur Einfriedung der neuen Grundstücke festgesetzt. Weitere Baumanpflanzungen sind im Bereich der öffentlichen Straßenflächen vorgesehen. Diese werden jedoch nicht konkret festgesetzt sondern bleiben der späteren Straßenausbauplanung vorbehalten.

Etwaige Lärmschutzmaßnahmen können zurzeit noch nicht konkret festgesetzt werden, da sich das entsprechende Fachgutachten noch in Bearbeitung befindet. Zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes werden die Untersuchungsergebnisse vorliegen und in den Bebauungsplan und Umweltbericht eingearbeitet.

7.5.2 Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 3. des aktuellen Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz NRW) gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung nicht als Eingriff. Insofern sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung keine Kompensationsmaßnahmen für die Überplanung der vorliegenden Bahnflächen erforderlich.

Nach einer aktuellen Aufnahme des im Plangebiet vorhandenen Baumbestandes sind auf dem Areal insgesamt 31 Laubbäume vorhanden, die der geltenden Baumschutzsatzung der Stadt Rheine unterliegen. Es wird davon ausgegangen, dass es bereits für die Kampfmittelabsuche und die Bodensanierungen, sowie auch für die spätere Erschließung und Bebauung erforderlich sein wird, einen Großteil der geschützten Bäume zu entfernen. Zur Kompensation dieser Baumverluste sind dann anschließend im Plangebiet und im weiteren Stadtgebiet Ersatzanpflanzungen nach den Vorgaben der Baumschutzsatzung durchzuführen.

7.6 Darstellung der wichtigsten anderweitigen Lösungsvorschläge

Anderweitige Lösungsvorschläge müssen sich am Geltungsbereich und der Zielsetzung des Bebauungsplanes sowie den planungsrechtlichen Voraussetzungen orientieren.

Die mit dem Bebauungsplan Nr. 308 vorgesehene Entwicklung eines hochwertigen, entsprechend der Innenstadtlage verdichtet bebauten Gewerbegebietes resultiert aus der städtebaulichen Gesamtsituation und den für das nicht mehr benötigte Bahngelände zu sehenden Entwicklungs- und Vermarktungsmöglichkeiten. Im Rahmen des „Moderationsverfahrens zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden für die aktuell zu entwickelnden Bahn-Areale „Quadrant IV“ bzw. „Bahnhof West / Lindenstraße“ und „Rheine-R“ städtebauliche Konzepte entwickelt und mit allen Beteiligten des Moderationsverfahrens abgestimmt. Hierbei wurden auch konkrete Planungsalternativen diskutiert. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf setzt das letztlich vom Rat der Stadt Rheine beschlossene städtebauliche Konzept um und ist ein Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses.

7.7 Beschreibung der verbleibenden erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen sind, in Anbetracht der konkreten Festsetzungen zur Einschränkung der im Plangebiet zulässigen Gewerbebetriebe, insgesamt keine verbleibenden, erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Plangebiet und sein näheres Umfeld zu besorgen.

Insbesondere die projektierte, hochwertige Folgenutzung der ehemaligen bzw. frei werdenden, in weiten Teilen bebauten und vorbelasteten Bahnflächen, sowie die mit der Entwicklung des Plangebietes durchzuführenden umfangreichen Bodensanierungen sind als positive Umweltauswirkungen der Planung besonders hervorzuheben.

7.8 Zusätzliche Angaben

7.8.1 Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben liegen insofern vor, als dass den ausgeführten Beschreibungen teilweise nicht detaillierte Einzeluntersuchungen zugrunde liegen. Die Angaben beruhen daher zum Teil auf der Auswertung des vorhandenen Kartenmaterials und vorhandener großräumiger Untersuchungen.

Zur Klimasituation und zur Belastung mit Luftschadstoffen sind nähere Untersuchungen nach bisherigem Kenntnisstand nicht erforderlich, bzw. erscheinen aufgrund der zu erwartenden geringfügigen Auswirkungen unverhältnismäßig.

Die aktuell relevanten Verkehrslärmbelastungen und die Prognose der diesbezüglichen Auswirkungen des geplanten Gewerbegebietes, werden zurzeit noch in ei-

nem schalltechnischen Gutachten ermittelt und zur späteren Offenlage des Bebauungsplanes noch eingearbeitet.

Ebenfalls zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes soll noch ein abgestimmter und genehmigter Sanierungsplan vorliegen, der die konkreten Maßnahmen zur Bodensanierung und zum Umgang mit den unterschiedlichen belasteten Erdmassen festlegt.

7.8.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen

Die planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen werden zum einen durch die zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung und der Technischen Betriebe Rheine und zum anderen durch die zuständigen Umweltfachbehörden, auf der Ebene der Kreisverwaltung Steinfurt und der Bezirksregierung Münster, im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgabenerfüllung überwacht.

Zum jetzigen Bearbeitungsstand des Bebauungsplanes Nr. 308 werden Maßnahmen zur Überwachung relevanter Umweltauswirkungen des Bebauungsplanes bzw. zum „Monitoring“ insbesondere bezüglich der Umsetzung der geplanten Bodensanierungen im Plangebiet und bezüglich der Entwicklung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße und den nördlich und südlich liegenden Kreuzungsbereichen als erforderlich angesehen.

In Hinblick auf die angestrebte weitgehende Sanierung belasteter Böden im Plangebiet, ist davon auszugehen, dass mit der Aufstellung und Umsetzung eines den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Sanierungsplans die notwendigen Mechanismen zur behördlichen Überwachung und fachgutachterlichen Begleitung der Sanierungsmaßnahmen festgelegt und umgesetzt werden.

Hinsichtlich der weiteren Verkehrsentwicklung durch die von den künftigen Nutzungen im Plangebiet verursachten Ziel- und Quellverkehre, wird nach Bebauung des Areals zu prüfen sein, ob die heute angesetzten Verkehrsprognosen eingehalten werden, oder ob es zu erhöhten Verkehrsmengen und damit ggf. zu nicht vorgesehenen Belastungen und negativen Auswirkungen im Umfeld des Planbereiches kommt und Abhilfemaßnahmen erforderlich werden. Da heute noch nicht feststeht, welche gewerblichen Nutzungen tatsächlich im Plangebiet angesiedelt werden können, besteht hier eine relativ hohe Prognoseunsicherheit. Nachteilige Umweltauswirkungen, die erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden und die deshalb nicht Gegenstand der Abwägung sein konnten, können nicht systematisch und flächendeckend durch die Stadt Rheine permanent überwacht und erfasst werden. Da die Stadt Rheine keine umfassenden Umweltüberwachungs- und Beobachtungssysteme betreibt und auch aus finanziellen Gründen nicht aufbauen kann, ist sie auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltfachbehörden angewiesen, die ihr etwaige Erkenntnisse über derartige unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zuleiten müssen.

7.8.3 Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts

Mit dem Bebauungsplan Nr. 308, Kennwort „Bahnhof West / Lindenstraße“ wird die Wiedernutzung bzw. Folgenutzung von nicht mehr benötigten Bahnflächen zwischen dem Hauptbahnhof Rheine und der Lindenstraße vorbereitet. Das im

Stadtzentrum, westlich der Innenstadt liegende, etwa 4 ha große Plangebiet blickt auf eine über 150-jährige Geschichte als Bahnbetriebsfläche zurück und liegt in weiten Teilen bereits seit langem brach.

Das Gelände ist teilweise noch mit Gleisanlagen versehen und mit einigen Gebäuden und bahntechnischen Einrichtungen bestanden. Zudem befinden sich noch Fundamente und Bodenplatten vor Jahrzehnten bereits abgetragener Gebäude sowie Reste ehemaliger Baukörper und aktuell noch genutzte Wege und Lagerflächen auf dem Gelände. Insbesondere im westlichen Teil des Gebietes haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte dichte Gebüsche aus Weiden und Birken entwickelt.

Im Zusammenhang mit dem großräumigen Areal des überwiegend bereits rückgebauten Rangierbahnhofs „Rheine-R“, das sich am südlichen Stadtrand befindet, soll das Gelände an der Lindenstraße für eine gewerbliche Bebauung vorbereitet werden. Die Entwicklung dieser beiden Bahnbrachen stellt für die Stadt Rheine aktuell einen besonderen Schwerpunkt der nachhaltigen Stadtentwicklung dar und wird mit einer umfangreichen öffentlichen Förderung unterstützt.

Der Bebauungsplan Nr. 308 sieht, entsprechend dem abgestimmten und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichen Konzept, für das gesamte Gelände an der Lindenstraße eine hochwertige gewerbliche Bebauung vor.

Die an der nördlichen Plangrenze, angrenzend an die Bahnhofstraße liegende ehemalige Triebwagenhalle („Lokschuppen“) soll nach der vorliegenden Planung erhalten und für eine neue Anbindung des im Hauptbahnhof vorhandenen Fußgängertunnels an die Lindenstraße durchbrochen werden. Der so neu entstehende Bahnhofsausgang West soll eine bessere Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof gewährleisten und mit den möglichen neuen Nutzungen der Triebwagenhalle und in deren Umfeld (Gastronomie, Veranstaltungen, Kultur u.ä.) ein attraktives Entree für das neue Baugebiet bilden. In den weiteren Bereichen des Gewerbegebietes ist eine großzügige, 2-3-geschossige Bebauung und eine der Innenstadtlage entsprechende, hochwertige gewerbliche Nutzung vorgesehen. Das Gebiet ist insbesondere für die Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Störende oder emittierende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten, großflächige Einzelhandelsbetriebe oder bestimmte Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten sind im Plangebiet nicht zulässig.

Im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan Nr. 308 wurden die für das Plangebiet bestehenden planungsrechtlichen und städtebaulichen Voraussetzungen aufgezeigt und die heute gegebene Ausgangssituation von Natur und Landschaft sowie eventuelle Vorbelastungen im Planungsraum erfasst und dargestellt. Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biotope erfolgte in 2007 eine landschaftsplanerische Kartierung des Gebietes. Bei der Erfassung wurden keine geschützten, seltenen oder gefährdeten Arten und Lebensräume festgestellt.

Aufgrund der für den Planbereich aus früheren Untersuchungen bereits bekannten Bodenbelastungen und Altlastenverdachtsflächen, erfolgten aktuelle fachgutachterlich erstellte Flächenrisikodetailuntersuchungen, mit der die vorhandenen Bodenbelastungen näher analysiert und die Erdmassen in unterschiedlichen Belastungsklassen quantifiziert wurden. Zurzeit erfolgt die Aufstellung eines Sanierungsplanes der mit den Fachbehörden abgestimmt und genehmigt werden soll. Die Stadt Rheine strebt dabei eine möglichst weitgehende Sanierung der kontaminierten Flächen an.

Eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung vorhandener, auf das Plangebiet einwirkender Verkehrslärmemissionen aus dem Bahn- und Straßenverkehr und zur Erstellung einer Prognose für die nach Bebauung des Gebietes zu erwartenden Lärmeinwirkungen ist zur Zeit noch in Bearbeitung und wird zur möglichen Offenlage des Bebauungsplanes eingearbeitet.

Nach der Auswertung der vorliegenden Untersuchungen/Bestandserfassungen und der Bewertung möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umweltprüfung, sind insgesamt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu besorgen. Aus den geplanten, umfangreichen Maßnahmen zur Sanierung schadstoffbelasteter Böden resultieren wesentliche positiv wirksame Umweltauswirkungen. Auch die städtebaulich attraktive Nachnutzung einer bereits baulich bzw. verkehrlich genutzten Fläche und die Nachverdichtung im Innenstadtbereich sind unter dem Aspekt Boden- und Landschaftsschutz positiv zu beurteilen.

V. SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE

ASPEKTE

8 Umsetzung; Realisierung

Die Stadt Rheine ist noch nicht Eigentümerin der Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Die entsprechenden Verhandlungen zwischen den verschiedenen Eigentümergesellschaften die aus der Deutschen Bahn AG hervorgegangen sind, laufen zurzeit noch. Die Vertragsverhandlungen sind jedoch soweit fortgeschritten, dass von einem Abschluss der Kaufverträge ausgegangen werden kann. Nach Übernahme der Flächen durch die Stadt Rheine wird die Vermarktung der Flächen durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rheine – EWG – durchgeführt.

Rheine, 11. September 2008

S t a d t R h e i n e
Die Bürgermeisterin

Im Auftrag

Michaela Gellenbeck
Städt. Baurätin z.A.