

Begründung

zur 20. Änderung des Flächennutzungs-
planes der Stadt Rheine

Kennwort: "Bahnhof West/Lindenstraße"

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand: April 2009



Inhaltsverzeichnis

<u>I.</u>	<u>VORBEMERKUNGEN</u>	<u>4</u>
1	ANLASS DER PLANUNG/PLANERFORDERNIS	4
2	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	5
3	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	5
<u>II.</u>	<u>BESTANDSAUFNAHME</u>	<u>6</u>
4	ANTHROPOGENE NUTZUNGEN UND EINFLÜSSE	6
4.1	LAGE IM STADTGEBIET; PRÄGUNG	6
4.2	EMISSIONEN; IMMISSIONEN	6
4.3	VERKEHR/ VER- UND ENTSORGUNG	7
4.4	BODENKONTAMINATION; ALTLASTEN	7
4.5	NATUR UND FREIRAUM	8
<u>III.</u>	<u>INHALT DER PLANÄNDERUNG/ART DER BAULICHEN NUTZUNG</u>	<u>8</u>
<u>IV.</u>	<u>UMWELTPRÜFUNG</u>	<u>9</u>
5	UMWELTBERICHT	9
5.1	EINLEITUNG	9
5.1.1	Inhalte und Ziele der Flächennutzungsplanänderung	9
5.1.2	Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes	10
5.2	BESTANDSAUFNAHME DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES	11
5.2.1	Planungsrechtliche Vorgaben	11
5.2.2	Anthropogene Nutzungen und Einflüsse	12
5.2.3	Naturräumliche Gliederung	12
5.2.4	Geologie und Boden	13
5.2.5	Wasser	14
5.2.6	Luft	15
5.2.7	Lärm	15
5.2.8	Klima	15
5.2.9	Biotoptypen, Flora und Fauna	16
5.3	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	20
5.4	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	20
5.5	BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MAßNAHMEN	24
5.5.1	Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen	24
5.5.2	Ausgleichsmaßnahmen	25
5.6	DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSVORSCHLÄGE	25
5.7	BESCHREIBUNG DER VERBLEIBENDEN ERHEBLICH NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	25
5.8	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	26

5.8.1	Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	26
5.8.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen.....	26
5.8.3	Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts.....	28
V.	<u>SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE ASPEKTE.....</u>	30
6	UMSETZUNG; REALISIERUNG	30

I. Vorbemerkungen

1 Anlass der Planung/Planerfordernis

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 Betrag 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“), der 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 der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes 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 Änderungsentwurf geometrisch eindeutig festgelegt.

3 Übergeordnete Vorgaben

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland weist das Areal des IV. Quadranten als Wohnsiedlungsbereich aus. Die durch die Änderung projektierte Nutzung als Gewerbegebiet widerspricht dieser Darstellung insofern nicht, als es sich sowohl beim Wohnsiedlungsbereich als auch bei gewerblicher Baufläche um Siedlungsbereiche handelt, die einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen. Darüber hinaus ist lediglich – aufgrund der Nähe zu angrenzenden Wohngebäuden – die Ansiedlung von wohnverträglichem Gewerbe vorgesehen. Das parallel laufende Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 308, Kennwort: „Bahnhof West/Lindenstraße“ nimmt diese Vorgabe durch entsprechende textliche Festsetzungen auf. Damit wird insgesamt dem Anpassungsgebot gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung Rechnung getragen.

II. Bestandsaufnahme

4 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

4.1 Lage im Stadtgebiet; Prägung

Der Bereich westlich des Bahnhofes/Lindenstraße wird von den Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine von der westlichen Innenstadt getrennt. Der nord-westlich angrenzende Kreuzungsbereich Lindenstraße/Bahnhofstraße/Wasserstraße bildet den Anschlusspunkt an wichtige Infrastruktureinrichtungen wie etwa Agentur für Arbeit, Kaufmännische und Berufsbildende Schulen, Fachschulzentrum Mathiasspital, 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 Verwaltungsgebäude 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.

4.2 Emissionen; Immissionen

Das Plangebiet westlich des Bahnhofes 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, wie durch eine schalltechnische Untersuchung des Büros Zech, Lingen, nachgewiesen wurde. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung werden die zur Einhaltung der entsprechenden Richtwerte notwendigen Maßnahmen – z.B. Schallschutzmaßnahmen an Gebäudeaußenteilen – planungsrechtlich gesichert.

Die von der geplanten gewerblichen Nutzung ausgehenden (Schall-)Emissionen werden ebenfalls im angesprochenen Gutachten des Büros Zech analysiert. Dabei wird insbesondere der planbedingte Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen untersucht und ggf. notwendige Maßnahmen vorgeschlagen.

Generell werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung im geplanten Gewerbegebiet aufgrund der Nähe zur nächsten Wohnnutzung alle im Abstandserlass NRW genannten Betriebe ausgeschlossen.

4.3 Verkehr/ Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet liegt östlich der Lindenstraße. Diese Verkehrsstrasse ist als örtliche Hauptverkehrsstrasse das Bindeglied an die die Stadt Rheine tangierende 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 westlich des Bahnhofes 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.

Im südlichen Änderungsbereich wird eine Trasse für eine Unterführung der Bahnanlagen 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 der verbindlichen Bauleitplanung wird deshalb diese Unterführung nicht aufgenommen.

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.

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 Beförderns, des Behandeln und Lagerns umfasst, ist gewährleistet.

4.4 Bodenkontamination; Altlasten

Der Änderungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes 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 worden. 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. Ziel des Sanierungsplanes ist es, die Altlasten – entsprechend der projektierten gewerblichen Nutzung – soweit zu sanieren, dass eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann. Auf die Darstellung der Fläche als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ wird jedoch gegenwärtig nicht verzichtet, da der Sanierungsplan noch nicht vollständig abgestimmt bzw. umgesetzt worden ist.

Das Änderungsgebiet 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. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird durch einen textlichen Hinweis auf diese Problematik reagiert.

4.5 Natur und Freiraum

Das Areal entlang der Lindenstraße ist im Rahmen der Erstellung des Umweltberichtes einer eingehenden Analyse sowohl der natürlichen Gegebenheiten als auch der vorhandenen Fauna und Flora unterzogen worden (s. Kap. 5 Umweltbericht). Es wird deshalb an dieser Stelle auf eine detaillierte Beschreibung verzichtet.

III. INHALT DER PLANÄNDERUNG/ART DER BAULICHEN

NUTZUNG

Die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine bezieht sich auf den Bereich westlich des Bahnhofes in der Innenstadt von Rheine östlich der Lindenstraße. Auslöser für die Änderung ist die Absicht, Teile der ehemals als Bahnbetriebsfläche bzw. noch aufzugebende Areale mit Bahnnutzung im Rahmen eines Flächenrecyclings einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Konkret sind folgende Änderungen projektiert:

Der Änderungsbereich ist gegenwärtig mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße im Flächennutzungsplan als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“ dargestellt. Die angesprochene Ausnahmefläche ist als „gemischte Baufläche/Mischgebiet“ dargestellt. Diese Kennzeichnungen sollen entsprechend der projektierten gewerblichen Nutzung geändert werden in „gewerbliche Baufläche“.

Im südlichen Abschnitt soll auf der Ebene des Flächennutzungsplanes eine Verbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen langfristig gesichert werden. Für diese neue West-Ost-Verbindungsachse wird deshalb eine ent-

sprechende Trasse durch die Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert. Die südlich dieser Achse liegende Fläche wird - entsprechend der südlich angrenzenden Nutzung - als „Gemischte Baufläche/Mischgebiet“ dargestellt.

IV. UMWELTPRÜFUNG

5 Umweltbericht

5.1 Einleitung

Im Rahmen des „Moderationsverfahrens zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden in den letzten Jahren Flächenpotenziale für eine nachhaltige Stadtentwicklung und Umnutzung ehemaliger bzw. nicht mehr benötigter Bahnflächen in der Stadt Rheine herausgearbeitet. Im Umfeld der Innenstadt und des Bahnhofes wurden bereits eine Vielzahl von baulichen Entwicklungen und neuen Nutzungen 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.

Mit dem vorliegenden Änderungsverfahren 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 in einem parallel laufenden Verfahren der Flächennutzungsplan geändert und ein verbindlicher Bauleitplan aufgestellt werden.

5.1.1 Inhalte und Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine bezieht sich auf nicht mehr benötigte Bahnflächen westlich der Innenstadt und des Bahnhofes und östlich der Lindenstraße. Mit der vorliegenden Änderung wird das Ziel verfolgt, die nicht mehr benötigten Bahnbetriebsflächen im Rahmen eines Flächenrecyclings einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Daher soll das bisher noch als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“ dargestellte Areal mit der vorliegenden Änderung nunmehr weitestgehend als „gewerbliche Baufläche“ dargestellt werden.

Im südlichen Teil des Änderungsbereiches soll zudem noch die Option für eine neue Straßenverbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als langfristig mögliche Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen mit der Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert werden.

5.1.2 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 die vorliegende Flächennutzungsplanänderung 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 Umwelteinwirkungen (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- schafts-gesetz 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 Änderungsbereich 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 Änderungsbereich und das nähere Umfeld nicht. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, geschützte oder schutzwürdige Biotopkomplexe und -strukturen sind im Plangebiet und seinem näheren Umfeld nicht vorhanden.

5.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

5.2.1 Planungsrechtliche Vorgaben

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

Gegenwärtig ist der Planbereich im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine noch als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszü-

ge/Bahnanlage“, und auf einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße als „Mischgebiet/Mi“ dargestellt.

5.2.2 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

Der Änderungsbereich 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 Jahrzehnten 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 einzelne, nicht mehr benötigte, Gleisstränge liegen, wies der westliche Bereich des Geländes bis vor kurzem noch größere verbuschte und mit Bäumen bestandene Flächen sowie vegetationslose, aktuell noch genutzte Wege- und Lagerplatzflächen auf.

Im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße, sind mit einem Baustoffhandel und einer Gaststätte bereits gewerbliche Nutzungen vorhanden.

Das Plangebiet 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 Geländes aktuell noch schadstoffbelastete Böden auf. Es sind mehrere Altlastenverdachtsflächen abgegrenzt 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.

5.2.3 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 Emstaes 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.

5.2.4 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 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 m ü NN 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 Anthroposole anzusprechen.

Aufgrund der weit zurück reichenden, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen sind die Böden im Plangebiet teilweise mit Schadstoffen belastet. 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 des Änderungsbereichs 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 FRIDU 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. Dieser Sanierungsplan soll in Kürze der Fachbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.

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.

5.2.5 Wasser

Hydrogeologisch lassen sich im Untersuchungsgebiet zwei grundwasserführende Einheiten unterscheiden. Das sind die Festgesteine der Oberkreide sowie die Lockergesteine des Quartärs. In den stärker geklüfteten Festgesteinen des Cenoman und Turon ist eine relativ 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.

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

5.2.6 Luft

Der Geltungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes befindet sich in verdichtet bebauter Innenstadtlage. Wesentliche, auf den Planbereich einwirkende Emittenten 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 Geruchsimmissionen bekannt oder zu erwarten.

5.2.7 Lärm

Der Änderungsbereich ist erheblich durch Verkehrslärmemissionen vorbelastet. Lärmeinwirkungen resultieren insbesondere aus dem Straßenverkehr auf der an der Westseite des Plangebietes liegenden Lindenstraße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße) 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 Lindenstraße untergebracht ist.

Die vom Straßen- und Schienenverkehr verursachten Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet sind aktuell mit der Erstellung eines schalltechnischen Berichtes für den Bebauungsplan Nr. 308, Kennwort „Bahnhof West/Lindenstraße“ durch das Büro Zech, Lingen, untersucht worden.

Ausgehend von den Prognosedaten für das Jahr 2020 hat die schalltechnische Untersuchung für den Straßen- und Schienenverkehrslärm ergeben, dass in Teilbereichen des Plangebietes die für Verkehrslärm anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 im Tageszeitraum überschritten werden. Während der Nachtzeit ist von einer Überschreitung der zugehörigen schalltechnischen Orientierungswerte im gesamten Plangebiet auszugehen. Das Plangebiet ist gem. DIN 4109 in die Lärmpegelbereiche IV (65-70 dB(A)) und V (70-75 dB(A)) einzustufen. Mit Umsetzung entsprechender passiver Schallschutzmaßnahmen für Wohn-, Aufenthalts und Büroräume, sind gewerbliche Nutzungen im Plangebiet möglich.

Hinsichtlich der bestehenden, bzw. für den Prognosezeitraum zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen, ist festzustellen, dass für die an der Lindenstraße, auf Höhe des Plangebietes bereits vorhandene Bebauung Lärmwerte von >60 dB(A), die in reinen Wohngebieten bereits die so genannten Sanierungswerte darstellen, auch ohne Berücksichtigung des Plangebietes erreicht werden. Es ist also bereits heute eine erhebliche Lärmgrundbelastung im Bereich der vorhandenen Bebauung an der Lindenstraße vorhanden.

5.2.8 Klima

Das Stadtgebiet von Rheine liegt im Klimabezirk Münsterland. Das Klima ist vom atlantischen Einfluss geprägt. Relativ feuchte und kühle Sommer und milde Win-

ter 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 zu einem Bereich gehört, der über die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bahntrassen einen weitgehend offenen Verbindungskorridor vom Freiland bis in das Stadtzentrum darstellt, wurden die Bahnflächen insgesamt 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 Änderungsbe- reich nach dem aktuellen Zustand des Geländes zutreffend.

5.2.9 Biotoptypen, Flora und Fauna

Der Fachbeitrag Biotoptypen, Flora und Fauna, einschließlich der in 2007 durchgeführten Kartierungen bzw. Bestandserfassungen und der in Kap. 5.4 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 der 20. Flächennutzungsplanänderung 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 biotoptypenkartiert. 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, Rauhhautfledermaus, 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 Kartiierungsergebnissen ist allerdings auszuschließen, dass durch die Umsetzung der Planung 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 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

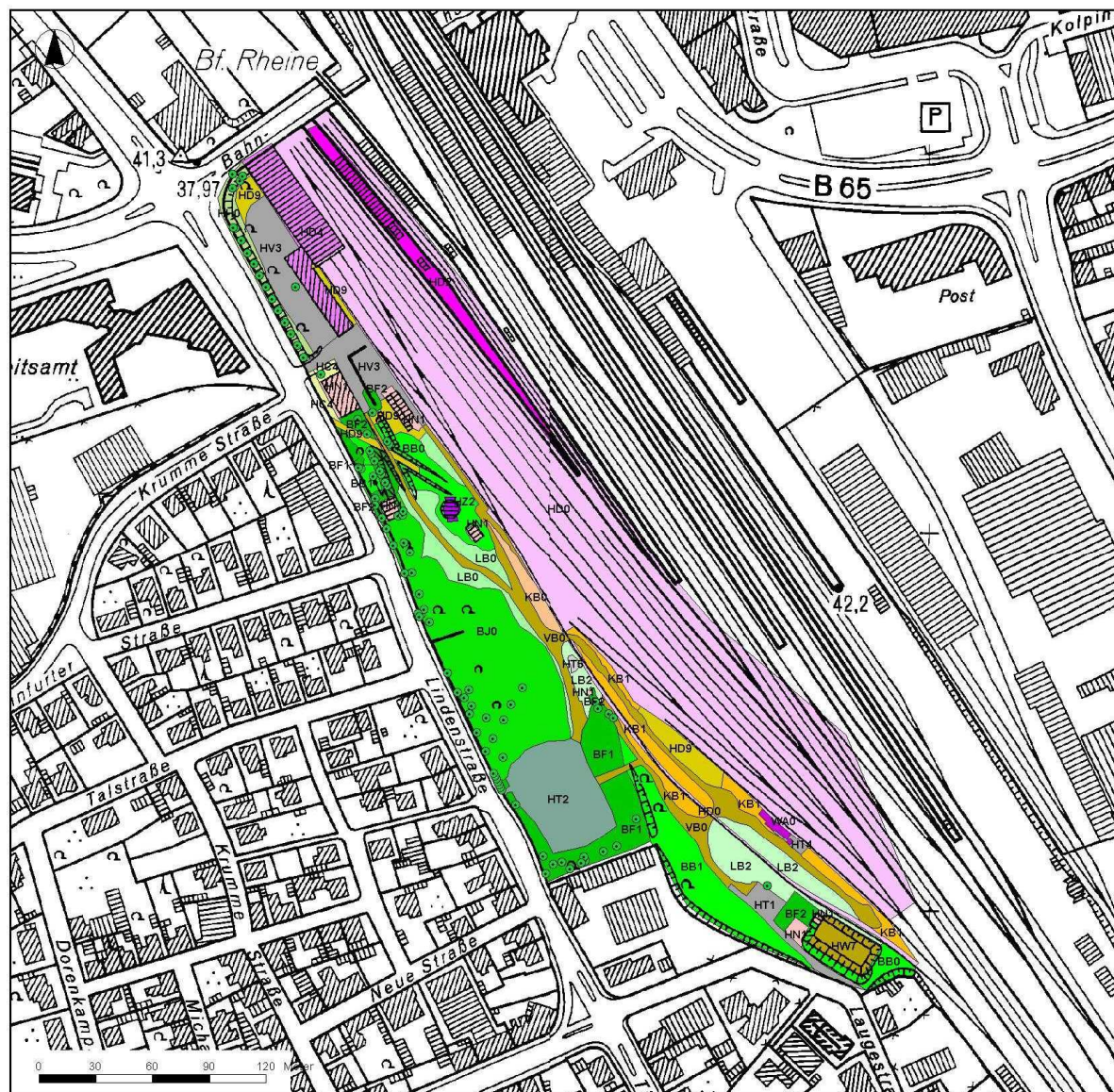
Das in der o. g. Tabelle aufgeführte Vorkommen des Edelkrebses ist für das UG ausgeschlossen. Bei den mit untersuchten Heuschrecken waren keine besonders geschützten oder gefährdeten Arten zu verzeichnen. Bei den mit notierten Schmetterlingen ist die gefährdete Art „Blutbär“ – *Tyria jacobaea* zu erwähnen,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



Biototypen

- 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)

Derstellung: Biototypen

Planverfasser:



Conze, Cordes & Kirscht GbR
Daimlerstr. 6, 59609 Anröchte
Tel. 02477/89241 Fax 02477/89242
www.l&k-plan.de, kirscht@l&k-plan.de

Ausfertigung:
Blatt Nr.: 1
Maßstab: 1:2.000

Entwurf: Conze
Layout: Austenfeld
Datum: August 2009

Aufgestellt: Anröchte, den

5.3 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.

5.4 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
Landschaft	Landschafts-/Ortsbild	Verlust hochwertiger, charakteristischer oder attraktiver Landschaftsteile oder -elemente	Beseitigung der durch Vermüllung, Vandalismus und Verfall bestehenden Defizite.
	Erholungsfunktion		

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
		Beeinträchtigungen des Erholungsraumes oder Wohnumfeldes	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 der Gehölzflächen geringe Beeinträchtigung, da offene Gleistrassen (als klimawirksame Korridore) nur geringfügig tangiert werden Beeinträchtigungen für das engere Plangebiet insgesamt geringe bis mittlere Beeinträchtigungen

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
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 erhebliche Beeinträchtigungen des gesamten Plangebietes durch Verkehrslärmimmissionen; das Plangebiet ist gem. DIN 4109 in die Lärmpegelbereiche IV (65-70 dB(A)) und V (70-75 dB(A)) einzustufen, entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen sind für Wohn-, Aufenthalts und Büroräume erforderlich

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
	Erholung/Wohnumfeld Freizeit	- Erhöhung der Lärmbelastungen für die gegenüber dem Plangebiet liegende Bebauung an der Lindenstraße, bedingt durch Erhöhung der Verkehrsmenge durch zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet und/oder Reflexion des Straßenlärms an den im Plangebiet neu entstehenden Gebäudefronten - Störungen oder Beeinträchtigungen von Erholungsflächen und Freiräumen im Wohnumfeld - Beeinträchtigung oder Verlust von Flächen oder Einrichtungen zur Freizeitgestaltung	Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkung durch das Plangebiet um weniger als 3 dB(A) zu erwarten; allerdings werden bereits mit der bestehenden Situation Lärmwerte von > 60 dB(A) im Nachtzeitraum erwartet, durch zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet kann es an der vorhandenen Bebauung in dem am Plangebiet liegenden Teil der Lindenstraße ggf. zu unzumutbar hohen Lärmeinwirkungen kommen, weitergehende Schallschutzmaßnahmen an den zur Straße gewandten Fassaden dieser Gebäude könnten dann erforderlich sein 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 resultierend aus der hohen Lärmgrundbelastung des Gebietes und der zu erwartenden Erzeugung zusätzlicher Verkehrsmengen, sind erhebliche Beeinträchtigungen für das Plangebiet gegeben u. ggf. auch für das nähere Umfeld zu sehen
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

5.5 Beschreibung der umweltrelevanten Maßnahmen

5.5.1 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 ein über die gesetzlichen Mindestforderungen für ein Gewerbegebiet hinausgehendes Sanierungsziel an. Der hierfür erforderliche Sanierungsplan wird zurzeit fachgutachterlich erstellt und soll in Kürze in das Genehmigungsverfahren gehen. Aufgrund der zurzeit noch bestehenden Bodenbelastungen wird der Änderungsbereich zunächst noch als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ gekennzeichnet.

Durch konkrete Festsetzungen in dem im Parallelverfahren zu dieser Änderung aufgestellten Bebauungsplan, soll eine dem innerstädtischen Standort entsprechende, hochwertige gewerbliche Nutzung auf den zum Teil bereits seit langem brach liegendem Bahngelände etabliert werden. Hierzu werden in dem entsprechenden Bebauungsplan Nr. 308 der Stadt Rheine Festsetzungen zum Ausschluss sämtlicher in der Abstandsliste des Landes NRW genannten Betriebe sowie zum Ausschluss von Vergnügungsstätten getroffen. Zum Schutz der in der Innenstadt vorhandenen Einzelhandelsbetriebe werden durch die verbindliche Bauleitplanung des Weiteren auch bestimmte Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen.

Aufgrund der mit dem vorliegenden Lärmgutachten festgestellten Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte, werden entsprechende Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen im Plangebiet mit dem im Parallelverfahren aufgestellten Bebauungsplan Nr. 308 verbindlich festgesetzt. Dazu wird auf die Festsetzung von Lärmpegelbereichen gem. DIN 4109 zurückgegriffen. Im Bebauungsplanentwurf werden für die entsprechenden Teile des Plangebietes die Lärmpegelbereiche IV und V dargestellt und entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen (resultierende Schalldämm-Maße der Außenbauteile) für Wohn-, Aufenthalts- und Büroräume festgesetzt, sowie betriebsbezogenes Wohnen nur im Einzelfall bei Umsetzung eines umfassenden Schallschutzkonzeptes zugelassen.

Im Bereich der auf Höhe des Plangebietes, an der Westseite der Lindenstraße vorhandenen Bebauung, sind Erhöhungen der derzeitigen Verkehrslärmsituation zu erwarten. Unter Einrechnung des zu erwartenden Mehrverkehrs aus dem Plangebiet wird voraussichtlich nachts ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten. Dabei beträgt die aus dem Mehrverkehr des Plangebietes resultierende Erhöhung nachts etwa 1 dB(A). An einem Immissionspunkt (Lindenstraße 62) wer-

den voraussichtlich die Grenzwerte und Sanierungswerte auch im Tageszeitraum überschritten. An den betroffenen Gebäuden entlang der Lindenstraße sind bei Erreichen der prognostizierten Verkehrsmengen ggf. ausgleichende Maßnahmen wie z. B. passive Schallschutzvorkehrungen vorzusehen. Durch ein entsprechendes Monitoring ist vorgesehen, die tatsächliche Entwicklung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße durch Verkehrszählungen in Abhängigkeit vom Fortschritt der Bebauung des Plangebietes zu analysieren und zu prüfen, an welchen Gebäuden ggf. weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind oder ob und welche verkehrslenkenden Maßnahmen zu ergreifen sind, um eine Reduzierung der Verkehrsmengen zu erreichen.

5.5.2 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.

5.6 Darstellung der wichtigsten anderweitigen Lösungsvorschläge

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

Mit dieser Flächennutzungsplanänderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verbindliche Bauleitplanung durch den im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 308 geschaffen werden. Die mit diesen Bauleitplanverfahren 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. Die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet die Umsetzung des letztlich vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichen Konzepts vor und ist ein Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses.

5.7 Beschreibung der verbleibenden erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen sind, in Anbetracht der über den o. g. Bebauungsplan konkret getroffenen Festsetzungen zur Einschränkung der im Plangebiet zulässigen Gewerbebetriebe und den entsprechend der aktuellen

schalltechnischen Untersuchung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, insgesamt keine verbleibenden, erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Plangebiet und sein näheres Umfeld zu besorgen.

Zu beobachten ist jedoch die tatsächliche Entwicklung der schwer zu prognostizierenden Verkehrsmengen, insbesondere im Bereich der Lindenstraße. Sollte es hier mit Umsetzung des Baugebietes zu erheblichen Beeinträchtigungen im Umfeld kommen, wären Maßnahmen der Verkehrslenkung oder ggf. auch weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden im Einzelfall vorzunehmen, um erheblich nachteilige Umweltauswirkungen zu vermeiden.

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.

5.8 Zusätzliche Angaben

5.8.1 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 künftige Entwicklung der Verkehrsmengen im Umfeld des Plangebietes und die tatsächlich mit der Bebauung des Plangebietes erzeugten zusätzlichen Verkehrsmengen, lassen sich nur schwer prognostizieren, da dies sowohl von der allgemeinen künftigen Verkehrsentwicklung und -führung im Stadtgebiet als auch von den noch nicht fest stehenden, späteren Nutzungen in dem neuen Gewerbegebiet abhängt. Die weitere Entwicklung der bereits heute hohen Verkehrslärmbelastungen im Bereich der Lindenstraße lässt sich somit nur schwer beurteilen und bedarf zukünftig der weiteren Überprüfung.

Der Sanierungsplan, der die konkreten Maßnahmen zur Bodensanierung und zum Umgang mit den unterschiedlichen belasteten Erdmassen festlegt, ist bisher noch nicht genehmigt und umgesetzt.

5.8.2 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.

Die Formulierung konkreter Maßnahmen zur Überwachung relevanter Umweltauswirkungen der vorliegenden Planung erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung, d. h. mit dem parallel aufgestellten Bebauungsplan Nr. 308 der Stadt Rheine, Kennwort „Bahnhof West / Lindenstraße“. Maßnahmen zum „Monitoring“ sind insbesondere bezüglich der Umsetzung der geplanten Bodensanierungen im Plangebiet und bezüglich der Entwicklung der Verkehrslärmbelastung und der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße und den nördlich liegenden Kreuzungsbereichen (Lindenstraße/Bahnhofstraße und Bahnhofstraße/Kardinal-Galen-Ring/ B65) erforderlich.

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 es zu wesentlich erhöhten Verkehrsmengen und damit ggf. zu 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 hinsichtlich des vom Plangebiet künftig erzeugten Quell- und Zielverkehrs. Nach dem Ergebnis des zu dem Bebauungsplan Nr. 308 erstellten schalltechnischen Gutachtens, ist für den am Plangebiet liegenden Abschnitt der Lindenstraße ein Monitoring zur Untersuchung der Verkehrslärmentwicklung in regelmäßigen Abständen mit Beginn der Bebauung des Plangebietes durchzuführen. Auf der Basis von jeweils aktuellen Verkehrszählungen sollen dann die Lärmbelastungen fachgutachterlich berechnet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung bewertet werden.

Zudem soll im Rahmen des Monitorings auch der Anteil des Kfz-Verkehrs aus und in Richtung der Bahnhofstraße durch, in Abhängigkeit vom Baufortschritt des Plangebietes stattfindende, Verkehrszählungen ermittelt werden. Hierdurch soll insbesondere die Belastung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Kardinal-Galen-Ring/B 65 analysiert werden, durch den das Plangebiet in erster Linie an das überregionale Straßennetz angeschlossen wird. Sollten hier künftig Überlastungen festgestellt werden, wären geeignete verkehrslenkende Maßnahmen seitens der Stadt Rheine zu planen und umzusetzen.

Nachteilige Umweltauswirkungen, die erst nach Inkrafttreten des im Parallelverfahren aufgestellten 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 Umwelt-

fachbehörden angewiesen, die ihr etwaige Erkenntnisse über derartige unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zuleiten müssen.

5.8.3 Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts

Mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine 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 Reste vor Jahrzehnten bereits abgetragener Gebäude und aktuell noch genutzte Wege und Lagerflächen auf dem Gelände. Insbesondere im westlichen Teil des Gebietes hatten 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.

Entsprechend dem abgestimmten und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichen Konzept, ist für das gesamte Gelände an der Lindenstraße eine hochwertige gewerbliche Bebauung vorgesehen. Die konkreten Festsetzungen zur baulichen Nutzung und Erschließung des Gebietes werden in dem parallel zu dieser Flächennutzungsplanänderung aufgestellten Bebauungsplan Nr. 308 Kennwort: „Bahnhof West / Lindenstraße“ getroffen. Nach der vorliegenden Planung soll die an der nördlichen Plangrenze, angrenzend an die Bahnhofstraße liegende ehemalige Triebwagenhalle („Lokschuppen“) erhalten und für eine neue Anbindung des im Hauptbahnhof vorhandenen Fußgängertunnels an die Lindenstraße durchbrochen werden. Der so entstehende, neue 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, der Innenstadtlage entsprechende hochwertige Bebauung und gewerbliche Nutzung vorgesehen (insb. Büro- und Dienstleistungsnutzungen, freie Berufe, Freizeit u. ä.). Störende oder emittierende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten, großflächige Einzelhandelsbetriebe oder bestimmte Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten sind im Plangebiet nicht zulässig.

Im Rahmen der Umweltprüfung zu dieser Flächennutzungsplanänderung und zu dem o. g. Bebauungsplan wurden die für das Plangebiet bestehenden planungsrechtlichen und städtebaulichen Voraussetzungen aufgezeigt und die heute ge-

gebene 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. Mit der Aufstellung und Umsetzung eines Sanierungsplanes, der in Kürze der zuständigen Fachbehörde zur Genehmigung vorgelegt werden soll, beabsichtigt die Stadt Rheine eine möglichst weitgehende Sanierung der schadstoffbelasteten Flächen zu erreichen.

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 Verkehrslärmeinwirkungen, insbesondere auch auf die an der Lindenstraße, gegenüber dem Planbereich bereits vorhandene Bebauung, ist von der Ingenieurgesellschaft Zech, Lingen, erstellt worden und ist Bestandteil der Begründung des Bebauungsplanes Nr. 308.

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. Das Plangebiet weist jedoch insgesamt eine hohe Verkehrslärmbelastung auf, die auch die westlich des Plangebietes bereits vorhandene Bebauung an der Lindenstraße betrifft. Für die künftigen Nutzungen im Plangebiet sind entsprechende Bauweisen zur Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes für sämtliche Aufenthalts- oder Büroräume erforderlich. Betriebsbezogene Wohnnutzungen werden wegen der hohen Verkehrslärmbelastung im gesamten Plangebiet nur im Einzelfall und unter Nachweis eines umfassenden Schallschutzkonzeptes zugelassen. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden im Bebauungsplan Nr. 308 verbindlich festgesetzt. In Abhängigkeit vom Fortschritt der Bebauung des Plangebietes, soll zudem für den an das Plangebiet angrenzenden Abschnitt der Lindenstraße die weitere Entwicklung der Verkehrslärmbelastung untersucht werden. Falls hier die Schwelle der Zumutbarkeit nachweislich überschritten werden sollte, werden im Einzelfall für betroffene Bestandsgebäude ggf. geeignete passive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen sein.

Aus den vorgesehenen, durch einen umfassenden Sanierungsplan festgelegten, 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

6 Umsetzung; Realisierung

Die Stadt Rheine ist noch nicht Eigentümerin der Flächen im Geltungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes. 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 Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rheine – EWG – durchgeführt.

Rheine, 21. April 2009

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

Im Auftrag

Michaela Gellenbeck
Städt. Baurätin