

Vorlage Nr. 187/14

- Betreff: **BebauungsplanNr. 331,**
Kennwort: "Museumspark Feldbahnen", der Stadt Rheine
- I. **Beratung der Stellungnahmen**
 1. **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**
 2. **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**
 - II. **Offenlegungsbeschluss**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt"	03.09.2014	Berichterstattung durch:	Herrn Kuhlmann Herrn Schröer Herrn Dörtelmann					
TOP	Abstimmungsergebnis							
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.	z. K.	vertagt	verwiesen an:

Betroffene Produkte

51	Stadtplanung
----	--------------

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des IEHK

LP 3	- Regionale Zusammenarbeit in Wirtschaft Tourismus Konversion
LP 19	- Besondere Orte der Kultur
LP 27	- Orte der Bau- und Industriekultur

Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
<input checked="" type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich <input type="checkbox"/> einmalig + jährlich
Ergebnisplan	Investitionsplan
Erträge	Einzahlungen
Aufwendungen	Auszahlungen
Finanzierung gesichert	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
durch	
<input type="checkbox"/>	Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
<input type="checkbox"/>	Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt
<input checked="" type="checkbox"/>	sonstiges (siehe S. 3 dieser Vorlage)

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

VORBEMERKUNG / KURZERLÄUTERUNG:

Der Verein Münsterländisches Feldbahnmuseum e.V. engagiert sich seit 1985 für die betriebsfähige Erhaltung und Dokumentation von historischen Feldeisenbahnen (www.feldbahn.org). Zu den Zielen und Aktivitäten des Vereins zählen:

- Instandsetzung und Restaurierung historischer Feldbahnfahrzeuge
- Instandsetzung und Erweiterung von Gleisanlagen
- Fahrbetrieb auf Demonstrationsstrecken
- Akquisition neuer Museumsexponate
- Dokumentation münsterländischer Feldbahngeschichte

Im Verein engagieren sich zurzeit 25 Mitglieder im Alter von 15 bis 65 Jahren.

Seit langem sucht der Verein nach verbesserten Rahmenbedingungen für die Vereinsarbeit und die Sammlungspräsentation. Diese Rahmenbedingungen hat der Verein auf dem ehemaligen Militärgelände in Gellendorf (Kaserne Gellendorf) gesehen und zu diesem Zweck 2012 ein ca. 4,6 ha großes, aus der militärischen Nutzung entlassenes Grundstück erworben.

Hier beabsichtigt der Verein, einen regulären Museumsbetrieb aufzunehmen mit Angeboten, die sich sowohl an den Einzelbesucher als auch an Familien und Gruppen richten.

Auf dem Gelände befindet sich eine ehemalige LKW-Unterstellhalle sowie ein Werkstatt- und Lagergebäude. Der Verein ist bereits auf dem Gelände aktiv. Per Baugenehmigung wurde dem Verein die Nutzung der Gebäude als Fahrzeughalle und als Mehrzweckgebäude (mit Werkstatt, Lager und Aufenthalts- und Sozialräumen) bereits eingeräumt.

Für eine weitergehende Nutzung und den Betrieb als Museum ist die planungsrechtliche Sicherung durch Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, zur öffentlichen Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung, hat vom 02.09.2013 bis einschließlich 20.09.2013 stattgefunden. Es wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben.

Zwischen dem Münsterländischen Feldbahnmuseum e.V. und der Stadt Rheine wurden mehrfach Gespräche geführt, mit dem Ziel, gemeinsam Lösungen für die planerische Bewältigung verschiedener Fragestellungen zu entwickeln.

So wurde u.a. der Geltungsbereich nach Süden hin um ca. 600 qm erweitert. Diese Erweiterung erwies sich in zweifacher Hinsicht als empfehlenswert. Zum einen bietet diese Erweiterung Fläche für einen symmetrischen Gebäudeabschluss der Fahrzeughalle. Zum anderen wird hierdurch erst ein Rangieren der Fahrzeuge aus der Fahrzeughalle ermöglicht.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes überlagert teilweise die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 302 „Gellendorfer Mark – Nord“ und Nr. 303 „Gellendorfer Mark – Süd“. Im Bebauungsplan Nr. 302 „Gellendorfer Mark – Nord“ sind Bereiche als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage festgesetzt. Dieser Bereich ist u. a. dazu bestimmt, Eingriffe auszugleichen, die aufgrund der Bebauungspläne Nr. 302 bis 305 zu erwarten gewesen sind. Durch den Bebauungsplan Nr. 331 „Museumspark Feldbahnen“ werden 860 qm planinterne Ausgleichsfläche aus dem Bebauungsplan Nr. 302 in Anspruch genommen. Als Ersatz für diese Inanspruchnahme wurde aus dem Ökokonto der Stadt Rheine eine wertgleiche Fläche ausgebucht und dem Bebauungsplan Nr. 331 „Museumspark Feldbahnen“ zugeordnet. Bei der zugeordneten Ausgleichsfläche handelt es sich um eine im Jahre 2006/2007 durchgeführte Aufforstungsmaßnahme im Umfang von 1.182 qm auf dem Flurstück 103, Flur 18, Gemarkung Mesum. Die in diesem Zusammenhang entstandenen Kosten in Höhe von 4.700,00 Euro wurden aus dem Budget Nr. 800103-02 der Stadt Rheine finanziert.

Diese Kosten, wie auch die Erstellung des Bebauungsplanes, des Umweltberichtes und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages werden dem Verein Münsterländisches Feldbahnmuseum e. V. nicht in Rechnung gestellt, da die auf der Vorderseite dieser Vorlage benannten und betroffenen Leitbilder den Bebauungsplan Nr. 331 „Museumspark Feldbahnen“ im Dienste des Allgemeinwohls stellen.

Die frühzeitige Beteiligung der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte (über einen Monat) bis zum 20.09.2013. Mit der Unterrichtung entsprechend § 3 Abs. 1 BauGB wurden diese zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert.

Über die während dieser Zeit vorgebrachten Stellungnahmen ist zu beraten. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen, um danach den Offenlegungsbeschluss zu fassen.

Alle wichtigen planungsrelevanten Daten und Maßnahmen sind der Begründung zu dem Bebauungsplan (Anlage 2) und den textlichen Festsetzungen (Anlage 3) zu entnehmen, die dieser Vorlage beigelegt sind. Ein Auszug aus dem Entwurf des Bebauungsplanes liegt ebenfalls bei (Anlage 1).

BESCHLUSSVORSCHLAG / EMPFEHLUNG:

I. Beratung der Stellungnahmen

1. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

1.1 Einwender

Schreiben vom 20.09.2013 und vom 25.09.2013

Inhalt:

Art der Nutzung

„Entgegen ihres Ausschlusses beabsichtigen wir, im Rahmen des Museumsbetriebes auch

- Beherbergungsmöglichkeiten für Mitarbeiter und Gäste*
- einen Schaugarten zum Thema „Feldbahnen in der Landwirtschaft“*

Hierbei handelt es sich jedoch um Nutzungen im Rahmen des ideellen oder wirtschaftlichen Zweckbetriebs des Münsterländischen Feldbahnmuseum e.V.; Eine gewerbliche Nutzung sehen wir nicht. Insofern bitten wir diese Nutzungen zuzulassen.

Wir bitten, die gemäß unserer Mail vom 14.08.2013 an Frau Gooßens unterbreiteten Nutzungen zuzulassen: Unmittelbarer Nutzung für satzungsgemäße Ziele des Münsterländischen Feldbahnmuseum e.V.:

- Sammlung, Sicherung, Restaurierung, Ausstellung und Betrieb von historischen Feld- und Grubenbahnen sowie Schienenfahrzeugen aller Art und allen im historischen Kontext hiermit stehenden Maschinen (z.B. Bagger) und Nutzfahrzeugen*
- Wirtschaftliche Zweckbetriebe des Münsterländischen Feldbahnmuseum, die dem Museumserhalt dienen und nur Museumsbesuchern zugänglich sind, wie etwa Museumscafé, Bücherladen, Bewirtung, Bereitstellung von Räumen für Veranstaltungen*
- Übernachtungsmöglichkeiten (ohne darüber hinaus gehende Wohneignung) für Mitglieder, Unterstützer und Gäste des Vereins im Rahmen von Arbeitseinsätzen, Veranstaltungen und Workshops.*

Vermietung von Räumlichkeiten und Freiflächen an Organisationen und Privatpersonen zu gemeinnützigen, kulturellen, sozialen oder Freizeitzwecken, z.B.:

- Dachgeschossnutzung für Zwecke der Kunst (Galerie, Ausstellungsraum, Werkstatt), Kultur (Museum, Archiv, Musik), Hobby und Freizeit (Modellbahnen, Modellbau etc.)*
- Nutzung der Grünflächen für Zwecke der Land- und Forstwirtschaft sowie des Naturschutzes, z.B. in Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbund Deutschland e.V.*
- Vermietung von Teilflächen an Träger integrativer und arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen in Verbindung mit Betrieb, Instandsetzung und Restaurierung von Feldbahnfahrzeugen und -anlagen.*
- Vermietung von Teilflächen der Fahrzeughalle an Private und Organisationen mit dem Ziel, Kulturgüter der Mobilitäts- und Technikgeschichte geschützt zu hinterstellen und idealerweise auch öffentlich zugänglich zu machen.*

Im Bebauungsplan weisen Sie den Hubschrauberlandeplatz als private Grünfläche aus. Wir machen darauf aufmerksam, dass der Hubschrauberlandeplatz eine asphaltierte Fläche ist und bleiben soll.“

Maß der baul. Nutzung, Gestaltung

„Die maximal überbaubare Fläche umfasst im derzeitigen Zustand bereits eine Fläche von ca. 13.500 qm = 29% der Gesamtfläche. Um Weiterentwicklungsmöglichkeiten des Vereins (untergeordnete Gebäude-/Erweiterungen, Museumsdidaktische Elemente, Pflasterungen zur Besucherführung) im Rahmen des Ihnen bekannten Museumskonzeptes zu realisieren, ist eine weitere zu bebauende Fläche von max. ca. 2.300 qm = 5 % erforderlich. Die max. zu überbauende Fläche muss daher (aufgerundet) 35 % betragen.

In diesen Betrachtungen nicht enthalten sind Gleisanlagen in wasserdurchlässiger (nichtversiegelnder) Bauart. Hier sind etwa 1.200 lfd. Meter Gleis bei einer Baubreite von max. 2m = 2.500qm im Bebauungsplan zu berücksichtigen. Alternativ bitten wir darum, Gleisanlagen nicht als bauliche Anlagen zu bewerten, sofern wir diese ohne Hinzufügung von Fremdmaterial lediglich auf den landschaftstypischen Sand auflegen.

Wir widersprechen ihrer Auffassung, dass die Errichtung von Gebäuden auf der asphaltierten Stellfläche dem Parkcharakter widerspricht. Auf einer asphaltierten Fläche können wir keinen Parkcharakter erkennen. Durch eine partielle Bebauung der Fläche mit untergeordneten Baulichkeiten für die Unterstellung betriebsnotwendiger Gerätschaften und nicht vorzeigbarer Feldbahnfahrzeuge können wir die Neuversiegelung von Grünfläche an anderer Stelle vermeiden und geben der Asphaltfläche eine weniger auffällige weil kleinteilige Struktur. Wir bitten daher um die Berücksichtigung von 10% der Stellfläche für die Überbauung durch eingeschossige Gebäude (Leichtbauhalle, überdachtes Freiluftregal)

In der Aufzählung für untergeordnete bauliche Anlagen bitten neben dem Historischen Lokschuppen auch bauliche Erweiterungen der Museums-Ausstellungshalle und der Werkstätten aufzunehmen.

Die Baugrenzen für die Museumsausstellungsfläche bitten wir folgendermaßen anzupassen:

Westlich (Stirnseite zum Heizhaus): Bis zur Grundstücksgrenze

Östlich (Stirnseite zur Straße): bis zur Straße. Geplant ist eine partielle Pflasterfläche

Nördlich (Längsseite zur Wiese): parallel zum Gebäude ein Streifen mit 10 Meter Breite für den Bau eines Schleppdaches zur Unterstellung von Wagenzügen

Südlich (Längsseite zum Regenrückhaltebecken) wie von Ihnen geplant.

Bitte beachten Sie, dass das vorhandene Dach der Museumsausstellungshalle ein Pultdach mit einer Neigung von ca. 7 Grad aufweist. Ergänzungen planen wir entgegen ihrer Ausführungen aus ästhetischen Gründen mit der gleichen Dachneigung.

Die Baugrenzen für das Mehrzweckgebäude bitten wir folgendermaßen anzupassen:

Westlich wie von Ihnen geplant.

Östlich wie von Ihnen geplant.

Nördlich (Richtung Hubschrauberplatz): parallel zum Gebäude bis zum Ende des Vorplatzes, ca. 14m Abstand zur Gebäudeseite

Südlich (Richtung Wald): parallel bis zum Wald

Wir bitten auf bauliche Grenzabstände zu Nachbargrundstücken zu verzichten, also Grenzbebauung zuzulassen und dies im Bebauungsplan zu verankern.

Gleisanlagen bitten wir nicht als bauliche Anlagen zu bewerten, sofern wir diese ohne Hinzufügung von Fremdmaterialien lediglich auf den landschaftstypischen Sand auflegen.

Die „Einschränkungen für schutzbedürftige Bereiche“ bei der an sich uneingeschränkten Möglichkeit der Verlegung von Gleisanlagen im Museumspark ist näher zu definieren. Zum Beispiel durch die Markierung von Flächen, die zwingend schienenfrei bleiben müssen oder Stammgleise (auf Dauer) oder temporäre Gleise (saisonal) aufnehmen dürfen. Wir bitten jedoch eher darum, das Gleise in wasser-durchlässiger Form, die unter Vermeidung von Fremdstoffeintrag (Schotter etc.) lediglich auf den landschaftstypischen Sandboden aufgelegt werden, grundsätzlich baugenehmigungsfrei verlegt werden dürfen. Das Gleis soll in der Folge durch landschaftstypische Pionierpflanzen wieder verwachsen.

Sofern sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans ein geschütztes Biotop im Sinne §62 Landschaftsgesetz befindet, bitte wir diese mit Gleisanlagen in wasser-durchlässiger Form überbauen zu dürfen. Für den Bau und Betrieb der Gleisanlagen wird kein standortuntypisches Fremdmaterial eingetragen. Nach Einbringen der Gleisanlagen dürfen diese mit biotypischen Pflanzen überwachsen

Die Pkw-Stellplätze sind nicht entlang der Südgrenze sondern entlang der Ostseite des Hubschrauberlandeplatzes geplant.“

Grünordnerische Festsetzungen

„Die „Flächen zum Anpflanzen mit Bäumen und Sträuchern“ bitten wir aus folgenden Gründen vollständig zu streichen: - Sie stehen im Widerspruch zu unserem Nutzungskonzept, das an diesen Standorten überwiegend Gleisanlagen für den Demonstrationsbetrieb vorsieht. Parallel zur Straße liegen Versorgungsstrassen (Abwasser, Strom), die zugänglich bleiben müssen. - Die ihrerseits geplanten „Flächen zum Anpflanzen mit Bäumen und Sträuchern“ stehen auch im Widerspruch zu unserem konzeptionellen Ansatz: Wir möchten den Bürgern auch außerhalb der Museumsöffnungszeiten weitgehend Zugang und Sichtkontakt zum Museumspark gewähren. Die Symbiose zwischen Naturlandschaft und Technik soll möglichst großräumig und einem Park entsprechend visuell wahrnehmbar sein. Gerne werden wir jedoch Rahmen von notwendig werdenden Ausgleichsmaßnahmen an „Flächen mit Bindung für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern“ bevorzugt einen Waldsaum entlang der nördlichen Grundstücksgrenze des betrachteten Gebietes berücksichtigen. Diesen Waldsaum bitten wir als potentielle Ausgleichsfläche, nicht jedoch als Verpflichtung mit in den B-Plan aufzunehmen.

Die als „Fläche mit Bindung für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern“ genannte Fläche umfasst einen älteren Birken- und Eichenbaumbestand im süd-östlichen Teil und einem eher jungen und mit zahlreichen standortuntypischen Gehölzen bewachsenen Baum- und Strauchbestand im nord-westlichen Bereich. Im süd-östlichen Teil der Fläche begrüßen wir die Bindung für die Erhaltung. Im nord-östlichen Teil sehen wir die Schutzwürdigkeit des Waldes weniger. Wir bitten daher in Absprache mit dem örtlichen Förster und ggf. Vertreter örtlicher Naturschutzorganisationen daher, diese Fläche ohne Forderung von Ausgleichsmaßnahmen um den Bewuchs mit standortuntypischen Gehölzen verkleinern zu dürfen und/ oder an geeigneter Stelle für eine Gleisstrasse durchlässig zu machen. Gleichermaßen sollte die Fläche im Bebauungsplan verkleinert ausgewiesen werden.“

Abfallentsorgung

„Die Begründung legt fest, dass „ Die Abfallentsorgung durch den zuständigen Entsorgungsträger erfolgt“. Wir verstehen diese Aussage als wählbare Option. Einen Entsorgungszwang durch den zuständigen Entsorgungsträger (analog zum Anschlußzwang bei der Abwasserentsorgung) lehnen wir ab. Auf der Grund der durch das ehrenamtliche Engagement geringen Anwesenheitszeiten von Personen haben wir nur ein minimales Abfallaufkommen. Es hat sich bewährt und durchgestzt, dass die Mitglieder selbst den Abfall sach- und fachgerecht entsorgen, den sie erzeugen. Dies entspricht gängiger Praxis unserer fast dreißigjährigen Vereinsexistenz und hat zu keinem Zeitpunkt zu Beanstandungen geführt.“

Versickerung von Niederschlagswasser

„... wir hatten gestern einen Ortstermin mit der TBR (Herr Timmermann, Herr Jansen). In diesem Zusammenhang hat Herr Timmermann es für erforderlich erachtet, dass das Recht auf Verrieselung von Niederschlagswasser auf dem Gelände im Bebauungsplan verankert sein muss. Insofern bitte wir Sie als Nachtrag zu o.g. Stellungnahme, im Bebauungsplan aufzunehmen, dass auf dem Gelände Niederschlagswasser an technisch geeigneter Stelle verrieselt werden darf.“

Abwägungsempfehlungen:

zu: Art der Nutzung

Zur Art der Nutzung werden vom Einwender verschiedene gewünschte Nutzungsmöglichkeiten aufgelistet. Es wird festgestellt, dass Beherbergungen und Übernachtungen der Nutzungsart Wohnen zuzuordnen sind, die dem grundsätzlichen Charakter eines Museumsparkes nicht entsprechen. Die Nutzungsart Wohnen ist auch deshalb auszuschließen, da Konflikte mit der umgebenden gewerblichen Nutzung nicht ausgeschlossen und die Anforderungen an ein gesundes Wohnen nicht gewährleistet werden können. Dem speziellen Anliegen des Einwenders, Gebäude zum Zwecke der Beherbergung und Übernachtung zu nutzen, kann aus den genannten Gründen nicht entsprochen werden.

Ebenso entspricht auch eine gewerbliche Nutzung nicht dem Charakter eines Museumsparkes im Rahmen der festgesetzten Grünfläche. Die Bezeichnung Museumspark gilt als besondere Zweckbestimmung innerhalb der im Plangebiet festgesetzten Grünfläche. Gewerbliche, d. h. gewinnerzielende Nutzungen schließen sich hier aus.

Die Nutzungsarten Wohnen und Gewerbe sind demzufolge grundsätzlich unzulässig und werden durch die textlichen Festsetzungen Nr. 1 und 2 ausgeschlossen.

Zu den weiteren vom Einwender aufgeführten Nutzungen wird festgestellt, dass diese zulässig sind, sofern sie durch einen museumsbezogenen Charakter gekennzeichnet und dem Museumsbetrieb dienlich sind. Eine weitergehende Positivlistung, die über die textliche Festsetzung Nr. 2 hinausgeht, wird als nicht erforderlich angesehen. Der Museumsbezug ist im Rahmen der Baugenehmigung nachvollziehbar zu dokumentieren.

Zum ehemaligen Hubschrauberlandeplatz ist festzuhalten, dass dieser Platz als asphaltierte Fläche erhalten bleiben kann. Dennoch gilt als übergeordnete Festsetzung für das gesamte Areal die Nutzungsart Grünfläche mit der Zweckbestimmung Museumspark.

zu: Maß der baul. Nutzung, Gestaltung

Es wird festgestellt, dass zum Zwecke der Klarheit und einer besseren Nachvollziehbarkeit die Festlegung der überbaubaren Fläche von einer relativen in eine absolute Flächengröße im Entwurf geändert wurde (Angabe in qm statt % des Plangebietes)

Mit der Festsetzung von maximal 5 000 qm überbaubarer Fläche wird dem Anliegen des Vereines nach baulichen Erweiterungen in vollem Umfang entsprochen. Die durch Baugrenzen festgesetzten Baufelder sind dabei in ihrer Flächensumme bewusst größer gehalten, um dem Verein eine Flexibilität hinsichtlich der Gebäudestandorte einzuräumen.

Bezüglich der Baugrenzen für die Ausstellungshalle wird festgestellt, dass die Wünsche des Vereines für die östliche, westliche und tlw. nördliche Baugrenze von den zeichnerischen Festsetzungen abweichen. Die Ermittlung der Abstandsflächen zur Nachbargrenze ergibt sich dabei aus § 6 Abs. 5 BauO NW. In allen Fällen ist ein Mindestabstand von 3 m einzuhalten.

Eine Erweiterung der Baugrenze nach Osten hin widerspricht der Anordnung von Stellplätzen an der Halle. An dieser Stelle wird den Stellplätzen ein Vorrang vor einer Gebäudeerweiterung eingeräumt, da Stellplätze im Bereich der Ausstellungshalle ein wildes Parken unterbinden und anderweitig in diesem Bereich nicht untergebracht werden können. Aufgrund des zu erhaltenden Baumbestandes kann sich das gewünschte Schleppdach auf der Nordseite der Ausstellungshalle nicht über die ganze Gebäudelänge erstrecken. An dem Mindestabstand von 3 m zur westlichen Nachbargrenze sowie an den übrigen Baugrenzen für die Ausstellungshalle wird festgehalten.

Die im Entwurf festgesetzten Baugrenzen für die Museumswerkstatt gehen über die schriftlich dargelegten Vorstellungen des Einwenders hinaus, um dem Verein an dieser Stelle die gewünschten flexiblen Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen.

Diese erweiterten Baufelder haben sich aus Abstimmungsgesprächen mit dem Verein ergeben. Lediglich dem Wunsch nach Vergrößerung des Baufeldes Richtung Laubwald wird aus Gründen des Brandschutzes und zum Schutz des Gebäudes nicht entsprochen. Ebenso wird ein Abstand des Baufeldes zum nördlich angrenzenden und ausgedehnten Kiefernbestand von 35 m für erforderlich gehalten. Dieser vorsorgliche Abstand entspricht den Empfehlungen verschiedener Bezirksregierungen des Landes NRW. Zum einen gilt es, Schäden an Gebäuden durch Windbruch (Gebäudesicherheit) und zum anderen ein Übergreifen eines möglichen Gebäudebrandes auf den Wald (Brandschutz) zu verhindern.

Dem Vorschlag, auch Gebäude mit geringeren Dachneigungen zuzulassen, wird durch Festsetzung der Dachneigung auf 7 – 40° gefolgt. Damit wird es möglich, bei baulichen Veränderungen die alte Dachneigung wieder aufzunehmen.

Zu den der Bahnschwellen und –schienen führt der Einwender aus, dass diese lediglich auf Sand gelegt werden und die Gleisanlage daher keine baulichen Anlagen und daher baugenehmigungsfrei seien. Hierzu wird festgestellt, dass bei der Verlegung von Gleisen nicht die Art der Verbindung, sondern die Funktion von Bedeutung dafür ist, ob es sich um eine bauliche Anlage handelt. Auch wenn die Verlegung auf Sand erfolgt, so beabsichtigt der Betreiber eine dauerhafte Funktion. Insofern ist bei derartigen Gleisanlagen von einer baulichen Anlage im Sinne des § 2 Abs. 1 der Landesbauordnung (Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen) auszugehen. Die zu errichtenden Gleisanlagen fallen auch nicht unter die in § 65 der Landesbauordnung aufgeführten genehmigungsfreien Vorhaben. Dem Wunsch nach einer Genehmigungsfreistellung kann somit nicht entsprochen werden. Für die Errichtung der Gleisanlagen ist ein Antrag auf Genehmigung bei der örtlichen Baugenehmigungsbehörde zu stellen.

Um dem Verein ansonsten aber einen großen Handlungsspielraum bei der Verlegung der Gleise zu ermöglichen, wird von der Anwendung des § 19 Abs. 4, Nr. 1 und 2 BauNVO Gebrauch gemacht. Hiernach kann bei geringfügigen Auswirkungen auf die natürliche Funktion des Bodens oder wenn die Einhaltung der (baulichen) Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung führt von den zulässigen Grenzen nach § 19 BauNVO abgesehen werden. Beide Voraussetzung können im vorliegenden Fall als erfüllt be-

trachtet werden, weshalb der Umfang der Gleisverlegungen –außerhalb von Wald und Trockenrasen- nicht weiter begrenzt wird.

Um unverhältnismäßige Zerstörungen im gesetzlich geschützten Biotop sowie im Wald zu vermeiden, wurde in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde, dem Naturschutzbund Kreisgruppe Steinfurt e. V. und dem Münsterländischen Feldbahnmuseum e. V. der Verlauf der Gleise durch diese sensiblen Bereiche festgelegt. Diese Abstimmung wurde als Festsetzung in den Planteil des Bebauungsplanes aufgenommen und verbindlich festgesetzt. Außerhalb der geschützten Bereiche ist der Verein frei hinsichtlich des Gleisverlaufes.

Dem Wunsch des Vereins zur Lage der Stellplätze auf dem ehemaligen Hubschrauberlandeplatz folgend, werden die Stellplätze an der Ostseite des ehemaligen Hubschrauberlandeplatzes angeordnet.

zu: Grünordnerische Festsetzungen

Der erste Einwand zu den grünordnerischen Festsetzungen bezieht sich auf das im Vorentwurf geplante Gebot zur östlichen Eingrünung des Gebietes. Es wird festgestellt, dass dem Wunsch des Einwenders durch Aufhebung des Pflanzgebotes entsprochen wird. Eine ausgedehnte Anpflanzung würde einen größeren Bereich des festgestellten und geschützten Biotops dauerhaft beeinträchtigen.

Bei der im zweiten Einwand angesprochenen mit Bäumen und Sträuchern bestandenen Fläche handelt es sich, entsprechend der Stellungnahme des Forstamtes vom 07.08.2013, um Wald im Sinne des § 2 Landesforstgesetz. Die gewünschte Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart hätte zwingend weitreichende Ersatzaufforstungen zur Folge, die der Interessenslage des Vereins nicht entsprechen. Demzufolge ist diese Fläche als Wald zu erhalten. Gleichwohl ist die Verlegung von Gleisen auch im Wald möglich. Dieses ist vor Beginn der Maßnahme der zuständigen Forstbehörde anzuzeigen.

Nach Norden an den Wald angrenzende standortuntypische Gehölze und junge Obstbäume sind nicht mit einem Erhaltungsgebot festgesetzt und können, im Sinne des Vereins, für die Verlegung von Gleisen, entfernt werden.

zu: Abfallentsorgung

Zu der gewünschten Form der Abfallentsorgung durch die Mitglieder des Vereins wird festgestellt, dass der in der Entsorgungssatzung der Stadt Rheine verankerte Anschluss- und Benutzungszwang aus Gründen des öffentlichen Wohls und zur Vermeidung unzulässiger Abfallentsorgungen auch für den Verein zum Tragen kommt. Voraussetzungen für eine Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Dem Anliegen des Vereins, vom Anschluss- und Benutzungszwang für kommunal einzusammelnde Abfälle befreit zu werden, kann entsprechend obiger Ausführungen nicht entsprochen werden.

Anfallende Sonderabfälle sind über private Entsorgungsfirmen fachgerecht zu entsorgen.

Zu: Versickerung von Niederschlagswasser

Es wird festgestellt, dass durch die Novellierung des Landeswassergesetzes NW 2007 eine Verpflichtung zur getrennten Beseitigung von Schmutz- und Niederschlagswasser gegeben ist. Für den Bereich der ehemaligen Kaserne Gellendorf hat die Stadt Rheine/TBR die technischen Einrichtungen für eine zentrale Niederschlagswasserentsorgung geschaffen. Das Plangebiet befindet sich innerhalb des nach § 58 Abs. 1 und 2 LWG NW genehmigten „Entwässerungsentwurfes Bebauungspläne Gellendorfer Mark“.

Folglich ist festzuhalten, dass hier an der in der Entwässerungssatzung der Stadt Rheine festgeschriebenen Überlassungspflicht (vgl. § 9 Abs. 5 Entwässerungssatzung der Stadt Rheine) des Niederschlagswassers festgehalten werden muss. Ein Verzicht auf Überlassung des Niederschlagswassers sieht die Satzung ausschließlich für eine Brauchwasserverwendung des Niederschlagswassers vor, nicht aber für die hier gewünschte Versickerung.

1.2 Mitglied des Vereins Münsterländisches Feldbahnmuseum e. V. Schreiben vom 18.09.2013

Inhalt:

Lärm-Emissionen

Lokfahrbetrieb

„... Besonders die Nähe zur Wohnbebauung sehe ich gemeinsam mit weiteren Mitgliedern sehr kritisch. ..

Zahlreiche Loks sind bedingt durch das Alter relativ laut, da seinerzeit Feldbahnfahrzeuge noch nicht den heute gültigen strengen Lärmvorschriften unterlagen. Das gilt besonders, wenn mit Vollgas gefahren werden muß, um beispielsweise länger abgestellte Fahrzeuge zu rangieren, die naturgemäß sehr schwergängig sind. Das würde hier besonders Rangierarbeiten an der Fahrzeughalle betreffen, zumal dort auch noch leichte Steigungen nötig sein werden. Üblicherweise wurden am bisherigen Standort bei diesen größeren Rangierarbeiten zwei oder drei Loks eingesetzt, um effektiver rangieren zu können. Im Regelfall laufen die Motoren der Loks in den Rangierpausen im Leerlauf weiter und werden nicht abgestellt.

... Beim Lärmgutachten wurden die Messungen nach mir vorliegenden Informationen sogar bewusst mit falschen und deutlich leiseren Loks durchgeführt, die so nie beim MFM e.V. existierten, bzw. aktuell vorhanden sind...

Die im Lärmgutachten verwendeten Loks kleiner Bauart besitzt das MFM e.V. nicht. Einzige Ausnahme ist der „Kröhnke Lorenknecht“, wobei diese sehr kleine Lok aber keinesfalls in der Lage ist Züge mit mehr als zwei leichten Wagen zu befördern. Es sind statt dessen üblicherweise in den letzten Jahren Loks in Betrieb gewesen, die den folgenden Bauarten entsprechen und beim Betrieb deutlich lauter sind: Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg Ns2f (Motor 2VD14,5/12-1SRL, Baujahr 1955/1973) Schöma Lo40 (Motor MB202, Baujahre Ende der 1930er Jahre) Schöma CFL45DC (Baujahr 1964) Windhoff Ls13s III (Motor Junkers HK65, Baujahr 1938) Verschiedene weitere Loks mit schnell laufenden 4-Zylindermotor aus den 1970/80er Jahren, die in der öffentlichen Lokliste verschwiegen werden.

Warum wurden hier bewußt falsche Angaben zum Lärm gemacht?

Welcher Lärm entsteht beim Bau und Betrieb der Feldbahnanlage?

Wie umfangreich wird der Fahrbetrieb sein?

In welchem Bereich des Geländes sollen die Fahrten stattfinden?

Wie viele Betriebstage sind pro Monat geplant mit wie vielen Fahrten?

Gabelstapler, Baumaschinen

Bis 2011 wurden sehr oft ein Seilbagger (Sennebogen SK9 mit Motor Deutz F4L912), sowie drei ältere Gabelstapler (Kalmar DC-6 und DC-7, Linde) eingesetzt, die im Betrieb relativ laut sind. Typische Anwendungszwecke war der innerbetriebliche Transport von schweren Teilen und Fahrzeugen zwischen Lagerhallen und Werkstatt, sowie ein Großteil der Hebearbeiten bei der Montage und Demontage von Fahrzeugen.

Die Bedenken bezüglich der hohen Lärmpegel gelten besonders für den 1973 gebauten Seilbagger, der einen luftgekühlten schnell laufenden Deutz-Motor besitzt. Dieser ist nur sehr langsam zu fahren und zu bedienen, weshalb der Lärm im Regelfall lange andauert. Außerdem ist eine kleine Straßenwalze mit Dieselmotor vorhanden und betriebsfähig. Üblicherweise wurden bisher bei Erdarbeiten (z.B. Gleisbau) geliehene Radlader oder Bagger eingesetzt.

Sind die im Gutachten aufgeführten Schallpegel mit den beim Verein vorhandenen Geräten unter Belastung gemessen worden oder wurden Werte aktueller Maschinen verwendet, die im Regelfall deutlich leiser sind?

Wie umfangreich wird der Stapler- und Baggerfahrbetrieb sein?

Welche Arbeitsmaschinen werden zukünftig für den Bau der Feldbahnstrecken, bzw. sonstige Arbeiten eingesetzt?

Restaurierungsarbeiten

Entrostungsarbeiten fanden bisher im Regelfall draußen statt, um die Werkstatt nicht zu mit dem Staub zu verschmutzen. Dabei entsteht beim Einsatz von Winkelschleifern mit Drahtbürste und dem druckluftbetriebenen Nadelentrostler erheblicher Lärm. Beim Sandstrahlen entsteht neben der massiven Staumentwicklung auch Lärm. Beim Gleisbau, aber auch bei anderen Tätigkeiten kommen oft druckluftbetriebene Schlagschrauber zum Einsatz. Beim Gleisbau ist zur Druckluftversorgung weitab der Werkstatt der Einsatz eines Baustellenkompressors mit Dieselmotor üblich, der beim Verein vorhanden ist. Das Bewegen der Gleisbaumaterialien (Schienen, Stahlschwellen) erzeugt üblicherweise erheblichen Lärm, vergleichbar mit Geräuschen auf einem Schrottplatz.

Bei Probeläufen von Motoren wird oft ohne angebauten Schalldämpfer getestet. Um die Abgase abzuleiten, finden die Probeläufe bei geöffneten Werkstatt-Toren, bzw. draußen statt. Typischerweise finden diese Tätigkeiten an Samstagen, bzw. abends statt. Auf dem bisher genutzten weit abgelegenen Gelände gab es naturgemäß keine Problem in der Hinsicht, da die Wohnbebauung weit entfernt war.

Welche Geräte und Werkzeuge werden zukünftig für die Restaurierung der Fahrzeuge eingesetzt?

Wie wird sichergestellt, dass die lärmintensiven Arbeiten nur in der Werkstatt und nicht draußen stattfinden?

Gibt es Vorgaben zu den Betriebszeiten der Werkstatt?

Müllentsorgung, Umweltschutz, Lagerung grundwassergefährdender Stoffe

Seit einigen Jahren gab es massive Mißstände bei der Müllentsorgung des Vereins. Das fiel teilweise erst Monate und Jahre später auf, als Altlasten nach dem Umzug des Vereins entdeckt wurden. So wurden u.a. Anfang 2013 ca. 30 getränkte Bahnschwellen auf dem bisherigen Gelände vorgefunden, nachdem ein Verkauf der Schwellen gescheitert war. Beim Sandstrahlen wurden u.a. mit Bleimennige gestrichene Lokrahmen bearbeitet. Durch die persönliche Schutzausrüstung wurde zwar der Mitarbeiter geschützt. Das verseuchte Strahlgut wurde aber, entgegen der Zusicherung einer sachgemäßen Entsorgung, auf dem bisherigen Gelände vergraben. Der beim Entrosten entstehende Staub kann abhängig von den früher verwendeten Anstrichen ebenfalls belastet sein. Typische Grundierungs- Anstrichstoffe älterer Loks sind Bleimennige, sowie Zinkchromat. Bei Lackierarbeiten wurde im Regelfall außerhalb der Werkstatt gearbeitet. Hier bei kommen lösemittelhaltige Farben zum Einsatz, die mittels Spritzpistole aufgebracht werden. Bisher entstand durch die abgelegene Lage keinerlei Belästigung durch Lösemitteldämpfe für die weit entfernten Nachbarn.

Zur Entsorgung brennbarer Abfälle wird am Standort in Gellendorf ein Verbrennungsfaß vorgehalten und direkt neben dem Waldrand genutzt (Bilder vom 2.3.2013 liegen vor). Neben der Waldbrandgefahr ist dies ein eklatanter Verstoß gegen die einschlägigen Gesetze und Verordnungen zum Betreiben von Feuern. Zur Betankung wurden bisher Kanister und Trichter verwendet. Bei den geringen Laufleistungen und dem somit geringen Verbrauch, ist diese Lösung ein übliches Verfahren. Wenn aber ein regelmäßiger Fahrbetrieb stattfindet, wird die Be-

tankung deutlich häufiger nötig sein. Bisher wurden die Loks überwiegend in Hallen abgestellt und bei vielen Loks wurden provisorische Auffangbehälter für die bei alten Fahrzeugen häufig heraus tropfenden Schmierstoffe benutzt. Derzeit wird bei den auf dem Platz abgestellten Fahrzeugen diese Verfahren nicht angewendet. In der bisherigen Werkstatt gab es keinen Ölabscheider. Durch umsichtiges Arbeiten gab es bisher keine ernsthaften Probleme in der Hinsicht. Beim Umzug wurde bei einer Lok der Getriebeölstutzen beschädigt und etliche Liter Getriebeöl gelangten in das Kanalnetz des Geländes. Aktuell ist die Undichtigkeit noch immer nicht beseitigt, wie ein Foto der Lok in der Lokalpresse zeigt. Auf dem bisherigen Gelände wurde eine Lok verschrottet. Bei den dabei als Ersatzteil gewonnenen Achsgetriebe wurde vorher nicht daß Getriebeöl abgelassen, weshalb das Schmieröl in den Boden lief. Diese Achsgetriebe sind derzeit in Gellendorf ungeschützt draußen gelagert. Für die Lagerung der Schmier- und Triebstoffe wurde bisher eine eigene Halle verwendet. Diese Lagerung ist für den Betrieb nötig. Allerdings war die Art der Lagerung in den letzten Jahren vor dem Umzug unsachgemäß. So wurden trotz vorhandener Auffangwannen, diese nicht benutzt. Die Fässer mit 200l und 60l Inhalt und zahlreiche Kanister wurden ohne jegliche Sicherung gelagert. Auch aktuell wird so verfahren, obwohl dem Umweltamt die nun ordnungsgemäße Lagerung zugesichert wurde. Zahlreiche Ersatzmotoren- und Getriebe sind noch mit Öl gefüllt. Derzeit werden diese im Keller des Depotgebäudes gelagert. Auch hier sind keinerlei Sicherungsmaßnahmen gegen austretende Öle vorhanden. Die Lagerung und Entsorgung ölhaltiger Abfälle ist bisher teilweise unzureichend erfolgt. An der Fahrzeughalle sind Wände aus Wellasbest vorhanden. Während die Dachplatten schon entfernt wurden, sind diese Wandplatten größtenteils weiterhin vorhanden. Dabei sind zahlreiche Platten defekt, womit anzunehmen ist, daß Asbestfasern freigesetzt werden. Auch sind Haufen mit defekten Platten vorhanden und nicht abgedeckt.

Wie soll die Entsorgung der bei der Restaurierung anfallen Abfälle erfolgen?

Gibt es Planungen für die Lagerung der für den Betrieb nötigen grundwassergefährdenden Stoffe?

Wie soll die Betankung der Fahrzeuge erfolgen?

Wie wird verhindert, daß austretende Schmier- und Betriebsstoffe in das Erdreich und Grundwasser gelangen?

Wann werden die maroden und asbesthaltigen Seitenwände der Fahrzeughalle entsorgt?

Sicherheit

Das bisherigen Gelände in Rheine-Bentlage war eingezäunt und im Regelfall unzugänglich. Da von abgestellten Fahrzeugen und weiteren Objekten Gefahren ausgehen, ist hierfür eine Sicherung erforderlich. Gerade die Nähe zur Wohnbebauung und dem Spielplatz kann möglicherweise dazu führen, daß Kinder und Jugendliche das Gelände als „Abenteuerspielplatz“ nutzen. Im Jahr 2013 gab es beim Umbau der Fahrzeughalle massive Defizite bezüglich der Sicherheit. Das unsachgemäß aufgebaute Gerüst, welches sich über zwei Etagen erstreckte, war ungesichert. Die Leitern waren frei zugänglich, weshalb spielende Kinder problemlos auf das Gerüst gelangen konnten. Der Bauzaun um die Fahrzeughalle war monatelang offen, bzw. unvollständig.

Wie erfolgt die Sicherung abgestellter Fahrzeuge und anderer Gefahrenquellen gegen Fahrten und Besteigung durch Unbefugte?

Feldbahnen mit 600mm Spurweite werden im Regelfall nicht als Eisenbahn (EBO, ESBO, BOA) oder Straßenbahn (BO Strab) konzessioniert. Im Bereich der neuen Bundesländer wird üblicherweise die BO Parkeisenbahnen angewendet, was aber im alten Bundesgebiet nicht möglich ist. Die BO Parkeisenbahn ist dort weiterhin gültig und inhaltlich speziell auf die Belange solcher Bahnen mit 600mm Spurweite ausgelegt. Eine Parkeisenbahn gibt es u.a. Bernburg. Oftmals werden die personenbefördernden Feldbahnen im alten Bundesgebiet daher als Schaustellerbetrieb konzessioniert. Da bisher nur auf einem abgeschlossenen Gelände gefahren wurde und Personenverkehr praktisch nie stattgefunden hatte, war dieses Thema nicht relevant. Gleiches gilt für die Überprüfung der Fahrzeuge, die sich auf regelmäßige eigene Kontrollen beschränkte. Ebenso fand bisher keine Eignungsprüfung der Lokführer, aber auch der Stapler- und Baggerfahrer statt. Bei einem regelmäßigen Fahrbetrieb, auch mit Fahrgästen sind hier andere Maßstäbe anzusetzen. Bei anderen vergleichbaren durch Vereine betriebenen Bahnen werden die Fahrzeuge und die Gleisanlagen regelmäßig durch Prüfor-

ganisationen, wie z.B. TÜV überwacht. Die Lokführer und sonstige Maschinenbediener verrichten entweder zu zweit den Dienst, bzw. bei Alleindienst sind diese auf Alleindiensttauglichkeit geprüft, beispielsweise durch die sogenannte G25-Untersuchung. Für den Betrieb gibt es im Regelfall eine Betriebsanweisung, wo die Verantwortlichkeiten beim Betrieb und sämtliche Regeln zum Fahrbetrieb festgelegt sind.

Gibt es eine Betriebsanweisung für den Bahnbetrieb und ist diese einsehbar?

Werden Loks, Wagen und Gleisanlagen durch eine Prüforganisation abgenommen?

Wie werden die Lokführer geprüft?

Gibt es einen Verantwortlichen für den Bahnbetrieb, bzw. wie sind die Organisationsstrukturen?

Zwar werden hier keine öffentlichen Straßen gekreuzt, trotzdem stellt sich die Problematik ein- oder mehrere Bahnübergänge im Bereich der Zufahrtstraße zum Parkplatz zu betreiben, wo es Konflikte zwischen Straßenfahrzeugen, sowie Fußgängern und Feldbahnen geben kann. Aus eigener Erfahrung ist es so, daß besonders Feldbahnen an Bahnübergängen nicht als Gefahr erkannt werden, was aber ein Trugschluß ist. Bei den einfachen Bremsanlagen ist trotz der geringen Geschwindigkeiten ein erheblicher Bremsweg vorhanden.

Wie wird das Thema Bahnübergänge gelöst?

Die Planungen zeigen einen Entwurf für die Gleisanlage, der so nicht umsetzbar ist, da deutlich zu kleine Radien und unrealistische Weichenwinkel gezeichnet wurden. Die Mindestradien zahlreicher Loks betragen abhängig von der Bauart 12...20m. Typischerweise werden Weichen 30-1:5-20 verbaut, die zahlreich vorhanden sind. Realistisch ist es Radien ab 20m, besser 30m zu verbauen. Damit wäre aber die Gleisanlage so nicht umsetzbar oder bei Verwendung der zu kleinen Radien nicht sehr betriebssicher.

Gibt es einen realistischen und maßstäblichen Gleisplan?

Werden die Vorgaben aus der BO Parkeisenbahn bezüglich der Gestaltung der Bahnanlagen angewendet?

Derzeit sind fast keine Personenwagen am neuen Standort in Gellendorf vorhanden. Daher gab es bisher auch keine Notwendigkeiten über Sicherungsmaßnahmen, wie Notbremse oder Notsignalanlage im Zug nachzudenken. Mit einem regelmäßigen Personenverkehr sind diese aber notwendig. Wenn mangels durchgehender Bremse im Zugverband keine direkt wirkende Notbremse möglich ist, so benutzen vergleichbare Bahnen dafür zumindest eine Notsignalanlage, die mit einer durchgehende Leitung durch alle Wagen auch bei Zugtrennungen einen Alarm im Führerstand der Lok auslösen kann. Alternativ ist es üblich den Schlußwagen mit einem Bediener für die Handbremse zu besetzen. Bisher gab es keine Vorgaben für die zu fahrenden Höchstgeschwindigkeiten, auch mangels Geschwindigkeitsmesser im Großteil der Loks. Einige der moderneren Loks erreichen durchaus Geschwindigkeiten von 25km/h und mehr, während ältere Loks selten mehr als 15km/h erreichen können. Da die Wagen im Regelfall ungebremst, bzw. nur der Schlußwagen manuell gebremst wird, muß die gesamte Bremsleistung durch die Lok des Zuges erbracht werden. Abhängig vom Schienenzustand und Witterung sind hierbei Probleme zu erwarten. Auch deshalb ist zu klären, wie der Betrieb bei mehr als einer Lok abläuft. Üblicherweise werden hierfür klare Regeln zum Fahrbetrieb festgelegt. Das beinhaltet beispielsweise den Verschluß der von Personenzügen befahrenen Weichen, damit diese nicht durch Unbefugte umgestellt werden können.

Welche Höchstgeschwindigkeiten sollen im Personen- und sonstigen Verkehr gefahren werden?

Wie sehen die Sicherungsausrüstungen der Fahrzeuge aus?

Gibt es Vorgaben für die Absicherung bei einem Zweizugverkehr?

Wie weit werden die als anerkannte Regeln der Technik geltenden Vorgaben aus der BO Parkeisenbahn angewendet?

Gebäude und Freigelände

Fahrzeughalle

Der letzte dem Verfasser bekannte Entwurf sah für die Fahrzeughalle vor, diese bis auf die südliche Stirnseite zu schließen. Dort sollten vier Gleistore eingebaut werden. Die bisherigen Wellasbestplatten sollten ersetzt werden. In dem bekannten Entwurf ist ein Teil der Halle als Lager für Paletten mit Großbauteilen und Abstellplatz für Baumaschinen vorgesehen. Die Straßenzufahrt zu diesem Bereich ist nur über fremde Grundstücke, bzw. den Radweg möglich. Der in der Planung eingezeichnete Schotterweg ist zumindest für die Gabelstapler nicht

zuverlässig befahrbar. Derzeit wird der weder verkehrssichere, noch für den Straßenverkehr zulassungsfähige Seilbagger regelmäßig über die Wege zwischen den nordwestlich gelegenen Hallen zum Depotgebäude gefahren.

Welche Fassadengestaltung ist für diese Halle geplant?

Wie werden die großen Flächen gegen Graffiti geschützt?

Welche Nutzung ist genau für die Halle geplant?

Wie wird die Straßenzufahrt zu dem Lagerbereich erfolgen?

Weitere Gebäude

Das ehemalige Depotgebäude ist als Lagergebäude geplant und daher nur bedingt als Lokwerkstatt nutzbar. Die geringe Deckenhöhe und weitgehend unbekanntes Tragfähigkeit der Decken schließt eigentlich eine solche Umnutzung aus. Ein Großteil der vorhandenen Loks ist zu hoch, zu breit und zu schwer für dieses Gebäude. Die nicht bekannte Statik des Gebäudes schließt ebenfalls solche Nutzung aus, auch gerade mit Werkzeugmaschinen, welche dynamische Beanspruchungen erzeugen. Die Gleisanbindung von der Rückseite ist zwar mit umfangreichen Erdarbeiten herstellbar. Der Ausbruch von Einfahrtöffnungen auf der Rückseite ist dagegen bezüglich der Gebäudestatik fragwürdig. Darauf wurde seinerzeit auch der Vorstand mehrmals hingewiesen. Es ist absehbar, daß die zuständige Berufsgenossenschaft nicht in die Werkstattplanung einbezogen werden soll. Dem Verfasser wurde als damals aktiver Sicherheitsbeauftragter des Vereins sogar untersagt, die BG einzubeziehen.

Wie sieht die genaue Werkstattplanung aus?

Wie viele Gleise sollen in die Werkstatt führen?

Welche Arbeiten sind in der Werkstatt geplant, bzw. vor der Werkstatt?

Historischer Lokschuppen

1993 wurde das Stahlfachwerk eines 1918 erbauten Lokschuppens aus Neustadt a. Rbge. abgebaut und eingelagert. In den Planungen wird dieser Lokschuppen auf der Wiese eingezeichnet. Ob der Lokschuppen für reine Ausstellungszwecke, Lokabstellung oder Werkstattbetrieb genutzt werden soll ist nicht erkennbar. Außerdem ist keinerlei Zuwegung zum Gebäude vorhanden.

Welche Nutzung soll dieser Lokschuppen bekommen?

Bergbau-Schaustollen

Hinter dem Depotgebäude ist in der Planung ein nachgebauter Bergbaustollen eingezeichnet. Wie dieser nachgebauter Stollen gebaut werden soll, ist nicht erkennbar. Die in Bergwerken üblichen Strebbögen sind nur bedingt für eine derartige Nutzung sinnvoll, da dieser zur Absicherung von Gestein genutzt werden, aber nicht für lose aufgeschüttetes Erdreich, wie es hier geplant ist. Es sind Bedenken bezüglich der Einsturzsicherheit vorhanden.

Wie wird die exakte Bauausführung für den Schaustollen aussehen?

Verladerampe, Sandgewinnung und andere Exponate im Freigelände

Auf der Trockenrasenfläche sind mehrere Schau-Baustellen geplant, um die vielfältigen Einsatzgebiete der Feldbahnen zu erklären. Im Vereinsbesitz befinden sich dafür einige historische Baumaschinen. Allerdings sind diese durch die jahrelange Abstellung im Freien schon sehr stark verfallen. Es bestehen Zweifel, ob diese Maschinen überhaupt noch für solche Zwecke nutzbar sein. Davon abgesehen ist bei der Vorführung der Maschinen mit erheblichen Lärm zu rechnen. Bei einem Defekt austretende Betriebsstoffe können hier nicht aufgefangen werden und würden im Erdreich versickern. Im abgestellten Zustand sind diese Maschinen, besonders aber die Verladerampe als „Abenteuerspielplatz“ für die Kinder und Jugendlichen mit Gefahren verbunden.

Wie wird den Belangen des Naturschutzes in diesem sensiblen Bereich Rechnung getragen?

Wie umfangreich soll die Nutzung, bzw. Vorführung dieser Maschinen sein?

Erdarbeiten

Für die Umsetzung des Projektes sind Erdarbeiten erforderlich. Da eine dauerhafte Verlegung der Gleise erfahrungsgemäß nur auf einem stabilen Planum möglich ist, muß zumindest die Mutterbodenschicht abgeschoben und durch Kies oder Split als Unterlage ersetzt werden. Diese Lage wird mit der beim Verein vorhandenen Walze verdichtet. Die Gleise können dann

in einer Sand- oder Kiesbettung verlegt und ggf. wieder begrünt werden. Speziell im Personenverkehr ist wegen der notwendigen entgleisungsstabilen Lage der Gleise dieser Aufwand erforderlich. Die Zufahrt zur Fahrzeughalle erfordert eine Steigungsrampe, da der Hallenboden und das benachbarte Gelände in unterschiedlichen Höhe liegen. Wie diese Rampe gebaut werden soll, ist nicht bekannt. Da die Steigungen aber recht klein sein müssen, sind am Rand des Sportplatzes erhebliche Aufschüttungen erforderlich. Gleiches gilt für die Werkstattzufahrten an der Rückseite des Depotgebäudes.

Wie umfangreich werden diese Aufschüttungen werden?

Sollen die Gleise in der üblichen Weise verlegt werden, wie werden die Belange des Naturschutzes bezüglich des Trockenrasens sichergestellt?

Verkehrsanbindung

Der Verkehr teilt sich in Besucher- und Lieferverkehr auf. Beim Besucherverkehr sind keine umfangreichen Belastungen zu erwarten. Beim nur gelegentlich stattfindenden Lieferverkehr ist erfahrungsgemäß dagegen der Einsatz großer Lkw üblich, teilweise sogar von Schwertransporten mit Überbreite, bzw. großer Höhe. Derzeit erfolgt der Verkehr über die Graf-von-Stauffenberg-Straße und dann weiter über den Oskar-Schindler-Ring durch das Gewerbegebiet über fremde Privatgrundstücke. Über die Vereinsadresse am Georg-Elser-Ring erfolgt momentan keine Zufahrt. Der südliche Teil Georg-Elser-Ring ist aber bedingt durch die Straßenführung an der ehemaligen Kasernenzufahrt kaum für Lkw erreichbar. Auch der schon neu gebaute nördliche Teil dieser Straße ist ebenfalls kaum für derartige Fahrzeuge geeignet. Im Bereich der Südseite der Fahrzeughalle bestehen erhebliche Höhenunterschiede zur vorbeiführenden Straßenzufahrt. Somit sind hier Aufschüttungen für einen Bahnübergang unvermeidbar. Damit die Zufahrt weiterhin durch große Lkw befahren werden kann, sind längere Rampen mit entsprechenden Ausrundungshalbmessern erforderlich.

Wie ist die Zufahrt zukünftig geplant?

Wie sollen Schwertransporte das Gelände erreichen?

Nutzung

Derzeit wird das Dachgeschoß des Depotgebäudes zur Vermietung ausgeschrieben (Dachgeschoß Werkstatt und Teil der Ausstellungshalle siehe Ebay-Anzeige). Da kein zweiter Fluchtweg vorhanden ist und auch sonst die Zugänglichkeit nur über ein enges Treppenhaus erfolgen kann, sind Nutzungen mit Publikumsverkehr nicht zweckmäßig.

Wie weit sind Untervermietung an Dritte in dem Bereich zulässig und welche Nutzungen sind erlaubt?

Personelle Leistungsfähigkeit, Finanzierung

Der Verein hat laut Mitgliederliste von 2012 nur 15 Mitglieder und keinesfalls 25. Davon sind drei Mitglieder seit Jahren ausgetreten, werden aber trotzdem immer wieder aufgeführt. Von den somit real vorhandenen zwölf Mitglieder haben nur zwei ihren Wohnsitz in Rheine. Weitere aktiv tätige Mitglieder wohnen in Tecklenburg und Lingen. Der Rest wohnt seit vielen Jahren außerhalb von Rheine und ist daher in der Praxis nie aktiv. Vereinzelt unterstützen diese aber den Verein bei Lok-Transporten. Deren Wohnorte sind Metelen, Recke, Osnabrück, Königswinter, Kaltenkirchen, Diessen am Ammersee. Aus eigener Erfahrung sind seit vielen Jahren nur sehr wenige Mitglieder aktiv tätig. Durch das weiter oben geschilderte fragwürdige Verhalten von Vorstandsmitgliedern, haben von den ohnehin wenigen Aktiven, mehrere Mitglieder die Mitarbeit eingestellt. Typischerweise sind daher seit dem Frühjahr 2012 an den üblichen Arbeitstagen nur noch ein bis drei, selten vier Personen tätig. Davon ist nur ein Teil sachkundig bezüglich Feldbahntechnik und Bedienung der Maschinen, Gabelstapler, Werkzeuge. Schon bei den ersten Arbeiten in Gellendorf zeigte sich, wie lange diese wegen Personalmangel dauerten. Das betraf die Aufräumarbeiten im Gebäude, aber auch im Außenbereich des Depotgebäudes. Die Bearbeitung der verwilderten Grünanlagen an den Kellerzufahrten zog sich über mehrere Tage hin. Gleichzeitig blieb keine Zeit, sich um die umfangreiche Sammlung zu kümmern. Bedingt durch die nicht erfolgten Sicherungsmaßnahmen kam es in der Folge zu massiven Witterungs- und Vandalismusschäden an Fahrzeugen und Anlagen. Helfer aus dem Bundesfreiwilligendienst können nur teilweise den Personalmangel kompensieren. Der Mitgliedsbeitrag beträgt derzeit 30 EUR pro Jahr. Derzeit gibt es noch Einnahmen im niedrigen vierstelligen Bereich pro Jahr aus der Vermietung einer Lok. Davon ist ein solches Projekt nicht finanzierbar. Schon der Geländekauf erforderte Mittel in Höhe von ca.

85.000 EUR. Zusammen mit den Kosten für den Geländekauf und den Umzug, sowie Umbauten an den Gebäuden wurde bei der Jahreshauptversammlung 2012 ein Kostenrahmen von 110.000 EUR seitens des Vorsitzenden genannt. Auf Fragen zur Finanzierung gab es keine befriedigenden Antworten. Der Umzug und Geländekauf wurde u.a. durch die Verschrottung und den massiven Verkauf von Exponaten finanziert. Diese Finanzierungsmöglichkeit besteht zukünftig nur eingeschränkt. Zuschüsse sind erfahrungsgemäß nur eingeschränkt verfügbar und mit Eigenleistung des Vereins zu verrechnen. Die Eigenleistungen können aber kaum mit den wenigen Mitgliedern erbracht werden.

Wie soll dieses ambitionierte Projekt mit so wenigen Vereinsmitgliedern und der kritischen finanziellen Situation in einer absehbaren Zeit verwirklicht werden?

Welchen Zeitplan gibt es für das Projekt?

Wann ist der Beginn der Bauarbeiten geplant?

Bis zu welchem Termin sollen Fahrzeughalle und eine Werkstatt eingerichtet sein?

Für welchen Termin ist die Aufnahme Fahrbetriebs geplant?

Falls das Projekt scheitern sollte, wie wird der Verbleib der Exponate und Räumung des Geländes sichergestellt?

Wer übernimmt eine möglicherweise nötige Altlastenentsorgung?

Abwägungsempfehlung

Zu: Lärm

Der Einwender geht davon aus, dass der gutachterlichen Einschätzung zur Lärm-situation Angaben zugrunde liegen, die nicht der realen Situation entsprechen. Es kämen wesentlich lautere Arbeitsmaschinen zum Einsatz als berücksichtigt und bestimmte Maschinen, wie z.B. eine Straßenwalze, seien nicht in die Lärmbe-rechnung eingeflossen.

Die hier angegebenen Einwendungen sind keineswegs nachvollziehbar. Die Be-rechnungen basieren auf Messungen an Maschinen, die vom Umweltamt des Kreises Steinfurt durchgeführt wurden. Es wird festgestellt, dass keine begründe-ten Anhaltspunkte dazu vorliegen, dass die Lärmprognose von zu leisen Maschi-nen ausgeht bzw. bestimmte lärmintensive Maschinen des Vereins nicht berück-sichtigt wurden. Darüber hinaus sollte es dem Verein gestattet sein, Maschinen in Ihrer Sammlung austauschen zu können. Laut Immissionsprognose wird für den Fall einer Maximalbelastung in der nächstgelegenen Wohnnachbarschaft ein sel-ten auftretender Pegel von maximal 47 dB(A) ermittelt. Der nach der TA-Lärm einzuhaltende Immissionsrichtwert von 55 dB(A) wird also weit unterschritten, so dass die geplante Nutzung vom Grundsatz her realisiert werden kann. Aus den ermittelten Immissionswerten ergibt sich eine hinreichende Sicherheit, auch bei Einsatz lauterer Loks oder Maschinen den Grenzwert nicht zu überschreiten.

Weiterhin wird vom Einwender eine Messung unter Belastung in Frage gestellt. Hierzu wird festgestellt, dass in der schalltechnischen Berechnung eine Maximal-situation in Hinblick auf Betriebszeit und Mindestentfernung zu den Immissions-punkten berücksichtigt wurde. Die der Prognoseberechnung zugrunde liegenden Schallemissionsdaten wurden durch das Umweltamt des Kreises Steinfurt bei Maximalbetrieb gemessen.

Bedenken in Hinblick auf lautere Betriebszustände, höhere Beurteilungspegel etc. sind auf Grund der bereits in der Berechnung durchgeführten Maximalwertbe-trachtung unbegründet.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass eine lange - wie in der Berechnung angesetzte - Betriebszeit akustisch gleichwertig ist mit einer etwas geringeren Betriebszeit und gleichzeitigem Einsatz mehrerer Loks.

Insgesamt macht die schalltechnische Prognoseberechnung deutlich, dass auf Basis der Maximalwertbetrachtung die einzuhaltenden Immissionsrichtwerte so erheblich unterschritten werden, dass selbst ein maximales Besucheraufkommen beim "Tag der offenen Tür" bei gleichzeitigem kontinuierlichen Werkstattbetrieb, Flexeinsatz, Rangierverkehren der Loks etc. immer noch die Richtwerte soweit unterschreitet, dass ein vielfaches dieser Tätigkeiten bei gleichzeitiger Einhaltung der zulässigen Richtwerte möglich wäre. Der in der Prognose angesetzte Schallleistungspegel für einen Gabelstapler mit $L_{wA} = 105$ dB(A) bezieht sich auf einen dieselbetriebenen Gabelstapler höherer Leistung. Auch von einem entsprechenden Baggerantriebsaggregat, einem älteren Stapler oder sonstigen Baumaschinen sind keine relevant höheren Schallemissionen zu erwarten.

Weiterhin wird festgestellt, dass sich die Berechnung auf die reguläre Betriebssituation -hervorgerufen durch den Betrieb des Münsterländischen Feldbahnmuseums e.V. -bezieht. Etwaige zu erwartende Geräuschemissionen durch Betriebsvorgänge im Rahmen der Bauphase entziehen sich dieser Beurteilung. Sie sind nicht dem regulären Betrieb zuzuordnen und dürfen separat deutlich höhere Richtwerte ausschöpfen, die entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm angegeben werden.

Die vom Einwender vorgebrachten Bedenken in Hinblick auf die Einwirkungen von Straßenwalzen, Durchführung von Erdarbeiten u. ä. sind unbegründet und beziehen sich ausschließlich auf temporäre Tätigkeiten, die im Sinne eines zu erzielenden Baufortschrittes bei Einhaltung des Standes der Technik hinzunehmen sind.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Bauleitplanung weiterhin auf die Ergebnisse der Lärmprognose stützt, da unabhängig von der Art der eingesetzten Maschinen die zulässigen Immissionsrichtwerte durch den geplanten Museumsbetrieb eingehalten werden können. Die durchgeführte Lärmprognose gilt als ausreichend für eine bauleitplanerische Prüfung. Weitergehende Prüfungen können im Rahmen der Baugenehmigung und immisionsschutzrechtlichen Prüfung gegebenenfalls erforderlich werden.

Nach sachlicher Wertung der Einwendungen können insgesamt keine Anhaltspunkte dafür gefunden werden, dass auch nur ansatzweise unzulässige Schallimmissionen durch die Errichtung und den Betrieb des Münsterländischen Feldbahnmuseums e.V. zu erwarten sind.

Ungeachtet der Lärmberechnung ist der Museumsbetrieb schalltechnisch so zu errichten und zu betreiben, dass die vom Betrieb verursachten Geräuschimmissionen den o.g. Richtwert bei der nächsten Wohnbebauung nicht überschreiten. Hierfür hat der Betreiber des Museums Sorge zu tragen und seinen Betrieb hierauf abzustellen.

Lärm und andere vom Einwender beschriebene Umweltbelastungen, wie
- der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen,

- die Entsorgung von Sonderabfällen und Asbestmaterialien,
- das Sandstrahlen von Bleimennigeoberflächen auch außerhalb von Gebäuden, können aufgrund einer unzulässigen Betriebsweise entstehen und sind deshalb nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung. Die Abwägung erfolgt unter Annahme einer ordnungsgemäßen Betriebsführung. Zu einer ordnungsgemäßen Betriebsführung gehört die Einhaltung aller umweltgesetzlicher Bestimmungen sowie von Auflagen, die im Rahmen der Genehmigungen erteilt werden.

Ebenso ist die beschriebene Nichteinhaltung von Arbeits- und Unfallverhütungsvorschriften oder die Nichtanwendung sonstiger Sicherheitsvorschriften nicht im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung zu bewältigen. Die Einhaltung der Arbeits- und Unfallverhütungsvorschriften liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers.

Zu: Müllentsorgung, Umweltschutz, Lagerung grundwassergefährdender Stoffe

Im Rahmen des geltenden Anschluss- und Benutzungszwanges erfolgt die Entsorgung hausmüllähnlicher Abfälle durch die Technischen Betriebe Rheine oder durch ein von Ihr beauftragtes Unternehmen.

Sonderabfälle (überwachungsbedürftige Abfälle) und betriebsbedingte Abfälle dürfen nicht gemeinsam mit den hausmüllähnlichen Abfällen gelagert und entsorgt werden. Für die Entsorgung sind dafür zugelassene Firmen zu beauftragen. Die fachgesetzlichen Vorschriften zur Sammlung, Lagerung und Transport sind zu beachten.

Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffe im Sinne des § 62 Absatz 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) richtet sich im Wesentlichen nach den Vorschriften der §§ 19 a bis 19 I WHG.

Für den Ausbau und die Entsorgung von asbesthaltigen Materialien sind grundsätzlich zugelassene Fachfirmen oder Personen mit Sachkundenachweis nach TRGS (Technische Regeln Gefahrstoffe) 519, die die Sanierungsarbeiten unter hohen Schutzvorkehrungen ausführen, zu beauftragen.

Die vom Einwender beschriebenen möglichen Umweltbelastungen aufgrund von unsachgemäßem Umgang mit (gefährlichen) Abfällen und wassergefährdenden Stoffen, oder die Nichtbeauftragung von zugelassenen Firmen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung. Die Abwägung erfolgt unter Annahme einer ordnungsgemäßen Betriebsführung. Zu einer ordnungsgemäßen Betriebsführung gehört die Einhaltung aller umweltgesetzlicher Bestimmungen sowie der Auflagen, die im Rahmen der Genehmigungen erteilt werden.

Zu: Sicherheit

Um die notwendigen Radien für die Inbetriebnahme der Fahrzeuge zu gewährleisten, wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im südlichen Bereich vergrößert.

Für die schützwürdigen Bereiche Wald und Trockenrasen wurde ein Gleisplan erarbeitet, der Bestandteil des Bebauungsplanes ist. Dieser Plan folgt einer durch

den Verein vorgelegten Planung. Es besteht kein Anlass an der fachlichen Kompetenz dieser Planung zu zweifeln und von unrealistischen Rädien auszugehen.

Die vom Einwender beschriebenen möglichen Folgen durch Nichtbeachtung anzuwendender Sicherheitsvorkehrungen bzw. die in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragestellungen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung. Die Abwägung erfolgt unter Annahme einer ordnungsgemäßen Betriebsführung.

Zu: Gebäude und Freigelände

Die Zugänglichkeit sowohl der Fahrzeughalle als auch des geplanten Lokschuppens erfolgt über die ausreichend dimensionierte und befestigte Straße, die das Plangebiet nach Osten begrenzt. Zufahrten sind über die gesamte Straßenlänge, außer im Bereich der Trockenrasen, des Waldes und des Pflanzgebotes zulässig.

Die Nutzung der Fahrzeughalle ergibt sich aus den textlichen Festsetzungen Nr. 2: „Bauliche Anlagen müssen dem Museumsbetrieb dienlich sein. Hierzu zählen u. a. Museumswerkstatt, Cafe mit Museumsshop für Besucher, Räumlichkeiten für Vorträge und Schulungen. Wohnnutzungen oder nicht museumsparkbezogene gewerbliche Nutzungen sind nicht zulässig.“

Den Belangen des Naturschutzes wird insbesondere durch folgende Maßnahmen Rechnung getragen:

- Festsetzung zum Erhalt und zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern
- Erhaltungsgebot für einen Baum
- Festsetzung von Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (Pflegemaßnahmen Trockenrasen)
- Festsetzung zum Erhalt des Waldes
- Festsetzung zur Reduzierung von Lichtemissionen in Fledermausfunktionsbereichen

Die übrigen vom Einwender aufgeführten Punkte und Fragestellungen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung.

Zu: Erdarbeiten

Zum Schutz des Trockenrasens und des Waldes sind Aufschüttungen für die Gleisanlagen entsprechend der Abbildung 1 im Bebauungsplan maximal bis zu einer Höhe von 1,00 m über Gelände zulässig. Außerhalb dieser geschützten Bereiche richten sich die zulässigen Aufschüttungen nach den Vorgaben des Bauordnungsrechtes, welches im Rahmen zu erteilender Baugenehmigungen Anwendung findet. Als Untergrundmaterial ist ausschließlich standortentsprechendes sandiges Substrat zulässig.

Die übrigen vom Einwender aufgeführten Punkte und Fragestellungen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung.

Zu: Verkehrsanbindung

Von der Grenze des Plangebietes erfolgt die verkehrliche Erschließung über den Georg-Elser-Ring an die B 475. Die Straßen können auch von größeren LKW's, welche jedoch nur gelegentlich zu erwarten sind, befahren werden.

Die übrigen vom Einwender aufgeführten Punkte und Fragestellungen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung.

Zu: Nutzungen

Die zulässige Art der Nutzung ergibt sich aus den Festsetzungen Nr.1 und 2. Danach sind auf den festgesetzten Grünflächen ausschließlich museumsparkbezogene Nutzungen zulässig. Bauliche Anlagen müssen dem Museumsbetrieb dienlich sein. Hierzu zählen u.a. eine Museumswerkstatt, ein Cafe mit Museumschop für Besucher oder Räumlichkeiten für Vorträge und Schulungen. Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzungen sind nicht zulässig.

Zu: Personelle Leistungsfähigkeit, Finanzierung

Die vom Einwender aufgeführten Punkte und Fragestellungen sind nicht Gegenstand einer bauleitplanerischen Abwägung.

ANMERKUNG:

Die zuständigen Überwachungsbehörden des Kreises Steinfurt und der Stadt Rheine wurden über den Inhalt des Einwenderschreibens informiert und um Prüfung der Sachverhalte gebeten. Die Beantwortung der Schreiben steht noch aus.

2. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

2.1 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Steinfurt, Saerbeck

Stellungnahme vom 26. 09.2013

Inhalt:

„gegen das o. g. Planvorhaben werden landwirtschaftliche Bedenken als öffentlich-rechtlicher Belang nicht vorgetragen.

Für den Fall, dass aufgrund des Planvorhabens ggf. Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind, rege ich zur Vermeidung einer nachhaltigen Beeinträchtigung der lokalen Agrarstruktur an,

a) die Kompensation durch Aufwertung von Wald (Umwandlung von Nadel- in Laubgehölzen) zu realisieren oder

b) die Kompensationsmaßnahmen in Uferrandbereichen, die nach dem -noch in Planung befindlichen- Regionalplan Münsterland Bestandteil des Biotop-Verbundes werden sollen, anzusiedeln.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass landwirtschaftliche Flächen nur in vergleichsweise geringem Ausmaß in Anspruch genommen werden. Als Ersatz für die Überplanung

einer bereits gesicherten Kompensationsfläche aus dem Bebauungsplan Nr. 302 „Gellendorfer Mark - Süd“ wird eine 1.182 m² große bereits aufgeforstete Ackerfläche aus dem Ökokonto der Stadt Rheine dem neuen Eingriffsvorhaben zugeordnet. Kompensationsmaßnahmen, wie von der Landwirtschaftskammer beschrieben, befinden sich derzeit nicht auf dem Ökokonto der Stadt Rheine. Insofern wird dem Anliegen der Landwirtschaftskammer teilweise entsprochen.

2.2 Kreis Steinfurt, Steinfurt

Stellungnahme vom 18. 09.2013

Inhalt:

„Wasserwirtschaft

Die Verwertung und der Einbau von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen, Hausmüllverbrennungsrückständen, Metallhüttenschlacken und aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) bedarf vor Einbau einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §10 Wasserhaushaltsgesetz. Der Erlaubnisantrag ist rechtzeitig vor Einbau bei der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt einzureichen.

Bodenschutz, Abfallwirtschaft

Die Bebauungsplanfläche ist ein Teilgebiet eines ehemaligen Kasernengeländes, welches im hiesigen Altlastenkataster nachrichtlich unter der lfd. Nr.: 19-157 erfasst ist. Der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Steinfurt liegt hierzu das Gutachten "Orientierende Boden- und Bodenluftuntersuchungen" des Büros Sack & Temme vom 26.03.2004 vor. Die Untersuchungen, die im Zuge von Kaufabsichten seitens der Stadt Rheine beauftragt wurden, waren zuvor mit der Unteren Bodenschutzbehörde abgestimmt und erfassen den gesamten Kasernenstandort. Die Untersuchungen dieses Teilbereiches, für den nun der Bebauungsplan aufgestellt wurde, zeigen keine Belastungen des Bodens.“

Abwägungsempfehlung:

Die Anregung zur Wasserwirtschaft wird als Hinweis im textlichen Teil des Planwerkes aufgenommen. Die Ausführungen zum Thema Bodenbelastungen werden zur Kenntnis genommen.

2.3 Landesbetrieb Wald und Holz, Regionalforstamt Münster

Stellungnahme vom 07.08.2013

Inhalt:

„bei der Ausweisung des Bebauungsplanes Nr. 331 "Museumpark Feldbahnen" bestehen aus Sicht des Regionalforstamtes Münsterland Bedenken.

In dem beschriebenen und markierten Teilbereich des Flurstücks 37 sind Bäume und Sträucher vorhanden (siehe auch Übersichtsplan "Fläche mit Bindung für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern"). Dieser Baumbestand wird zwar durch die Maßnahmen des Museumsbetriebes nicht beeinträchtigt, jedoch handelt es sich hier, aus Sicht des Regionalforstamtes Münsterland, nicht mehr um Grünland (wie im Flächennutzungsplan ausgewiesen), sondern um Wald im Sinne des Landesforstgesetzes NRW § 2 LFoG NRW). Auch in ATKIS-Basis OLM ist die Fläche mit 5582 m² als Mischwald ausgewiesen. Luftbilder aus dem Jahr 1988 belegen ebenfalls schon zu diesem Zeitpunkt das Vorhandensein eines Teilbereichs des heutigen Waldes.

*Ich bitte Sie die Waldfläche im Bebauungsplan auch als solche auszuweisen.
Der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung wird von uns als ausreichend erachtet.“*

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass dem Anliegen des Forstamtes entsprochen wird, indem die betreffende Fläche als Wald festgesetzt und somit erhalten wird.

2.4 Bezirksregierung Arnsberg, Hagen Stellungnahme vom 12. 09.2013

Inhalt:

„Luftbildauswertung

Zu dem o.a. Vorgang ergeht folgende Stellungnahme:

Der Antrag wurde auf der Basis der zur Zeit vorhandenen Unterlagen geprüft. Dabei wurden eindeutige Hinweise auf eine Kampfmittelbelastung der untersuchten Fläche festgestellt (Indikator 3):

teilweise mittlere Bombardierung, Stellungsbereiche

Nach meiner fachlichen Beurteilung sehe ich weitere Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung als erforderlich an und empfehle:

- Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugruben im Bereich der Bombardierung
- Systematische Oberflächendetektion im Bereich der Stellung(en)

-Anwendung der Anlage 1 der Technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung (TVV KpfMiBesNRW)-Baugrundeingriffe auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr im Bereich der Bombardierung. Die TVV KpfMiBesNRW finden Sie im Internet unter <http://www.im.nrw.de/sch/725.htm>.

Die Anfrage zur Detektion von vorbereiteten Flächen muss durch die örtliche Ordnungsbehörde unter der Faxnummer 02931/82-3898 mindestens 10 Werktage vor dem gewünschten Termin erfolgen. Zur Durchführung der Maßnahme ist die Angabe sowohl meines Zeichens als auch der Flächengröße zwingend erforderlich. Ebenso muss ein Lageplan der Örtlichkeit vorab übersandt werden. Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten werden gewünschte Detektionstermine durch den KBD-WL berücksichtigt.

Eine Luftbildauswertung konnte nur bedingt durchgeführt werden, da teilweise Bewuchs, die schlechte Bildqualität keine Aussagen über mögliche (weitere) Blindgängereinschlagsstellen zulässt/zulassen.

Bei Fragen zur weiteren Abwicklung von Sicherungs- und Räummaßnahmen vorort besteht für die örtliche Ordnungsbehörde die Möglichkeit, mit dem technischen Einsatzleiter unter der Telefonnummer 02931/82-3885 Kontakt aufzunehmen.

Allgemeines:

Weist bei Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub auf eine außergewöhnliche Verfärbung hin oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und der Kampfmittelbeseitigungsdienst durch die Ordnungsbehörde oder Polizei zu verständigen.“

Abwägungsempfehlung:

Die Ergebnisse der Luftbildauswertung sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden als Hinweise im textlichen Teil des Planwerkes aufgenommen.

2.5 Technische Betriebe Rheine - Verkehrsplanung Stellungnahme vom 15.08.2013

Inhalt:

„Zum o. g. B-Plan ist mir aufgefallen, dass sich die Breite der GFL-Fläche im südlichen Bereich auf ca. 4,00 m verjüngt. Da über diese Fläche der nördlich liegende Parkplatz und auch die Sportanlagen angefahren werden, sollte die Breite nicht verschmälert werden. Ich empfehle, die Breite wie in den anderen Abschnitten mit ca. 7,00 m beizubehalten.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass die im Vorentwurf dargestellte Abgrenzung dem bislang eingeräumten Wegerecht folgte. Verbunden mit der Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche wird der Vorstellung der TBR – Verkehrsplanung entsprochen und dieser Abschnitt in einer gleichmäßigen Breite von 7 m festgesetzt.

2.6 Technische Betriebe Rheine - Entsorgung

Stellungnahme vom 17.10.2013

Inhalt:

„in der „Stellungnahme 82691_b_331_begründung.pdf“ trägt das Münsterländische Feldbahnmuseum e.V. vor, dass ein Entsorgungszwang zum Anschluss an die öffentliche Abfallentsorgung nicht bestehen soll. Dies widerspricht dem KrWG und dem LandesAbfG NRW und der Entsorgungssatzung für Rheine. Es wird vielmehr für erforderlich gehalten, dass alle Abfälle zur Beseitigung und haushaltsähnlichen Abfälle des Feldbahnmuseums, insbesondere auch bei späterem Beherbergungsbetrieb, an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen sind. Ob zusätzlich eine gewerbliche Abfallentsorgung erfolgt, ist nicht von Belang. Ein Grundstücksbesitzer kann sich diesen Entsorgungspflichten für sein Grundstück nicht entziehen. Darüber hinaus sind die anfallenden gefährlichen Abfälle wie z.B. ölverschmutzte Betriebsmittel einer ordnungsgemäßen nachweisbaren Verwertung/Entsorgung zuzuführen. Ob dies in der Vergangenheit erfolgt ist, braucht nicht mehr überprüft zu werden. Daraus den Anspruch abzuleiten, dass die gleichen Missstände am neuen Standort fortgeführt werden, ist rechtsfremd und untragbar. Aus meiner Sicht ist baldmöglichst ein Ortstermin ggf. mit der Abfallbehörde des Kreises Steinfurt durchzuführen um eine ordnungsgemäße Entsorgung sicher zu stellen.“

Abwägungsempfehlung:

Zu der gewünschten Form der Abfallentsorgung durch die Mitglieder des Vereins wird festgestellt, dass der in der Entsorgungssatzung der Stadt Rheine verankerte Anschluss- und Benutzungszwang aus Gründen des öffentlichen Wohls und zur Vermeidung unzulässiger Abfallentsorgungen auch für den Verein zum Tragen kommt. Voraussetzungen für eine Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang sind im vorliegenden Fall nicht gegeben. Wie vom Einwender ausgeführt, widerspricht der Wunsch des Vereins auch dem geltenden Kreislaufwirtschaftsgesetz und dem Landesabfallgesetz Nordrhein-Westfalen.

Dem Anliegen des Vereins, vom Anschluss- und Benutzungszwang für kommunal einzusammelnde Abfälle befreit zu werden, kann gemäß obiger Ausführungen nicht entsprochen werden.

Anfallende Sonderabfälle sind über zugelassene private Entsorgungsfirmen fachgerecht, unter Einhaltung der Nachweisführung, zu entsorgen.

2.7 Energie- und Wasserversorgung Rheine – Stadtwerke Rheine Stellungnahme vom 11.09.2013

Inhalt:

Wasser und Stromversorgung

Zur Wasserversorgung des o.g. Gebietes sind neue Versorgungsleitungen zu verlegen. Hierzu werden freie und gesicherte Trassen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen benötigt. Nach der Inbetriebnahme der neuen Versorgungsleitungen kann eine Versorgung und Abrechnung der Kunden über neue Hausanschlussleitungen erfolgen. Zu Zeit erfolgt die Stromversorgung über eine Trafostation und ein Kabelnetz welches sich nicht im Besitz der EWR befindet. Sollte eine Stromversorgung aus dem Netz der EWR gewünscht werden, so erfolgt diese nur nach technisch und wirtschaftlich positiver Prüfung.

Löschwasserversorgung

Die Löschwasserversorgung liegt im Verantwortungsbereich der Stadt Rheine. Angaben und Stellungnahmen zur Sicherstellung des Grundschutzes erfolgen seitens der Feuerwehr Rheine. Löschwasser aus dem Trinkwassernetz steht nach der Vereinbarung "zur Bereitstellung von Löschwasser durch das leitungsgebundene Wasserversorgungssystem" soweit möglich zur Verfügung.

Erdgasversorgung:

Die Versorgung des Baugebiets Nr. 331, würde nur nach positivem Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung erfolgen.

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass für die private Verkehrsfläche ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auch zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger eingeräumt worden ist. Zusätzlich ist westlich an die Privatstraße angrenzend ein weiteres Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger eingerichtet, damit aufwendige Tiefbauarbeiten im Straßenbereich bei einfachen Leitungsverlegungen entfallen.

Die sonstigen Ausführungen des Einwenders werden zur Kenntnis genommen.

2.8 Telekom Deutschland GmbH Stellungnahme vom 19.09.2013

Inhalt:

„... Im Planbereich befinden sich noch keine Telekommunikationslinien der Telekom. Im Baugebiet werden Verkehrsflächen nicht als öffentliche Verkehrswege gewidmet. Diese Flächen müssen aber zur Erschließung der anliegenden Grundstücke mit Telekommunikationsinfrastruktur zur Verfügung stehen. Zur Sicherung der Telekommunikationsversorgung bitten wir deshalb, die Flächen die aus dem Bebauungsplan mit GFL 2 und GFL 3 gekennzeichnet sind nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB als mit einem Leitungsrecht zu Gunsten der Telekom Deutschland GmbH, Sitz Bonn als zu belastende Fläche festzusetzen.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass für die private Verkehrsfläche ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auch zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger eingeräumt worden ist. Zusätzlich ist westlich an die Privatstraße angrenzend ein weiteres Leitungsrecht zugunsten der Ver- und Entsorgungsträger eingerichtet, damit aufwendige Tiefbauarbeiten im Straßenbereich bei einfachen Leitungsverlegungen entfallen. Dem Anliegen des Einwenders wird damit entsprochen.

2.9 Sonstige Stellungnahmen

Weitere Stellungnahmen ohne abwägungsrelevanten Inhalt sind eingegangen von:

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Wehrverwaltung Düsseldorf und von den
- Technische Betriebe Rheine – Entwässerung

II. Offenlegungsbeschluss

Der Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt" der Stadt Rheine beschließt, dass gemäß § 3 Abs. 2 BauGB der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 331, Kennwort: "Museumspark Feldbahnen", der Stadt Rheine nebst beigefügter Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen öffentlich auszulegen ist.

Während der Auslegungsfrist können Stellungnahmen abgegeben werden, wobei nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können.

Gegen diesen Bebauungsplan ist ein Normenkontrollantrag nach § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung unzulässig, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht werden, die vom Antragsteller im Rahmen der o.g. Auslegung nicht oder verspätet geltend gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird gebildet durch die Flurstücke 46 und 47 tlw., Flur 24 und durch das Flurstück 561 tlw., Flur 26, Gemarkung Rheine rechts der Ems.

Anlagen:

Anlage 1: Auszug aus dem Entwurf des Bebauungsplanes

Anlage 2: Begründung

Anlage 3: Textliche Festsetzungen