

## Vorlage Nr. 101/16

Betreff: **Nutzungs- und Finanzierungskonzept für das ehemalige Betriebswerk auf "Rheine R" - Südfläche des Bundeseisenbahnvermögens (5911-1 "Rheine R")**

Status: **öffentlich**

### Beratungsfolge

<b>Bauausschuss</b>			<b>17.03.2016</b>		<b>Berichterstattung durch:</b>		<b>Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter</b>		
<b>TOP</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>						<b>z. K.</b>	<b>vertagt</b>	<b>verwiesen an:</b>
	<b>einst.</b>	<b>mehrh.</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Enth.</b>				
<b>Haupt- und Finanzausschuss</b>			<b>05.04.2016</b>		<b>Berichterstattung durch:</b>		<b>Frau Karasch Herrn Dr. Vennekötter</b>		
<b>TOP</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>						<b>z. K.</b>	<b>vertagt</b>	<b>verwiesen an:</b>
	<b>einst.</b>	<b>mehrh.</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Enth.</b>				
<b>Rat der Stadt Rheine</b>			<b>19.04.2016</b>		<b>Berichterstattung durch:</b>		<b>Herrn Brauer Herrn Dr. Lüttmann Frau Karasch</b>		
<b>TOP</b>	<b>Abstimmungsergebnis</b>						<b>z. K.</b>	<b>vertagt</b>	<b>verwiesen an:</b>
	<b>einst.</b>	<b>mehrh.</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>	<b>Enth.</b>				

### Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Bahnflächen	Bahnflächen
Leitprojekt 3	Rheine - der starke Wirtschaftsstandort in einer starken Region

### Finanzielle Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> einmalig	<input type="checkbox"/> jährlich	<input checked="" type="checkbox"/> einmalig + jährlich
<b>Ergebnisplan</b>		<b>Investitionsplan</b>		
Erträge	344.500 €	Einzahlungen	14,2 Mio. €	
Aufwendungen	300.000 €	Auszahlungen	16,6 Mio. €	
Verminderung Eigenkapital	255.800 €	Eigenanteil	2,4 Mio. €	
<b>Finanzierung gesichert</b>				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	durch		
<input checked="" type="checkbox"/>	Haushaltsmittel beim Sonderprojekt "Bahnflächen"			
<input type="checkbox"/>	sonstiges (siehe Begründung)			

### **Beschlussvorschlag/Empfehlung:**

Der Rat der Stadt Rheine beschließt, dass das am 7. Juni 2011 beschlossene Modell zum Erhalt und zur Entwicklung von Natur und Landschaft auf der Südfläche des Bundeseisenbahnvermögens auf „Rheine R“ (ehemaliges Betriebswerk) nicht mehr umzusetzen ist.

### **Begründung:**

Die Stadt Rheine entwickelt mit Mitteln der Städtebauförderung (70 prozentiger Förderanteil) die ehemaligen Bahnflächen des sogenannten 4ten Quadranten im Bahnhof Rheine und des ehemaligen Rangierbahnhofes „Rheine R“ südlich der Innenstadt zu Gewerbegebieten.

Südlich des früheren Rangierbahnhofes befindet sich das ehemalige Bahnbetriebswerk, welches im Jahr 1977 außer Betrieb genommen wurde und seitdem keiner Nutzung mehr unterliegt. Dort existieren noch verschiedene Gebäude, die mittlerweile stark baufällig sind, sowie Anlagen zur Abwasserreinigung mit einem weit verzweigten Leitungssystem. Dieser Bereich befindet sich in einem nicht verkehrssicheren Zustand. Verkehrssicherungsmaßnahmen sind dringend geboten. Diese Fläche steht nach wie vor im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens. Sie wird im Folgenden „BEV-Fläche“ genannt.

Für den einerseits stark mit Kontaminationen belasteten, andererseits aber ökologisch wertvollen Standort des ehemaligen Bahnbetriebswerkes wurde im gesamten Planungsprozess, vom Strukturkonzept als Grundlage zum Förderantrag bis hin zum Bebauungsplan, das Ziel verfolgt, diesen Bereich zu einem „Ökopark“ zu entwickeln. Aus diesem Grund wurde nicht nur der Nordbereich von „Rheine R“ mit den heutigen Gewerbeflächen, sondern auch diese Flächen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes in die vom Rat der Stadt am 7. November 2006 beschlossene Abgrenzung eines förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets aufgenommen.

Das städtebauliche Konzept vom März 2008, welches Grundlage für den vom Rat am 14. Dezember 2010 als Satzung beschlossenen Bebauungsplan Nr. 307 mit dem Kennwort „Gewerbepark Rheine R“ ist, konkretisierte die bestehenden Planungen. Im Strukturkonzept waren noch größere Freiflächen und Grünstrukturen des Gewerbegebiets, insbesondere ein „Grünkeil“ im Bereich des ehemaligen Stellwerks, angedacht. Diese wurden zugunsten des o.g. „Ökoparks“ aufgegeben, der unmittelbar südlich der geplanten Hauptzufahrt (über die sogenannte „Querspange“) zum Gewerbegebiet liegt. Das nördlich dieser „Querspange“ gelegene Gewerbegebiet wurde insgesamt mehr verdichtet. In den „Ökopark“ wurden in dessen nördlichen Bereich ein Regenrückhalte- und ein Regenklärbecken integriert, die zwischenzeitlich realisiert wurden. Das Regenwasser wird in einem offenen Graben über städtische Flächen naturnah zum südlich der BEV-Fläche gelegenen Frischebach geleitet.

Der gesamte Bereich südlich der „Querspange“ einschließlich der Regenbehandlungsanlagen und der BEV-Fläche ist im Bebauungsplan als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ausgewiesen, um die erhaltenswerte Vegetation mit den zu schützenden Biotopen zu sichern. Konkrete Maßnahmen sind in diesem Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Planbegründung verweist hierzu auf entsprechende Vorschläge des landschaftsökologischen Gutachtens (Pflege- und Entwicklungsplan). Gleichzeitig wird klargestellt, dass diese Maßnahmen nicht von der Stadt Rheine durchzuführen sind. Die Begründung geht davon aus, dass diese vom Kreis als Untere Landschaftsbehörde bzw. von der Naturschutzstiftung des Kreises durchgeführt werden.

Die konkretisierenden Vorstellungen zur Entwicklung dieser „Südflächen“ gingen von der Zielsetzung aus, den ehemaligen Rangierbahnhof zu einem regional bedeutsamen Gewerbe- und Dienstleistungsgebiet zur Ansiedlung hochwertiger Gewerbebetriebe südlich der Innenstadt zu entwickeln. Dieses bedürfe auch einer städtebaulichen Aufwertung des im direkten Zusammenhang stehenden Umfeldes eines hochwertig gestalteten Gewerbegebietes. Die gestalterischen Vorgaben zur Umsetzung des Gewerbegebietes wurden seinerzeit in einem „Handbuch zur Realisierung und Gestaltung“ zusammenfassend dargestellt und dienen heute als Grundlage für die Akquisition sowie die Beratung der Bauherren bei deren Bauvorhaben. Man ging damals davon aus, dass ein im Bereich der geplanten Hauptzufahrt liegendes ungeordnetes „Ruinengelände“ die neu geschaffene Adresse des Gewerbegebiets erheblich negativ beeinflussen könnte.

Vor diesem Hintergrund sollte der Südbereich, unter nachhaltiger Beachtung der Belange der hier vorgefundenen wertvollen Flora und Fauna, verkehrssicher hergerichtet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Das städtebauliche Konzept zur Entwicklung des Südbereiches sah zu diesem Zweck für die BEV-Fläche eine innere Wegeführung vor, die das Gebiet für Besucher, aber auch für Angestellte des angrenzenden Gewerbe- und Dienstleistungsparks, zugänglich machen sollte.

Zur Städtebauförderung angemeldet wurde die Aufbereitung der Brachfläche (Abriss, teilweise Beseitigung kontaminierter Böden und weitere Flächenaufbereitung), um eine geordnete und in Teilen zugängliche, ökologisch orientierte Freiraumnutzung zu ermöglichen, jedoch nicht die im Pflege- und Entwicklungsplan vorgesehene Umsetzung von Maßnahmen zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft.

Für die zum Teil akut einsturzgefährdeten baulichen Anlagen wurde ein Rückbaukonzept erarbeitet. Lediglich das Betongerippe des Ringlokschuppens (RLS) sollte nach diesem damaligen Konzept als „Landmarke“ erhalten bleiben und in einen langfristig verkehrssicheren Zustand versetzt werden, um mit diesem imposanten Bauwerk die Vergangenheit des Standorts als Rangierbahnhof mit abgeschlossenem Bahnbetriebswerk zu dokumentieren. Das Rückbaugutachten ging zudem von der Annahme aus, dass ein Erhalt und eine langfristige Sicherung des Gebäudes günstiger wären als dessen kompletter Abriss.

Die Sicherung der hochwertigen Freiraumstruktur zur Vernetzung des Landschaftsraums vom Waldhügel zur Emsaue soll nach dem Entwicklungskonzept für die Südfläche die Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt übernehmen, indem

sie die im Pflege- und Entwicklungsplan vorgesehenen Maßnahmen durchführt. Zu diesem Zweck soll sie vom BEV als Eigentümer des Geländes die Besitzrechte am Grundstück erhalten und mit eigenen Mitteln in Höhe von 70.000,- € die in dem Pflege- und Entwicklungsplan dargestellten Maßnahmen realisieren. Die Maßnahmen würden im Gegenzug dem Ökopunktekonto der Stiftung zugerechnet. Voraussetzung für die Naturschutzstiftung zum Engagement auf der BEV-Fläche ist jedoch, dass die Fläche vorab durch die Stadt Rheine in einen verkehrssicheren Zustand versetzt werden würde, da eine Kostenbeteiligung an den Rückbaumaßnahmen für die Naturschutzstiftung betriebswirtschaftlich nicht darstellbar wäre.

Damit der aufgewertete Südbereich als Entrée zum Gewerbepark auch erlebbar wird, wurde auch ein Wegekonzept erarbeitet, das alle Belange (guter Überblick über Ringlokschuppen und Freiraum, Schutz der hochwertigen Strukturen, Verkehrssicherung, Informationen über den Standort mit seiner eisenbahnhistorisch interessanten Vergangenheit und die Schutzwürdigkeit von Flora und Fauna) berücksichtigt.

Alternativ zu diesem umfassenden Entwicklungskonzept würde das BEV das gesamte in Rede stehende Grundstück aus eigenem Interesse lediglich zur Herstellung der Verkehrssicherheit einzäunen und damit die baulichen Anlagen und die Natur sich selbst überlassen.

Die Kosten für die verkehrssicherungsbedingte Herrichtung der südlichen Fläche durch die Stadt Rheine vor dem Besitzübergang an den Kreis bzw. dessen Naturschutzstiftung wurden vom Büro Mull & Partner in einer Kostenschätzung im Zusammenhang mit dem Rückbaukonzept im Jahr 2010 konkretisiert:

353.000,-	Rückbau der restlichen noch vorhandenen Gebäude (außer des RLS, hier nur lose Teile entfernen)
65.000,-	Verfüllen von Kanälen
20.000,-	Rückbaugutachten der Gebäude und Leitungen
5.000,-	Pflege- und Entwicklungsplan
40.000,-	gutachterliche Begleitung des Rückbaus (hinsichtlich Altlasten und <u>ökologischer Baubegleitung</u> )
<u>483.000,-</u>	Gesamtkosten

Von diesen Kosten der Aufbereitung der Brachfläche wurden bereits 100.000,- € für den Rückbau des Daches am Ringlokschuppen in den Erstantrag zur Städtebauförderung eingestellt und bewilligt. Die 20.000,- € für die Rückbaugutachten wurden in die laufende Kosten- und Finanzierungsverfolgung der Gesamtmaßnahme aufgenommen, da erst diese Gutachten einen konkreten Überblick auf die Kostensituation ermöglichen. Darüber hinaus sollten 90.000,- € des BEV, die, alternativ und im Eigeninteresse des Eigentümers, für eine Einzäunung lediglich zum Zweck der Verkehrssicherung ohnehin aufgewendet werden müssten, zur Kostendeckung herangezogen werden, da auf diese Einzäunung bei einer verkehrssicheren Herrichtung des Areals durch die Stadt Rheine verzichtet werden könnte. Übrig blieb demnach eine Finanzierungslücke für die Umsetzung des

Entwicklungskonzeptes von:

483.000,-	Gesamtkosten
-100.000,-	Rückbau des Daches am Ringlokschuppen (im aktuellen Konzept die losen Teile des Gebäudes)
-20.000,-	Rückbaugutachten, da diese für die Schätzung der Rückbaukosten erforderlich waren
-90.000,-	Kostenbeteiligung des BEV entsprechend der ohnehin anfallenden Zaunkosten bei der „Nulllösung“, falls das BEV das Gebiet <u>lediglich zum Zwecke der Verkehrssicherheit einzäunen sollte</u>
<b>273.000,-</b>	<b>Mehrkosten im Vergleich zum Förderantrag 2006.</b>

Die Stadt Rheine hat die Bezirksregierung im Schreiben vom 13. Dezember 2010 um Zustimmung zur Umsetzung des vorgenannten Konzeptes zur Entwicklung der BEV-Fläche gebeten, und zwar unter der Maßgabe, dass diese Teilmaßnahme unter Berücksichtigung von Einsparungen an anderer Stelle der Gesamtmaßnahme (zum Beispiel bei der Kampfmittelräumung oder beim Rückbau bahnbetrieblicher Anlagen) finanziert werden kann.

Die Bezirksregierung hat der Stadt Rheine mit dem Förderbescheid 06/68/10, Nebenbestimmung Nr. 11, die Zustimmung zu diesem Vorgehen erteilt.

Der Rat der Stadt Rheine hat daraufhin am 7. Juni 2011 den Beschluss über das Modell zum Erhalt und Entwicklung von Natur und Landschaft auf der BEV-Südfläche gefasst und die Verwaltung beauftragt, einen Vertrag mit dem BEV und der Naturschutzstiftung Kreis Steinfurt unter Beibehaltung der wesentlichen Vertragsmerkmale abzuschließen und umzusetzen:

1. Die Stadt Rheine wird nicht Eigentümerin der Fläche.
2. Die Stadt Rheine bereitet die Fläche unmittelbar nach Unterzeichnung des Vertrages mit Mitteln der Städtebauförderung im Sinne der Verkehrssicherheit auf. Das BEV beteiligt sich an den Kosten.
3. Die Naturschutzstiftung Kreis Steinfurt übernimmt den Besitz an der Fläche und führt die im Bebauungsplan vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft auf eigene Rechnung durch.

Anschließend hat die Stadt Rheine in umfangreichen Verhandlungen mit dem BEV und der Naturschutzstiftung bis zum 4. November 2011 einen Vertragsentwurf für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes ausgearbeitet.

### **Die Entwicklung seit 2011**

Zeitlich parallel zu den Vertragsverhandlungen stellten sich allerdings im Verlauf des Gesamtprojektes seit der Jahresmitte 2011 die finanziellen Aufwendungen für die Bodensanierung der Gewerbe-, Verkehrs- und Grünflächen für Rheine „R“ und im Innovationsquartier erheblich höher dar, als diese zuvor kalkuliert worden waren.

Neben deutlichen Mehrmengen des zu sanierenden Bodens führte im Bereich von „Rheine R“ auch eine im Bauablauf eingeschaltete, sogenannte baubegleitende Kampfmittelräumung zu einer wesentlich längeren Bauzeit und damit zu erheblichen Mehrkosten, welche die beauftragte Arbeitsgemeinschaft in Form von Nachträgen von der Stadt einfordert. Da jedoch in Frage steht, ob und inwieweit die Baufirma entsprechende Leistungseinbußen mit Blick auf mögliche Kampfmittelvorkommen nicht von vornherein hätte einkalkulieren müssen, wird über diese Nachträge, unter Begleitung eines Baurevisors und mit juristischer Unterstützung eines Fachanwaltes, aktuell noch verhandelt. Die Streitsumme liegt bei ca. 644.000,- €.

Neben diesen Mehrkosten bei der Bodensanierung von „Rheine R“ werden derzeit noch weitere Nachtragsverhandlungen mit den Baufirmen geführt, welche die Freianlagen rund um die Triebwagenhalle ausgebaut (Streitsumme 170.000,- €, davon Teile in der GVFG-Förderung) und die Triebwagenhalle selbst umgebaut haben (Streitsumme 40.000,- €, davon ebenfalls Teile in der GVFG-Förderung).

Als weitere große Baumaßnahme ist für das Jahr 2017 der Straßenendausbau der Albert-Einstein-Straße als Haupterschließung im Innovationsquartier vorgesehen. Problematisch ist der spätestens für das Jahr 2018 noch ausstehende Straßenendausbau für den gesamten Gewerbepark „Rheine R“, da aufgrund der fehlenden Anbindung der Erschließungsstraßen an die geplante „Querspange“ (als Kreisstraße K66n zwischen der Bundesstraße B 481 und der Kreisstraße K 77 geplant) seit dem Beginn der Vermarktung im Jahr 2010 lediglich 5.000 von 129.000 Quadratmetern Gewerbefläche veräußert werden konnten. Für beide Baumaßnahmen gibt es jeweils noch die üblichen, finanziellen Unwägbarkeiten im Vergleich zu den Kostenschätzungen.

Aufgrund all dieser sich abzeichnenden erheblichen Mehrkosten wurde die geplante Entwicklung der BEV-Fläche zurück gestellt, um zum Ende des Gesamtprojektes hin beurteilen zu können, ob durch Einsparungen an anderer Stelle noch genügend finanzielle Mittel für die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes für die BEV-Fläche vorhanden sind und der Kostenrahmen des Gesamtprojektes eingehalten werden kann. Andernfalls müsste die Stadt darüber hinaus gehende Kosten ohne eine 70 prozentige Anteilsförderung, also in voller Höhe, selbst tragen! Eine weitere Förderung der Maßnahme kann nach Auskunft der Bezirksregierung nicht in Aussicht gestellt werden, da das Förderprogramm ausgelaufen ist und die Maßnahme ausgeführt wurde.

### **Wiederaufnahme der Überlegungen zur BEV-Fläche wegen fehlender Verkehrssicherheit**

Im Jahr 2015 kam das BEV aufgrund anhaltender Probleme mit der fehlenden Verkehrssicherheit seines Grundstücks mit dem Anliegen auf die Stadt zu, den Vertrag über das Entwicklungskonzept möglichst zeitnah abzuschließen und die Fläche im Rahmen der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes endlich verkehrssicher herzurichten. Das BEV hat zwischenzeitlich klar heraus gestellt, dass der Vertrag noch im Frühling 2016 abgeschlossen werden müsse, da ein längeres

Zuwarten mit der Herstellung der Verkehrssicherheit nicht mehr verantwortbar und dem BEV daher auch nicht mehr zumutbar sei. Falls es nicht zu einer Entscheidung über die Realisierung des bisherigen Entwicklungskonzeptes sowie zum Abschluss des vorbereiteten Vertrages komme, sehe sich das BEV gezwungen, das Gelände einzuzäunen mit der Konsequenz, dass das Entwicklungskonzept dann nicht mehr wie bislang geplant umgesetzt werden könnte.

Solange jedoch die oben genannten Nachtragsverhandlungen nicht zum Abschluss gebracht sind, lässt sich nicht beurteilen ob der Gesamtkostenrahmen des Bahnflächenprojektes eingehalten werden kann. Als Kompensation für eine wahrscheinliche Überschreitung des Gesamtkostenrahmens sind Einsparungen in anderen Teilmaßnahmen des Gesamtprojektes mittlerweile kaum mehr möglich, da, wie oben dargestellt, die meisten Teilprojekte bereits umgesetzt sind.

Als Alternative zu Einsparungen wären als Kompensation für Mehrkosten grundsätzlich Mehreinnahmen bei der Vermarktung der Gewerbeflächen denkbar. Dazu bedürfte es einer Anhebung der vom Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Rheine mit der Vorlage 547/09 beschlossenen Durchschnittspreise für den Verkauf der Gewerbeflächen. In dieser Vorlage wird allerdings beschrieben, dass bereits die damit festgelegten Kaufpreise in Bezug auf den südlichen Teil des Gewerbebereichs „Rheine R“ „nur unter den Voraussetzungen des Baus der Querspange als Hauptanbindung für die Erschließungsstraßen und der Einrichtung einer Abluftreinigungsanlage auf einer benachbarten Hofstelle erzielt werden können“.

Der Blick auf die bisherigen Vermarktungsgespräche der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft für Rheine mbH (EWG) zum Gewerbebereich „Rheine R“ bestätigt, dass vor allem die fehlende Querspange sich als größtes Vermarktungshemmnis darstellt und dass daher insbesondere Unternehmen mit überregionalen Geschäftsambitionen Abstand von einer Investition nehmen.

Die Querspange kann jedoch aufgrund fehlender Fördermittel des Landes zurzeit nicht realisiert werden. Die Stadt Rheine hat sich im Jahr 2013 mit einer Anfrage nach öffentlichen Zuwendungen für deren Bau an Herrn Staatssekretär Gunther Adler und Herrn Staatssekretär Dr. Günther Horzetzky gewandt. Jedoch konnten aus dem Ministerium zum damaligen Zeitpunkt keine Mittel in Aussicht gestellt werden.

Insofern ist unter den gegebenen Umständen nicht davon auszugehen, dass höhere Verkaufspreise im Gewerbebereich „Rheine R“ erzielt werden können. Die Einnahmen aus den gesamten Grundstücksverkäufen auf beiden ehemaligen Bahnflächen 4ter Quadrant und „Rheine R“ sind jedoch, ebenso wie die Ausgaben in dem Gesamtprojekt, bereits in voller Höhe im Haushalt der Stadt Rheine veranschlagt. Je höher die Verkaufspreise festgesetzt werden, desto größer würde dadurch der Widerspruch zwischen den kalkulierten und im Haushalt eingestellten Einnahmen einerseits und den real erzielten Einnahmen andererseits werden. Derzeit beträgt die Differenz bereits ca. 3,728 Mio. €, da von den im Förderantrag aus dem Jahr 2006 kalkulierten Einnahmen aus Grundstücksverkäufen in Höhe von 5,781 Mio. € bislang erst 2,053 Mio. € erzielt werden konnten, davon lediglich ca. 105.000,- € in „Rheine R“.

## **Aktuelle Entscheidungssituation**

Angesichts der klar formulierten Maßgabe des BEV, dass spätestens im Frühjahr 2016 entweder der Vertrag zur Umsetzung des Entwicklungskonzepts abgeschlossen wird oder dass die gesamte BEV-Fläche endgültig eingezäunt wird, steht jetzt die Grundsatzentscheidung an, ob das Entwicklungskonzept kurzfristig umgesetzt wird, oder ob die BEV-Fläche insgesamt mit einem 2 m hohen Stabgitterzaun zur Herstellung der Verkehrssicherheit vom BEV eingezäunt wird und die baulichen Anlagen und die Natur auf dieser eingezäunten Fläche sich selbst überlassen werden sollen.

Das BEV hat die Forderung nach dieser Entscheidung auf mehrfache Bitte der Stadt Rheine bereits seit dem Jahr 2011 zurück gestellt. Eine Verlängerung dieser Frist ist nun nicht mehr möglich, da sich in jüngster Vergangenheit zwei Unfälle mit Personenschaden auf dem Gelände ereignet haben und das BEV ein erhebliches Risiko trägt, solange die Verkehrssicherheit nicht hergestellt ist.

Ob das bisherige Entwicklungskonzept überhaupt noch für die Stadt finanzierbar ist, ist insbesondere angesichts der laufenden Nachtragsverhandlungen zur Bodensanierung und zu anderen Maßnahmen völlig offen. Die dafür notwendige Kostensicherheit ist vor dem Abschluss und der Abrechnung sämtlicher noch ausstehender Teilprojekte nicht zu erreichen, so dass die Stadt bei dem vom BEV erwarteten Abschluss des Vertrages zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes das volle Risiko einer erheblichen Überschreitung des gesetzten Kostenrahmens und damit einer alleinigen, nicht geförderten Finanzierung der Entwicklung übernehmen müsste.

Hinzu kommt, dass derzeit nicht absehbar ist, ob die notwendigen Fördermittel für den Bau der „Querspange“ bereitgestellt werden. Ohne den Bau dieser „Querspange“ sind eine erfolgreiche Vermarktung der Gewerbegrundstücke im Bereich „Rheine R“ und damit die Generierung entsprechender Grundstücksverkaufserlöse nicht möglich.

Um aber wenigstens einen Überblick hinsichtlich der zu erwartenden **Kosten für die verkehrssichere Herrichtung der BEV-Fläche** zu bekommen, hat die Stadt im Oktober 2015 die einschlägigen Gutachten und zugehörigen Kostenschätzungen aus dem Jahre 2011 aktualisieren lassen. Diese Aktualisierung ist auch Voraussetzung für einen kurzfristigen Abschluss des vorbereiteten Vertrages mit dem BEV und der Naturschutzstiftung des Kreises.

Im Ergebnis stellen sich die **Gesamtkosten aktuell** wie folgt dar:

395.000,-	Rückbau der restlichen noch vorhandenen Gebäude (außer des RLS, hier nur lose Teile entfernen) mit aktuellem Preisgefüge
77.000,-	Verfüllen von Kanälen mit aktuellem Preisgefüge
22.000,-	Rückbaugutachten der Gebäude und Leitungen einschließlich Überarbeitung in 2015
9.000,-	Pflege- und Entwicklungsplan einschließlich Überarbeitung in 2015
40.000,-	gutachterliche Begleitung des Rückbaus (hinsichtlich Altlasten und

ökologische Baubegleitung)  
543.000,- Gesamtkosten

Gegenüber der Kostenschätzung von 483.000,- € aus dem Jahr 2011 ergeben sich somit weitere Mehrkosten von rd. 60.000,- €. Das BEV zeigte sich im Gegenzug bereit, dessen Kostenbeteiligung von ursprünglich 90.000,- € auf nun 170.000,- € zu erhöhen. Dies würde jedoch lediglich zu einer Kosteneinsparung von 30.000,- € führen. Mit Blick auf die oben genannten finanziellen Unwägbarkeiten im Gesamtprojekt der Bahnflächenentwicklung ist dies aus Sicht der Stadt Rheine keine wesentliche Veränderung der Ausgangslage.

Das Ergebnis einer aktueller Ortsbegehung der TBR, Abteilung Grün, ist zudem, dass der Pflege- und Entwicklungsplan grundlegend zu überarbeiten ist, da sich durch die Sukzession in den vergangenen Jahren die damaligen Biotopzustände und Entwicklungspotentiale massiv verändert haben. Ob sich die Naturschutzstiftung nach dem Ergebnis der notwendigen gutachterlichen Untersuchung überhaupt noch bereit erklärt, die in einem überarbeiteten Plan vorgesehenen Maßnahmen durchzuführen, ist offen. Damit ist auch der Abschluss des Vertrages zur Umsetzung des bisherigen Entwicklungskonzeptes nicht gesichert.

### **Einzäunung des BEV-Geländes als Alternative**

Vor dem Hintergrund der offenen Frage nach den Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des Gesamtprojektes und der Ungewissheit über die Realisierbarkeit eines neuen Pflege- und Entwicklungsplanes, hat die Stadt Rheine als Alternative für die BEV-Fläche untersucht, ob auf das bisherige Entwicklungskonzept beim Bau eines hohen Stabgitterzaunes um das gesamte Gelände durch das BEV verzichtet werden kann, ohne dass dies wesentlich Einfluss auf die Ziele der Gesamtmaßnahme der Bahnflächenentwicklung nimmt. Diese Frage war städtebaulich, naturschutzfachlich und förderrechtlich zu klären.

Dazu wurden die Hauptargumente und Ziele, die im Planungsprozess vorgebracht und verfolgt wurden, die in die Begründung des Förderantrags eingegangen sind und die zuletzt auch im oben genannten Schreiben der Stadt Rheine vom 13. Dezember 2010 an die Bezirksregierung vorgebracht wurden, mit der heutigen Situation einerseits und der zukünftigen Entwicklung bei einem Verzicht auf das bisherige Entwicklungskonzept andererseits verglichen. Folgende Ergebnisse können danach zu den Kernaussagen der damaligen Planungen festgehalten werden:

1. Sachstand 2010: „Ein im Bereich der Hauptzufahrten liegendes „Ruinengelände“ würde die neu geschaffene Adresse des Gewerbegebietes erheblich negativ beeinflussen.“

Aktueller Sachstand:

Vier Jahrzehnte nach der Außerbetriebnahme des Bahnbetriebswerks auf „Rheine R“ steht die Vegetation auf einem Großteil der BEV-Fläche, vor allem an den Außenrändern rund um den Ringlokschuppen, mittlerweile so dicht und hoch, dass keines der verfallenden Gebäude aus Richtung des Gewerbegebietes sichtbar ist, wie dies die anliegenden Fotos veranschaulichen.

Daneben entwickelt sich seit dem Abschluss der gesamten öffentlichen Bautätigkeiten zur Herrichtung und Erschließung von „Rheine R“ zwischen dem Regenrückhaltebecken und der geplanten Querspange durch natürliche Verbuschung ein weiterer dicht bewachsener Grünstreifen, der ebenfalls in naher Zukunft blickdicht sein wird und zusätzlich die Sichtbeziehung zwischen den Gewerbeflächen und der BEV-Fläche unterbricht.

Von einer negativen Beeinflussung durch die noch vorhandenen Bahngebäude auf die Vermarktung ist daher nicht mehr auszugehen. Sofern es sich für den Zeitraum des Winterhalbjahres als erforderlich heraus stellen sollte, könnte eine eventuell in einzelnen Bereichen vorkommende Einsehbarkeit der BEV-Fläche aus Richtung der Gewerbeflächen durch ergänzende Anpflanzungen verhindert werden.

2. Sachstand 2010: „Damit der aufgewertete Südbereich als Entrée zum Gewerpark auch erlebbar wird, wurde ein Wegekonzept erarbeitet, dass alle Belange (guter Überblick über Ringlokschuppen und Freiraum, Schutz der hochwertigen Strukturen, Verkehrssicherung, Informationen über den Standort mit seiner interessanten Vergangenheit und die Schutzwürdigkeit von Flora und Fauna) berücksichtigt.“

Aktueller Sachstand:

Für den Bereich zwischen den Gewerbeflächen und dem Ringlokschuppen, also rund um das Regenrückhaltebecken, einschließlich des Ablaufgrabens zum Frischebach ist dieses Ziel bereits erreicht. Dort werden der Hauptstandort seltener Orchideen und Gräser, sowie ein Lebensraum für Zauneidechsen durch einen separaten landschaftspflegerischen Maßnahmenplan seit dem Mai 2015 geschützt und entwickelt.

Diese Fläche ist von der auf der östlichen Seite ca. 4 m höher verlaufenden „RadBahn Münsterland“ als regional bedeutsamem Bahntrassenradweg sehr gut einsehbar. Entlang des Radweges wurden Informationstafeln errichtet, welche die bahnhistorische Entwicklung von „Rheine R“ einerseits und die schutzbedürftige Flora und Fauna andererseits im Detail darstellen.

Das BEV-Gelände rund um den Ringlokschuppen ist dagegen mittlerweile aufgrund hoher und sehr dichter Vegetation selbst von der RadBahn Münsterland aus kaum mehr einsehbar. Der Ringlokschuppen ist daher, obwohl nur ca. 10 m von der RadBahn entfernt stehend, nur (noch) von einzelnen Standpunkten auf

dem Radweg aus in Teilen sichtbar. Eine öffentlichkeitswirksame Wahrnehmung des Gebäudes ist bereits nicht mehr gegeben und wird bei einem Verzicht auf das oben dargestellte Entwicklungskonzept für die BEV-Fläche auch zukünftig nicht mehr gegeben sein.

Im August 2015 wurde zudem in einem Ortstermin mit einem Fachunternehmen für Betonsanierung festgestellt, dass die Gebäudeschäden auch am Ringlokschuppen aufgrund von unterlassenen Unterhaltungsmaßnahmen der Bahn mittlerweile gravierend sind. Die Querschnitte einer Vielzahl tragender Stützen und Unterzüge im Gebäude sind durch Betonabplatzungen massiv reduziert. Statisch bedeutende Bewehrungsstäbe liegen großflächig offen und sind zum Teil durch Korrosion vollständig zerfallen. Die Standsicherheit des Gebäudes wurde von zwei beteiligten Statikern bei der Inaugenscheinnahme in Frage gestellt.

Für eine langfristige Sicherung des Gebäudes wäre eine umfangreiche Betonsanierung erforderlich, die nach erster Schätzung des Fachunternehmens zwischen 200.000,- und 500.000,- € kosten würde. Eine Betonsanierung in der dargestellten finanziellen Größenordnung kann jedoch nicht noch zusätzlich in die Städtebaufördermaßnahme eingestellt werden. Die Stadt Rheine hat daher von einer Beauftragung weiter gehender Untersuchungen, welche den Aufwand näher beziffern würden, am Gebäude abgesehen.

Als Ergebnis aus der Beteiligung des Fachunternehmens bleibt jedoch festzuhalten, dass auch bei einer vollständigen Umsetzung des bisherigen Entwicklungskonzeptes für die BEV-Fläche unklar ist, wie lange der Ringlokschuppen als aufstehendes Bauwerk überhaupt noch erlebbar sein wird, bevor er in sich zusammenstürzen wird.

Die dichte, aufstehende Vegetation auf der BEV-Fläche bildet hingegen mittlerweile auf mehreren hundert Metern Länge eine sehr ansprechende Grünkulisse für die „RadBahn Münsterland“, wie dies aus den anliegenden Fotos ersichtlich ist.

Die Verkehrssicherheit kann durch das BEV als Eigentümer der Fläche in Eigenregie hergestellt werden, indem es das gesamte Gelände mit einem stabilen Stabgitterzaun einfriedet.

3. Sachstand 2010: „Bei der BEV-Fläche handelt es sich um einen ökologisch wertvollen Standort, der den Landschaftsraum vom Waldhügel bis zum FFH-Gebiet Emsaue miteinander vernetzen soll.“

Aktueller Sachstand:

Diese Aussage wurde auf aktuelle Nachfrage vom Umweltgutachter nochmals bestätigt. Sofern der Pflege- und Entwicklungsplan für die BEV-Fläche, dem die städtischen Rückbaumaßnahmen zwingend vorgeschaltet wären, nicht umgesetzt werden sollte, ist damit zu rechnen, dass im Zuge der natürlichen Sukzession die sich ausbreitende aufstehende Vegetation auf Dauer einige der seltenen Pflanzenarten verdrängen wird.

Für den Orchideenstandort in der ehemaligen Drehscheibe vor dem Ringlokschuppen hat sich dies im Laufe der letzten Jahre bereits weitestgehend verwirklicht. Durch den sehr dichten und hohen Gehölzaufwuchs aus Weiden und Birken sind die hier noch bei Aufstellung des Pflege- und Entwicklungsplans (PEPL) vorgefundenen Orchideen-Restbestände infolge der extremen Verschattung und auch des Trockenfallens des Standortes weitgehend erloschen. Die im PEPL für die Fläche vor dem Ringlokschuppen formulierte Zielsetzung „Entwicklung einer Orchideenwiese“ ist als Hauptentwicklungsziel daher heute nicht mehr realistisch. Der Aufwand für die Gehölzentfernung und eine Grünlandentwicklung ist objektiv als unverhältnismäßig hoch und mittlerweile auch naturschutzfachlich als nicht mehr sinnvoll zu beurteilen, zumal die örtliche Orchideenpopulation eindeutig ihren Schwerpunkt nördlich des Regenrückhaltebeckens hat und hier ihre Sicherung und Entwicklung durch gezielte Pflegemaßnahmen seitens der Stadt Rheine gewährleistet ist.

Das Fortschreiten der Sukzession gefährdet auch den Bestand der vorhandenen Sandmagerrasenflächen mit ihrem charakteristischen Arteninventar aus mehreren seltenen und gefährdeten Pflanzenarten. Die Sandmagerrasen- und Rohbodenflächen stellen auch wichtige Habitatemente für Reptilien und hier insbesondere die vorgefundene, vermutlich nur kleine Population der streng geschützten Zauneidechse dar. Aufgrund der ungünstigen Standortbedingungen schreitet die natürliche Verbuschung hier deutlich langsamer voran. Allerdings handelt es sich um relativ kleinräumige Magerrasenflächen, die schon durch den Höhenzuwachs der angrenzenden Birken-Vorwaldstadien durch Verschattung gefährdet sind. Zudem drohen die Magerrasenflächen auch durch fortschreitenden Brombeerbewuchs direkt überwachsen zu werden. Es ist davon auszugehen, dass auch die heute noch offenen Magerrasenflächen und Rohbodenflächen ohne Pflegeeingriffe in etwa 10-15 Jahren von Gehölzaufwuchs weitestgehend eingenommen sein werden.

Die Zauneidechsenpopulation wird durch den fortschreitenden Verlust besonderer, blütenreicher Grünflächen absehbar aus dem heute noch genutzten Lebensraum verdrängt werden. Es sind jedoch entlang des in den Lebensraum hinein reichenden Entwässerungsgrabens und mit den in Hinblick auf die Lebensraumsprüche der Zauneidechse hergerichteten Flächen im Umfeld des Regenrückhaltebeckens Ersatzlebensräume für diese Art geschaffen worden, die von der Stadt Rheine durch gezielte Pflegemaßnahmen im Sinne des Natur- und Artenschutzes entwickelt und erhalten werden.

Es ist also davon auszugehen, dass der durch ein Fortschreiten der natürlichen Sukzession auf der BEV-Fläche mittelfristig resultierende Verlust der noch vorhandenen, wertvollen Offenland-Biotop- und Pflanzenstandorte für die davon betroffenen Tier- und Pflanzenarten durch die gezielten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen auf den Biotopflächen nördlich der BEV-Fläche hinreichend kompensiert werden kann und hier wertvolle Ersatzlebensräume für die relevanten Arten bestehen.

Mittel- bis langfristig werden sich auf der BEV-Fläche im Zuge der natürlichen Sukzession stabile, ökologisch wertvolle Waldgesellschaften aus den standortheimischen Laubbaumarten, vorwiegend Eichen- und Birkenwaldgesellschaften, entwickeln. Aufgrund der unterschiedlichen Standortbedingungen und der fehlenden Pflege- oder Bewirtschaftungsmaßnahmen, werden diese Waldgesellschaften auch einen hohen Struktur- und Artenreichtum entwickeln. In Zusammenhang mit der direkt südlich anschließenden Aue des Frischebaches mit ihren begleitenden Ufergehölzen und den nördlich angrenzenden Biotopflächen im Umfeld des Regenrückhaltebeckens, wird die BEV-Fläche auch ohne pflegende Eingriffe wichtige Lebensraum- und Biotopverbundfunktionen haben und ein wesentliches Element zur Vernetzung zwischen dem Naturschutzgebiet Waldhügel und dem FFH-Gebiet Emsaue darstellen.

Die Stadt Rheine hat die ihr gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsmaßnahmen bereits im vollen Umfang im Umfeld des Regenrückhaltebeckens durchgeführt und damit auch die im Pflege- und Entwicklungsplan dort vorgesehenen Maßnahmen umgesetzt. Damit wurden auch unmittelbar angrenzend Ersatzflächen für Biotope, die im Zuge der weiteren, natürlichen Sukzessionsentwicklung auf der BEV-Fläche absehbar verloren gehen, geschaffen. Für die BEV-Fläche selbst hat die Stadt Rheine mit der Festsetzung der „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ ihre Pflicht zur Reservierung dieser Fläche für natürliche Entwicklungsprozesse oder entsprechende Naturschutzmaßnahmen erfüllt. Zur Festsetzung konkreter Pflege- oder Entwicklungsmaßnahmen und zur Durchführung solcher Maßnahmen, ist die Stadt Rheine nicht verpflichtet. Seitens der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt wurde der Stadt Rheine zwischenzeitlich bestätigt, dass die mit der Festsetzung als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ zu stellenden Anforderungen auch allein durch den damit verbindlich geregelten Schutz des Geländes vor Eingriffen oder sonstigen Nutzungen gewährleistet sind (siehe Schreiben des Kreises in der Anlage).

Das BEV, als Eigentümerin der Liegenschaft, kann nicht zur Vornahme bestimmter Biotoppflege- und Entwicklungsmaßnahmen verpflichtet werden. Sofern die Rückbaumaßnahmen auf dem Gelände nicht umgesetzt werden können, wird das BEV lediglich die dringend notwendigen Maßnahmen zur Verkehrssicherung durchführen und das Grundstück dazu voraussichtlich mit einer geeigneten Zuanlage einfrieden. Es ist dann davon auszugehen, dass die oben dargestellten, natürlichen Sukzessionsprozesse weitestgehend unbeeinflusst weiter ablaufen werden.

Auf der Grundlage der zusammen getragenen aktuellen Ergebnisse hat die Stadt Rheine sich über die Bezirksregierung Münster mit folgender Bitte um Zustimmung an das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gewandt:

1. nach der Einzäunung der gesamten BEV-Fläche seitens des BEV als Eigentümer mit einem massiven Stabgitterzaun, auf die Umsetzung des im Schreiben der Stadt Rheine an die Bezirksregierung vom 13. Dezember 2010 dargestellten Entwicklungskonzeptes für die BEV-Fläche verzichten zu dürfen
2. die im Erstantrag zur Städtebauförderung eingestellten 100.000,- € für den Rückbau des Daches am Ringlokschuppen für Mehrkosten an anderer Stelle im Gesamtprojekt zu verwenden.
3. die bisher entstandenen Kosten für das Rückbaugutachten und den Pflege- und Entwicklungsplan in die Städtebauförderung einzustellen.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2015 hat die Bezirksregierung im Einvernehmen mit dem Ministerium der Bitte der Stadt Rheine vollumfänglich und ohne Auflagen zugestimmt (siehe Anlage).

### **Fazit der Stadt Rheine**

Die **städtebaulichen Ziele** des Gesamtprojektes werden auch dann erreicht, falls das Entwicklungskonzept für die BEV-Fläche, welches die Herrichtung und die anschließende Öffnung der Fläche für die Öffentlichkeit seitens der Stadt Rheine sowie die Pflege- und Schutzmaßnahmen seitens der Naturschutzstiftung vorsieht, nicht umgesetzt wird.

Bei der Beurteilung, ob eine Umsetzung dieses Konzeptes erforderlich ist, sind aus Sicht der Stadt Rheine als Hauptkriterien in Bezug auf die Städtebauförderung heranzuziehen, dass die Vermarktung der hergerichteten Gewerbeflächen neben dem Aspekt der fehlenden Querspange nicht noch zusätzlich durch ein ungeordnetes, näheres Umfeld rund um den Ringlokschuppen negativ beeinflusst werden soll und dass der Bereich südlich der Gewerbeflächen für die Öffentlichkeit erlebbar sein soll.

Da die BEV-Fläche aufgrund der mittlerweile vorhandenen Vegetation jedoch aus Richtung der Gewerbeflächen nicht mehr einsehbar ist, kann ein Einfluss auf die Vermarktung ausgeschlossen werden. Aus städtebaulicher Sicht wäre das Entwicklungskonzept daher lediglich dafür dienlich, die Fläche entsprechend herzurichten, um sie öffentlich erlebbar zu machen.

Anhand der detaillierten Gutachten zum Gebäuderückbau und zum Verfüllen der Kanäle konnte aufgezeigt werden, welcher Umfang an Maßnahmen mit welchen finanziellen Mitteln erforderlich sein würde, um die BEV-Fläche so herzurichten, dass sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann. In diesem Zusammenhang war zudem ein Pflege- und Entwicklungsplan erforderlich, der Aussagen darüber traf, inwieweit eine Zugänglichkeit mit Rücksicht auf die schützenswerten Arten überhaupt möglich sein würde.

Zum Zweck allein dieses Aspektes stehen Kosten und Nutzen der dafür erforderlichen Maßnahmen aus Sicht der Stadt Rheine jedoch in keinem vernünftigen

Verhältnis zueinander. Dies gilt besonders unter der möglichen Voraussetzung, dass der Gesamtkostenrahmen des Projektes der Bahnflächenentwicklung durch finanzielle Unwägbarkeiten an anderer Stelle ggfs. nicht eingehalten werden kann und die Stadt Rheine darüber hinausgehende Kosten in voller Höhe selbst zu tragen hat.

In Bezug auf die Festsetzung dieser Fläche im Bebauungsplan für Maßnahmen zum **Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** lässt sich festhalten, dass sich seit der Aufgabe der Nutzung des BEV-Geländes im Zuge der natürlichen Sukzessionsentwicklung verschiedene, wertvolle Biotopflächen auf dem Areal entwickelt und zum Teil seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten angesiedelt haben. Sofern der zum Erhalt und zur Entwicklung dieser besonderen Arten und Biotopstrukturen vorgesehene Pflege- und Entwicklungsplan nicht umgesetzt wird, werden die natürlichen Sukzessionsprozesse weiter weitgehend unbeeinflusst ablaufen und zu einer zunehmenden Verbuschung/Bewaldung bis hin zur Entstehung natürlicher, standorttypischer Waldgesellschaften führen. Da für einige naturschutzrechtlich relevante Arten, die infolge dieser natürlichen Waldentwicklung ihre Lebensräume hier absehbar verlieren werden, bereits geeignete Ersatzlebensräume in direkter Nachbarschaft geschaffen wurden, bestehen, auch gemäß der anliegenden Beurteilung der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt, keine Bedenken, auf gezielte Pflege- oder Entwicklungsmaßnahmen zu verzichten und stattdessen die natürlichen Sukzessionsprozesse weiter ohne Eingriffe ablaufen zu lassen. Mit der Festsetzung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft hat die Stadt Rheine das Notwendige und ihr Mögliche zur dauerhaften Sicherung der ökologisch wertvollen Biotopflächen und der natürlichen Entwicklungsprozesse getan.

Auch **förderrechtlich** ist ein Verzicht auf das bisherige Entwicklungskonzept unbedenklich. Dies wurde der Stadt Rheine von Seiten der Bezirksregierung schriftlich bestätigt.

Durch den Verzicht auf die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes für die südliche BEV-Fläche werden insgesamt 543.000,- € eingespart, von denen der städtische Anteil 373.000,- € und der BEV-Anteil 170.000,- € beträgt. Aufgrund der finanziellen Unwägbarkeiten im Gesamtprojekt der Bahnflächenentwicklung bestünde anderenfalls die Möglichkeit, dass die Stadt Rheine für ihren Anteil von 373.000,- € keine Fördermittel erhielte und diesen vollständig selbst zu tragen hätte.

#### **Anlagen:**

1. Strukturkonzept aus dem Jahr 2004 (Grundlage zum Förderantrag)
2. städtebauliches Konzept aus dem Jahr 2008
3. Bebauungsplan Nr. 307 der Stadt Rheine mit dem Kennwort „Gewerkepark Rheine R“ (mit einschlägigem Auszug aus der Planbegründung) aus dem Jahr 2010
4. landschaftspflegerischer Maßnahmenplan der Stadt Rheine für eigene

Leistungen im Bereich rund um das Regenrückhaltebecken (Stand Mai 2009)

5. Lageplan zu der Rückbauuntersuchung zu den Gebäuden auf der BEV-Fläche (Stand September 2015)
6. Lageplan zum Gutachten zu der Schadstoffsituation entlang der Kanalt-rassen auf der BEV-Fläche (Stand Dezember 2010)
7. Maßnahmenplan zum Pflege- und Entwicklungsplan für die BEV-Fläche (Stand September 2011)
8. Stellungnahme der Unteren Landschaftsbehörde vom 29. Oktober 2015
9. Fotos mit Blick auf das Regenrückhaltebecken, den Ringlokschuppen und die RadBahn Münsterland
10. Schreiben der Bezirksregierung vom 21. Dezember 2015