

BEGRÜNDUNG

3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 129

Kennwort:

"Industriegebiet Baarentelgen Nord"

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand: Juli 2007



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Anlass der Planänderung; Planerfordernis	3
2.	Räumlicher Geltungsbereich	3
3.	Übergeordnete Vorgaben	4
4.	Anthropogene Nutzungen und Einflüsse	4
4.1	Lage; Gebietscharakteristik, Prägung	4
4.2	Äußere verkehrliche Erschließung	6
4.3	Immissionen; Altlasten; Kampfmittel; Denkmäler	6
5.	Planungsrechtliche Festsetzungen	8
5.1	Art der baulichen Nutzung	8
5.2	Maß der baulichen Nutzung	10
5.3	Bauweise; überbaubare Grundstücksflächen	11
5.4	Innere verkehrliche Erschließung	12
5.5	Ver- und Entsorgung	12
6.	Umweltbericht	15
	<i>- wird derzeit erstellt und zu den Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vorgelegt -</i>	
7.	Umsetzung; Realisierung	15
7.1	Kosten; Erstattung	15
7.2	Bodenordnung	15

1. Anlass der Planänderung; Planerfordernis

Auf Grund konkreter Ansiedlungswünsche eines Maschinenbaubetriebes muss der Bebauungsplan geändert und entlang der Güterbahnstrecke geringfügig ergänzt werden. Innerhalb des hier vorliegenden Industriegebietes soll langfristig eine Zusammenführung aller Unternehmenszweige der Firma Hermann Reckers GmbH & Co. KG erfolgen. Dazu gehört die Maschinenfabrik inklusive Pumpenbau (Kolben-, Kreisel-, Vakuum-, Tauchpumpen) in Hörstel-Dreierwalde und die Eisengießerei in Rheine-Mesum; gegossen werden beispielsweise Armaturen, Pumpen-, Getriebe-, Kompressor- und Ventilgehäuse bis zu einem Stückgewicht von 130 kg. Das Unternehmen hat im Jahr 2005 mit den 280 Mitarbeitern sein 100-jähriges Bestehen gefeiert.

Insbesondere die Verlagerung und Vergrößerung der Eisengießerei führt zu einem Flächenbedarf, der am bisherigen Standort im Stadtteil Mesum nicht gedeckt werden kann. Insgesamt benötigt der Maschinenbaubetrieb etwa 14 ha gewerbliche bzw. industrielle Baufläche. Demnach muss der bisherige Bebauungsplan insofern modifiziert werden, dass das Erschließungssystem den neuen Anforderungen gerecht wird. Die Schleifenführung bzw. „Ringstraße“ wird in eine Stichstraßenerschließung abgewandelt. Andere planungsrechtliche Anpassungsmaßnahmen geringfügiger Art wurden ebenfalls vorgenommen.

Stadtentwicklungsbezogener Anlass für diese Bebauungsplanänderung ist die marktorientierte Mobilisierung von bereits vorhandenen sowie neuen städtischen Gewerbeflächen und der damit einhergehenden Schonung des unbeeinträchtigten Außenbereichs.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Zur Sicherstellung einer nachhaltigen, geordneten städtebaulichen Entwicklung wird die Änderung des verbindlichen Bauleitplanes erforderlich. Regelungsbedarf besteht zwischen dem Offenbergweg und der Güterbahnstrecke Rheine-Quakenbrück.

Der räumliche Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung wird wie folgt begrenzt:

- im Nordosten: durch die südwestliche Grenze des Flurstücks 38 (Gemarkung Rheine rechts der Ems, Flur 105; Dortmund-Ems-Kanal),
- im Südosten: durch die nordwestlichen Grenzen der Flurstücke 220 und 158 (Flur 152; Offenbergweg),
- im Süden: durch die südliche Grenze des Flurstücks 17,
- im Westen: durch die östliche Grenze des Flurstücks 24 (Bahngelände) sowie die Inanspruchnahme von 16 m auf 700 m Länge dieses Bahngeländes.

Der Geltungsbereich bezieht sich also auf Grundstücke, die zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal, dem Offenbergweg, der Autobahn (A 30) und der Bahnstrecke Rheine-Quakenbrück liegen.

Sämtliche Flurstücke befinden sich - falls nicht separat aufgeführt - in der Flur 151, Gemarkung Rheine-Stadt. Der räumliche Geltungsbereich ist im Übersichtsplan bzw. Bebauungsplan geometrisch eindeutig festgelegt.

3. Übergeordnete Vorgaben

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster/Teilabschnitt Münsterland weist den Änderungsbereich als "Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich" aus. Insofern wird gemäß § 1 Abs. 4 BauGB dem Anpassungsgebot an die Ziele der Raumordnung Rechnung getragen.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Rheine stellt für das Plangebiet "gewerbliche Baufläche" dar. Das Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB bleibt also gewahrt.

4. Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

4.1 Lage; Gebietscharakteristik, Prägung

Das Plangebiet bzw. der Änderungsbereich liegt im Norden der Stadt Rheine, ca. 4,5 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt.

Es fällt in Süd-Nord-Richtung von 36,7 auf 35,5 m ü. NN leicht ab, um an einer steilen Böschungskante - etwa 60 m vor bzw. südwestlich des Kanal-Seitenweges - wieder auf 37,8 bzw. 39,3 m ü. NN anzusteigen. Bis zum Kanal begleitenden Fuß- und Radweg bzw. entlang des Entwässerungsgrabens fällt dieses "Hochplateau" wieder auf 36,4 m ü. NN ab. Der Weg selbst liegt also etwa 1,6 m über dem mittleren Wasserstand des Dortmund-Ems-Kanals (34,8 m ü. NN).

Im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung befinden sich derzeit die Firmen KLM (Kühl- und Lagerhaus Münsterland GmbH) und die Supreme Sales GmbH. Zusätzlich zu dem bestehenden Firmengelände wird eine Options- bzw. Erweiterungsfläche vorgehalten, die weitere temperaturgeführte Lagerhallen mit Distributionszentrum aufnehmen könnte. Unmittelbar am Offenbergweg sind bereits Grundstücke an die Firma Rose (Tief- und Straßenbauunternehmung) und die Rheine Bioenergie GmbH & Co. KG (Biogasanlage) verkauft worden. Derzeit läuft die Umsiedlung einer Elektromaschinenfabrik aus dem Schotthock (Stadtforst) auf ein Areal westlich des Eimün-

dungsbereichs Offenbergweg/Egon-Senger-Straße. Das Gros des Plangebietes ist unbebaut und befindet sich noch in städtischem Eigentum.

Die nähere Umgebung ist - entsprechend der kommunalen Zielvorgaben und den Darstellungen bzw. Festsetzungen der Bauleitpläne - gewerblich bzw. stark industriell geprägt.

Entlang der Baarentelgenstraße haben sich Firmen folgender Branchen angesiedelt: Mineralöl-Service und Logistik, Klempnerei, Dachdeckerbetrieb, Lagerhalle für Fensterbänke, elektronische Installation, Karmann-Automobilbau.

An der Ohmstraße befinden sich: Containerdienst und Bauschutt-Recyclinganlage, Logistik-Service (Lagerung), Stahl-Center (-handel), Speditionsbetrieb;

an der Borsigstraße: Rohrbiegerei und Sanitärelemente, Taxiunternehmen und sonstige Transporte, Installationstechnik, Floristenbedarf, Metallformbau bzw. Maschinen- und Vorrichtungsbau;

an der Bonifatiusstraße: Speditionsbetrieb, Dienstleistungsunternehmen, Formularbearbeitungs-Systeme (EDV-Zubehör), Fördertechnik (Gabelstapler u.a.), Tief- und Straßenbauunternehmung, Ing.-Büro für Immissionsschutz, Kunststoffverarbeitungsbetrieb.

Es handelt sich hier vorwiegend um mittelständische Unternehmen. Die umliegenden Grundstücksgrößen der Betriebe schwanken zwischen 1.000 qm (Klempnerei) und 40.000 qm (Spedition Dachser). Als Großunternehmen fällt die Karmann-Rheine GmbH mit über 400.000 qm aus dem Rahmen. Im räumlich engeren Bereich ist ein Durchschnittswert von etwa 7.000 qm zu verzeichnen. Eine offene Bauweise, d.h. eine Bebauung mit seitlichem Grenzabstand herrscht vor.

Südwestlich des Änderungsbereichs hat sich das Güterverkehrszentrum (GVZ) mit einer KLV-Anlage (kombinierter Ladeverkehr; Straße, Schiene; mit Portalkran) etabliert. Dort sind nur Speditionsbetriebe, Lagerhaltungs-, Verpackungs- und Konfektionierungsbetriebe sowie transportwirtschaftliche und logistische Servicebetriebe zulässig. Eine direkte Verbindung vom Plangebiet zum GVZ besteht nicht, da die Güterbahnstrecke Rheine-Quakenbrück (Eigentümer: Deutsche Bahn AG; Betreiber: Regionalverkehr Münsterland) eine derzeit nicht überwindbare Barriere bildet. Ab der KLV-Anlage steigt die gering frequentierte Bahnstrecke bis zur Überquerung des Kanals stetig an, d.h. entlang des Plangebiets liegt sie in Dammlage.

Ebenso befindet sich die südlich angrenzende Bundesautobahn (A 30) in extremer Dammlage und bedeutet auch hier eine massive Zäsur. Diese wird durch ein Brückenbauwerk am Offenbergweg (Überführung der A 30) zumindest straßenverkehrsbezogen egalisiert.

4.2 Äußere verkehrliche Erschließung

Der Änderungsbereich wird über den Offenbergweg erschlossen. Der überwiegende (Schwer-)Lastverkehr fährt in Richtung Süden über die Baarentelgen- und Sandkampstraße auf den Venhauser Damm. Entweder geht es dann gen Süden, also stadteinwärts oder gen Norden auf die Bundesstraße 70 (Spelle, Lingen bzw. Neuenkirchen, Steinfurt ggf. Ahaus, A 31) und die Bundesautobahn 30 (Schüttorf, A 31, Amsterdam bzw. Ibbenbüren, Osnabrück). Der Knotenpunkt an der Autobahn-Anschlussstelle Rheine-Nord ist vom Plangebiet etwa 3,5 km entfernt. Dieser ist hoch frequentiert, stau-trächtig und Unfallschwerpunkt.

Nördlich der Autobahnauf-/abfahrt befindet sich auf Salzbergener Gemeindegebiet, westlich des Venhauser Damms (B 70), das Industriegebiet Holsterfeld u.a. mit Autohof bzw. Truck-Stop. Östlich des Venhauser Damms soll ein interkommunales Gewerbe-/Industriegebiet in Kooperation mit der Gemeinde Salzbergen entwickelt werden. Hier sollen auf Salzbergener Gelände etwa 25 ha und auf Rheiner Stadtgebiet etwa 36 ha mittel- bis langfristig realisiert werden.

Um insbesondere eine bessere verkehrliche Anbindung an die Autobahn zu erhalten wird eine Verbindungsstraße zwischen den Industriegebieten Baarentelgen (nördlich der A 30) und dem konzeptionell vorliegenden interkommunalen "Industriegebiet Holsterfeld-Ost" angedacht. Diese verkürzt die Strecke vom Plangebiet bis zum Autobahnanschluss auf 2,1 km. Die Weiterführung des geplanten 13 m breiten Trassenverlaufs kann nur nach Stilllegung der Güterbahnstrecke realisiert werden, da ein niveaugleicher, beschränkter Übergang bahnseitig nicht zugelassen wird und eine Unter- bzw. Überführung nicht finanzierbar erscheint; zudem stehen die diesbezüglich notwendigen Rampen- und Böschungsflächen nicht zur Verfügung.

Die Verbindung des Änderungsbereichs in Richtung Osten über den Offenbergweg und die Franz-Bernhard-Straße (K 68) nach Altenrheine (Südosten) oder Venhaus, Spelle, Lingen (Nordwesten) kann nur über die Kanalbrücke erfolgen. Für Berufspendler aus der nördlichen Region ist diese "Nebenstrecke" attraktiv, für den Schwerlastverkehr allerdings nicht nutzbar, da per Beschilderung bzw. Straßenverkehrsordnung Fahrzeuge, deren tatsächliches Gewicht 9 t überschreitet die Stahlbrücke nicht befahren dürfen.

4.3 Immissionen; Altlasten; Kampfmittel; Denkmäler

Von Seiten des Straßenverkehrs, d.h. des motorisierten Quell- und Zielverkehrs gehen keine schädlichen Umwelteinwirkungen aus. Die verkehrlichen Hauptabflussströme führen durch Siedlungsbereiche, die keine schutzbedürftigen Nutzungen insbesondere

Wohnbebauung betreffen bzw. beeinträchtigen. Von daher stellt der Schallimmissionsplan der Stadt Rheine für den Änderungsbereich keine berücksichtigungswürdigen Auffälligkeiten dar.

Auch von dem, das Plangebiet tangierenden Zugverkehr gehen keine erheblichen Lärmbelastungen aus. Das einspurige Gütergleis wird nur "sporadisch" von den Speller Firmen Rekers (Betonfertigteil-Unternehmen) und Krone (Landmaschinenbau) genutzt. Ein regelmäßiger Bahnbetrieb besteht hier nicht. Demnach wäre ein Abzweig für ein privates Gewerbegleis - bei Überwindung des Höhenunterschiedes - gegebenenfalls möglich. Ein optionales Abzweiggleis ist in dieser Bebauungsplanänderung unverbindlich angedeutet. Die gestrichelte Trasse ermöglicht auf dem Betriebsgrundstück eine ebene, geradlinige Aufstelllänge von 100 m. Hierüber könnte die Anlieferung von schweren Schüttgütern wie Sand oder Koks erfolgen.

Gewerbelärm ist in der näheren Umgebung des Änderungsbereichs ebenfalls nicht relevant, da "Betriebswohnungen" (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) in diesem Bebauungsplan und in den angrenzenden Industriegebieten nicht zulässig sind.

Die Emissionen, die von der geplanten Maschinenfabrik und insbesondere von der Eisengießerei zu erwarten sind, werden im Rahmen der BImSchG-Genehmigung auf ihre Verträglichkeit bzw. Zulässigkeit gemäß BImSchV geprüft. Da es sich hier u.a. um eine Verbrennungs- bzw. Feuerungsanlage handelt werden relativ strenge Maßstäbe angesetzt, die letztlich durch die Bezirksregierung Münster als Genehmigungsbehörde (ehem. Staatliche Umweltamt) auferlegt werden. Insbesondere durch bauliche Maßnahmen lassen sich eventuelle Konflikte beheben bzw. vermindern.

Der Stadt Rheine liegen keine Verdachtsmomente vor, dass im Plangebiet Altlasten (Altablagerungen oder Altstandorte) vorhanden sind (vgl. Altlastenverzeichnis der Stadt Rheine).

Auch Bodendenkmäler befinden sich, nach derzeitigem Kenntnisstand, nicht im Geltungsbereich dieser Bebauungsplanänderung. Sicherheitshalber wird allerdings folgender Hinweis im Planwerk aufgenommen:

"Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Rheine und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Münster unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NRW)."

Der Änderungsbereich ist nicht als Bombenverdachtsfläche kartiert. Die vorhandenen Luftbilder bei der Bezirksregierung Münster (Dezernat 22, Kampfmittelräumdienst) lassen keine Bombardierungsbeeinflussungen erkennen. Konkrete Hinweise auf mögli-

che Blindgängereinschläge liegen also nicht vor, so dass eine systematische Absuche bislang nicht bebauter Grundflächen - nach derzeitigem Erkenntnisstand - nicht erforderlich ist. Demnach ist zunächst davon auszugehen, dass das zur Bebauung anstehende Areal kampfmittelfrei ist.

Da ein Kampfmittelvorkommen niemals völlig ausgeschlossen werden kann, sind bei Verdachtsmomenten die Arbeiten sofort einzustellen und der Staatliche Kampfmittelräumdienst zu verständigen. Gegebenenfalls erforderliche Ramm-/Bohrarbeiten zur Baugrubenabsicherung sind gesondert anzuzeigen.

5. Planungsrechtliche Festsetzungen

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die bisherige Festsetzung als "Industriegebiet" bleibt unverändert. Allgemein zulässig sind Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe sowie Tankstellen. Die Ausweisung entspricht der städtebaulichen Zielsetzung und der näheren Umgebung bzw. angrenzenden Besiedlung, die durch industrielle Nutzung geprägt ist.

Die gemäß § 9 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (Nr. 1) sowie die Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (Nr. 2) werden nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes und sind damit ausgeschlossen. Diese Nutzungsarten entsprechen nicht den Ansiedlungsbestrebungen in Richtung flächen- und störungsintensivem Großgewerbe.

Das festgesetzte "Industriegebiet" erfährt mit dieser Bebauungsplanänderung lediglich eine Änderung bzw. eine marginale Erweiterung. Es bleibt bei der uneingeschränkten Nutzung des Plangebiets, also ausschließlich zur Unterbringung von Gewerbebetrieben und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die - u.a. auf Grund ihres hohen Störungsgrades durch Emissionen (z.B. Lärm, Luftverunreinigungen oder Erschütterungen) - in anderen Baugebieten unzulässig sind. Über die zulässigen Nutzungsarten im per Bau-nutzungsverordnung definierten "Gewerbegebiet" hinaus, können hier sogar erheblich belästigende Unternehmen ansässig werden. Eine Gliederung beispielsweise mit dem nordrhein-westfälischen Abstandserlass oder der Festsetzung eines flächenbezogenen Schalleistungspegels ist bewusst nicht vorgenommen worden.

Nicht nur von der Verkehrsanbindung, sondern auch von der Windrichtung her handelt es sich hier um einen optimalen Standort für produzierende und weiterverarbeitende Industriebetriebe.

Insofern sollte dieses "wertvolle" Industriegebiet nicht an kleinere Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe "verschleudert" bzw. veräußert werden, sondern den mittel- bis großflächigen, "wesentlich störenden" Unternehmen vorbehalten bleiben.

Das hier in Rede stehende Bebauungsplangebiet ist das einzige uneingeschränkte Industriegebiet der Stadt Rheine. Bindende Konkretisierungen bzw. umfassende Ausschlüsse bestimmter gewerblicher bzw. industrieller Nutzungen wurden bewusst vermieden. Strenge Gebietsgliederungen - mittels des § 1 Abs. 4 bis 9 Baunutzungsverordnung (BauNVO) - nach der Art der zulässigen Nutzung sowie nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besonderen Bedürfnissen und Eigenschaften werden den dynamischen Entwicklungen und den ökonomischen Erfordernissen nicht immer gerecht. Es soll hier eine bauplanungsrechtliche Flexibilität gewahrt bleiben, die keinen unnötigen, ggf. nicht präzise genug definierten Bindungen bzw. Festsetzungen unterworfen ist.

Letztlich ist eine diesbezügliche Steuerung und Differenzierung auch deshalb nicht nötig, da die Stadt Rheine Eigentümerin der zur Veräußerung anstehenden Industriegrundstücke ist und damit über den Kaufvertrag den größtmöglichen Einfluss auf künftig anzusiedelnde Nutzungs- und Betriebsarten geltend machen wird.

Im Vergleich zur 2. Änderung dieses Bebauungsplanes vergrößert sich das Industriegebiet geringfügig. Entlang der Güterbahnstrecke wird voraussichtlich – in Weiterführung der bereits von der Fa. KLM erworbenen Fläche – ein 16 m breiter und 700 m langer Streifen von der Deutschen Bahn AG bzw. der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW GmbH (BEG) an die Stadt Rheine sowie an den noch anzusiedelnden Industriebetrieb verkauft.

Dieser Streifen erweitert die zu nutzende Bau- und Regenrückhaltefläche und nimmt den 5 m breiten Fuß- und Radweg auf, der bei langfristig angedachter Hafennutzung (optional) eine Umfahrung des Umschlagplatzes ermöglicht. Der öffentliche Weg dient auch den regelmäßigen Kontrollfahrten zum Regenrückhaltebecken mit kleineren Fahrzeugen und gelegentlichem Anfahren durch Lastkraftwagen. Innerhalb der städtischen Parzelle soll auch eine Druckrohrleitung zur Entleerung des Regenklärbeckens verlegt werden. Auf das bisher östlich, Kanal begleitend festgesetzte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Stadt Rheine kann also verzichtet werden.

Falls ein privates Industriegleis realisiert wird (Abzweiggleis, optional) muss der öffentliche Fuß- und Radweg niveaugleich gequert werden; hier sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Nach Aussage des Betriebsleiters der Eisengiesserei ist im Bedarfsfall die Frequentierung bzw. die Querungshäufigkeit äußerst gering; grob geschätzt maximal 2 mal im Monat. Die Höhenunterschiede zwischen Bahndamm und Baugelände sind relativ problemlos zu überwinden bzw. auszugleichen.

Gemäß § 57 Abs. 1 Landschaftsgesetz (LG NRW) dürfen an Gewässern erster Ordnung (s. Anlage zu § 3 Landeswassergesetz NRW; Landesgewässer und Bundeswas-

serstraßen) in einem Abstand von 50 m von der Uferlinie keine baulichen Anlagen errichtet werden. Im Zuge der oben beschriebenen Bau- und Investitionsabsichten bzw. des hochbaulichen "Heranrückens" an den Dortmund-Ems-Kanal wurde ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von dem gesetzlich geforderten Bauverbot gestellt. Mit Schreiben vom 13. Dezember 2002 stimmte die Höhere Landschaftsbehörde (Bezirksregierung Münster, Dezernat 51) dem Antrag gemäß § 57 Abs. 3 LG für den Bereich dieser 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 129, Kennwort: "Industriegebiet Baarentelgen-Nord" zu.

Anlagen der Außenwerbung im Bereich von freien Strecken der Bundesfernstraßen sind im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs grundsätzlich unerwünscht. Demzufolge wird folgende textliche Festsetzung in diese Bebauungsplanänderung aufgenommen: "Anlagen der Außenwerbung, die den Verkehrsteilnehmer auf der Bundesautobahn 30 ansprechen sollen, sind nicht zulässig."

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Für das Plangebiet verbleibt es gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO bei der Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8. Diese orientiert sich an der per Verordnung festgelegten, zulässigen Obergrenze für Industriegebiete.

Die lediglich für den 40 m breiten Streifen entlang des Dortmund-Ems-Kanals (585 m) festgesetzte Grundflächenzahl von 1,0 wird zurückgenommen. Diese nach § 17 Abs. 2 BauNVO mögliche Überschreitung der Obergrenze sollte eine optimale bauliche bzw. sonstige Ausnutzung im künftigen "Hafengebiet" gewährleisten. Da allerdings die Hafennutzung sich als sehr langfristige Vision darstellt, fehlt es an der notwendigen städtebaulichen Begründung für die Überschreitung der GRZ-Obergrenze.

Angesichts der hypothetischen Umschlagmengen bei „Volllast“ wird kein „Parallelhafen, mit Einbuchtung und Spundwand (Planfeststellung/-genehmigung nach Wasserhaushaltsgesetz), sondern eine „Haltestelle auf freier Strecke“ (strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nach Bundeswasserstraßengesetz) entlang der bestehenden Steinböschung angestrebt. Denkbar wäre der wasserseitige Umschlag von 5.000 bis 10.000 Tonnen pro Jahr (5 bis 10 Schiffe), also das Anliefern von Roheisen, Stahlbleche, Koks oder Sand maximal 1 mal im Monat.

Die angedachte „Umschlagstelle“ für die Binnenschifffahrt (Bereich DEK-km 120,600, linkes Ufer) ist außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplanes angedeutet und befindet sich innerhalb des Hoheitsbereiches der Bundeswasserstraßenverwaltung. Eine bauplanungsrechtliche Festsetzung dieser "Verladestelle" ist nicht möglich, da hier fachgesetzliche Vorschriften einschlägig sind. Zu den oben genannten wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren wäre für den Betrieb der Umschlaggeräte

und -anlagen (Lärm, Staub, Gerüche o.ä.) eine Genehmigung nach Bundes-Immissionsschutzgesetz erforderlich.

Die Obergrenze der Baumassenzahl (BMZ) von 10,0 bleibt unverändert. Über die Baumassenzahl, die angibt, wieviel Kubikmeter Baumasse je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig ist, wird auch die Höhenentwicklung im Industriegebiet gesteuert bzw. beschränkt. Bei einem beispielsweise 10.000 qm großen Grundstück und einer BMZ von 10,0 wären 100.000 cbm Baumasse zulässig. Würde von dem Grundstück 50 %, also 5.000 qm mit Hochbauten realisiert, müsste mit einer Bauhöhe von maximal 20 m gerechnet werden.

Der Änderungsbereich liegt innerhalb des Bauschutzbereiches und im Wirkungsbereich der flugsicherungstechnischen Anlagen des militärischen Flugplatzes Rheine-Bentlage.

Aus Sicht des Bauschutzbereiches dürfen Bauhöhen von ca. 83 m über Grund (etwa 120 m ü. NN) nur überschritten werden, wenn zuvor die Wehrbereichsverwaltung West, Wilhelm-Raabe-Straße 46, 40470 Düsseldorf beteiligt wurde. Aus Sicht der Wirkungskreise der flugsicherungstechnischen Anlagen dürfen Bauhöhen von 20 m über Grund nur mit Zustimmung der o.g. Behörde überschritten werden. Dies gilt auch für Aufbau und Benutzung von Baugerät während der Bauzeit.

D.h. bei allen baulichen Anlagen (auch Schornsteine oder Krananlagen usw.), die eine Bauhöhe von 20 m über natürlicher Geländeoberfläche überschreiten, ist die Wehrbereichsverwaltung West zu beteiligen.

5.3 Bauweise; überbaubare Grundstücksflächen

Entsprechend der bereits realisierten, gewerblichen Bebauung sollten die künftigen Gebäude mit einem seitlichen Grenzabstand, d.h. in offener Bauweise, errichtet werden. Letztlich sollte diese jedoch nicht unbedingt zwingend festgesetzt werden, da sich eine geschlossene Bauweise - also ohne seitlichen Grenzabstand - in einem Industriegebiet ebenfalls ergeben könnte. Insofern werden wie bisher darüber keine Aussagen gemacht und somit der freien Unternehmerentscheidung überlassen.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung der Baugrenzen im Bebauungsplan bestimmt. Diese werden hier "großzügig" gefasst, d.h. die Abstände zu den öffentlichen Verkehrsflächen werden auf 10 m entlang des Offenbergesweges und der Bahnstrecke sowie auf 5 m entlang der "inneren Erschließung" festgesetzt.

5.4 Innere verkehrliche Erschließung

Die interne Erschließung setzt am bestehenden Einmündungsbereich Ohmstraße an. Von dort geht es in Richtung Nordwesten in das Plangebiet (Egon-Senger-Straße). Auf Grund der großflächigeren Aufteilung der Grundstücke wird der bisherige „Erschließungsring“ mit Umfahrungsmöglichkeit durch ein Stichstraßenkonzept mit Wendeanlagen ersetzt.

Im Änderungsbereich beträgt der Regel-Straßenquerschnitt 12 m. Lediglich die nördliche Ost-West-Trasse hat eine Breite von 13 m. Dieser erweiterte Querschnitt resultiert aus der Verlegung des Kanal begleitenden Fuß- und Radweges um den künftigen Großbetrieb herum. Der derzeit noch geradlinige Verlauf des überregionalen, offiziell als Radroute ausgewiesenen – von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geduldeten Radwanderweges - muss auf Grund der eventuellen, betrieblichen Kanalnutzung verlegt werden (Verladestraße, Kaimauer; Verkehrssicherung u.a.). Er biegt nunmehr vom Kanal ins Plangebiet ab, wird im daraufhin verbreiterten Straßenquerschnitt mitgeführt und verläuft in 5 m Breite als separater Fuß- und Radweg entlang der Bahnstrecke, um letztlich an der Eisenbahn-Kanalbrücke wieder auf den Ursprungsweg zu gelangen. Diese Verlegung führt damit zu einem Umweg der Radwanderoute von etwa 600 m.

Überlegungen, mit dem Radwanderweg über die Kanalbrücke am Offenbergweg auf die andere, östliche Seite des Dortmund-Ems-Kanals zu wechseln, wurden - auf Grund der schlechten Wegverhältnisse mit der Folge eines adäquaten Ausbaus und der zwingenden Umfahrung des Speller Kanalhafens mit der Folge eines etwa 1.500 m langen Umweges - nicht weiter verfolgt.

5.5 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung des Plangebietes bzw. Änderungsbereiches Trinkwasser wird durch die Energie- und Wasserversorgung Rheine GmbH (EWR) sichergestellt. Vor Ansiedlung "trinkwasserintensiver" Industrie ist eine Abstimmung mit dem o.g. Versorgungsunternehmen erforderlich. Die Versorgung mit Erdgas erfolgt nur bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit.

Zur Sicherstellung der Stromversorgung musste bisher eine Trafostation errichtet werden, die ihren Standort im zentralen Planbereich hatte. Nunmehr kann auf eine „öffentliche“ Trafostation verzichtet werden, da für den Großbetrieb die Sicherstellung der Stromversorgung durch eine eigene, private Kundenstation erfolgen soll. Hier ist im Vorfeld vor Beginn der Bautätigkeiten Kontakt mit der EWR aufzunehmen.

Löschwasser steht mit 1.600 l/Min. als Grundschutz nach DVGW Arbeitsblatt W 405 zur Verfügung. Eine darüber hinausgehende Löschwasserbereitstellung kann über das

öffentliche Trinkwasserrohrnetz nicht gewährleistet werden. Diesbezüglich sind je nach Bauvorhaben individuelle Brandschutzmaßnahmen im Löschbereich (Umkreis von 300 m um das Brandobjekt) erforderlich; z.B. Löschwasser aus offenen Wasserläufen (hier evtl. Kanal), Teichen, Schwimmbecken, Brunnen oder Behältern. Im Rahmen der Baugenehmigungs- oder BImSchG-Verfahren müssen die Maßnahmen je nach Einzelfall sachgerecht konkretisiert werden.

Im Offenbergweg liegen ein Schmutzwasserkanal und zwei Regenwasserkanäle, von denen einer in den Dortmund-Ems-Kanal entwässert (Trennsystem).

Das anfallende Schmutzwasser südlich der Stichstraßen wird direkt dem Offenbergweg zugeführt und nördlich der Stichstraßen über einen Kanal im Freigefälle der geplanten Pumpstation (Schachtpumpwerk) zugeleitet. Das so gesammelte Schmutzwasser wird dann in den vorhandenen Kanal im Offenbergweg gepumpt.

Auf Grund der Geländehöhen der Grundstücke und der begrenzten hydraulischen Leistungsfähigkeit des Regenwasserkanals im Offenbergweg, kann das Regenwasser diesem Kanal nicht zugeleitet werden. Daher ist für diese Fläche der Bau eines Regenrückhaltebeckens mit vorgeschaltetem Regenklärbecken erforderlich. Die gedrosselte Regenwasserab-/einleitung erfolgt in den Dortmund-Ems-Kanal; dabei darf eine bestimmte Querströmung nicht überschritten werden.

Durch die Ing.-Gesellschaft Hinz GeoTechnik ist 1998 ein Bodengutachten erarbeitet worden. Danach ist bei Auffüllung des Geländes (Beachtung eines Mindest-Durchlässigkeitsbeiwertes) zur Einhaltung des Grundwasserflurabstandes eine Versickerung von unbelastetem, nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser möglich.

Mit den zuständigen Wasserbehörden wurde vereinbart, dass mindestens 40 % der gesamten befestigten Fläche zu versickern ist. Das Niederschlagswasser der restlichen Flächen (maximal 60 %) ist dem Regenklärbecken und anschließend dem Regenrückhaltebecken zuzuleiten (Gebührenerhebung). Für die Versickerung kommt nur Niederschlagswasser von Dachflächen in Frage, also kein Regenwasser von Lagerplätzen oder befestigten Hof- und Rangierflächen. Für die Versickerung des Dachflächenwassers ist durch ein privates Ingenieurbüro ein Konzept erarbeitet worden, das eine Muldenversickerung vorsieht, die mit einem Notüberlauf an das Regenrückhaltebecken angeschlossen ist.

Das Gelände muss insbesondere auf Grund entwässerungstechnischer Gegebenheiten aufgefüllt werden, so dass sich der Grundwasserflurabstand - zu Gunsten der Versickerungsmöglichkeiten - vergrößern wird. Das Gelände muss auf 37,2 m ü. NN aufgefüllt werden, was einer Auffüllhöhe von etwa 0,85 m entspricht.

Die Beseitigung bzw. Sammlung der Abfälle wird von der örtlichen Müllabfuhr durchgeführt. Eine geordnete Abfallentsorgung, die das Gewinnen von Stoffen und Energien aus Abfällen (Abfallverwertung) und das Ablagern von Abfällen sowie die hierzu er-

forderlichen Maßnahmen des Einsammelns, Beförderns, Behandelns und Lagerns umfasst, ist gewährleistet.

Im südlichen Teil des Änderungsbereiches - parallel zur A 30 – befand sich eine 110 kV-Freileitung. Diese ist Anfang 2007 ersatzlos demontiert worden, inklusive Rückbau der Hochspannungsmasten. Die Leitung mit ihrem beidseitigen, baubeschränkenden Schutzstreifen muss demnach nicht mehr berücksichtigt werden und wird mit dieser Bebauungsplanänderung zeichnerisch und textlich eliminiert.

Nunmehr kann die südliche Baugrenze – insbesondere zur besseren Ausnutzung der gewerblichen Bauflächen – weiter an die Autobahn heranrücken, allerdings gemäß Bundesfernstraßengesetz nur bis zu 40 m vom äußeren Fahrbahnrand der A 30 (Bauverbotszone).

Die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben westlich des Dortmund-Ems-Kanals, im Einzugsgebiet des langfristig geplanten Wasserwerkes "Baarentelge" (Hörstel/Dreierwalde; auch "Altenrheiner Brook" genannt) birgt die Gefahr der Kontaminierung des Grundwassers. Um das natürliche Grundwasser-Einzugsgebiet auf den östlichen Teil des Kanals zu beschränken wurden seit etwa 1978 drei "Abwehrbrunnen" (jeweils 700 m entfernt) geplant, von denen einer im Änderungsbereich dieses Bebauungsplanes liegt. Es war also beabsichtigt, durch "Abwehrbrunnen" künstlich Absenktichter westlich des Dortmund-Ems-Kanals zu erzeugen, um die Wasserscheide am Kanal zu verschieben und den Einzugsbereich des Wasserschutzgebietes entsprechend zu reduzieren. Dabei würde man auf ca. 30 % der gewinnbaren Grundwassermenge für die öffentliche Wasserversorgung verzichten. Diese 30 % sollten allerdings über ein zentrales Brauchwasserwerk von den Industriebetrieben der gegenüberliegenden Kanalseite verpflichtend abgenommen werden. Das Brauchwasserwerk (keine Trinkwasserqualität) müsste - um die künstliche Wasserscheide beständig zu halten - kontinuierlich Grundwasser fördern und ein getrenntes Brauchwassernetz mit gesicherter Wasserentnahme vorhalten.

Nach Auskunft der Unteren Wasserbehörde beim Kreis Steinfurt kann auf die Ausweisung des "Abwehrbrunnens" innerhalb der damals festgesetzten Waldfläche verzichtet werden. Einerseits steht bei heutiger Bedarfslage die Notwendigkeit eines neuen Wasserwerkes stark in Frage und andererseits verändert sich die Grundwasserneubildungs- bzw. Versickerungsrate auf Grund der forcierten industriellen Besiedlung und damit auch das Einzugsgebiet des geplanten Wasserwerkes. Letzlich kann der Gefahr einer Kontaminierung durch modernere, weniger aufwändige, also effektivere Methoden entgegengewirkt werden.

Insofern entfällt – zur Erinnerung – der damalige Hinweis im Bebauungsplan, dass "bis zur Inbetriebnahme und Nachweis der Funktionsfähigkeit der Abwehrbrunnen die Beschränkungen für die Schutzzone III A zum aktiven Trinkwasserschutz des geplanten Wasserwerkes zu beachten sind"; ebenso, dass "entsprechende Bauanträge dem StA-WA Münster vor Genehmigung vorzulegen sind".

6. Umweltbericht

*- wird derzeit erstellt und zu den Beteiligungsverfahren
gemäß § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB vorgelegt -*

7. Umsetzung; Realisierung

7.1 Kosten; Erstattung

Die Stadt Rheine beabsichtigt ein etwa 14 ha großes Grundstück an eine Maschinenbauunternehmen mit angegliederter Eisengießerei zu veräußern. Der "subventionierte" Kaufpreis gilt inklusive der einmaligen Kanalanschluss- und Erschließungsbeiträge für die erstmalige Herstellung der das Grundstück erschließenden Straßen. Alle Kosten, die sich aus dem Abschluss und der Durchführung des Kaufvertrages ergeben, einschließlich der Vermessungskosten und der Grunderwerbsteuer, trägt der Käufer. Er trägt auch die Kosten, die sich aus dem Anschluss der Energieversorgungsleitungen ergeben. Als Auflage gilt, dass die Errichtung einer Betriebswohnung nicht zulässig ist.

Alle weiteren Verkäufe des derzeit noch städtischen Eigentums an private Investoren bzw. Unternehmer unterliegen den gleichen vorgenannten Bedingungen.

Die Verlegung des Kanal begleitenden Radwanderweges erfolgt betriebsbedingt. Insofern muss geklärt werden, ob die Stadt Rheine oder der private Verursacher bzw. Hafennutzer die Kosten für den Ausbau des in diesem Abschnitt öffentlichen Fuß- und Radweges trägt.

7.2 Bodenordnung

Besondere bodenordnende Maßnahmen (u. a. gesetzliche bzw. amtliche Umlegung, Grenzregelung) werden nicht ausgelöst, da sich die geplanten gewerblichen bzw. industriellen Bauflächen im Eigentum der Stadt Rheine befinden.

Im Rahmen künftiger notarieller Kaufverträge werden die Grundstücke neu geordnet, sodass nach Lage, Form und Größe für die bauliche und sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen.

Rheine, 3. Juli 2007

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

Michaela Gellenbeck
(städt. Baurätin z.A.)