

ANLAGE 1 - Abwägungsempfehlungen zu den Stellungnahmen aus der Frühzeitigen Beteiligung

Bebauungsplan Nr. 346 "Wohnquartier Anne-Frank-Straße" der Stadt Rheine

I. Abwägungsbeschluss

1. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 13 a Abs. 2 Nr. 1 BauGB und § 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

1.1 Anwohner Alfred-Delp-Straße Stellungnahme vom 10. Mai 2020

Inhalt:

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplans an der Anne Frank Straße haben wir die folgenden Einwendungen:

Die geplante Bebauung ist zu massiv und zu dicht. Sie verschärft die Verkehrsproblematik in der Alfred-Delp-Straße und der Anne Frank Straße. Die Bebauung der Eschendorfer Aue ist nicht so dicht geplant.

Die geplanten Mehrfamilienhäuser mit jeweils acht Wohneinheiten zerstören den Siedlungscharakter und somit befürchten wir eine Wertminderung unseres Hauses.

Zerstörung der Alfred-Delp-Straße durch schweren Baustellenverkehr, wer kommt für die Kosten auf?

Die Eigentümer an der Alfred-Delp-Straße haben die Anliegerkosten für den Anschluss an das Verkehrs-, Versorgungs- und Entsorgungsnetz der Gemeinde gezahlt. Den Eigentümern der Alfred-Delp-Straße wurde beim Bau der Sporthallen zugesichert, dass der Eigentümer der Sporthalle kein Anliegerrecht/ Zufahrt von der Alfred-Delp-Straße bekommt. Liegt der Stadt Rheine vor.

Wir befürchten eine Wertminderung unseres Hauses. Wegen der Nähe zu der künftig dicht besiedelten Fläche werden wir unser Haus nur noch weit unter Wert verkaufen können. Dadurch fühlen wir uns in unserem Recht auf Eigentum beeinträchtigt.

Wie werden die Ziele zum Klimaschutz der Stadt Rheine bei einem so dicht besiedelten neuen Wohngebiet umgesetzt?

Folgende Beeinträchtigungen befürchten wir:

- *Einschränkung der Gesundheit*
- *Wertminderung der Immobilie*
- *Beeinträchtigung der Lebensqualität unseres Wohn- und Lebensumfeldes im Wohngebiet während der jahrelangen Bauphase*
- *Wegfall von öffentlichen Parkmöglichkeiten*
- *Folgekosten im Rahmen der Erschließung durch Erhebung von Anliegerbeiträgen*
- *Infolge der mehrjährigen Bauphase hohe Gefährdung auf der Straße für uns und unser Kind durch den massiven Baustellenverkehr.*
- *Hohe Emissionen und Belastungen durch Bautätigkeiten.*
- *Permanent verschmutzte Straßen, Gehwege und Hauseingänge durch Baumaschinen und -material.*

Ich möchte Sie bitten, meine oben angeführten Bedenken zu berücksichtigen und behalte mir vor, weitere Stellungnahmen abzugeben.

Abwägungsempfehlung:

Zu den Bedenken bezogen auf das Maß der Bebauung („zu massiv und zu dicht“) und zur befürchteten Zerstörung des Siedlungscharakters:

Den Einwendungen, dass die geplante Bebauung zu massiv und zu dicht ist und mit der geplanten Mehrfamilienhausbebauung der Siedlungscharakter zerstört werde, wird widersprochen. Das Plangebiet war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0,4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Die im Norden an den Bestand grenzenden Bereiche WA 3 und WA 4 gewähren im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden, Abstand schaffenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m. Die Bebauung bleibt so städtebaulich konsistent und gebietsverträglich. Zur Verträglichkeit beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

In die kritisierten Festsetzungen eingeflossen ist auch, dass neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen besteht. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung orientiert moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 unter Rücksichtnahme auf den Bestand limitierend fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und damit stärker flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesen Wohnbedarfen Rechnung zu tragen. Dies entspricht auch übergeordneten städtebaulichen Zielen. Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist – eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den

Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten. Bei der möglichen baulichen Flächenausnutzung werden trotzdem ausreichende Gartenbereiche verbleiben und im Vorgartenbereich explizit per Festsetzung eingefordert und sind Begrünungsvorgaben festgesetzt (vgl. Textliche Festsetzungen).

Zu den verkehrlichen Bedenken:

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende Verschärfung der Verkehrslage werden nicht geteilt.

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättennutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte.

Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Zur kritisierten Anbindung an die Alfred-Delp-Straße und zur Befürchtung von Anliegerkosten:

Für die damalige Sporthallen-Bebauung war keine „Besucherzufahrt“ von der Alfred-Delp-Straße vorgesehen. Durch die neue Bebauungsplanung werden jedoch neue rechtliche Bedingungen für die bauliche Nutzung der Fläche mit einer neuen Erschließungsanlage geschaffen. Damit verliert das damalige Zufahrtsverbot, das aufgrund der Einschränkungen in der Baugenehmigung für die Sporthalle bestanden hat, seine Wirkung.

Der kritisierte Anschluss des Plangebietes an die Alfred-Delp-Straße wird bei der vorliegenden Planung bewusst vorgenommen. Er dient der effizienten Erschließung mit Durchlässigkeit und Verteilung des Verkehrs ist den Anliegern der Alfred-Delp-Straße zumutbar. Dabei wurde auch auf die Belange der Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geachtet, für welche Stichweglösungen nicht optimal, sondern häufig problematisch sind.

Die Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße führt zu keiner Befürwortung dieser Variante.

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen. Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die

Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Es wird die Auffassung vertreten, dass eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

Im Vergleich zur aktuellen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben, der sich verteilen wird, und den die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen problemlos aufnehmen können.

Der Bebauungsplan erfasst aufgrund des Anschlusses der neuen Planstraße ein Stück der bereits hergestellten Alfred-Delp-Straße. Dieser geringfügige Umbau bzw. die Anpassung an die neue Erschließungsanlage werden im Erschließungsvertrag für die neue Anlage mit geregelt und anfallende Kosten vom Planbegünstigten getragen. Das gilt auch für eventuelle Straßenbaumaßnahmen in der Anne-Frank-Straße / Anbindung an die Hauenhorster Straße.

Für die erstmalige endgültige Herstellung der Alfred-Delp-Straße wurden die Erschließungsbeiträge für die Grundstücke im seinerzeit abschließend gebildeten Abrechnungsgebiet erhoben. Die Änderungen durch den neuen Bebauungsplan haben keine Auswirkung auf die endgültig erhobenen Erschließungsbeiträge. Ein Nacherhebung von Erschließungsbeiträgen ist ausgeschlossen, da das Abrechnungsgebiet zum Zeitpunkt des Entstehens der endgültigen Beitragspflicht festgestellt wurde und die Fläche des damaligen Tennis-Centers zu der Zeit nicht durch die Alfred-Delp-Straße erschlossen war.

Zum befürchteten Wertverlust und befürchteten Beeinträchtigungen:

Die Befürchtungen einer Wertminderung und die Beeinträchtigung des Wohn- und Lebensumfeldes können nicht nachvollzogen werden. Die Wohnsiedlung wird städtebaulich sinnvoll ergänzt und weiterentwickelt. Wertmindernde Nutzungseinschränkungen für die umliegende Bebauung ergeben sich dabei nicht. Der Siedlungscharakter wird durch die Planung der Wohnbebauung eher gestärkt, der Gebietscharakter (Wohnbebauung) homogenisiert und zeitgemäß erneuert.

Zu den befürchteten Einschränkungen für die Gesundheit und Lebensqualität, Bedenken wegen Gefahren, Verschmutzungen, Emissionen und Belastungen durch Bautätigkeiten:

Eine Einschränkung der Gesundheit, der Lebensqualität oder besondere Gefahren werden aufgrund des Bebauungsplanes nicht gesehen. Der Bebauungsplan sichert die notwendigen Schutzmaßnahmen (Außendämmmaß) für ein Leben im Wohngebiet ohne gesundheitliche Beeinträchtigungen. Der Anliegerverkehr kann zwar durch die Neuplanung etwas zunehmen, er verteilt sich aber auch stärker und ist durchgängig verkehrsberuhigt vorgesehen, sodass

mögliche Mehremissionen, die von ihm ausgehen, in der bestehenden Belastung kaum erkennbar sein werden.

Der erwartbare Verkehr kann auf den verkehrsberuhigt vorhandenen und der ergänzend geplanten verkehrsberuhigten Wohnstraße für die Neuanlieger adäquat abgewickelt werden und verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich. Stellplatzmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden und für die Neuplanung im erforderlichen Maße umsetzbar. Den Bau der Erschließungsinfrastruktur und die Übergabe an die Stadt Rheine regelt ein Erschließungsvertrag, der vor dem Satzungsbeschluss mit dem Bauträger abgeschlossen wird. Auf dem Grundstück Alfred-Delp-Straße 2 und 4 müssen die Bauherren eine ggf. zur vollen Ausnutzung der hinteren Grundstücksbereich nötige Privaterschließung auf eigene Kosten erstellen und dort im Eigenbetrieb erhalten. Erschließungsbeiträge fallen durch diesen Bebauungsplan für Bestandsanlieger nicht an.

Die für die Entwicklung der Planung notwendigen Bautätigkeiten stellen keine unzumutbare, sondern eine während einer Bauphase im Grundsatz übliche und hinzunehmende Belastung dar. Sie sind darüber hinaus nicht Teil der planungsrechtlichen Handhabe. Für die Entwicklung des Plangebietes ist aus planerischer Sicht eine relativ kurze Bauphase zu prognostizieren, weil für die geplanten Nutzungen ein entsprechender Bedarf besteht und der Bauträger einen großen Teil der Grundstücke selbst bebaut. Verschmutzungen sind unabhängig von Bautätigkeiten auf öffentlichen Fahrbahnen vom Verursacher zu beseitigen. Von einer permanenten Verschmutzung kann nicht ausgegangen werden, auch weil die Stadt Hinweisen nachgeht und Kontrollen durchführt.

Die festgesetzte baulich mögliche Ausnutzung und dabei ebenfalls mit den Maximalvorgaben des Bebauungsplans festgesetzt mögliche Anzahl der Wohneinheiten widersprechen daher nicht einer verträglichen Siedlungsentwicklung, sondern tragen wie erläutert einer städtebaulich verträglichen, geordneten Entwicklung Rechnung. Die Wohnbaulandentwicklung erfolgt damit insgesamt städtebaulich sinnvoll und den Siedlungscharakter während in einer integrierten Lage auf der abgängigen Sportstättenplanung.

Zur Nachfrage der Berücksichtigung der Ziele zum Klimaschutz der Stadt Rheine:

Dem Klimaschutz wird bei der Planung wie folgt Rechnung getragen:

- Es wird zur Schonung des Außenbereiches innerstädtisch eine wohnbauliche Nutzung der für eine Wohnbebauung geeigneten Siedlungsfläche verfolgt (Innenentwicklung statt Außenbereichsinanspruchnahme, Prinzip der kurzen Wege),
- Mit der Wohngebietsausweisung und Festlegung der Grundflächenzahl (GRZ 0,4 bzw. 0,6 mit Nebenflächen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO) wird der Versiegelungsgrad auf ein im Abgleich mit der vorherigen Nutzung (nahezuhe Vollversiegelung) geringeres und verträgliches Maß, das noch ausreichend Boden unversiegelt lässt, beschränkt.
- Der in die Planung integrierbare, schützenswerte Baumbestand (1 Eiche) wird mit der getroffenen Erhaltungsfestsetzung gesichert.
- Der Bebauungsplan enthält Dachbegrünungsfestsetzungen mit Vorgabe einer Mindestdachbegrünung für flache und/oder flach geneigte Gebäude, Garagen, Carports und Nebengebäude.
- Festsetzungen für eine naturnahe Vorgartengestaltung mit Auflage zur gärtnerischen Gestaltung und Begrünung unter Beibehalt oder Anlage einer wasseraufnahmefähigen, obersten Bodenschicht beugen umwelt- und klimakritischen „Schottergärten“ vor.
- Ebenerdige Sammelstellplatzanlagen sind per Festsetzung verpflichtend einzugrünen und ab 6 Stellplätzen mit einem Baum bzw. Bäumen (je 6 Stpl. 1 Baum) zu bepflanzen.
- Der Bebauungsplan weist auf Möglichkeiten und Pflichten zur privaten Überflutungsvorsorge hin.
- Die Nutzung erneuerbarer Energien wird für den Änderungsbereich nicht vorgeschrieben, sie ist jedoch möglich. Auf Vorgaben für eine Firstausrichtung wurde im Bebauungsplan verzichtet, so dass eine Gebäude- und Dachgestaltung in optimaler Ausrichtung zur Sonne möglich ist.

Die Neuplanung lässt letztlich keine erheblichen Klimafolgen für die Stadt Rheine oder die direkte Umgebungsbebauung erkennen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass vor Beginn der Umgestaltung durch den Antragsteller zur Neuplanung eine Nutzung mit überwiegend versiegelten Flächen vorlag.

Die geäußerten Bedenken werden wie ausgeführt zur Kenntnis genommen, Ihnen wird mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf jedoch angemessen Rechnung getragen.

1.2 Anwohner Alfred-Delp-Straße Stellungnahme vom 11. Mai 2020

Inhalt:

*Sehr geehrter Herr Dr. Lüttmann,
sehr geehrte Frau Schauer,
sehr geehrte Mitglieder des Rates der Stadt Rheine,
unter Verweis auf §24 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Anregungen und Beschwerden – wende ich mich an Sie.*

Auf dem Gelände der ehemaligen Soccerhalle (vormals Tennishalle, in Rheine bekannt als WOKA-Halle) an der Hauenhorster Straße, die durch die ehemalige Bahntrasse zum Umspannwerk an der Straße Unterm Waldhügel, die Bebauung an der Anne-Frank-Straße und die Alfred-Delp-Straße begrenzt wird, soll Gerüchten zufolge eine Bebauung stattfinden, nachdem der Abbruch der Soccerhalle beendet sein wird.

Dem Vernehmen nach soll auf diesem ca. 7500 qm großen Grundstück eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern (2 Häuser a 16 WE) und 10 Doppelhaushälften möglich sein, die aus meiner Sicht zu einer unzumutbaren Verdichtung dieses Gebietes beitragen würden. Eine solche Bebauung würde zu 56 WE/ha führen, die offensichtlich die Verdichtung in anderen neu bebauten Gebieten der Stadt Rheine deutlich überschreitet, vgl. die Bebauungsplanung in der Eschendorfer Aue.

Die Umgebung des oben bezeichneten Gebietes besteht aus einem gewachsenen Wohngebiet, das zum Teil aus alter Wohnbebauung an der Anne-Frank-Straße besteht, zu einem anderen Teil aus Wohnbebauung, die im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts bzw. aus dem Beginn des 21. Jahrhunderts besteht – zumeist handelt es sich dabei um Einfamilienhausbebauung.

Eine Verdichtung mit insgesamt dreigeschossiger Bebauung in Mehrfamilienhäusern, wenn auch das 2. OG als Staffelgeschoss ausgeführt wird, entspricht absolut nicht dem Charakter des Wohngebietes. Die Anne-Frank-Straße im fraglichen Bereich und die Alfred-Delp-Straße sind als verkehrsberuhigter Bereich mit wenigen öffentlichen Parkflächen ausgewiesen, die jetzt schon für den Fahrzeugverkehr offensichtlich nicht ausreichen.

Eine zusätzliche Belastung dieses Bereichs durch motorisierten Verkehr würde dem Charakter des verkehrsberuhigten Bereiches - Spielstraße - zuwiderlaufen.

Bei Fertigstellung der Alfred-Delp-Straße wurde bei der Berechnung der Straßen-anliegergebühren von Seiten der Stadt Rheine das Gelände der ehemaligen WOKA-Halle ausdrücklich ausgenommen, da dieses Gelände ausschließlich über die Zuwegung von der Hauenhorster Straße parallel zur ehemaligen Trasse des Anschlussgleises erfolge. Ein zusätzlicher Anschluss dieses Geländes an die Alfred-Delp-Straße wurde durch die Stadt Rheine damals kategorisch ausgeschlossen.

Eine durch Kraftfahrzeuge ständig befahrbare Öffnung dieses Geländes müsste nach den Angaben der Stadt Rheine eigentlich ausgeschlossen sein. Gegen eine Öffnung durch eine Zuwegung allein für Fußgänger und Radfahrer, um einen Anschluss an den Bahntrassenradweg zu gewährleisten, wird niemand etwas einwenden können.

Selbstverständlich verstehe ich als Anwohner das Bestreben, Raum für Wohnbebauung zu schaffen, sehe jedoch in einer solchen Verdichtung ein großes Problem im Hinblick auch auf den Natur- und Artenschutz, den es sicher auch zu berücksichtigen gilt. Wenn in einem solchen Baugebiet 32 Wohneinheiten in Mehrfamilienhausbebauung entstehen sollten, werden die ggf.

nur geplanten 32 Stellplätze sicher nicht ausreichen können. Diese werden jedoch massiv zur Versiegelung des Geländes beitragen, zumal nicht einmal kleine Gärten bei Mehrfamilienhäusern dieser Größe vorgehalten werden können.

Ich bitte darum, diese Anregungen mit in die Beratungen zur Ordnung dieses Bereiches aufzunehmen und mir entsprechende Zwischennachrichten und Rückmeldungen zukommen zu lassen.

Abwägungsempfehlung:

Zu den Bedenken bezogen auf die in der Stellungnahme gesehene „unzumutbare Verdichtung“:

Die Bedenken für eine unverhältnismäßige oder gebietsunverträgliche Verdichtung des Siedlungsgebietes durch die Planung werden nicht geteilt.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 1 ha. Auf dieser Fläche können im festgesetzten WA – 1 je nach Grundstücksteilung bis zu 12 Doppelhaushälften mit maximal je 2 Wohneinheiten entstehen. Der Bebauungsplan bereitet des Weiteren in dem festgesetzten WA – 2 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei Geschosswohnungsbauten mit max. jeweils 16 Wohneinheiten je Gebäude, vor. In den WA-3 und WA-4 festgesetzten Bereichen sind maximal weitere 4 Grundstücke mit bis zu 2 Wohnungen möglich. Bei Ausnutzung aller Planungsrechte können im Höchstfall maximal 64 Wohneinheiten entstehen, die sich aufgrund der differenzierten Ausnutzungsfestsetzungen jedoch wie nachfolgend ausgeführt städtebaulich verträglich einfügen.

Das Plangebiet war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0,4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Der im Norden an den Bestand grenzende Bereich (WA 3 und WA 4) gewährt im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m und bleibt so städtebaulich konsistent und gebietsverträglich. Dazu beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

Neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken besteht in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt

auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesem Bedarf Rechnung zu tragen.

Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist - eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten.

Zu den verkehrlichen Bedenken (Abwicklung Straßenverkehr, Stellplatzbedenken):

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende Verschärfung der Verkehrslage werden nicht geteilt.

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättenutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte. Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Zur Kritik bezogen auf die Anbindung der Neubebauung an die Alfred-Delp-Straße:

Für die damalige Sporthallen-Bebauung war keine „Besucherzufahrt“ von der Alfred-Delp-Straße vorgesehen. Durch die neue Bebauungsplanung werden jedoch neue rechtliche Bedingungen für die bauliche Nutzung der Fläche mit einer neuen Erschließungsanlage geschaffen. Damit verliert das damalige Zufahrtsverbot, das aufgrund der Einschränkungen in der Baugenehmigung für die Sporthalle bestanden hat, seine Wirkung.

Der kritisierte Anschluss des Plangebietes an die Alfred-Delp-Straße wurde bei der vorliegenden Planung bewusst vorgenommen. Er dient der effizienten Erschließung mit Durchlässigkeit und

Verteilung des Verkehrs ist den Anliegern der Alfred-Delp-Straße zumutbar. Dabei wurde auch auf die Belange der Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geachtet, für welche Stichweglösungen nicht optimal, sondern häufig problematisch sind. Die Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße führt zu keiner Befürwortung dieser Variante.

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen. Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Es wird die Auffassung vertreten, dass eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

Im Vergleich zur aktuellen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben, der sich verteilen wird, und den die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen problemlos aufnehmen können. An den verkehrlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wird daher festgehalten.

Der Bebauungsplan erfasst aufgrund des Anschlusses der neuen Planstraße ein Stück der bereits hergestellten Alfred-Delp-Straße. Dieser geringfügige Umbau bzw. die Anpassung an die neue Erschließungsanlage werden im Erschließungsvertrag für die neue Anlage mit geregelt und anfallende Kosten vom Planbegünstigten getragen. Das gilt auch für eventuelle Straßenbaumaßnahmen in der Anne-Frank-Straße / Anbindung an die Hauenhorster Straße.

Für die erstmalige endgültige Herstellung der Alfred-Delp-Straße wurden im Übrigen die Erschließungsbeiträge für die Grundstücke im seinerzeit abschließend gebildeten Abrechnungsgebiet erhoben. Die Änderungen durch den neuen Bebauungsplan haben keine Auswirkung auf die endgültig erhobenen Erschließungsbeiträge. Ein Nacherhebung von Erschließungsbeiträgen ist ausgeschlossen, da das Abrechnungsgebiet zum Zeitpunkt des Entstehens der endgültigen Beitragspflicht festgestellt wurde und die Fläche des damaligen Tennis-Centers zu der Zeit nicht durch die Alfred-Delp-Straße erschlossen war.

Den Bedenken wird aus den genannten Gründen nicht gefolgt.

Zur Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes:

Die artenschutzrechtliche Prüfung gelangt zum Ergebnis, dass die Räumung der Vegetation der unmittelbaren Umgebung des Tennishallenkomplexes, also des für die Überplanung und Bebauung vorgesehenen Grundstückes, keine Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Populationen der planungsrelevanten und anderen geschützten Tierarten haben wird. Basierend auf dieser Einschätzung ist davon auszugehen, dass durch die geplante Bebauung kein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten wird. Weitergehende Maßnahmen etwa im Sinne einer Artenschutzprüfung II oder III sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich. Auch die Untere Naturschutzbehörde wurde frühzeitig beteiligt. Diese hat außer redaktionellen Anregungen und Hinweisen keine Bedenken geäußert. Die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde für Vorkehrungen des Artenschutzes wurden in den Bebauungsplan aufgenommen (s. Hinweise in der Planzeichnung) und für eine Mindestbegrünung wird über verschiedene Festsetzungen gesorgt (z.B. Baumerhalt, Sammelstellplatzbegrünung, Dachbegrünung, Vorgaben für die (Vor-)Gartengestaltung. Es wird festgestellt, dass die Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes in ausreichendem Umfang erfolgt.

Zur befürchteten massiven Versiegelung:

Die Bedenken für eine massive Versiegelung werden nicht geteilt.

Für ein lebenswertes Wohnquartier entstehen abgesichert durch die Begrünungsfestsetzungen und Maßvorgaben für die Bebauung bei der vorliegenden Planung ausreichend große und begrünte private Gärten und Vorgärten. Unter Berücksichtigung der vorherig vorliegenden nahezu Vollversiegelung aus der Sporthallennutzung wird eine Verbesserung/Entschärfung des bisherigen Versiegelungsgrades durch die Planung erreicht. Der Bebauungsplan enthält zudem die Versiegelung entschärfend Dachbegrünungsfestsetzungen mit Vorgabe einer Mindestdachbegrünung für flache und/oder flach geneigte Gebäude, Garagen, Carports und Nebengebäude.

1.3 Anwohner Anne-Frank-Straße

Stellungnahme vom 11. Mai 2020

Inhalt:

Sehr geehrte Damen und Herren des Bauamtes der Stadt Rheine, mit diesem Schreiben möchten wir unsere Bedenken und unseren Einspruch gegen das geplante / zu genehmigende Bauvorhaben des H. YYY, sowie die geplante Änderung des bereits begonnenen und seit 1,5 Jahren stillliegenden Bauvorhabens des H. XXX, einlegen.

Situation:

Von H. YYY (Inhaber des Areals des Neubaugebietes Anne-Frank Str.) sind auf seinem Gelände von 7.500 qm 5 Doppelhäuser, sowie 4 Blöcke mit je 8 Wohneinheiten geplant. (32 Wohnungen, plus 5 Doppelhäuser)

Das wären gesamt: 42 Wohneinheiten von H. YYY.

Herr XXX, dem das Grundstück neben den 4 geplanten Wohnblöcken gehört, plant nun mit seinem Architekten, den Rohbau (der seit 1,5 Jahren stillliegt und als ein Einfamilienhaus geplant und genehmigt wurde) in ein 8 Parteienhaus umzugestalten.

Das wären dann in Summe: Hr. YYY: 42 Wohneinheiten

Hr. XXX: 8 Wohneinheiten

Gesamt sprechen wir nun über 50 Wohneinheiten. Das bedeutet: mind. 50 Pkw!!

Die Planung der Anne-Frank Straße (Neubaubereich) soll von der Hauenhorster Straße ins neue Wohngebiet führen und mündet dann in die Alfred-Delp Straße.

Jeder neue Bewohner würde, um in die Innenstadt zu kommen, aber den kürzeren Weg über die Alfred Delp Straße und den Stealskottenweg wählen, statt über die Hauenhorster Straße (bei dem Textilunternehmen Dyckhoff) zu fahren.

Das wiederum würde den totalen „Kollaps“ auf der Anne-Frank Str./ Alfred-Delp-Str. bedeuten.

Schon heute hat man Probleme im Berufsverkehr von der Anne-Frank Straße kommend in den Staelskottenweg abzubiegen, da die Berufspendler von der B 481 aus Richtung Emsdetten kommend, immer morgens und abends, die Abkürzung über den Stealskottenweg nehmen. Nicht vorzustellen, wenn dann noch aus dem Neubaugebiet mindestens 50 weitere PKW's hinzukommen.

Das Neubaugebiet „ Eschendorfer Aue „ hat auf einen Hektar umgerechnet 28 Wohneinheiten.

Nun sollen in dem Neubaugebiet Anne-Frank Str. auf einen Hektar umgerechnet 50 Wohneinheiten entstehen??

Das Bauvorhaben stellt eine erhebliche Wertminderung unserer Häuser dar und die Wohnqualität sinkt sehr stark, wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der dadurch entstehenden Lärmbelästigung.

Wäre es nicht sinnvoll, das Ende der Anne-Frank Straße (Neubaugebiet) die lt. Plan in die Alfred Delp Straße einmünden soll, so zu gestalten, dass keine Durchfahrt zur Alfred-Delp-Str. möglich ist.

Stattdessen sollte man einen Wendehammer dort einplanen, damit die neuen Anlieger gezwungen werden, nur den Weg Richtung Hauenhorster Straße (bei der Fa. Dyckhoff) zu wählen.

Das wäre eine sinnvolle Lösung.

Statt der Wohnblöcke sollten lieber nur Doppelhaushäften oder Einfamilienhäuser geplant und genehmigt werden. Das würde erheblich besser in das gesamte Bild des bestehenden Baugebietes passen.

Auch das Vorhaben/Änderung des bereits genehmigten Bau (Einfamilienhaus, Änderung in ein 8 Parteienhaus) von H. XXX darf so auf keinen Fall genehmigt werden.

Wenn die Stadt Rheine die Wohnblocks von H. YYY, so wie geplant genehmigt, dann müsste die Stadt auch die Änderungspläne von H. XXX genehmigen und das wäre eine Katastrophe.

Ferner möchten wir, dass, wenn der Baubeginn startet, die Baufahrzeuge nur über die Hauenhorster Straße an – und abfahren dürfen. (An-Abfahrt nur von Dyckhoff). Das sollte dringend zur Auflage gemacht werden.

Die bestehende Anne-Frank Str. und die Alfred Delp Str. sind bereits heute extrem stark durch Baufahrzeuge (z.B Abriss der Tennishalle usw.) in Mitleidenschaft gezogen worden. Die heutigen Beschädigungen sind bereits sichtbar (Vertiefungen, Wasser bleibt stehen)

(Ecke Anne-Frank Straße / Alfred Delp Straße).

Als seiner Zeit die Straße Anne-Frank und Alfred-Delp Straße gebaut wurden, da wurden die Erschließungskosten für die Tennishalle nicht mit einbezogen. Diese nicht nachvollziehbare Entscheidung, wurde von der Stadt Rheine seinerzeit entschieden. Die Anlieger hatten das Nachsehen. Bedeutet die Anliegerkosten der Tennishalle(heutiges Grundstück des H. YYY) wurden auf die damals „ neuen Anlieger“ umgelegt. Die Tennishalle hat also nichts bezahlt, obwohl sie damals schon eine Zufahrt von der Alfred-Delp-Straße hatte!

Wir sehen nicht ein, dass Baufahrzeuge durch die enge, verkehrsberuhigte Zone der Anne-Frank und Alfred-Delp Straße fahren sollen und durch ihr Gewicht die Straße noch weiter zerstören, mal abgesehen von der Lärmbelästigung.

Sollte eine Freigabe für die Durchfahrt von der Stadt genehmigt werden, so möchten wir gerne Wissen, wer für die Schäden, die entstehen werden, haftet?

Nicht einzusehen wäre, wenn die Schäden durch die Anlieger der bestehenden Häuser selbst für die Schäden haften sollen.

Wir appellieren an die Stadt Rheine, diese Pläne noch einmal genau anzusehen und hoffentlich das ganze so wie geplant, nicht zu genehmigen.

Abwägungsempfehlung:

Den Einwänden zur vorliegenden Planung wird aus den nachfolgend thematisch sortierten Ausführungen nicht bzw. nur in Teilen gefolgt.

Zu den verkehrlichen Bedenken (Abwicklung Straßenverkehr, Stellplatzbedenken):

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende befürchtete Verschärfung der Verkehrslage oder gar eines „totalen Kollaps“ werden nicht geteilt.

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättenutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte. Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Zum befürchteten Wertverlust und der Wohnqualität:

Die Befürchtungen einer Wertminderung und die Beeinträchtigung der Wohnqualität können nicht nachvollzogen werden. Die Wohnsiedlung wird städtebaulich sinnvoll ergänzt und weiterentwickelt. Wertmindernde Nutzungseinschränkungen für die umliegende Bebauung ergeben sich dabei nicht. Der Siedlungscharakter wird durch die Planung der Wohnbebauung eher gestärkt, der Gebietscharakter (Wohnbebauung) homogenisiert und zeitgemäß erneuert. Aus der geplanten Wohnbebauung ist keine für das Gebiet oder die Erschließungsanlagen unverhältnismäßig hohes Verkehrsmehraufkommen zu erwarten, sondern kann das Mehraufkommen problemlos mit aufgenommen werden.

Zur Kritik bezogen auf die Anbindung der Neubebauung an die Alfred-Delp-Straße und zur Anregung einer Wendeanlage statt Anbindung der Neubebauung an die Alfred-Delp-Straße:

Für die damalige Sporthallen-Bebauung war keine „Besucherzufahrt“ von der Alfred-Delp-Straße vorgesehen. Durch die neue Bebauungsplanung werden jedoch neue rechtliche Bedingungen für die bauliche Nutzung der Fläche mit einer neuen Erschließungsanlage geschaffen. Damit verliert das damalige Zufahrtsverbot, das aufgrund der Einschränkungen in der Baugenehmigung für die Sporthalle bestanden hat, seine Wirkung.

Der kritisierte Anschluss des Plangebietes an die Alfred-Delp-Straße wurde bei der vorliegenden Planung bewusst vorgenommen. Er dient der effizienten Erschließung mit Durchlässigkeit und Verteilung des Verkehrs ist den Anliegern der Alfred-Delp-Straße zumutbar. Dabei wurde auch auf die Belange der Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geachtet, für welche Stichweglösungen nicht optimal, sondern häufig problematisch sind.

Die Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße führt zu keiner Befürwortung dieser Variante.

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen.

Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Es wird die Auffassung vertreten, dass eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

Im Vergleich zur aktuellen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben, der sich bei der geplanten Durchlässigkeit des Verkehrs verteilen wird, und den die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen problemlos aufnehmen können.

Der Bebauungsplan erfasst aufgrund des Anschlusses der neuen Planstraße ein Stück der bereits hergestellten Alfred-Delp-Straße. Dieser geringfügige Umbau bzw. die Anpassung an die neue Erschließungsanlage werden im Erschließungsvertrag für die neue Anlage mit geregelt und anfallende Kosten vom Planbegünstigten getragen. Das gilt auch für eventuelle Straßenbaumaßnahmen in der Anne-Frank-Straße / Anbindung an die Hauenhorster Straße.

Für die erstmalige endgültige Herstellung der Alfred-Delp-Straße wurden im Übrigen die Erschließungsbeiträge für die Grundstücke im seinerzeit abschließend gebildeten Abrechnungsgebiet erhoben. Die Änderungen durch den neuen Bebauungsplan haben keine Auswirkung auf die endgültig erhobenen Erschließungsbeiträge. Ein Nacherhebung von Erschließungsbeiträgen ist ausgeschlossen, da das Abrechnungsgebiet zum Zeitpunkt des Entstehens der endgültigen Beitragspflicht festgestellt wurde und die Fläche des damaligen Tennis-Centers zu der Zeit nicht durch die Alfred-Delp-Straße erschlossen war.

An den verkehrlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes wird aus den genannten Gründen festgehalten. Der Anregung wird nicht gefolgt.

Zu den Bedenken bezogen auf das Maß der Bebauung („statt Wohnblöcke lieber nur Doppelhaushälften oder Einfamilienhäuser“) und zur Bebauung auf dem stillgelegten Bauvorhaben [Flurstück 831]:

Den Einwendungen, dass die geplante Bebauung zu massiv und zu dicht ist und mit der geplanten Mehrfamilienhausbebauung der Siedlungscharakter zerstört werden könne, wird widersprochen. Im Bereich der stillgelegtem Baustelle, die einen Übergangsbereich von Bestand und Neubebauung darstellt, wird bei flexibel möglicher Grundstücksausnutzung (Aufteilungsmöglichkeit mit dadurch guter Ausnutzung) der Anregung gefolgt und die

Bebaubarkeit auf Einzel- bzw. Doppelhausbebauung mit maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude limitiert.

Das Plangebiet südlich der Alfred-Delp-Straße war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0,4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Die im Norden an den Bestand grenzenden Bereiche WA 3 und WA 4 [Grundstück des stillgelegten Bauvorhabens] gewähren im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung und aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden, Abstand schaffenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m. Die Bebauung bleibt so städtebaulich konsistent und gebietsverträglich. Zur Verträglichkeit beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

In die z.T. kritisierten Festsetzungen eingeflossen ist auch, dass neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen besteht. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung orientiert moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 unter Rücksichtnahme auf den Bestand limitierend fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und damit stärker flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesen Wohnbedarfen Rechnung zu tragen. Dies entspricht auch übergeordneten städtebaulichen Zielen. Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist – eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den

Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten. Bei der möglichen baulichen Flächenausnutzung werden trotzdem ausreichende Gartenbereiche verbleiben und im Vorgartenbereich explizit per Festsetzung eingefordert und sind Begrünungsvorgaben festgesetzt (vgl. Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplanentwurf).

Zu den Bedenken in Bezug auf Baufahrzeugschäden und zum Wunsch der Beschränkung der Baustellenabwicklung auf die Hauenhorster Straße:

Die Baustellenabwicklung ist nicht Regelungsinhalt des Bebauungsplans, sondern kann allenfalls im Erschließungsvertrag oder durch die zuständige Ordnungsbehörde geregelt werden. Die Festlegung auf die Anne-Frank-Straße müsste im öffentlichen Interesse begründet sein.

Die für die Entwicklung der Planung notwendigen Bautätigkeiten stellen jedoch keine per se unzumutbare, sondern eine während einer Bauphase im Grundsatz übliche und hinzunehmende Belastung dar. Sie sind darüber hinaus nicht Teil der planungsrechtlichen Handhabe. Für die Entwicklung des Plangebietes ist aus planerischer Sicht eine relativ kurze Bauphase zu prognostizieren, weil für die geplanten Nutzungen ein entsprechender Bedarf besteht und der Bauträger einen großen Teil der Grundstücke selbst bebaut. Verschmutzungen oder Beschädigungen sind unabhängig von Bautätigkeiten auf öffentlichen Fahrbahnen vom Verursacher zu beseitigen. Die Alfred-Delp-Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich so ausgebaut und so dimensioniert, dass als allgemeiner öffentlicher Verkehr auch gelegentlicher Lkw-Verkehr schadlos stattfinden kann. Auch Baustellenverkehr zählt zum allgemeinen Verkehr, der hier zulässig ist. Da in der Anne-Frank-Straße im Vergleich zur Alfred-Delp-Straße keine verkehrsberuhigenden Einbauten vorhanden sind, wird der Baustellenverkehr voraussichtlich im Wesentlichen über die Anne-Frank-Straße abgewickelt.

Sollten dennoch Schäden in der Alfred-Delp-Straße auftreten, die direkt einem Baustellenfahrzeug zuzuordnen sind, gilt das Verursacherprinzip. Sonstige entstehende leichte Schäden trägt die Allgemeinheit im Zuge der Straßenunterhaltung.

Von einer permanenten Verschmutzung kann nicht ausgegangen werden, auch weil die Stadt Hinweisen nachgeht und Kontrollen durchführt.

Das Anliegen wird den Technischen Betrieben der Stadt Rheine weitergeleitet und ist weitergehend auf Regelungsmöglichkeiten und -erfordernisse zu prüfen.

1.4 Anwohner Alfred-Delp-Straße

Stellungnahmen vom 11. Mai 2020 und vom 10. Juli 2020

Inhalt der Stellungnahme vom 11. Mai:

*Sehr geehrter Herr Bürgermeister Lüttmann,
sehr geehrte Frau Schauer,*

sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Rheine

mit der inzwischen bekannt gewordenen Planung zur Bebauung des Grundstückes der ehemaligen Soccerhalle (WoKa-Halle) an der Anne-Frank-Straße kann ich als Anwohner der Alfred-Delp-Straße nicht einverstanden sein. Nach den mir bekannten Planungen soll das etwa 7.500 m² große Grundstück mit 42 Wohneinheiten (WE) bebaut werden, zur westlichen Seite hin mit 5 Doppelhäusern (10 WE) und zur östlichen Seite hin mit 2 dreistöckigen Häusern mit je 16 WE (32 WE).

Die auf der westlichen Seite geplanten 5 Doppelhäuser fügen sich gut in die Umgebungsbebauung ein, die beiden Wohnblöcke auf der östlichen Seite sind für diesen Bereich jedoch völlig unvorstellbar. Rechnerisch ergibt das eine Wert von ca. 60 WE pro Hektar. Dieser Wert ist für ein gewachsenes Wohngebiet wesentlich zu hoch. Im den gesamten Wohnvierteln südlich der Linie Bühnertstraße/Staelskottenweg von Catenhorner Str. bis Münsterlanddamm gibt es kein vergleichbares Objekt.

- Eine Anbindung dieser Grundstücke über die Alfred-Delp-Straße würde die jetzt schon nicht mehr tragbare Verkehrssituation auf der Anne-Frank-Straße und dem Staelskottenweg*

zwischen Münsterlandamm und Hauenhorster Str. zusätzlich erheblich belasten. Der Staelskottenweg ist in diesem Bereich seit Jahren eine Behelfslösung und für eine derartige zusätzliche Belastung in keinsten Weise mehr ausreichend, da er auch gern als Umfahrung für die Ampelkreuzung Hovestraße/Hafenbahn/Münsterlandamm genutzt wird. Die Parksituation auf der Anne-Frank-Straße ist schon jetzt eigentlich nicht mehr hinnehmbar. Die ausgewiesenen Parkflächen in der verkehrsberuhigten Zone werden völlig ignoriert und geparkt wird überall, wo nur ein Auto hinpasst, einschließlich Wohnanhänger, große PKW-Anhänger und Firmenfahrzeuge. Ganz extrem zur Zeit an der Anne-Frank-Straße 15 zu beobachten.

- Die vorgesehen Stellplätze von 1 Parkplatz pro Wohneinheit ist nicht ausreichend, so dass die Parkprobleme auf der Alfred-Delp-Straße und der Anne-Frank-Straße noch verschärft würden. Müllfahrzeuge und Rettungswagen (Feuerwehr) könnten zu bestimmten Zeiten die Anne-Frank-Straße, wie heute teilweise schon, nicht mehr befahren. Es ist nicht hinnehmbar, dass mit Steuergeldern finanzierte öffentliche Bereiche zur Gewinnmaximierung privater Investoren dienen und die Anwohner über Gebühr belastet werden. Kurze Bemerkung: Ich musste meine Garage und den Stellplatz davor auch selber bezahlen.
- Auch aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsgründen ist eine derart starke Versiegelung der Fläche nicht hinnehmbar. Wenn der größte Teil dieser Fläche durch Bebauung, Parkplätze, Fahrradstellplätze und Straße versiegelt wird, ein Bürger der seinen 20m² großen Vorgarten mit Schottersteinen gestaltet aber schon "schief" angesehen wird, dann stimmen die Verhältnisse nicht mehr.

Ich bitte Sie daher dieser Planung nicht zu zustimmen. Die geplante Bebauung mit Doppelhäusern auf der westlichen Seite ist völlig in Ordnung. Auf der östlichen Seite sollte ebenfalls nur eine Bebauung mit Einfamilienhäuser bzw. Doppelhäusern zugelassen werden. Außerdem kann eine Anbindung des Wohngebietes nur über die Anne-Frank-Straße von der Hauenhorster Straße her erfolgen. Eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße kann dieser Bereich nicht mehr tragen. Es darf keine Durchfahrt von dem neuen Teilstück der Anne-Frank-Straße zur Alfred-Delp-Straße geben.

Da bisher noch niemand weiß, was mit der Bauruine an der Alfred-Delp-Straße geplant ist, gelten obige Punkte ebenfalls für diese Grundstück.

Dieses Schreiben geht zur Kenntnis auch direkt an die Ratsmitglieder Markus Doerenkamp und Mirko Remke sowie an den Stadtteilbeirat Dutum/Dorenkamp.

Abwägungsempfehlung:

Zu den Bedenken bezogen auf die „Wohnblöcke“:

Die Bedenken für eine aufgrund der „Wohnblöcke“ (WA 2) unverhältnismäßige oder gebietsunverträgliche Verdichtung des Siedlungsgebietes durch die Planung werden nicht geteilt.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 1 ha. Auf dieser Fläche können im festgesetzten WA – 1 je nach Grundstücksteilung bis zu 12 Doppelhaushälften mit maximal je 2 Wohneinheiten entstehen. Der Bebauungsplan bereitet des Weiteren in dem festgesetzten WA – 2 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei zweigeschossig festgesetzte Geschosswohnungsbauten mit max. jeweils 16 Wohneinheiten je Gebäude, vor. In den WA-3 und WA-4 festgesetzten Bereichen sind maximal weitere 4 Grundstücke mit bis zu 2 Wohnungen möglich. Bei Ausnutzung aller Planungsrechte können im Höchstfall maximal 64 Wohneinheiten entstehen, die sich aufgrund der differenzierten Ausnutzungsfestsetzungen jedoch wie nachfolgend ausgeführt städtebaulich verträglich einfügen.

Das Plangebiet war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0, 4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für

Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Der im Norden an den Bestand grenzende Bereich (WA 3 und WA 4) gewährt im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m und bleibt so städtebaulich konsistent und gebietsverträglich. Dazu beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

Neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken besteht in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesem Bedarf Rechnung zu tragen.

Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist - eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten.

Zu den verkehrlichen Bedenken (Abwicklung Straßenverkehr, Stellplatzbedenken):

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende befürchtete erhebliche Verschärfung der Verkehrslage oder eine unzureichend mögliche Verkehrsabwicklung werden nicht geteilt.

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im

Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättennutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte. Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Auch einige Grünbeete sind vorgesehen. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Den Bedenken wird aus den oben genannten Gründen nicht gefolgt.

Inhalt der Stellungnahme vom 10. Juli 2020

Inhalt:

*Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Lüttmann,
sehr geehrte Frau Schauer,
sehr geehrte Damen und Herren des Rates der Stadt Rheine,*

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 346, Kennwort "Anne-Frank-Straße - Ehemalige Sporthalle" äußere ich hiermit meine Bedenken und möchte dem geplanten Bauvorhaben entschieden widersprechen. Ich bitte Sie, Frau Schauer, Herr Dr. Lüttmann und die Ratsmitglieder in den entsprechenden Ausschüssen um Ihre Stellungnahme zu jedem einzelnen der folgenden Punkte. Sie können mich gern persönlich telefonisch oder Mail kontaktieren. Ein Vor-Ort Termin mit weiteren Anwohnern der Alfred-Delp-Str. und der Anne-Frank-Straße halte ich hier für dringend erforderlich.

Meine Bedenken und mögliche Lösungen:

- 1. Die geplante Mehrfamilienhausbebauung im Bereich WA-2 des Bebauungsplanes ist nicht akzeptabel. Das würde eine Verdichtung auf bis zu 70 Wohneinheiten pro Hektar entsprechen. Die mögliche Verkehrsanbindung ist für eine derart dichte Bebauung in keiner Weise geeignet, da sowohl die Anne-Frank-Straße als auch die Alfred-Delp-Straße im südlichen Bereich bereits heute, besonders durch den ruhenden Verkehr, völlig überlastet sind. Auch aus Sicht des Umweltschutzes ist die großflächige Versiegelung des Bodens nicht hinnehmbar.*
 - im Bereich WA-2 kann maximal mit den Bedingungen des Bereichs WA-1 gebaut werden, d.h. Einfamilienhaus bzw. Doppelhausbebauung*
- 2. Durch die bereits heute hohe Belastung der Anne-Frank-Straße und der Alfred-Delp-Straße ist eine Anbindung der neu zu erstellenden Straße an die bestehende Alfred-Delp-Straße nicht möglich, ohne das es in Zukunft erhebliche Schwierigkeiten mit dem Kfz-*

Verkehr und den vorhandenen Parkplätzen gibt. Das Ordnungsamt wird sich dann bestimmt über die Mengen an Beschwerden und Anzeigen sehr "freuen".

- *Anbindung der neu zu erstellenden Straße nur von Süden her über die Hauenhorster Straße/Anne-Frank-Straße. Zur bestehenden Alfred-Delp-Straße nur eine Anbindung für Fußgänger und Radfahrer.*
3. *Die seit über drei Jahren (!!!) bestehende Bauruine an der Alfred-Delp-Straße (Flurstück 831) bereitet insofern Probleme, dass auch hier bereits von einer Mehrfamilienhaus Bebauung gesprochen wird, mit bis zu 8 Wohneinheiten. Dies kann in dem bestehenden Gebiet mit fast ausschließlich Einfamilienhäusern auf keinen Fall hingenommen werden.*
- *Um zukünftige Probleme bei Neubau oder Abriss und Neubau einzelner Häuser in diesem Bereich zu verhindern muss der Bebauungsplan mit den Bedingungen zu WA-1 (Einfamilien- und Doppelhaus-Bebauung) auf den gesamten Bereich der Anne-Frank-Straße und Alfred-Delp-Straße mit folgenden Abgrenzungen ausgedehnt werden (event. mit Bestandsschutz für bereits bestehende Bebauung):*
 - im Norden Staelskottenweg von Bahnüberführung bis Hauenhorster Str.*
 - im Westen Hauenhorster Str. von Staelskottenweg bis Anne-Frank-Str.*
 - im Süden bisherige südliche Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 346, Anne-Frank-Straße*
 - im Osten bisherige östliche Abgrenzung des Bebauungsplanes Nr. 346 und im weiteren Verlauf die Radbahn*
4. *In der Anlage 3 - Begründung zum Bebauungsplan Nr. 346 steht unter Pkt. 4.3 folgendes:*
4.3 Fuß- und Radwege
Die verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche fördert Fußgänger und Radfahrer. Eine Verbindung zur Anne-Frank-Straße für Radfahrer und Fußgänger besteht auch. Die RadBahn Münsterland führt direkt vom Rheiner Bahnhof bis nach Coesfeld am Plangebiet vorbei. Ein direkter Anschluss besteht über die Alfred-Delp-Straße.
- *Der zweite Satz muss gestrichen bzw. geändert werden. Die RadBahn Münsterland endet praktisch an der Alfred-Delp-Straße/Staelskottenweg und führt nicht direkt bis zum Bahnhof. Die Planungen hierzu werden leider von der Stadt und der Kommunalpolitik seit über 10 Jahren nicht intensiv weiter verfolgt, sondern es wird nur eine Notlösung über die Hauenhorster Str. - Lindenstraße hergestellt. Außerdem entspricht der Staelskottenweg zwischen Ende RadBahn und Hauenhorster Str. in keinsten Weise den Anforderungen an einen überregional beworbenen Freizeit-Radweg.*

Im Weiteren noch einmal mein Schreiben per E-Mail vom 08.06.2020 [Anmerkung: Hiermit ist die Stellungnahme v. 11. Mai gemeint] über die vorab bekannt gewordenen Baupläne des Eigentümers des besagten Grundstückes. Leider haben meine Anregungen und Bedenken und die einer Vielzahl weiterer Anwohner in keinsten Weise Berücksichtigung in dem vorläufigen Bebauungsplan gefunden. Die berechtigten Interessen der Bürger müssen sich scheinbar dem wirtschaftlichen Interesse eines einzelnen Investors unterordnen.

Abwägungsempfehlung:

Zu den Bedenken und Anregungen der Punkte 1 und 2:

Den Anregungen wird aus den bereits zur Stellungnahme v. 11.05.2020 diesbezüglich genannten Gründen nicht gefolgt.

Zu Punkt 3:

Das Grundstück Alfred-Delp-Straße 2 und 4 mit der Baubrache wurde in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen. Es sind zum Fuß- / Radweg nur Einzelhäuser und zum Mehrparteienhaus auch Doppelhäuser zulässig. Die Anzahl der Wohneinheiten wird auf 2 je Gebäude (Einzelhaus und Doppelhaushälfte) begrenzt. Der Anregung zur Limitierung der Wohneinheiten in diesem Bereich auf eine Einfamilien/Doppelhausbebauung wird für das WA 4 gefolgt.

Eine weitergehende Ausweitung des Plangebietes und von Festsetzungen auf weiter gelegene Bereiche wird dagegen derzeit nicht als städtebaulich erforderlich zur Wahrung des Siedlungscharakters angesehen und obliegt einer von dieser Planung abgekoppelten Entscheidung, zumal die hier behandelte Planung durch eine Ausweitung konfliktlastiger gestaltet würde.

Zu Punkt 4:

Der heutige Zustand der RadBahn Münsterland ist entwicklungsfähig. Der Punkt ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Sachverhalt ist in der Begründung richtig zu stellen, was jedoch den Kern der Aussage, dass die vorgesehene verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche den Fuß- und Radverkehr fördert und dies zur Anbindung (wenn auch nicht direkt) an die RadBahn passt, nicht verändert. Den Anregungen zur Anpassung der Ausführungen zur RadBahn Münsterland wird gefolgt. Der Punkt 4.3 in der Begründung ist entsprechend anzupassen.

1.5 Anwohner Alfred-Delp-Straße

Stellungnahme vom 13. Mai 2020

Inhalt:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

letzte Woche hörte ich von einer geplanten Realisierung einer Mehrfamilienhausbebauung von 4 x 8 Wohnheiten + weiterer 10 Doppelhaushälften in meiner direkten Nachbarschaft an der Alfred-Delp-Straße.

Damit bin ich aufgrund folgender Gründe nicht einverstanden:

Eine Bebauung von weiteren ca 32 Wohnheiten auf nur 7500 Quadratmeter in einer verkehrsberuhigten Straße ist nicht realisierbar, der notwendige Straßenverkehr führt zu einer enormen Verkehrsbelastung (Staus, Parkprobleme) und damit zu erheblichen Risikopotentialen. Die Versiegelung des Bodens in diesem Bereich ist nicht ausreichend, es bestehen bereits Rückläufe des Abwassers bei starken Regenfällen.

Bisher besteht eine ortstypische Bebauung durch Einfamilien- und Doppelhausbebauung, die Infrastruktur (Spielplatz, Parkplätze, Begrünung, etc.) ist nicht adäquat für eine Mehrfamilienhausbebauung.

Bei der Erstellung der Straße wurde zielgerichtet für die wenigen vorhandenen Einfamilienhäuser sehr teuer eine Verkehrsberuhigung mit erforderlichen Grünflächen und Stellplätzen geschaffen, diese wird nun zunichte gemacht.

Es handelt sich um eine unangemessene Verdichtung der Wohnbebauung, nur eine durch Ein-/Zweifamilien-/Doppelhäuser wäre angemessen.

In keinsten Weise wurde der Natur-/Artenschutz dieser Ortsrandbebauung berücksichtigt.

Ich bitte Sie diesem Bauantrag zu prüfen und nicht statt zu geben.

Abwägungsempfehlung:

Zu den verkehrlichen Bedenken („enorme Verkehrsbelastung (Staus, Parkprobleme)“

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im

Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättennutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte. Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Zu den Bedenken gegen die Versiegelung, das geplante Geschosswohnen und die Dichte

Die Bedenken diesbezüglich geäußerten Bedenken werden nicht geteilt.

Das Plangebiet war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0,4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Entwässerungsfachlich liegt ein mit den technischen Betrieben abgestimmtes Entwässerungskonzept vor, welches über einen Erschließungsvertrag abgesichert wird und eine geordnete Entwässerung ermöglicht. Der Versiegelung entgegenwirkend wurden zudem Festsetzungen getroffen (Begrünungsvorgaben zur Vorgartengestaltung, Sammelstellplatzbegrünung, Dachbegrünung, Eingrünung), die dem Klimaschutz und dem Ortsbild dienen.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 1 ha. Auf dieser Fläche können im festgesetzten WA – 1 je nach Grundstücksteilung bis zu 12 Doppelhaushälften mit maximal je 2 Wohneinheiten entstehen. Der Bebauungsplan bereitet des Weiteren in dem festgesetzten WA – 2 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei Geschosswohnungsbauten mit max. jeweils 16 Wohneinheiten je Gebäude, vor. In den WA-3 und WA-4 festgesetzten Bereichen sind maximal weitere 4 Grundstücke mit bis zu 2 Wohnungen möglich. Bei Ausnutzung aller Planungsrechte können im Höchstfall maximal 64 Wohneinheiten entstehen, die sich aufgrund der differenzierten Ausnutzungsfestsetzungen jedoch wie nachfolgend ausgeführt städtebaulich verträglich einfügen.

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Der im Norden an den Bestand grenzende Bereich (WA 3 und WA 4) gewährt im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m und bleibt so städtebaulich

konsistent und gebietsverträglich. Dazu beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

Neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken besteht in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesem Bedarf Rechnung zu tragen. Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist – eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten.

Zu befürchteten Schäden („Verkehrsberuhigung wird zunichte gemacht“)

Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, jedoch wie folgt beurteilt. Die hergestellte verkehrsberuhigte Gestaltung der Alfred-Delp-Straße bleibt bestehen und wird durch die Planung nicht „zunichte gemacht“. Verschmutzungen oder Beschädigungen sind unabhängig von Bautätigkeiten auf öffentlichen Fahrbahnen vom Verursacher zu beseitigen. Die Alfred-Delp-Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich so ausgebaut und so dimensioniert, dass als allgemeiner öffentlicher Verkehr auch gelegentlicher Lkw-Verkehr schadlos stattfinden kann. Auch Baustellenverkehr zählt zum allgemeinen Verkehr, der hier zulässig ist. Da in der Anne-Frank-Straße im Vergleich zur Alfred-Delp-Straße keine verkehrsberuhigenden Einbauten vorhanden sind, wird der Baustellenverkehr voraussichtlich im Wesentlichen über die Anne-Frank-Straße abgewickelt.

Sollten dennoch Schäden in der Alfred-Delp-Straße (oder der Anne-Frank-Straße) auftreten, die direkt einem Baustellenfahrzeug zuzuordnen sind, gilt das Verursacherprinzip. Sonstige entstehende leichte Schäden trägt die Allgemeinheit im Zuge der Straßenunterhaltung.

Von einer permanenten Verschmutzung kann nicht ausgegangen werden, auch weil die Stadt Hinweisen nachgeht und Kontrollen durchführt.

Zur Behauptung, es wurde in keinsten Weise der Natur-/Artenschutz berücksichtigt

Der Behauptung wird aus den nachfolgenden Gründen widersprochen. Eine artenschutzrechtliche Überprüfung wurde durchgeführt. Die artenschutzrechtliche Prüfung gelangt zum Ergebnis, dass die Räumung der Vegetation der unmittelbaren Umgebung des

Tennishallenkomplexes, also des für die Überplanung und Bebauung vorgesehenen Grundstückes, keine Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Populationen der planungsrelevanten und anderen geschützten Tierarten haben wird. Basierend auf dieser Einschätzung ist davon auszugehen, dass durch die geplante Bebauung kein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten wird. Weitergehende Maßnahmen etwa im Sinne einer Artenschutzprüfung II oder III sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich. Auch die Untere Naturschutzbehörde wurde frühzeitig beteiligt. Diese hat außer redaktionellen Anregungen und Hinweisen keine Bedenken geäußert. Die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde für Vorkehrungen des Artenschutzes wurden in den Bebauungsplan aufgenommen (s. Hinweise in der Planzeichnung). Ergänzend wird für eine Mindestbegrünung über verschiedene Festsetzungen gesorgt (z.B. Baumerhalt, Sammelstellplatzbegrünung, Dachbegrünung, Vorgaben für die (Vor-)Gartengestaltung. Es wird festgestellt, dass die Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes in ausreichendem Umfang erfolgt.

1.6 Anwohner Alfred-Delp-Straße

Stellungnahme vom 15. Mai 2020

Inhalt:

Laut § 24 GO NRW möchte ich zu dem oben genannten Areal Stellung nehmen.

Auf dem Areal sollen 50 Wohneinheiten gebaut werden, das zur einer enormen Verdichtung führt. (wesentlich mehr als in anderen Baugebieten)

So entsteht eine nicht ortsübliche Bebauung. Ein oder Zweifamilien Häuser wären dort eher angemessen. Es würde bei der geplanten Bebauung zu einer starken Verkehrsbelastung kommen, zumal die Anne Frank und die Alfred-Delp-Straße Spielstraßen sind. Dies ist nicht akzeptabel.

Es gäbe noch mehr Haustiere (Hunde die den Radweg verunreinigen - jetzt schon schlimm)

Des weiteren wurden von den Anwohnern der Alfred-Delp-Straße die Anliegerkosten bezahlt. Das WOKA Hallen Areal wurde damals nicht berücksichtigt. Somit besteht auch kein Recht das neue Areal über die Alfred-Straße mit Fahrzeugen zu verlassen.

Der Herr XXXXX beabsichtigt ebenfalls eine Bebauung mit 8 Wohneinheiten. Das heißt für mich, das ich demnächst meinen Garten nicht wie gewohnt nutzen kann. Ich schau schon seit Jahren auf ein nicht bebautes Grundstück (Rohbau). Da frage ich mich wie lange die Stadt so etwas duldet.

- Fazit:*
- *Zu große Wohneinheiten*
 - *Stellplatz Problematik*
 - *Verkehrsführung*
 - *Nicht ortsübliche Bebauung*
 - *Artenschutz-Naturschutz*
 - *Starke Versiegelung*

Ich bitte hiermit die Bebauung nochmals zu überdenken, zum Wohle der Anwohner und der Natur.

Abwägungsempfehlung:

Zur befürchteten enormen Verdichtung/den Bedenken einer nicht ortsüblichen Bebauung:

Den Einwänden, dass die geplante Bebauung zu massiv und zu dicht ist und mit der geplanten Mehrfamilienhausbebauung der Siedlungscharakter zerstört werde, wird widersprochen. Das Plangebiet war bislang bereits durch eine stark die Fläche versiegelnde und in das Gebiet integrierte Sporthallenanlage beansprucht. Neben dem inzwischen abgerissenen Sportanlagenkomplex befinden sich im Süden bzw. Südosten der im Bestand vorhandenen Einfamilienhausbebauung zudem gewerbliche Nutzungen.

Die vorliegende Planung sieht für die nun beabsichtigten wohnbaulichen Entwicklung mit der Vorgabe der GRZ 0,4 eine moderatere und den Vorgaben der Baunutzungsverordnung für Allgemeine Wohngebiete entsprechende Ausnutzungsmöglichkeit in Bezug auf die Versiegelungsmöglichkeiten vor (vgl. § 17 und 19 BauNVO).

Die für die Gebäude gewählten Höhenvorgaben (im gesamten Plangebiet max. 10 Meter Gebäudehöhe) sind des Weiteren bei der differenziert bis zur Zweigeschossigkeit vorgesehenen Bebauung angemessen limitiert und orientieren sich weitergehend insbesondere in den an den baulichen Bestand angrenzenden Bereichen an der Bestandsbebauung. So wurde für die direkt an private Bestandsgrundstücke grenzende Bereiche (WA 1) die maximal zulässige Traufhöhe auf 4,50 m festgesetzt, womit hier sogar eine optische Eingeschossigkeit erreicht wird. Die im Norden an den Bestand grenzenden Bereiche WA 3 und WA 4 gewähren im Übergang zu der südlich geplanten Geschosswohnbebauung aufgrund der zum Einfamilienhausbestand noch Abstand gewährleistenden Alfred-Delp-Straße und dem im Norden angrenzenden, Abstand schaffenden Fuß- und Radweg eine mögliche Traufhöhenausnutzung bis zu 6,50 m. Die Bebauung bleibt so städtebaulich konsistent und gebietsverträglich. Zur Verträglichkeit beitragend wurde ein zwei Meter breiter Pflanzstreifen zur nach Norden hin gelegenen Einfamilienhausbebauung festgesetzt. Der Pflanzstreifen schafft einen gestalterischen Puffer zwischen Bestand und geplanter Neubebauung und dient gleichzeitig als Eingrünung für den Fuß- und Radweg.

In die kritisierten Festsetzungen eingeflossen ist auch, dass neben der Nachfrage nach Einfamilien- und Doppelhausgrundstücken in Rheine unstrittig auch ein Bedarf an erschwinglichen modernen Mietwohnungen besteht. Regelmäßig und aus demografischen Gründen verstärkt suchen ältere Menschen nach Auszug ihrer Kinder nach kleineren Wohnungen mit geringeren Pflege- und Unterhaltungsaufwendungen. Übersichtliche Ein- bis Zweipersonenwohnungen fragen daneben auch junge Erwachsene, insbesondere vor der Phase der Familiengründung, nach. Beide Zielgruppen ziehen oft aus freistehenden Einfamilienhäusern in verfügbare Mehrfamilienhäuser, gerne auch in der Umgebung. Weitere Umzugswege bzw. das Verlassen des angestammten Milieus erfolgt überwiegend aus beruflichen Gründen, wo der Arbeitsplatzwechsel jedoch anstelle von Eigentum zunächst ein Mietverhältnis bis zur gefestigten Lebenssituation nahe legt. Die Stadt Rheine ist somit bestrebt auch dieser Nachfrage nachzukommen und wo es sich - wie in der vorliegenden Planung der Fall - anbietet, Angebote zu schaffen.

Aus diesem Grund wurden die Ausnutzungsmöglichkeiten bewusst differenziert und zur Bestandbebauung orientiert moderater ausgeprägt gestaltet.

Die vorliegende Planung sieht die Mehrfamilienhäuser des WA 2 bewusst mit ausreichend Achtungsabstand zu den bestehenden Ein- und Zweifamilienhäusern vor. Sie stehen als Nachnutzung der ehemaligen Sporthalle und städtebaulich verträglich in einer abgerückten Randlage und können durch ihre Lage und Ausprägung sogar schallmindernd (Bahn- und Gewerbelärm) für den baulichen Bestand und die Neuplanung der EFH/DH-Bebauung wirken.

Hinsichtlich der Dichte setzt der Bebauungsplan die maximal zulässigen Wohneinheiten gemäß § 9 Abs. 1 Punkt 6 unter Rücksichtnahme auf den Bestand limitierend fest und sieht für das an den westlichen Einfamilienhausbestand angrenzende WA 1 sowie für das WA 4 im Norden maximal 2 Wohneinheiten je Gebäude vor, während im Bereich der ehemaligen Sporthalle abgerückt vom Bestand für den dort vorgesehenen Geschosswohnungsbau eine höhere und damit stärker flächensparende Ausnutzung mit bis zu maximal 16 Wohneinheiten ermöglicht werden soll, um auch diesen Wohnbedarfen Rechnung zu tragen. Dies entspricht auch übergeordneten städtebaulichen Zielen. Zum schonenden Umgang mit Grund und Boden ist – wo es möglich und verträglich ist – eine wohnbauliche Nachverdichtung, insbesondere um den Siedlungsdruck von Freiflächen zu nehmen, geboten. Bei der möglichen baulichen Flächenausnutzung werden trotzdem ausreichende Gartenbereiche verbleiben und im Vorgartenbereich explizit per Festsetzung eingefordert und sind Begrünungsvorgaben festgesetzt (vgl. Textliche Festsetzungen).

Zu den verkehrlichen Bedenken:

Die Bedenken für eine gegen die Aufstellung der Planung sprechende Verschärfung der Verkehrslage werden nicht geteilt.

Der mit der Neubebauung (maximal 64 neue Wohneinheiten) erwartbare Mehrverkehr kann nach Abstimmung mit den Technischen Betrieben – Straße auf den verkehrsberuhigt gestaltet vorhandenen und der ergänzend geplanten Wohnstraße verträglich abgewickelt werden. Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättennutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte. Verkehrlich sind des Weiteren Versorgungseinrichtungen und zentrale Einrichtungen vom innenstadtnah gelegenen Wohngebiet bequem mit dem Rad, dem E-Bike oder Pedelecs, z.T. sogar bereits zu Fuß erreichbar. Die Lage ermöglicht und fördert somit klimafreundliche und konfliktarme Fortbewegungsarten. Die Planung entspricht mit der wohnbaulichen Ausnutzung in integriert-zentraler Lage voll dem Ziel zur Förderung einer klimagerechten und fahrradfreundlichen Stadt der kurzen Wege. Das festgesetzte Maß der Bebauung wurde gestalterisch letztlich in einem städtebaulichen Entwurf überprüft. Dieser zeigte auf, dass die Unterbringung der für die geplanten neuen Wohneinheiten nötigen Stellplätze auf den verfügbaren Grundstücken und ausgewiesenen Bereichen möglich ist. Den Stellplatznachweis für die spätere Bebauung hat der Bauherr auf seinen Grundstücksflächen nachzuweisen. Im Rahmen der Straßenausbauplanung werden weitere Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Unter Berücksichtigung der Schleppkurvenprüfung in der verkehrsberuhigt geplanten neuen Straße können konkret sieben in den neu geplanten Straßenraum integrierbare öffentliche Stellplätze geschaffen werden. Die Anzahl der den Bestand ergänzenden öffentlichen Parkplätzen wird in der Bewertung der Gesamtsituation als vertretbar angesehen.

Zur befürchteten Zunahme von Haustieren und damit steigenden Verunreinigungen

Für die hinzukommenden Bewohner des Plangebietes gelten diesbezüglich die gleichen Rechte und Vorschriften wie für die Bestandsanlieger. Die von der Stadt Rheine erlassenen ordnungsrechtliche Vorschriften enthalten auch Regelungen bezüglich auf von Haustieren verursachte Verunreinigungen. Bei Nichtbeachtung können Bußgelder verhängt werden. Die mögliche Zunahme von Haustieren ist daher von den Anliegern hinzunehmen.

In der geltenden ordnungsbehördliche Verordnung zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Gebiet der Stadt Rheine vom 15. Dezember 2011 heißt es konkret:

§ 5

(2) Auf Verkehrsflächen und in Anlagen innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile sind Hunde, sofern sie nicht durch diese Verordnung oder eine entsprechende Beschilderung grundsätzlich von der Benutzung bestimmter Verkehrsflächen bzw. Anlagen ausgeschlossen sind, an der Leine zu führen. Im Übrigen gelten die Vorschriften des Landeshundegesetzes.

(3) Wer auf Verkehrsflächen oder in Anlagen Tiere, insbesondere Pferde und Hunde, mit sich führt, hat die durch die Tiere verursachten Verunreinigungen unverzüglich und schadlos zu beseitigen. Ausgenommen hiervon sind Blinde und hochgradig Sehbehinderte, die Blindenhunde mit sich führen.

Zur kritisierten Anbindung an die Alfred-Delp-Straße und zur Befürchtung von Anliegerkosten:

Für die damalige Sporthallen-Bebauung war keine „Besucherzufahrt“ von der Alfred-Delp-Straße vorgesehen. Durch die neue Bebauungsplanung werden jedoch neue rechtliche Bedingungen für die bauliche Nutzung der Fläche mit einer neuen Erschließungsanlage geschaffen. Damit verliert das damalige Zufahrtsverbot, das aufgrund der Einschränkungen in der Baugenehmigung für die Sporthalle bestanden hat, seine Wirkung.

Der kritisierte Anschluss des Plangebietes an die Alfred-Delp-Straße wird bei der vorliegenden Planung bewusst vorgenommen. Er dient der effizienten Erschließung mit Durchlässigkeit und

Verteilung des Verkehrs ist den Anliegern der Alfred-Delp-Straße zumutbar. Dabei wurde auch auf die Belange der Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geachtet, für welche Stichweglösungen nicht optimal, sondern häufig problematisch sind.

Die Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße führt zu keiner Befürwortung dieser Variante.

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen. Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Es wird die Auffassung vertreten, dass eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

Im Vergleich zur aktuellen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben, der sich verteilen wird, und den die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen problemlos aufnehmen können.

Der Bebauungsplan erfasst aufgrund des Anschlusses der neuen Planstraße ein Stück der bereits hergestellten Alfred-Delp-Straße. Dieser geringfügige Umbau bzw. die Anpassung an die neue Erschließungsanlage werden im Erschließungsvertrag für die neue Anlage mit geregelt und anfallende Kosten vom Planbegünstigten getragen. Das gilt auch für eventuelle Straßenbaumaßnahmen in der Anne-Frank-Straße / Anbindung an die Hauenhorster Straße.

Für die erstmalige endgültige Herstellung der Alfred-Delp-Straße wurden die Erschließungsbeiträge für die Grundstücke im seinerzeit abschließend gebildeten Abrechnungsgebiet erhoben. Die Änderungen durch den neuen Bebauungsplan haben keine Auswirkung auf die endgültig erhobenen Erschließungsbeiträge. Ein Nacherhebung von Erschließungsbeiträgen ist ausgeschlossen, da das Abrechnungsgebiet zum Zeitpunkt des Entstehens der endgültigen Beitragspflicht festgestellt wurde und die Fläche des damaligen Tennis-Centers zu der Zeit nicht durch die Alfred-Delp-Straße erschlossen war.

Zum Aspekt Artenschutz/Naturschutz:

Eine artenschutzrechtliche Überprüfung wurde durchgeführt. Die artenschutzrechtliche Prüfung gelangt zum Ergebnis, dass die Räumung der Vegetation der unmittelbaren Umgebung des Tennishallenkomplexes, also des für die Überplanung und Bebauung vorgesehenen Grundstückes, keine Auswirkungen auf die lokalen und regionalen Populationen der planungsrelevanten und anderen geschützten Tierarten haben wird. Basierend auf dieser Einschätzung ist davon auszugehen, dass durch die geplante Bebauung kein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten wird. Weitergehende Maßnahmen etwa im Sinne einer Artenschutzprüfung II oder III sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht erforderlich. Auch die Untere Naturschutzbehörde wurde frühzeitig beteiligt. Diese hat außer redaktionellen Anregungen und Hinweisen keine Bedenken geäußert. Die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde für Vorkehrungen des Artenschutzes wurden in den Bebauungsplan aufgenommen (s. Hinweise in der Planzeichnung). Ergänzend wird für eine Mindestbegrünung über verschiedene Festsetzungen gesorgt (z.B. Baumerhalt, Sammelstellplatzbegrünung, Dachbegrünung, Vorgaben für die (Vor-)Gartengestaltung. Es wird festgestellt, dass die Berücksichtigung des Natur- und Artenschutzes in ausreichendem Umfang erfolgt.

1.7 Anwohner Hauenhorster Straße Stellungnahme vom 2. Juni 2020

Inhalt:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
ich bin Anwohner der Hauenhorster Straße XXX und heiße XXX
Ich kenne die Zustände um die Baustelle Ecke Anne-Frank/ Alfred Delpstr ..
Dort ist ein Bagger schon ab 6! Uhr morgens am arbeiten.
Ich muss jedes mal das Fenster schließen. Was trotz gut gekühltem Haus im Sommer nicht immer schön ist. Ich habe zwar Verständnis für die Bauarbeiten grundsätzlich, dennoch frage ich mich ob es so früh sein muss?
Maßgeblich ist vor allem § 7 der 32. BImSchV:
Nach dieser Vorschrift gelten bestimmte örtliche Betriebsregelungen für:
reine, allgemeine und besondere Wohngebiete
Kleinsiedlungsgebiete
Erholungs-, Kur- und Klinikgebiete
In diesen Gebieten dürfen die im Anhang der Verordnung benannten Maschinen zu folgenden Zeiten nicht betrieben werden:
sonntags und feiertags jeweils ganztägig
an Werktagen zwischen 20:00 – 7:00 (Nachtruhe)
Der Betrieb besonders lauter Geräte ist auch werktags zwischen 7:00 - 9:00, 13:00 - 15:00 und 17:00 - 20:00 untersagt
Ich habe mit den Nachbarn der Anne-Frank und Alfred-Delp Straße gesprochen, die teilweise senkrecht im Bett, aufgrund der Baggerlautstärke stehen.
So gibt es auch Zeugen, die mir die frühen Baggerzeiten bestätigen können, Ich bitte Sie hier was zu unternehmen ansonsten bin ich gewillt auch weitere Schritte notfalls durch zu führen.
Folgende weitere Fragen würde ich gerne von Ihnen beantwortet bekommen:
1.) In welche Richtung soll der Verkehr zukünftig laufen?
2.) Die Hausbewohner werden, sobald die Häuser fertig gestellt sind, den kürzesten Weg von den Häusern weg zur Arbeit tätigen. Hier ist meine Befürchtung, das dieser über die Anne-Frank-Straße führt und dadurch ein deutlicher „Mehrverkehr“ stattfinden würde.
Können Sie mir die Sorgen nehmen, das die derzeitige Spielstraße nicht aufgehoben wird?
3.) Wie weit wird dieser „Mehrverkehr“ die Werteminderung des Hauses der Anwohner beeinträchtigen?
4.) Könnten Sie sich auch vorstellen, das der Verkehr über die Hauenhorster Straße geleitet wird um die Anne-Frank Straße zu entlasten?

Abwägungsempfehlung:

Die Beschwerden werden zu den angesprochenen Baustellenarbeiten werden zur Kenntnis genommen. Sie stehen aber nicht in direktem Bezug zur Planung, die lediglich das zukünftige Planungsrecht und die kommende Entwicklung regelt. Der Stellungsnehmer hat von den Technischen Betrieben der Stadt Rheine einen beim Kreis Steinfurt zuständigen Mitarbeiter des Umweltamtes für Immissionsschutz und Abbruchgenehmigungen genannt bekommen. Temporäre Belästigungen durch Baustellenfahrzeuge und Tätigkeiten sind im Übrigen üblich und hinzunehmen. Natürlich sind die einschlägigen Vorschriften einzuhalten. Bei Konflikten/Verstößen das Ordnungsamt der Stadt Rheine bzw. der Kreis Steinfurt (Immissionsschutz auf Baustellen) hinzugezogen werden.

Zu den planungsbezogenen Fragen 1 bis 4:

Die Flächen der ehemaligen Soccerhalle werden verkehrstechnisch an die Alfred-Delp-Straße im Norden und die Anne-Frank-Straße im Süden als "Verkehrsberuhigter Bereich" erschlossen; die vorhandenen Spielstraßen bleiben bestehen und sind auch planerisch im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Vergleich zur bisherigen Situation wird sich ein geringer Zuwachs an Verkehr ergeben. Die im Gebiet gelegenen und umliegenden Straßen können ihn problemlos aufnehmen. Er verteilt sich auf die Erschließungsstränge räumlich wie zeitlich, während die vorige Sportstättennutzung auch Stoßzeiten verkehrlich zu bewältigen hatte.

Die Befürchtungen einer Wertminderung oder die Zerstörung des Siedlungscharakters können nicht nachvollzogen werden. Die Wohnsiedlung wird städtebaulich sinnvoll ergänzt und weiterentwickelt. Nutzungseinschränkungen für die umliegende Bebauung ergeben sich dabei nicht. Der Siedlungscharakter wird durch die Planung der Wohnbebauung eher gestärkt, der Gebietscharakter homogenisiert und zeitgemäß erneuert. Die Bedenken zur Wertminderungen werden daher nicht geteilt.

Die verkehrlichen Festsetzungen samt der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße wurden bei der vorliegenden Planung bewusst vorgenommen. Die Anbindung der neu geplanten Wohnbebauung an die Alfred-Delp-Straße dient der effizienten Erschließung mit Durchlässigkeit und Verteilung des Verkehrs ist den Anliegern der Alfred-Delp-Straße zumutbar. Dabei wurde auch auf die Belange der Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge geachtet, für welche Stichweglösungen nicht optimal, sondern häufig problematisch sind. In diesem Zusammenhang ist auch eine Durchlässigkeit für Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge im Stich der Anne-Frank-Straße vorgesehen. Über eine Abpollerung des für Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge überfahrbar vorgesehenen Fuß- und Radweges kann ein Überfahren durch andere Kfz unterbunden werden.

Die Überprüfung einer Wendehammervariante als ggf. mögliche Alternative zur im Entwurf dargestellten neuen Erschließungsstraße mit Anbindung an die Alfred-Delp-Straße führte zu keiner Befürwortung dieser Variante.

Wendehammerlösungen werden bei längeren Stichwegen kritisch gesehen, da sie erfahrungsgemäß suboptimal bei der Gewährleistung der Ver- und Entsorgung funktionieren. Häufig kommt es in der Praxis zu Problemen mit zugeparkten oder zugestellten Wendeanlagen. Dies kann ein Befahren und vor allem ein Wenden für Müll- oder gar Rettungsfahrzeuge schwierig bis unmöglich gestalten. Müllfahrzeuge dürfen aufgrund geltender Unfallverhütungsvorschriften nicht Rückwärtsfahren. Bei Neuplanungen muss daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass sie in einem Zug wenden können. Gestaltet sich die Befahrbarkeit aufgrund der vorgenannten Probleme schwierig, müssten die Mülltonnen/-container rausgezogen werden. Bei der Länge der Zufahrt wirft dies die Frage der Lösbarkeit und ggf. Zumutbarkeit für die späteren Anlieger auf.

Es besteht somit die Gefahr, dass statt Verkehrsprobleme mit der Wendehammervariante zu lösen, Probleme generiert werden.

Es wird die Auffassung vertreten, dass eine Anbindung an die Alfred-Delp-Straße die bessere verkehrliche Erschließung darstellt, da:

- mit der Anbindung an die Alfred-Delp-Straße eine Durchgängigkeit mit gleichzeitiger verträglicher Verteilung des Alt- und Neuverkehrs für alle Bewohner des Quartiers erreicht werden kann.
- weniger Verkehrsfläche benötigt wird (effektive Erschließung)
- ein langer Stichweges erfahrungsgemäß einhergehende Probleme mit sich bringt (Zuparken, Festfahren)
- keine Konzentration des Neuverkehrs auf einen Strang erfolgt.
- zur Realisierung der Ver- und Entsorgung (Leitungen und Kanäle) auch bei einem Wendehammer ein Geh-/Fahr-/Leitungsrecht zugunsten der Versorger und zu Lasten der Neuplanung zur Alfred-Delp-Straße eingeräumt werden müsste.
- Entwässerungskanäle und Schachtbauwerke bei durchgängiger Straße optimal in öffentlicher Parzelle liegen könnten.
- keine Mehraufwand auslösende Umplanung erforderlich wäre.

An den verkehrlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wird daher festgehalten.

2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB i.V.m. § 13 a Abs. 2 Nr. 1 BauGB und § 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

2.1 TÖB, LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster Stellungnahme vom 6. Juli 2020

Inhalt:

da aus bodendenkmalpflegerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o. g. Planung bestehen.

Ich bitte jedoch, im Bebauungsplan folgende Hinweise aufzunehmen:

- 1. Erste Erdbewegungen sind 2 Wochen vor Beginn der LWL-Archäologie für Westfalen - Außenstelle Münster-An den Speichern 7, 48157 Münster schriftlich mitzuteilen.*
- 2. Der LWL-Archäologie für Westfalen -Außenstelle Münster (Tel. 0251/591-8911) oder der Stadt als Untere Denkmalbehörde sind Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Fossilien) unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 DSchG).*
- 3. Der LWL-Archäologie für Westfalen oder ihren Beauftragten ist das Betreten des betroffenen Grundstücks zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 28 DSchG NRW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.*

Die paläontologische Bodendenkmalpflege weist darauf hin, dass Hinweise auf eine besondere Fossilführung oder paläontologische Bodendenkmäler vorliegen. Bei Erdarbeiten (Abgrabungen/Schurfen/Ausschachtungen) oder anderen Eingriffen in den Boden muss daher damit gerechnet werden, dass auch im Planungsgebiet bislang unbekannte paläontologische Bodendenkmäler in Form von Fossilien (versteinerte Überreste von Pflanzen und Tieren) aus der Oberkreide (Turonium) angetroffen werden können. Über den genauen Umfang und die exakte Lage möglicher Fossilagerstätten und ihrer Schutzwürdigkeit ist zurzeit keine Aussage zu machen. Funde von Fossilien sind dem LWL-Museum für Naturkunde, Münster, unverzüglich zu melden (§15 DSchG NRW).

Abwägungsempfehlung:

Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist bereits im Vorentwurf enthalten.

2.2 TÖB, Kreis Steinfurt

Stellungnahme vom 3. August 2020

Inhalt:

zu der o.g. Planung zu der o.g. Planung nehme ich wie folgt Stellung:

Naturschutz und Artenschutz

Laut Kapitel 5.2 der Begründung zum Bebauungsplan soll die Stieleiche im Süden des Plangebietes erhalten bleiben. Es wird angeregt, den Baum zeichnerisch gem. § 9 (1) Nr. 25 BauGB als zu erhalten festzusetzen. Des Weiteren wird angeregt, eine textliche Festsetzung dahingehend aufzunehmen, dass dieser auch bei natürlichem Abgang ersetzt werden muss. Es ist zu thematisieren, ob das Vorhaben auf das naheliegende Naturschutzgebiet Waldhügel Auswirkungen hat.

Zudem ist folgender Hinweis aufzunehmen:

- Zum Schutz der europäischen Vogelarten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sind Erschließungsmaßnahmen und die Baufeldfreimachung nur von Anfang September bis Ende Februar zulässig.

Bei Nachweis des Fehlens entsprechender Brutten durch eine ornithologische Fachbegutachtung maximal 10 Tage vor Baubeginn kann nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde von dieser Bauzeitenbeschränkung abgewichen werden.

Auskunft erteilen Frau Blome/Frau Kreimeier, Tel.: 02551.69-1463/1424

Bodenschutz, Abfallwirtschaft

Aus abfallrechtlicher Sicht bitte ich darauf hinzuwirken, dass für einen geplanten Abriss des Altgebäudes eine Bauschadstoffanalyse sowie ein Rückbau- und Entsorgungskonzept von einem unabhängigen Gutachter mit der notwendigen Sach- und Fachkenntnis erarbeitet und der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde des Kreises Steinfurt vorgelegt wird.

Abwägungsempfehlung:

Die Stieleiche ist bereits im Vorentwurf zeichnerisch im Plan gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB festgesetzt. Die Planzeichnungsverordnung lässt neben dem farbigen Punktsymbol auch einen Kreis mit schwarzem gefülltem Punkt als Baumerhaltungssymbol zu. Das Punktsymbol hat den Vorteil, dass man darunter liegende zeichnerische Festsetzungen sehen kann, allerdings ist es dadurch schwerer erkennbar als das farbige Symbol.

In den Bebauungsplan ist unter den textlichen Festsetzungen aufgenommen worden, dass bei Abgang von erhaltenswerten Bäumen ein gleichartiger Ersatz abgestimmt auf Klima und Bodenverhältnisse am Standort innerhalb einer Vegetationsperiode anzupflanzen ist.

Die Ziele des Naturschutzgebietes Waldhügel sind aufgrund der Lage innerhalb der Ortslage durch die Entwicklung eines Wohngebietes nicht tangiert. Ein eigener Punkt für das Naturschutzgebiet Waldhügel wird in die Begründung aufgenommen.

Der vorgeschlagene Hinweis zur Baufeldfreimachung wird unter Hinweisen den bisherigen Hinweis:

„Die Entfernung und/oder Rodung von Gehölzen dürfen nur zwischen dem 1.Oktober eines Jahres und dem 28./29. Februar des Folgejahres erfolgen.“

im Vorentwurf ersetzen.

Der Hinweis lautet zukünftig:

„Zum Schutz der europäischen Vogelarten gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sind Erschließungsmaßnahmen und die Baufeldfreimachung nur von Anfang September bis Ende Februar zulässig.“

Bei Nachweis des Fehlens entsprechender Bruten durch eine ornithologische Fachbegutachtung maximal 10 Tage vor Baubeginn kann nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde von dieser Bauzeitenbeschränkung abgewichen werden.“

Der Hinweis zum „Bodenschutz, Abfallwirtschaft“ erübrigt sich, da der Abriss und Rückbau der Sporthalle bereits erfolgt ist. Die fachlichen Ausführungen des für die Abrissarbeiten und Planung hinzugezogenen Gutachters hängen den Planunterlagen an.

2.3 TÖB, Deutsche Bahn AG: DB Immobilien, Region West

Stellungnahme vom 14. Juli 2020

Inhalt:

die DB AG, DB Immobilien, als von der DB AG und ihrer Konzernunternehmen bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren.

Gegen das o.g. Vorhaben in diesem Verfahrensschritt -Einholung von Stellungnahmen zur Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 4 Abs. 1 BauGB- äußern wir keine grundsätzlichen Bedenken.

Für die weitere Planung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach §4 Abs. 2 BauGB ist folgende Stellungnahme zu beachten:

Das Vorhaben befindet in der Nähe zur DB Grundstücksgrenze.

Aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise grundsätzlich keine Bedenken.

Es dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der planfestgestellten und gewidmeten o.g. Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.).

Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern.

Es sind die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten. Für Abweichungen der LBO sehen wir keine Veranlassung.

Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Wir gehen davon aus, dass planfestgestelltes DB-Gelände nicht überplant wird.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau-/ Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen

Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich bzw. angrenzend zur DB Grundstücksgrenze sollten uns erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden, wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.

Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.

Abwägungsempfehlung:

Die Hinweise werden beachtet und die Aspekte wie folgt beurteilt: Die Wohnhäuser und Erschließungsstraße entstehen auf dem begradtigten Geländeniveau der Sportanlagen. Aufschüttungen und Abgrabungen finden in sehr begrenztem Umfang unter einem Meter statt. Zudem liegen die Grünbereiche, die weitgehend von Baumaßnahmen unberührt bleiben zur Bahnstrecke. Auch nach dem Bodengutachten bestehen keine Hinweise darauf, dass durch den Bau von Wohnhäusern, die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen gefährdet ist.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 346 der Stadt Rheine Kennwort: „Wohnquartier Anne-Frank-Straße“ prognostiziert Schalleinwirkungen durch den Eisenbahnbetrieb. Der Bebauungsplan setzt die nach dem Gutachten erforderlichen Schallschutzmaßnahmen fest, sodass der Bahnbetrieb ungehindert fortgeführt wird und die Bewohner vor Schalleinwirkungen geschützt sind. Die Richtwerte der DIN 18005-1 werden aufgrund der Festsetzungen eingehalten bzw. unterschritten.

Die Wohnhäuser rücken nicht wesentlich näher an die Bahnkörper heran als beispielsweise an der Heinrich-Duhme-Straße. Der Hauptbahnkörper rückt vom Plangebiet aufgrund seines Streckenverlaufes sogar ab. Über die Schallschutzmaßnahmen hinaus sind keine weiteren Schutzmaßnahmen zum Schutz vor dem Bahnverkehr erforderlich.

Die Abstandsflächen nach § 6 Landesbauordnung der vorgesehenen Häuser liegen auf den eigenen Grundstücksflächen.

Zugänge zum Eisenbahnbetriebsgelände sind nicht vorgesehen.

Die Entwässerung des Plangebietes erfolgt im Trennsystem mit Schmutz- und Niederschlagswasserkanal bis zum Anschluss an den Mischwasserkanal in der Alfred-Delp-Straße. Eine Versickerung im Plangebiet ist nicht vorgesehen. Versickerungsanlagen sind grundsätzlich nachbarschaftsverträglich anzulegen.

Die Wohnhäuser werden auf den Bahngleisen abgewandten Bereichen errichtet, sodass eine Überschwenkung z. B. durch Kräne unwahrscheinlich ist. Bauherren sind die Mitteilungen der Deutschen Bahn AG mit der Bitte um Beachtung bei den Baumaßnahmen zu übermitteln.

Bauanträge und Freistellungen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes, die direkt an Bahngrundstücke angrenzen sind der Deutschen Bahn AG auf angrenzenden Grundstücken mit der Bitte um Stellungnahme vorzulegen. Die Planzeichnung ist um folgenden Hinweis zu ergänzen:

„Die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf der planfestgestellten und gewidmeten o.g. Bahnstrecke dürfen nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insb. der Gleise und Oberleitungen und -anlagen, ist stets zu gewährleisten.“

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben und im Zweifelsfall die Deutsche Bahn AG zu beteiligen. Genehmigungen und Freistellungen bedürfen der Zustimmung der Deutschen Bahn AG, wenn sie unmittelbar an Bahnbetriebsgrundstücke angrenzen.“

Die Deutsche Bahn AG wird am weiteren Bauleitverfahren beteiligt.