

Beschlussvorschlag:

Der in dieser Vorlage dargestellte Arbeitsstand zum Konversionsprojekt „ehemalige Damloup Kaserne“ wird zu Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt – in Ergänzung zu denen im Rahmen der Bauleitplanung durchzuführenden Beteiligungsschritte – auf Grundlage des vorgestellten Arbeitsstandes eine informelle Bürgerbeteiligung auf Grundlage der in dieser Vorlage dargelegten Unterlagen durchzuführen.

Arbeitsstand und weitere Schritte:

Die Stadt Rheine entwickelt zzt. für die Nachnutzung der ehemaligen Damloup-Kaserne ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept. Auf dem ca. 10 Hektar großen Gelände soll eine nachhaltig orientierte Wohnsiedlung entstehen.

In seiner Sitzung vom 27.11.2019 (Vorlage Nr. 359/19) hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Klimaschutz einen Grundsatzbeschluss gefasst und die Verwaltung beauftragt, aufbauend auf der Entwurfsvariante Zettpark zwei Varianten mit reduzierten Gebäudehöhen und Alternativen zu den Mobilitätshubs zu entwickeln. Bis zur Vorstellung der Varianten soll das Mobilitätskonzept weiter entwickelt werden.

Ergänzend hierzu wurden weitere Untersuchungen und Gutachten zum Gebiet veranlasst und bearbeitet. Auch die Hinweise bezüglich eines möglichst offenen, transparenten Beteiligungsprozesses der Bürgerschaft wurden in die Überlegungen aufgenommen.

Der aktuelle Sachstand zu diesen Arbeitsaufträgen und Fragestellungen ist Inhalt dieser Vorlage.

Hinweis:

Um eine möglichst umfassende Grundlagenermittlung inklusive einer verfahrenstechnischen Dokumentation der mit einer Entwicklung verbundenen Fragestellungen zu gewährleisten, ist beabsichtigt, parallel zur weiteren inhaltlichen Aufarbeitung und Erörterung einen Einstieg in die planungsrechtlichen Verfahren vorzubereiten. Zu diesem Zweck soll ein Änderungsbeschluss Flächennutzungsplan – Vorlage 535/20, 38. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine, Kennwort „Ehemalige Damloup-Kaserne“ – und ein Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren - Vorlage 532/20, Bebauungsplan Nr. 350, Kennwort „Ehemalige Damloup-Kaserne“ der Stadt Rheine gefasst werden.

Informelle Bürgerbeteiligung:

Die Stadtverwaltung beabsichtigt, aufgrund der Bedeutung des Projektes ein dialogorientiertes Beteiligungsformat anzubieten. Über die formalen Beteiligungsprozesse der Bauleitplanung hinaus soll den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben werden, sich zu informieren und sich am weiteren Planungsprozess zu beteiligen. Hierbei sollen die im Zuge der Corona-Pandemie in anderen Verfahren angewandten „neuen“ Beteiligungsinstrumente und Vorgehensweisen weiter verfeinert und projektgerecht optimiert zum Einsatz kommen. Es ist vorgesehen, den nächsten Beteiligungsschritt als digitales Format durchzuführen. Da die bereits etablierten Formate wie Informationen auf Websites oder Mails den direkten Dia-

log nicht ermöglichen, sollen weitergehende Angebote entwickelt und genutzt werden. Neben dem bereits im Prozess „Unser Rheine 2030“ etablierten Instrument von Online-Diskussionsforen mit Interaktionsmöglichkeit wird zzt. das Format einer Videokonferenz vorbereitet, die sowohl den Dialog unterschiedlicher Akteure zu verschiedenen Themen als auch die Teilhabe Aller durch eine Übertragung im Netz ermöglicht. Diese Formate sind für Anfang 2021 in Vorbereitung.

Arbeitsstand:

Für die noch im Eigentum der BlmA stehende Liegenschaft hat die Stadt Rheine am 30.05.2018 das Erstzugriffsrecht erklärt.

Für die zukünftige Nutzung befinden sich folgende Themen in der Bearbeitung:

I. Grundlagen- und Verkehrswertermittlung

1. Altlastengutachten und Altablagerungen:
Die Erstellung des Altlastengutachtens erfolgt durch die BlmA. Es wird in zwei Phasen erstellt. Die Phase I (Historische Erkundung) ist abgeschlossen. Die Phase II befindet sich in der Bearbeitung. Es ist mit der BlmA vereinbart, dass die Ergebnisse der Phase II im März 2021 vorliegen. Das Thema Altablagerungen wird in der Phase II mitbearbeitet. Die Arbeiten werden von der Stadt Rheine begleitet.
2. Rückbaukonzept:
Die Erstellung des Rückbaukonzeptes erfolgt durch die BlmA. Es wird in zwei Phasen erstellt. Die Phase I (Historische Erkundung) ist abgeschlossen. Die Phase II befindet sich in der Bearbeitung. Es ist mit der BlmA vereinbart dass die Ergebnisse der Phase II im März 2021 vorliegen. Die Arbeiten werden von der Stadt Rheine begleitet.
3. Versickerungs- und Baugrundgutachten
Durch das Büro HINZ Ingenieure sind Baugrunduntersuchungen durchgeführt worden. Ein Ergebnis des Gutachtens ist, das eine ausreichende Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht gegeben ist. Des Weiteren sind im Zuge der Bodenaufschlüsse Altablagerungen gefunden worden die durch die Phase II des Altlastengutachtens weiter untersucht werden.
4. Verkehrswertermittlung
Die Verkehrswertermittlung wird, im Auftrag der BlmA, durch den Sachverständigen Dr. Völling durchgeführt. Alle hier genannten Teilaufgaben, **insbesondere die Art und das Maß der zukünftigen Planungsrechtlichen Möglichkeiten (Variante I oder II) haben einen maßgeblichen Einfluss auf den Verkehrswert.** In Abhängigkeit der weiteren Städtebaulichen Planung und der Fachplanungen ist avisiert, dass das Verkehrswertgutachten ca. im III. Quartal 2021 fertiggestellt sein soll.
5. Die Anwendung der Verbilligungsrichtlinie für öffentlich geförderten Wohnungsbau, auf Liegenschaften der BlmA, wird im Laufe der Verkehrswertermittlung behandelt.
Auf Grundlage des Wohnraumversorgungskonzeptes wird die Umsetzung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau, in einer noch näher zu definierenden Höhe, für die weitere Entwicklung von Relevanz sein. Diese „Quote“ soll nach Sicht der Verwaltung für künftige städtische Baugebiete gleich hoch definiert werden, um

eine gewisse Verteilung von öffentlich gefördertem Wohnungsbau zu gewährleisten.

II. Städtebau-Freiraumplanung

Am südlichen Rand der Stadt Rheine soll auf dem Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne ein urbanes Wohngebiet entstehen, das dem steigenden Bedarf nach unterschiedlichen Wohnformen Rechnung trägt und für den Stadtteil Dorenkamp eine große Chance zur Weiterentwicklung darstellt. Der Dreiklang aus variierenden Gebäudetypologien, einem attraktiven, zentralen Park und einem innovativem Mobilitätskonzept soll eine städtebauliche Lücke schließen und den Stadtteil Dorenkamp mit dem nahegelegenen Naherholungsgebiet um den Waldhügel verbinden.

Mit der ca. 10 ha großen Damloup-Kaserne steht der Stadt Rheine eine sehr zentral gelegene Entwicklungsfläche zur Verfügung, die für den Stadtteil Dorenkamp eine große Chance zur Weiterentwicklung darstellt. Vor allem gilt es, das Potenzial einer zukunftsfähigen Wohnungsbauentwicklung auf dieser Fläche adäquat auszunutzen. Wesentlich dabei ist es, ein angemessenes und ausgewogenes Verhältnis von öffentlichen und privaten Freiräumen zur baulichen Dichte bzw. Einwohnerdichte zu erreichen. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung auf Grundlage der Zettparkkonzeption gemäß den Arbeitsaufträgen des Beschlusses vom 27.11.2019 zwei Varianten mit folgenden Inhalten und Zielen entwickelt:

Städtebauliche Typologie:

Die großzügige Anlage der ehemaligen Kaserne bietet beste Voraussetzungen eines flexiblen städtebaulichen Gerüsts. Die vorhandenen weitläufigen Freiflächen und der hochwertige Baumbestand werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Um die vorhandenen Kasernengebäude entwickeln sich, in einem robusten Freiraumgerüst, flexibel nutzbare Baufelder mit großzügigen Hofstrukturen, die vielfältige Bautypologien aufnehmen können. Die Höhenentwicklung der neuen Gebäude reagiert auf das städtebauliche Umfeld und erweitert die Typologien Rheines. Dabei entwickelt sich die Bebauung von 2-geschossigen kleinteiligeren Strukturen im Südwesten zu bis zu 3-4-geschossigem Wohnungsbau zur städtebaulichen Fassung des Zettparks (je nach Variantenwahl).

Ziel ist die Entwicklung eines eigenständigen Profils der ehemaligen Damloup-Kaserne in Abgrenzung zu anderen Standorten in Rheine. Es sollen vielfältige Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen (Wohnen in Eigentum und Miete, frei finanziert und geförderter Wohnraum, individuelle Wohnformen und Geschosswohnen, Angebote für Genossenschaften oder Baugruppen, innovative Konzepte wie z.B. Mehrgenerationenwohnen) vorgesehen werden. Neben dem Wohnen ist die Integration einer KiTa und einiger besonderer Wohnformen geplant. Die Höfe zwischen den Wohnhäusern erweitern die Privatgärten und ermöglichen es, trotz einer höheren Dichte, im Grünen zu wohnen. Die verschiedenen Höfe sind durch ein zusammenhängendes Wegesystem mit einander verbunden und ermöglichen einen regen Austausch zwischen den Nachbarn. Durch das Nebeneinander unterschiedlicher Gebäudetypologien entsteht ein diverses Quartier besetzt mit verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen.

Freiraumstruktur und Vernetzung

Bei der Variante Zettpark steht die großräumige Freiraumvernetzung im Vordergrund. Ein zentraler Freiraum verbindet die Kleingartenanlage im Norden mit dem Waldhügel im Süden. Neue Wegeverbindungen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung sorgen für eine ideale Anbindung für Fußgänger und Radfahrer. Eine Vielzahl von kleineren Wegen verknüpfen das neue Quartier mit den umliegenden Nachbarschaften sowie dem Schulkomplex im Westen. Die vielfältige Form des Parks mit Verdichtungen und Aufweierungen ermöglicht die Ausbildung unterschiedlicher Abschnitte mit den eigenständigen Themen Waldpark, Spielpark und Wasserpark. Zudem bietet er durch seine Größe die Möglichkeit, ein hohes Maß an Biodiversität zu schaffen und dient als Trittsteinbiotop der Verbindung weiterer Grünräume Rheines. So wird er zum Naherholungsgebiet; nicht nur für die neuen Bewohner des Quartiers sondern auch für die angrenzenden Nachbarquartiere. Durch Straßenbäume, Beete, Retentionsflächen, Grünfassaden und -dächer bekommen alle Straßenräume einen lebenswerten und grünen Charakter. Der malerische Altbaumbestand wird durch ausgewählte Neupflanzungen ergänzt und akzentuiert. Neben der Erholung erfüllt der Park noch eine weitere Funktion. Die in ihm verorteten Retentionsflächen ermöglichen es, Regenwasser zu sammeln und kontrolliert abzugeben. Durch die Gestaltung dieser Retentionsflächen wird aus einer notwendigen, technischen Anlage ein qualitativ hochwertiger Naturraum mit Aufenthaltsqualität.

Variantenvergleich

Auf Grundlage des Beschlusses vom 27.11.2019 wurde das Konzept Zettpark in 2 Varianten mit ca. 600 bzw. 700 möglichen Wohneinheiten weiterentwickelt, die - insbesondere bezüglich Höhenentwicklung, Dichte und Umgang mit den Mobilitätshubs - folgende Schwerpunkte hinsichtlich der Arbeitsaufträge vom November 2019 setzen:

Variante I:

Die Variante I zeigt ein recht homogenes Quartier. Sowohl nach außen zu den vorhandenen Straßen als auch nach innen zum Quartierspark sind die Baublöcke und Gebäude ähnlich proportioniert. Vor dem Hintergrund der großen Parkfläche und Innenhöfe ist die Randbebauung als eher flach zu beschreiben.

Von der Geschossigkeit liegt dieser Vorschlag bei mehrheitlich 3 Geschossen. Im südlichen Bereich ist ein höherer Anteil Reihenhäuser vorgesehen, die 2-geschossig umgesetzt werden können. Der ursprünglich angedachte Höhenverlauf von Nord nach Süd ist damit noch dezent vorhanden.

In dieser Variante wurde auf die dritte Quartiersgarage nahe der Catenhorner Straße zugunsten eines flexibel bebaubaren Baufelds verzichtet. Ein Teil der Stellplätze kann in einer Tiefgarage an der Ecke Catenhorner Str. / Mittelstraße nachgewiesen werden. Die übrigen müssen auf die beiden verbliebenen Standorte verteilt werden. Insgesamt gilt es zu bedenken, dass die Geschosshöhen bei Quartiersgaragen geringer ausgeführt werden können und daher gegenüber der bisherigen Planung und der Variante II flachere Volumina ermöglichen. Alternativ zur Tiefgarage an der Catenhorner Straße wäre auch die Errichtung einer Quartiersgarage (wie in Variante II) denkbar.

Variante II:

Die Variante II verspricht im Vergleich insgesamt eine etwas effizientere Ausnutzung der vorhandenen Bauflächen. Auch hier soll der überwiegende Teil der Bauten im Bereich von 3 Geschossen liegen. Anders als in Variante I wird die erste Baureihe zum Park allerdings mit 4-geschossigen Gebäuden stärker akzentuiert. Dies ist aufgrund

der Weite der Parkflächen städtebaulich vertretbar und zeigt eine klare bauliche Fassung des Parks. Das Quartier erhält mit dieser Lösung nach innen eine urbanere Wirkung, nach außen fügt es sich im Hinblick auf die Höhenentwicklung harmonisch in das bauliche Umfeld im Dorenkamp ein.

In dieser Variante ist weiterhin von 3 Quartiersgaragen auszugehen. Diese sind aufgrund der höheren Anzahl an Wohneinheiten notwendig. Im nördlichen Teil würde die Höhe der Quartiersgaragen einem ca. 3 geschossigen Wohnhaus ähneln (Parkhäuser werden mit Halbgeschossen geplant, zudem ist denkbar mit einem halben Untergeschoss zu planen). Die Quartiersgarage im kleinteiligeren Umfeld der Bühnertstraße würde einem **3-geschossigen** Baukörper ähneln.
(Anlage 1: Städtebau-Freiraumplanung)

III. Artenschutz:

In der Vegetationsperiode 2020 ist durch das Fachbüro Ökoplan ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt worden.

Die Zusammenfassung und das Fazit des Büros Ökoplan:

Da im Rahmen einer ASP 1 eine Betroffenheit planungsrelevanter Arten im Hinblick auf die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden konnte, wurde im Rahmen einer ASP der Stufe 2 artbezogen geprüft, inwieweit Konflikte zu erwarten und welche Maßnahmen ggf. vorzusehen sind, um ein Eintreten von Verbotstatbeständen zu verhindern. Auswirkungen für die im Untersuchungsgebiet des Vorhabens auftretenden planungsrelevanten Arten konnten dabei weitestgehend ausgeschlossen werden. Unter Beachtung der dabei definierten Schutz-, Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen sind weder ein Verlust der ökologischen Funktion einer Lebensstätte noch störungsbedingte Auswirkungen auf den Erhaltungszustand einer lokalen Population der Arten zu erwarten. Somit werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt und eine Durchführung der Stufe 3 (Ausnahmeprüfung) ist nicht erforderlich.

(Anlage 2: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag)

IV. Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)

Für die Entwicklung des Geländes der ehemaligen „Damloup-Kaserne“ ist das Büro nts beauftragt worden, zur inneren und äußeren Erschließung des Planbereiches eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, um das städtebauliche Konzept aus verkehrstechnischer Sicht begutachten zu können.

Hierzu ist zunächst eine Verkehrszählung und eine Prognose des künftig stattfindenden Verkehrs durchgeführt worden, um die künftige Verkehrsverteilung abzuschätzen und die Auswirkungen auf die Straßen innerhalb des Gebietes und des angrenzenden Straßenraumes beurteilen zu können.

Innere Erschließung

Da das städtebauliche Konzept vorsieht, dass innerhalb des Geländes möglichst wenig Verkehre stattfinden und keine Parkplätze, wie sonst im öffentlichen Straßenraum üblich, vorgesehen werden, sondern Quartiersgaragen am Rand der zu entwickelnden Flächen zum Parken bereitgestellt werden, stellt sich die Frage, wie eine zielgerichtete Querschnittsgestaltung erfolgen kann. Denn auch wenn keine gewöhnlichen Parkplätze eingeplant werden sollen, ist dennoch zu gewährleisten, dass Lieferverkehre und Menschen mit Behinderungen im Innern des Gebietes einen Stellplatz im Nahbereich der Wohnung finden.

Der Gutachter schlägt hier vor, dass die gesamten Straßen innerhalb des Geländes als Verkehrsberuhigter Bereich mit niveaugleicher Mischfläche in sieben Meter Breite ausgebaut werden. Durch die alternierende Anordnung von Behinderten-Parkplätzen und Parkplätzen für Lieferverkehr oder weiteren Nutzungen, wie E-Ladestationen oder Fahrradstellflächen, die mit Baumstandorten kombiniert werden sollen, wird ein durchgängiges Gesamtkonzept zur inneren Erschließung abgebildet, welches für die Nutzer erkennbar ist. Die prognostizierten Verkehrsmengen können hier verträglich abgewickelt werden.

Äußere Erschließung

Die äußere Erschließung an das umliegende Straßennetz erfolgt entsprechend des städtebaulichen Konzeptes an 7 Punkten.

Die prognostizierten zukünftigen Verkehre können hier problemlos aufgenommen werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird im Bereich der Catenhorner Straße dringend empfohlen, einen Linksabbieger in Kombination mit einer Querungshilfe vorzusehen.

Ebenso empfiehlt der Gutachter einen Kreisverkehrsplatz im Bereich der Catenhorner Straße/Mittelstraße einzuplanen, sowie die Darbrookstraße als Fahrradstraße einzurichten.

Fazit

Die auf Grundlage des städtebaulichen Konzeptes durchgeführte Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

(Anlage 3: Verkehrstechnische Untersuchung)

V. Standortbezogenes Mobilitätsmanagement

Für das Quartier wurde ein Standortbezogenes Mobilitätskonzept erstellt, in dem untersucht wurde, welche zukunftsfähigen Konzepte und intelligente Mobilitätsmaßnahmen dort umgesetzt werden können. In der Studie wird vorgeschlagen, Quartiersgaragen mit fester Zuordnung von Stellplätzen an der Peripherie des Geländes zu verorten, und weitere Mobilitätsmaßnahmen wie genossenschaftlich organisierte Mobilstationen im Wohnquartier umzusetzen, um den Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität bei reduziertem Ressourcenverbrauch bieten zu können. Entscheidende Faktoren hierbei sind:

- Eine hervorragende Erschließung des Geländes für Fußgänger- und Radverkehr sichert eine direkte umwegfreie Anbindung für diese Verkehrsarten an die Innenstadt und macht diese somit attraktiver als die Nutzung des Autos.
- Ausreichend (mindestens 2 pro Wohneinheit) gesicherte, wohnungsnah, ebenerdige und mit Lademöglichkeit versehene Stellplätze für Fahrräder/Pedelecs machen die Nutzung des Fahrrades zusätzlich attraktiv.
- Ein Stellplatzschlüssel (Kfz) mit einer Obergrenze von 0,5 bis max. 0,9 Stellplätzen je Wohneinheit bei maximal 100 STP im Außenraum (bezogen auf den Vollausbau), um die Aufenthaltsqualität zu optimieren, die Kosten gering zu halten und Mobilitätsangebote zu ermöglichen.
- Stationäres Carsharing sowie Lastenräder und weitere Angebote, welche die Fuß- und Radmobilität der Bewohner ergänzen, so dass diese nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

- Eine dauerhafte Evaluation und Begleitung durch einen Mobilitätsbeirat, der die optimale Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale sichert und ebenfalls die umliegenden Anwohner einbindet.

Darüber hinaus empfiehlt sich die Entwicklung eines integrierten Mobilitäts-, Energie- und Wärmekonzepts für das Gelände, (siehe auch Punkt VI.) um frühzeitig in allen und zwischen allen drei Bereichen Synergieeffekte zu erzielen und das Gelände insgesamt klimaschonend entwickeln zu können.

(Anlage 4: Standortbezogenes Mobilitätsmanagement)

VI. Energiekonzept

Die Stadt Rheine beabsichtigt auf dem Gelände der ehemaligen Damloup-Kaserne ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Quartier zu realisieren. Auf Basis der Erfahrungen aus der Entwicklung der General-Wever-Kaserne, sollen auch für das Quartier im Dorenkamp energetische Festsetzungen getroffen werden, welche über die gesetzlichen Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (ehemals EnEV, EE-WärmeG) hinausgehen. Zu diesem Zwecke wurden bereits im Frühjahr 2020 Gespräche mit den Stadtwerken Rheine geführt. In einem gemeinsamen Prozess wurde die Energielenker projects GmbH aus Greven mit der Ausarbeitung eines Energieversorgungskonzepts beauftragt. Als Rahmen wurde der Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Rheine herangezogen und entsprechende Ziele zum Gebäudestandard und dem Einsatz fossiler Brennstoffe formuliert. Demnach sollen alle Gebäude in dem Quartier mindestens den KfW-Effizienzhaus 55 Standard (besser KfW-Effizienzhaus 40) erfüllen. Eine Festsetzung des Energiestandard KfW-40 hat, im Vergleich zum KfW-55 Standard, eine Energieeinsparung von ca. 700.000 kWh/Jahr zu Folge. Der Einsatz von Erdgas ist nur als Biomethan in Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK-Anlagen) zulässig.

Das Konzept mit verschiedenen Varianten und Annahmen wurde im November 2020 fertiggestellt. Im weiteren Verlauf ist die technische Umsetzbarkeit der Erdwärme durch Testbohrungen zu prüfen. Die Ergebnisse werden intern analysiert und in den weiteren Prozess der Quartiersplanung / Bürgerbeteiligung eingebracht. Die wirtschaftliche Betrachtung, insbesondere vor dem Hintergrund aktueller Fördermöglichkeiten für Investoren, Bauherren und Mieter, ist weiter zu detaillieren.

(Anlage 5: Energieversorgungskonzept)

VII. Entwässerungsplanung

Bestand:

Die ehemalige Damloup Kaserne ist an die bestehende öffentliche Mischwasserkanalisation im Umfeld der Damloup Kaserne angeschlossen. Es gibt derzeit einen sehr hohen Anteil an nicht versiegelter Fläche. Aufgrund des geringen Versiegelungsgrades wird im Verhältnis zur Gesamtfläche der alten Kaserne nur wenig Niederschlagswasser ins Mischsystem abgeleitet. Das natürliche Gefälle des Geländes fällt von Südwesten nach Nord Osten hin ab.

Planungskonzept:

Für die Abwasserableitung gilt seit vielen Jahren der gesetzliche Trennerlass. Das heißt Abwasser (Regen-/Schmutzwasser) muss getrennt erfasst und abgeleitet werden. Der Anschluss an ein Mischwassersystem ist nicht erlaubt. Es gibt keinen Bestandsschutz für neu überplante Flächen. Das gilt somit auch für die Neuerschließung der Kaserne zu einem künftig überwiegenderen Wohngebiet.

Niederschlagswasser:

Die innere Erschließung erfolgt wo möglich über offene Muldenentwässerungen. Wo dies nicht geht, unwirtschaftlich oder nicht sinnvoll ist, wird das Niederschlagswasser über einen konventionellen Regenwasserkanal gesammelt. Das Regenwasser der inneren Erschließung darf nicht ins angrenzende Mischwassersystem. Eine Versickerung künftigen Niederschlagswassers ist aufgrund der Bodenverhältnisse im Gebiet nicht möglich. Demnach muss im Gebiet anfallendes Niederschlagswasser zur Ems geleitet werden. Das Konzept sieht vor, das Wasser in einem Regenrückhaltebecken aufzufangen. Von dort wird es mit einem Regenwasserpumpwerk über eine neue Druckrohrleitung entlang der Catenhorner Str. und der Straße 'An der Hafenbahn' in die Ems gepumpt.

Starkregenereignisse:

Oberflächenwasser von Starkregenereignissen darf nicht angrenzende Flächen überfluten. Im Zuge der weiteren Planungen wird eine Starkregenbetrachtung durchgeführt. Schon jetzt ist klar: Starkregen müssen im Gebiet, im geplanten Grünzug (Zettpark) zurückgehalten werden. Der geplante Zettpark in seiner jetzigen Form und Lage eignet sich, aufgrund der natürlichen Gefällrichtung und des zu erhaltenen Baumbestandes, in besonderer Weise für eine kombinierte Nutzung als Erholungsfläche und Entwässerungseinrichtung. Die Gestaltung des Zettparks ist dazu eventuell in einer stufenweisen Geländeausgestaltung zu planen.

Weitergehende Betrachtungen zur Niederschlagswassernutzung:

Es wird geprüft ob eine intelligente Regenwassernutzung des im Gebiet zurückgehaltenen Niederschlagswassers umgesetzt wird. Beispiel: Bewässerung der Grünflächen und Vegetation in Trockenzeiten.

Schmutzwasser:

Das Schmutzwasser der Quartiersentwicklung kann in das örtliche Mischwassersystem abgeleitet werden.

VIII. Grünflächenplanung (Zettpark)

Die Planung der Ausgestaltung wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Anlagen:

- Anlage 1: Städtebau-Freiraumplanung
- Anlage 2: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Anlage 3: Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)
- Anlage 4: Standortbezogenes Mobilitätsmanagement
- Anlage 5: Energieversorgungskonzept