Anlage 3

BEGRÜNDUNG

Bebauungsplan Nr. 112, 11. Änderung

Kennwort: " Johannesschule "

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand: Januar 2008

Rheine
Leben an der Ems

Inhaltsverzeichnis

1. VORBEMERKUNG ZUM VERFAHREN 3

2. ANLASS DER PLANUNG 3

3. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH 4

4. VORGABEN DER REGIONAL-, FLÄCHENNUTZUNGS- UND BEBAUUNGS-PLANUNG 4

5. BESTANDSAUFNAHME, -ANALYSE 5

5.1 Lage im Stadtgebiet, Gebietscharakteristik, Prägung 5

5.2 Aktuelle Nutzung 6

5.3 Einzelhandelsstruktur, Gewerbe 6

5.4 Natur- und Landschaftsraum 7
5.4.1 Geologie, Böden 7
5.4.2 Wasserhaushalt 9
5.4.3 Klima 9
5.4.4 Potentielle natürliche Vegetation 10
5.4.5 Biotoptypen 10

5.5 Verkehrliche Erschließung 10

5.6 Ver- und Entsorgung 10

5.7 Altlasten 10

5.8 Immissionen 11

5.9 Denkmalschutz, Naturschutz 11

6. INHALTE DER PLANÄNDERUNG 11

6.1 Art der baulichen Nutzung 11

6.2 Maß der baulichen Nutzung 12

6.3 Grünordnerische Festsetzungen 12

6.4 Verkehrliche Erschließung 13

6.5 Ver- und Entsorgung 14

6.6 Emissionen, Immissionen, Lärmschutz 14
6.6.1 Betriebsbedingte Lärmeinwirkungen auf angrenzende Nutzungen 15
6.6.2 Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf die künftige Nutzung Sondergebiet /Autohandel 16
6.6.3 Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf die vorhandenen Nutzungen 17
6.6.4 Gesamtlärmeinwirkung 18

6.7 Auswirkungen des Bebauungsplanes / Anpassung des Flächen-nutzungsplanes 18

6.8 Sonstiges 19
6.8.1 Umsetzung/Realisierung 19
6.8.2 Bodenordnung 19
6.8.3 Monitoring 19

Anhang (4)

1. Vorbemerkung zum Verfahren

Die 11. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 112 , Kennwort „Johannesschule“ wird als beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB durchgeführt und beruht auf folgenden Voraussetzungen:

- Der Bebauungsplan dient der Nachverdichtung und z.T. der Wiedernutzbarmachung von Flächen, so dass es sich um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung handelt.

- Die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung beträgt weniger als 20 000 qm.

- Durch den Bebauungsplan wird kein Vorhaben begründet, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt. Das hier anstehende Vorhaben ist zwar vorprüfungspflichtig; die Vorprüfung hat aber ergeben, dass der Bebauungsplan voraussichtlich keine erheblichen abwägungsrelevanten Umweltauswirkungen hat und daher nicht UVP-pflichtig ist.

- Es liegen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzgebieten vor (Beeinträchtigungen der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter).

Für die Aufstellung von Bebauungspläne im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 und 3 BauGB. Diese gelten gemäß Abs. 4 des § 13 a BauGB auch für die Änderung eines Bebauungsplanes.

Für die Aufstellung oder Änderungeines Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren entfallen u. a. die Erforderlichkeit des Ausgleichs (Eingriffregelung) im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB sowie die Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 BauGB) und des Umweltberichtes (§ 2a BauGB).

2. Anlass der Planung

Bei der in Rede stehenden Fläche handelt es sich um eine städtische Fläche an der Osnabrücker Straße, die aus Sicht der Wirtschaftsförderung und der Stadtplanung für die Ansiedlung eines Autohauses im besonderem Maße in Frage kommt. Für diese Nutzung wurde die Fläche auf dem Grundstücksmarkt angeboten.

Im Ergebnis beabsichtigt die *Fa. Hakvoort GmBH, Münster* im Stadtgebiet von Rheine hier ein Autohaus mit Ausstellungsfläche, Werkstatt und Waschhalle zu errichten.

Diese Absicht entspricht der Zielsetzung der Stadt Rheine mittelständische Unternehmen in ihrem Bestand bzw. ihrer Weiterentwicklung zu fördern. Das Unternehmen *Hakvoort* betreibt mehrere KFZ- und Motorradbetriebe u. a. in Münster und Warendorf. Als BMW-Vertragshändler hat sich das Unternehmen am Markt positioniert und beabsichtigt nach Rheine zu expandieren. Derzeit

steht die *Hakvoort GmbH* mit dem bisherigen ortsansässigen BMW-Vertragshändler Tecklenborg in Verhandlung, mit der Zielsetzung einer Kooperation. Bei dem vorgesehenen neuen Standort an der Osnabrücker Straße handelt es sich um eine ca. 6750 qm große unbebaute städtische Fläche, gelegen an einer Ausfallstraße. Nach dem Rückbau der zuvor dort befindlichen Wohncontainer für Asylbewerber kann die Fläche einer Neubebauung zugeführt werden.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Der Planungsbereich betrifft die Flurstücke 612, 613 sowie anteilig das Flurstück 628, Flur 173, Gemarkung Rheine Stadt.

Er wird begrenzt:

im Norden: durch die Osnabrücker Straße;

im Osten: nordöstliche Begrenzung: durch das Flurstück 615, Flur 173, Gemarkung Rheine Stadt;
südöstliche Begrenzung: die im Bebauungsplan Nr. 112, 7. Änderung, Kennwort „Johannesschule“ festgesetzte Verkehrsfläche des Flurstückes 628, Flur 173, Gemarkung Rheine Stadt;

im Süden: durch die im vorig genannten Bebauungsplan festgesetzte Verkehrsfläche des Flurstückes 628, Flur 173, Gemarkung Rheine Stadt;

im Westen: durch die Gebäude- und Freifläche der Johannes-Grundschule, Flurstück 643, Flur 173, Gemarkung Rheine Stadt.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Übersichtsplan und im Bebauungsplanentwurf geometrisch eindeutig festgelegt.

4. Vorgaben der Regional-, Flächennutzungs- und Bebauungsplanung

Der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 112, 7. Änderung, Kennwort „Johannesschule“ weist die in Rede stehende Fläche als Gemeinbedarffläche, mit der Zweckbestimmung Schule aus. Diese Fläche war als Erweiterungsfläche für die westlich angrenzende Johannes-Grundschule vorgesehen. Ein Bedarf an schulischer Erweiterungsfläche ist nicht mehr gegeben.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ist die Fläche als gemischte Baufläche dargestellt. Da der Bebauungplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB geändert wird und das Planvorhaben die geordnete städtebauliche Entwicklung der Stadt nicht beeinträchtigt, kann auf ein förmliches Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes verzichtet werden. Der Flächennutzungsplan wird nach Inkrafttreten der Bebauungsplanänderung ledig-

lich angepasst bzw. berichtigt. Die Fläche wird zukünftig als Sondergebiet „großflächiger Einzelhandelsbetrieb/Autohandel" ausgewiesen. (vgl. Pkt. 6.7)

Der Regionalplan[1] weist die Planfläche als Wohnsiedlungsbereich aus. Zur Definition des Begriffes Wohnsiedlungsbereich führen die Erläuterungen zum Regionalplan folgendes aus: *Die Wohnsiedlungsbereiche umfassen folgende städtebauliche Flächen: ...- Sondergebiete für die Ansiedlung von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieb und sonstigen großflächigen Handelsbetriebe im Sinne von § 11 Abs.3 BauNVO.* Insofern entspricht das Planungsvorhaben der Zielsetzung der Regionalplanung.

5. Bestandsaufnahme, -analyse

5.1 Lage im Stadtgebiet, Gebietscharakteristik, Prägung

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 6 750 m² und liegt im Innenbereich des östlichen Stadtgebietes.

Die Fläche befindet sich an einer Ausfallstraße, ca. 1,7 km Luftlinie (Mitte Plangebiet - Marktplatz) bis zum Stadtzentrum entfernt und entspricht damit einem bevorzugten Standort für ein Autohaus.

Bei den direkt angrenzenden Nutzungen handelt es sich um Mischgebiet, Wohn-gebiet und Gemeinbedarfsflächen mit den Zweckbestimmungen Schule, Kirche und soziale Zwecke. Westlich der Planfläche befindet sich eine Grundschule, östlich ein Kindergarten.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Osnabrücker Straße haben sich die Nutzungen Sondergebiet/Nahversorgungszentrum, Gewerbliche Nutzung (Einzelhandel, Dienstleistungen), Gemeinbedarffläche (Sonderkindergarten, -schule) und Mischgebiet (Einzelhandel, Geschäfts- Büro- und Wohngebäude,) etabliert.

Kennzeichnend für diesen Bereich der Osnabrücker Straße sind das Nebeneinander von sensiblen Nutzungen und solchen Nutzungen, die eher gewerblichem Charakter entsprechen.

[1] Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt „Münsterland“, 2. Erg.lief., Stand 06.12.1999, hier: 11. Textl. Darstell. + Erl.; 1.1 Wohnsiedlungsbereiche, S. 35 Rdnr. 183.

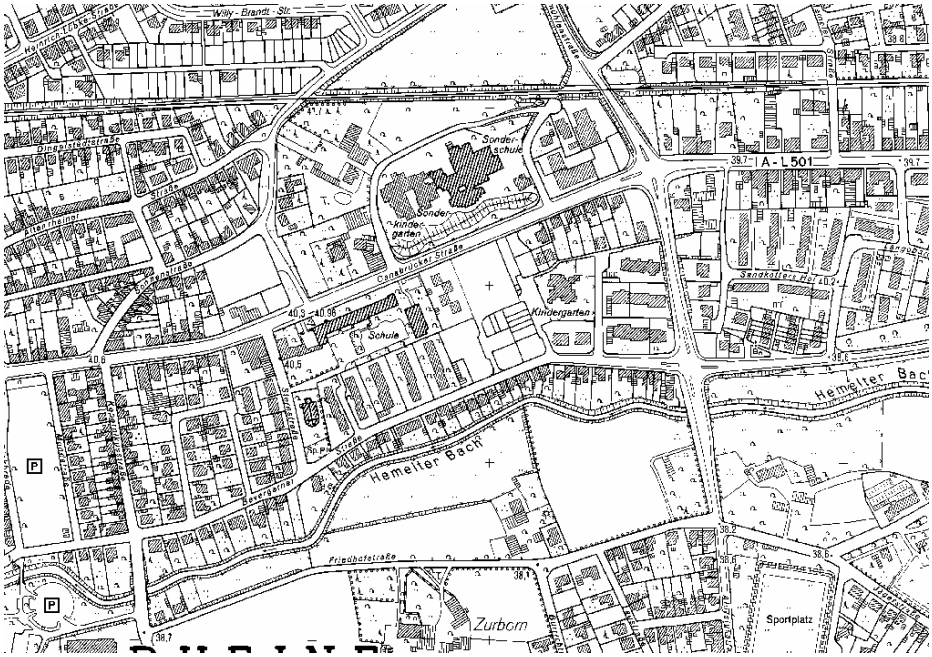


Abb. 1 : Auszug Deutsche Grundkarte 1 : 5000

5.2 Aktuelle Nutzung

Der zum Plangebiet gehörige Anteil des Flurstückes 628 diente in der Vergangenheit als Wohncontainerstandort für Asylbewerber. Nach dem Rückbau dieser Anlagen sowie deren Grünbestände steht die Fläche für eine Neubebauung zur Verfügung.

Das Flurstück 612 bildet mit seinen 374 qm entsprechend der Festsetzung im rechtsgültigen Bebauungsplan eine Verkehrsgrünfläche. Aufgrund eines nah heranführenden Mischwasserkanals ist diese Fläche nur teilweise mit Bäumen bepflanzt.

5.3 Einzelhandelsstruktur, Gewerbe

Insgesamt sind im Stadtgebiet ca. 34 Autohändler ansässig. Das geplante Autohaus stärkt hierbei mit der Automarke *BMW* das Angebot.

Das Autohaus ist als großflächiger Einzelhandelsbetrieb im Sinne des § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO anzusehen, weil es unter Berücksichtigung auch der nicht überdachten Freiverkaufsfläche eine Verkaufsfläche von mehr als 800 m² Verkaufsfläche haben wird. Da das Vorhaben auch über mehr als 1.200 m² Geschossfläche verfügen wird, sind nicht nur unwesentliche städtebauliche Auswirkungen zu vermuten. Um ein derartiges Vorhaben planungsrechtlich zu ermöglichen, ist die Festsetzung eines Sondergebietes im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO erforderlich.

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zum Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt, dessen Aktualisierung der Rat am 8. November 2005 ein-

stimmig beschlossen hat und das daher als städtebauliches Entwicklungskonzept im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist.

Die im Autohaus angebotenen Sortimente (Kraftfahrzeuge und Kfz-Zubehör) und Dienstleistungen (Autowerkstatt) sind nicht zentrenrelevant. Von dem Vorhaben können daher keine zentrenschädigenden Wirkungen ausgehen; das Zentrenkonzept und damit das Zentrengefüge der Stadt Rheine sind durch das Vorhaben also nicht tangiert.

Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu dem im Rahmen der schon erwähnten Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes vom Rat beschlossenen Grundsatz wegen fehlender Potenziale auf die Ausweisung neuer Sondergebiete für den großflächigen Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Hauptsortimenten zu verzichten. Der Autohandel ist nämlich nicht Gegenstand des seinerzeit vom Rat beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes und des dem zugrunde liegenden Einzelhandelsgutachtens gewesen; die Standortbereiche für Autohäuser sind in diesem Konzept nicht räumlich und funktional bestimmt worden. Deshalb kann die Ausweisung eines zusätzlichen Sondergebietes für den Autohandel kein Widerspruch zu diesem Konzept und zu dem in diesem Zusammenhang beschlossenen Grundsätzen der Einzelhandelssteuerung stehen.

Durch die Zweckbestimmung „großflächiger Einzelhandelsbetrieb/Autohandel“ und durch die Eingrenzung der Einzelhandelssortimente auf Kraftfahrzeuge und Kfz-Zubehör wird eine Ausweitung auf andere Sortimentsbereiche verhindert, die die städtebaulich angestrebte Einzelhandels- und Zentrenstruktur gefährden könnte.

5.4 Natur- und Landschaftsraum

5.4.1 Geologie, Böden

Geologisch betrachtet handelt es sich bei dem Untergrund um einen fluviatilen Uferwall der Weichsel-Kaltzeit (Pleistozän), bestehend aus gelbgrauen Fein- und Mittelsanden, stellenweise mit Schluff.[2]

Da das Plangebiet in einem durch eiszeitliche Sande geprägtem Bereich liegt, stellt es eine relativ ebene Landschaft mit Höhenschichten von 35 bis 40 m über NN dar.[3]

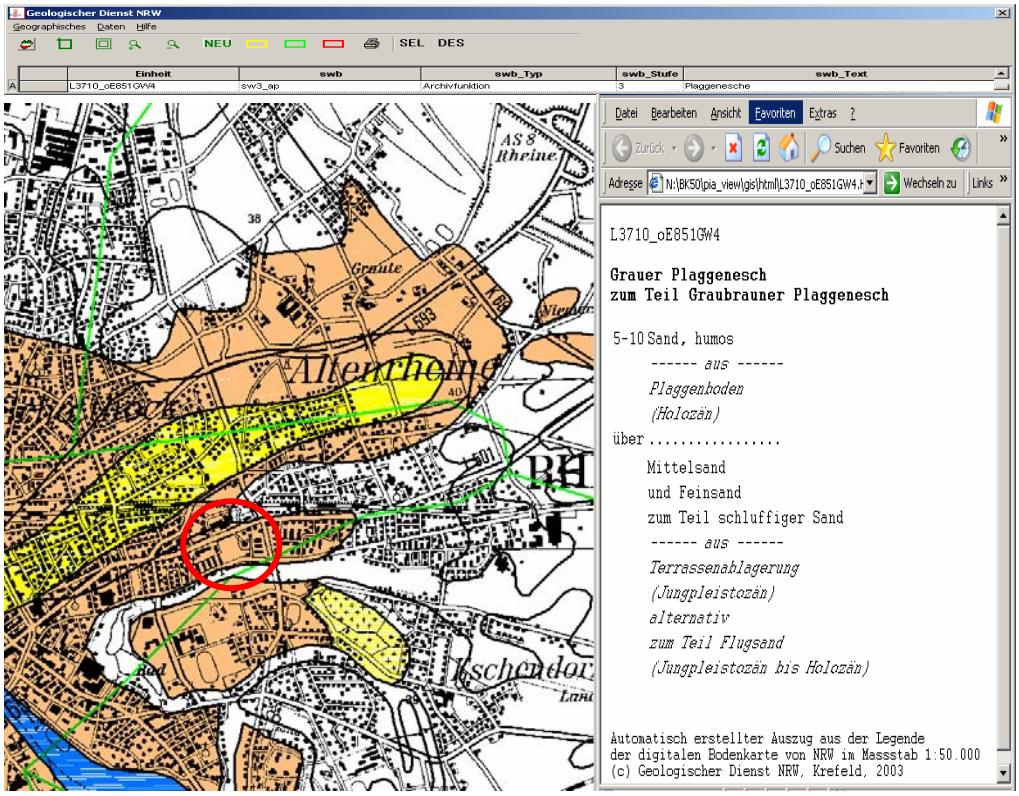
Durch historisch-anthropogene Nutzungen haben sich die vorwiegend ackerbaulich genutzten Böden zu einem schwarzgrauen 25 – 40 cm tief-gründigen Plaggenesch entwickelt. Als Oberboden stehen 5 – 10 cm humoser Sand über Sand, z.T. lehmiger bis stark lehmiger Sand an. Die Sorptions-fähigkeit für Pflanzennährstoffe bewegt sich im mittleren Bereich bei einer gering nutzbaren Wasserkapazität. Der Boden hat eine hohe Wasserdurch-lässigkeit mit

[2] Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen 1 : 25 000, Blatt 3710 Rheine (Ausgabe 1973), Hrsg.: Geolog. Landesamt Nordrhein-Westfalen.
[3] Topographische Karte 1 : 25 000, Blatt 3710 Rheine (Ausgabe 1983) Hrsg.: Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen.

z.T. Grundwassereinfluß im tieferen Unterboden. Der Boden gilt als jederzeit bearbeitbar bei mittlerem Ertrag.[4]

Esch ist eine alte Flurbezeichnung für hofnahe Ackerflächen, die ein bis zwei Meter höher lagen als die umliegenden, meist recht ebenen glazifluviatilen Ablagerungen. Auf diesen Standorten reicht die Plaggenwirtschaft im allgeminen bis ins 8. bis 11. Jahrhundert zurück. Als Plaggen bezeichnet man die mit einer besonderen Hacke, der Plaggenhaue, flach abgebogenen Soden des humosen und stark durchwurzelten Oberbodens, die mit Heide oder Gras bewachsen sind. Diese Plaggen wurden größtenteils in den damals üblichen Tiefställen als Einstreu gebraucht und dort über mehrere Monate einer anaeroben Verrottung ausgesetzt. Dieser Plaggenmist wurde dann, angereichert mit organischer Substanz und Nährstoffen aus Kot und Harn der Tiere, in bis zu zwei Meter hohen Erdmieten einer gehemmten Zersetzung unterzogen. ... Die Erdmieten sind nach mehrmonatiger Rotte abgetragen und als Düngung auf den relativ kleinen Ackerflächen verteilt worden. Durch diese Plaggendüngung erhöhten sich die Ackerflächen um etwa 1 mm im Jahr. … Auf den Plaggenstichflächen kam es zur Ausbildung gekappter Podsole.“[5]

Nach der Karte der schutzwürdigen Böden[6] sind Plaggeneschböden als besonders schutzwürdig einzustufen. Die besondere Schutzwürdigkeit ergibt sich aus der Bodenfunktion entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Bodenschutzgesetzes, wonach Plaggeneschböden als regionale Besonderheit zum sogenannten Archiv der Natur- und Kulturgeschichte gehören.



[4] Bodenkarte von Nordrhein-Westfalen 1 : 50 000, Blatt L3710 Rheine (Ausgabe 1975), Hrsg.: Geolog. Landesamt Nordrhein-Westfalen.
[5] KUNTZE, H., ROESCHMANN, G., SCHWERDTFEGER, G. (1988): Bodenkunde.–Stuttgart, S. 425 f.
[6] Karte der schutzwürdigen Böden 1 : 50 000, CD-ROM Auskunftssystem BK 50, 2. Aufl. 2004, Hrsg.: Geologischer Dienst Nordrhein-Westfalen

Abb 2.: Auszug Karte der schutzwürdigen Böden 1 : 50 000

Aufgrund der vorherigen Bebauung und der urbanen Prägung muß dieser Boden allerdings als teilweise gestört betrachtet werden. Hinzu kommt die Lage mitten im Siedlungsraum, die einen wirksamen Schutz von Plaggeneschböden erschwert. Auf eine weitere bauliche Nutzung dieser Böden inmitten des Siedlungsbereiches zu verzichten, ist auch aus ökologischer Sicht wenig sinnvoll, da dadurch der Druck auf die Inanspruchnahme des freien Landschaftsraumes verstärkt würde.

5.4.2 Wasserhaushalt

Der Planbereich gehört zu einem Grundwasserleiter mit guter bis mäßiger Porendurchlässigkeit und geringer Mächtigkeit, sowie mäßiger bis geringer Porendurchlässigkeit bei mittlerer Mächtigkeit.[7]

Der Grundwasserflurabstand beträgt 3 bis 5 m.[8]

Aus der Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen[9] wird der Planbereich mit einer guten Filterwirkung bei schneller Infiltration und langsamer Ausbreitung von Verschmutzungen bewertet.

Das Plangebiet gehört zum natürlichen Einzugsbereich der Ems.[10]

Der ökologische Fachbeitrag bewertet den Planbereich mit einer mittleren Bedeutung für das Wasser und einer geringe Bedeutung für die Wasserwirtschaft.[11]

5.4.3 Klima

Der ökologische Fachbeitrag zählt die Planfläche zu den relativ dichten, gemischten Bauflächen und weist ihr eine sehr geringe Bedeutung für das kleinräumige Klima zu.[12]

[7] Hydrogeologische Karte 1 : 50 : 000, Blatt L3710 (Ausgabe 1983), Hrsg.: Geolog. Landesamt Nordrhein-Westfalen.
[8] Siehe Fußnote 7
[9] Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen in Nordrhein Westfalen 1 : 500 000, Hrsg.: Geolog. Landesamt Nordrhein-Westfalen.
[10] Gewässerstationierungskarte des Landes Nordrhein-Westfalen 1 : 25 000, Blatt 3710 Rheine (Ausgabe 1987), Hrsg.: Landesamt für Wasser- und Abfall Nordrhein-Westfalen.
[11] STADT RHEINE (Hrsg.) (1995): Ökologischer Beitrag zum Stadtentwicklungsprogramm Rheine 2000. – Die Rheine Information: Heft 13.
[12] Siehe Fußnote 11

5.4.4 Potentielle natürliche Vegetation

Als potentielle natürliche Vegetation stockt hier der trockene Buchen-Eichenwald mit Vorherrschaft der Buche.[13]

5.4.5 Biotoptypen

Nahezu an der nördlichen Plan- und Grundstücksgrenze befinden sich zur Osnabrücker Straße sechs Bäume (Spitzahorn) mittleren Alters und im östlichen Randbereich vier Hainbuchen jüngeren Alters.

Ansonsten stellt sich die Fläche als eine extensiv gepflegte Wiese/Rasenfläche dar.

Die seinerzeit angepflanzten Gehölze zur Eingrünung des Wohncontainerstandortes sowie mehrere Weiden und Pappeln wurden mit Beginn des Bauleitplanverfahrens nicht mehr vorgefunden.

Aufgrund der geringen Wertigkeiten für die verschiedenen Standortfaktoren ergibt sich insgesamt eine geringe ökologische Wertigkeit für das Plangebiet.

5.5 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird über die Osnabrücker Straße und über die Bevergerner Straße verkehrlich erschlossen.

5.6 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt durch die Stadtwerke Rheine GmBH.

Die geordnete Abfallentsorgung wurde in der Vergangenheit durch die Stadt Rheine sichergestellt.

Die Schmutzwasserbeseitigung erfolgt über das Mischwasserkanalsystem. Ein Regenwasserkanal für die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers ist nicht vorhanden.

5.7 Altlasten

[13] Burrichter, E. (1973): Die potentielle natürliche Vegetation der westfälischen Bucht. – Erläuterungen zur Übersichtskarte 1 : 200 000. Siedlung und Landschaft in Westf. 8: I – IV

Hinweise auf einen Altlasten-, bzw. Altablagerungsverdacht liegen nicht vor.

5.8 Immissionen

An Immissionen, die auf den betreffenden Standort einwirken, ist hier die Verkehrslärmimmission infolge des Verkehrsaufkommens auf der Osnabrücker Straße zu nennen. Die vorhandenen und planbedingten Lärmbelastungen werden unter Pt. 6.6 behandelt.

5.9 Denkmalschutz, Naturschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich weder Bau- noch Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes NW.

Die Existenz von Bodendenkmälern kann allerdings mit letzter Sicherheit nicht ausgeschlossen werden. Daher sind dem Westfälischen Museum für Archäologie / Amt für Bodendenkmalpflege, Münster oder der Gemeinde als untere Denkmalbehörde Bodendenkmäler (erd- und kulturgeschichtlicher Bodenfunde), aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit unverzüglich zu melden. Ihre Lage im Gelände darf nicht verändert werden (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW). Erste Erdbewegungen sind zwei Wochen vorher dem Amt für Bodendenkmalpflege, Bröderichweg 35, 48159 Münster schriftlich mitzuteilen. Den Beauftragten des o. g. Amtes ist das Betreten der betroffenen Grundstücke zu gestatten, um ggf. archäologische Untersuchungen durchführen zu können (§ 19 Denkmalschutzgesetz NW). Die dafür benötigten Flächen sind für die Dauer der Untersuchungen freizuhalten.
Besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes NW weist das Plangebiet nicht auf.

6. Inhalte der Planänderung

6.1 Art der baulichen Nutzung

Im Plangebiet wird als Art der baulichen Nutzung ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung *großflächiger Einzelhandel/Autohandel festgesetzt*, mit folgender Zulässigkeit:

- Einzelhandel für Kraftfahrzeuge
- Einzelhandel für Kfz-Zubehör
- den Kraftfahrzeughandel ergänzende Dienstleistungen,
  z..B. Kfz-Werkstatt und Waschstraße, ausgenommen sind hiervon Lackierein, Anlagen zum Karrosseriebau und zur Verschrottung sowie Autokinos

Mit dieser differenzierten Sondergebietsfestsetzung wird sichergestellt, dass nur das Autohaus mit seinen nicht zentrenrelevanten Warensortimenten und Dienstleistungen zulässig ist und das damit gleichzeitig alle anderen Einzelhandelsbetriebe vor allem mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Kernsortimenten ausgeschlossen sind. Außerdem ist die Etablierung von emissionsträchtigen Nutzungen, die mit einem Autohaus im weiteren Sinne verbunden sein könnten, ausgeschlossen.

Damit entspricht diese differenzierte Sondergebietsfestsetzung den städtebaulichen Zielsetzungen einerseits, die Ansiedlung eines an diesem Standort sinnvollen Autohauses planungsrechtlich zu ermöglichen, gleichzeitig aber Einzelhandelsbetriebe auszuschließen, die sich nachteilig auf die Einzel- und Zentrenstruktur der Stadt auswirken können. Außerdem werden dadurch unzumutbare Emissionen, insbesondere für schutzbedürftige Nutzungen (Wohnungen, Kindergarten, Schule) im Umfeld während des Vorhabens vermieden.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Für das Plangebiet wird gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,8 festgesetzt. Diese Grundflächenzahl entspricht der für sonstige Sondergebiete zulässigen Obergrenze (BauNVO).

Eine Überschreitung der Grundflächenzahl ist nicht zulässig (§ 19 BauNVO). Somit ist gewährleistet, dass mindestens 20 % der Grundstücksfläche von jeglicher Versiegelung frei bleiben.

Die Höhenentwicklung des zu errichtenden Gebäudes (Ausstellungshalle) wird durch die Festsetzung von max. zwei Vollgeschossen (ein- bis zweigeschossige Bauweise) sowie durch die Festsetzung der Gebäudehöhe auf max. 9 m begrenzt. Mit dieser festgesetzten Geschossigkeit besteht die Möglichkeit, in die Ausstellungshalle eine Zwischendecke einzuziehen und Büro- und Verwaltungsräume im oberen Geschoss unterzubringen. Die Höhenbegrenzung entspricht den typischen Dimensionen von baulichen Anlagen und ermöglicht eine zukunftsorientierte Erweiterung des Autohauses.

Bezugspunkt für die Bestimmung der Gebäudehöhe ist die Höhenlage bzw. Oberkante der nächstliegenden öffentlichen Verkehrsfläche.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung der Baugrenzen im Bebauungsplan bestimmt. Die Dimensionen des Baufeldes tragen der angestrebten Errichtung einer Ausstellungshalle für PKWs bzw. einer späteren, möglichen Erweiterung Rechnung.

Der nach Landesbauordnung NRW geforderte Mindestabstand von 3 m zur Grundstücksgrenze wird eingehalten.

6.3 Grünordnerische Festsetzungen

Die festgesetzten Pflanzgebote sollen einerseits zur Abschirmung der Betriebsfläche bzw. als Sichtschutz für die nähere Umgebung, andererseits zur Durchgrünung der Betriebsfläche beitragen. Neben flächenhaften Pflanzgeboten wird eine Durchgrünung der Parkplätze mit Bäumen sowie ein berankter Zaun festgesetzt. Das Pflanzgebot an der westlichen Grundstücksgrenze dient außerdem einer deutlichen Absetzung der Hauptgrundstückszufahrt von den Zufahrten und Bring-/Abholplätzen der Johannesschule und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Hiermit wird der Empfehlung der unten erwähnten Verkehrsuntersuchung gefolgt. [14]

Aufgrund der Zufahrtssituation sind drei Straßenbäume zu entfernen.

6.4 Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des geplanten Betriebes erfolgt über zwei Ein-/Ausfahrten von der Osnabrücker Straße. Die nord-östliche Ein-/Ausfahrt kann von größeren LKW nicht als Ausfahrt genutzt werden.

Sonstige Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten werden mit Festsetzung eines Zu- und Abfahrtsverbotes verhindert.

Zur Sicherstellung und Überprüfung der Erschließung wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Auf der Basis der Belastung der Osnabrücker Straße in der Hauptverkehrszeit und der Berechnung der Verkehrserzeugung durch die Ansiedlung wurde die Verkehrsqualität im Bereich der neuen Ansiedlung für den heutigen Zustand und einen Prognosehorizont 2020 geprüft.

Im Ergebnis ergibt sich eine zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Autohaus von 64 KFZ/Std. (32 Einfahrten, 32 Ausfahrten).

Kurzfristig können Linksabbieger Rückstauerscheinungen von mehr als 100 m Länge auf der Osnabrücker Straße hervorrufen. Die Häufigkeit dieser Ereignisse ist gering.

Ausfahrende Linkseinbieger, welche das Betriebsgrundstück verlassen, müssen in der Hauptverkehrszeit in jedem Fall mit langen Wartezeiten rechnen.

Die Verkehrsqualität auf der Osnabrücker Straße verbleibt in jedem Fall in der Qualitätsstufe A, gemäß Handbuch für die Bemessung von Strassenverkehrsanlagen.

Aufgrund obiger Ergebnisse wird die Errichtung einer Linksabbiegespur seitens des Gutachters als für nicht notwendig erachtet. Aufgrund der prognostizierten kurzzeitigen Rückstauerscheinungen wird die Stadt Rheine ein Jahr nach Inbetriebnahme des des Autohauses die verkehrliche Situation erneut bewerten. Entsprechend dieser Bewertung soll eine Entscheidung über die Errichtung einer Linksabbiegerspur getroffen werden.

[14] Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm, Schortens (2007): Stadt Rheine, Verkehrsuntersuchung BMW Hakvoort.

Auf die Festsetzung eines Sichtfeldes wird verzichtet, da die entsprechenden Sichtdreiecke vollständig im öffentlichen Verkehrsraum liegen.

Die nach § 51 BauO NRW notwendigen Stellplätze sind auf dem Betriebsgelände unterzubringen. Hierbei ist zu beachten, dass für die Ein- und Ausfahrten die Sicht auf die Verkehrsfläche freizuhalten ist.

6.5 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom erfolgt durch die Stadtwerke Rheine GmBH.

Die geordnete Abfallentsorgung wird durch die Stadt Rheine sichergestellt.

Die Entsorgung von betriebsbedingten Sonderabfällen ist vom Abfallerzeuger zu veranlassen und erfolgt durch private Entsorgungsunternehmen.

Die Schmutz- und Niederschlagswasserbeseitigung erfolgt über das Mischwasserkanalsystem.

Über betriebsbezogene Reinigungs- und Rückhaltesysteme ist im Rahmen des Betriebs- und Baugenehmigungsverfahren zu entscheiden.

Die Löschwasserversorgung ist im Rahmen des zu erarbeitenden Brandschutzkonzeptes als Bestandteil der Genehmigung darzulegen und nachzuweisen.

6.6 Emissionen, Immissionen, Lärmschutz

Belastungen von Boden und Grundwasser durch betriebsbedingte Arbeits- und Abfallstoffe sowie das Einleiten von wassergefährdenden Stoffen sind nicht zulässig. Der Nachweis der Einhaltung der einschlägigen technischen Standards erfolgt im Rahmen der Betriebs- und Baugenehmigung.

Um sicherzugehen, dass die durch den Bebauungsplan ermöglichte Autohausnutzung insbesondere nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen führen kann, ist das anstehende Projekt bereits auch im Hinblick auf das nachfolgende Baugenehmigungsverfahren so weit konkretisiert worden, dass betriebs- und verkehrsbedingte Lärmbelastungen, die für die Umfeldnutzungen unzumutbar sein könnten, ausgeschlossen werden können. Die Vereinbarkeit des so konkretisierten Autohausvorhabens mit den angrenzenden Nutzungen in immissionsschutzmäßiger Hinsicht ist gutachterlich untersucht worden. Wegen der Einzelheiten wird auf die in den Fußnoten angegebenen Gutachten verwiesen, die damit Bestandteil dieser Begründung sind.

Im Rahmen der Vorprüfung ist auch die Umweltüberwachung der Bezirksregierung Münster zu den Immissionsschutzfragen eingeschaltet worden. Diese kam aufgrund des vorgelegten Gutachtens ebenfalls zu dem Ergebnis, dass an diesem Standort ein Autohaus aus Sicht des Immissionsschutzes möglich ist.

6.6.1 Betriebsbedingte Lärmeinwirkungen auf angrenzende Nutzungen

Bereits im Rahmen der Bauleitplanung ist sicherzustellen, dass die Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor unzumutbaren betriebsbedingten Lärmimmissionen für die angrenzenden Nutzungen gewahrt werden können. Dass dies hier der Fall ist, hat die gutachterliche Untersuchung des konkreten Bauvorhabens bestätigt.

In Angrenzung an den Betrieb finden sich die im Folgenden aufgelisteten schutzwürdigen Nutzungen. Die Beurteilung der auf die Nutzungen einwirkenden betriebsbedingten Lärmimmissionen richtet sich nach den Richtwerten der Technischen Anleitung Lärm.

Angrenzende schutzwürdige Nutzung	**Gebietsart**	**Immissionsrichtwert TA -Lärm [db(A)]**	
		tags 6:00-22:00 Uhr	Nachts 22:00 – 6:00 Uhr
Allgemeines Wohngebiet, Schulen, Kindergärten	WA	55	40
Mischgebiet	MI	60	45

Die angegebenen Immissionswerte sollen durch betriebsbedingte Schalleinwirkungen nicht überschritten werden.

Im Rahmen eines schalltechnischen Berichtes[15] sind auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfes erhoben worden:

- die einzelnen betriebsbedingten relevanten Schallquellen (PKW/ LKW-Fahrstrecken, Parkplatzbewegungen, Abgasabsauganlage, Abgasuntersuchung, Bremsenprüfstand, Waschstraße, Werkstatt);

- die Höhe der Lärmwerte, welche von den Quellen ausgehen, bezogen auf die maßgeblichen Beurteilungszeiten Tag und Nacht;

- Höhe der Lärmeinwirkung aller Schallquellen an sieben verschiedenen Immissionsorten in den genannten Gebietsarten, bezogen auf die maßgeblichen Beurteilungszeiten Tag und Nacht (Beurteilungspegel).

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für die Geräuschbelastung durch den Betrieb des Autohauses sind in folgender Tabelle wiedergegeben.

[15] Richters & Hüls, Ingenieurbüro für Abfallwirtschaft und Immissionsschutz (2007): Schalltechnisches Gutachten, Immissionsprognose, Geräuschsituation in der Nachbarschaft eines geplanten Autohauses in Rheine.

Immissionsort/-punkt	Gebiets-art	Immissions-richtwert TA -Lärm [db(A)]		Beurteilungs-pegel Lr [db(A)]	
		Tag	Nacht	Tag 6:00 – 22:00 Uhr	ungünstigste Nachtstunde
IP1 Bevergerner Str. (EG, Ost)	WA	55,0	40,0	54,5	14,2
IP1 Bevergerner Str. (1. OG, Ost)	WA	55,0	40,0	54,4	16,2
IP1 Bevergerner Str. (2. OG, Ost)	WA	55,0	40,0	54,4	16,2
IP1 Bevergerner Str. (EG, West)	WA	55,0	40,0	53,4	26,9
IP1 Bevergerner Str. (1. OG, West)	WA	55,0	40,0	52,1	24,9
IP1 Bevergerner Str. (2. OG, West)	WA	55,0	40,0	53,4	27,9
IP2 Bevergerner Str. (EG)	WA	55,0	40,0	53,3	16,6
IP2 Bevergerner Str. (1. OG)	WA	55,0	40,0	53,7	17,8
IP2 Bevergerner Str. (2: OG)	WA	55,0	40,0	52,7	18,3
IP3 Bevergerner Str. (EG)	WA	55,0	40,0	46,0	6,4
IP3 Bevergerner Str. (1. OG)	WA	55,0	40,0	47,7	8,9
IP3 Bevergerner Str. (2. OG)	WA	55,0	40,0	48,5	11,9
IP4 Bevergerner Str. (EG)	WA	55,0	40,0	49,9	22,8
IP4 Bevergerner Str. (1. OG)	WA	55,0	40,0	51,6	24,8
IP4 Bevergerner Str. (2. OG)	WA	55,0	40,0	52,5	25,9
IP5 Keltenstiege (EG)	WA	55,0	40,0	41,0	7,2
IP5 Keltenstiege (1. OG)	MI	60,0	45,0	42,4	8,6
IP5 Keltenstiege (2. OG)	MI	60,0	45,0	43,2	11,1
IP6 Osnabrücker Str. (EG)	MI	60,0	45,0	39,5	12,4
IP6 Osnabrücker Str. (1. OG)	MI	60,0	45,0	40,9	14,0
IP7 Schule Osnabrücker Str. (1. OG)	WA	55,0	40,0	47,9	27,9

Der Tabelle ist zu entnehmen, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm an keinem der prognostizierten Immissionsorte überschritten werden.

Nach Mitteilung des Gutachters[16] ist davon auszugehen, dass diese Aussage auch für den Kindergarten, östlich des Beriebsgeländes zutrifft, da dieser Immisssionsort weiter von den Schallquellen entfernt ist, als die prognostizierten Immissionsorte. Der Immissionsort Kindergarten wurde im schalltechnischen Bericht zur betriebsbedingten Lärmimmission nicht untersucht.

Für den Immissionspunkt 1 Bevergerner Straße - Ost wird der zulässige Wert für den Tag knapp unterschritten.

Die Lage der Geräuschquellen und der Immissionspunkte sind dem Anhang 1 zu entnehmen.

6.6.2 Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf die künftige Nutzung Sondergebiet /Autohandel

[16] mündlich Hr. Jedrusiak, Ingenieurbüro Richters & Hüls am 23.07.2007

Hinsichtlich der straßenverkehrsbedingten Einwirkungen wurde eine weitere schalltechnische Untersuchung[17] durchgeführt.

Danach wirken auf die Betriebsfläche des Sondergebietes Pegel in Höhe von 62,7 db(A) tags und 55,4 db(A) nachts ein. Der berechnete Immissionsort befindet sich ca. 13 m von der Osnabrücker Straße entfernt. Damit wird der für den Nutzungszeitraum Tag maßgebliche schalltechnische Orientierungswert der DIN 18005, Teil 1[18] von 65 db(A) unterschritten.

6.6.3 Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf die vorhandenen Nutzungen

Nach der durchgeführten Verkehrsuntersuchung[19] ist mit einem autohausbedingten zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Osnabrücker Straße in der Hauptverkehrszeit (Dauer ca. 1 Stund) von 64 Kfz/Stunde zu rechnen. Dieses zusätzliche Aufkommen wird nicht zu einer wahrnehmbaren signifikanten Erhöhung des verkehrsbedingten Beurteilungspegel führen, die dem Vorhaben zuzurechnen wäre. Wenn und soweit die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete in Höhe von 55/45 db(A) durch den Verkehrslärm auf der Onsabrücker Straße überschritten werden, ist dies eine vorhandene Vorbelastung und nicht dem Autohausvorhaben anzulasten.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Verkehrslärmimmission wurden die Auswirkungen des projektierten Baukörpers auf die Verkehrslärmbelastung für die vorhandenen Nutzungen untersucht.

Für die bereits in der Gewerbelärmprognose ausgewählten Immissionsorte (Anhang 3) unter ergänzendem Einbezug des Kindergartens an der Keltenstiege wurde das Ausmaß der Verkehrslärmeinwirkung mit und ohne Baukörper untersucht sowie die Reduzierung der zu erwartenden Lärmbelastung ermittelt. Die an den einzelnen Immissionsorten festgestellten Verkehrslärmpegel wurden den zu erwartenden Gewerbelärmpegeln gegenübergestellt.

Die Ergebnisse sind dem Anhang 2 zu entnehmen.

Durch den projektierten Baukörper wird die hinterliegende Wohnbebauung mit einer Reduzierung von bis zu 9,4 db(A) tags und 9,6 db(A) nachts deutlich entlastet. So entspricht die Verringerung um 8 – 10 db(A) einer Halbierung der Lautstärke. Für die Schule und die Wohngebäude an der Osnabrücker Straße bleibt die Schalleinwirkung unverändert hoch. Für den Kindergarten an der Keltenstiege reduziert sich die Lärmbelastung tagsüber um 3 db(A). Dieser Wert entspricht dem Bereich, der vom menschlichen Ohr gut wahrgenommen wird.

---

[17] Stadt Rheine (2007): Schalltechnischer Bericht (Verkehrslärmimmission) zum Bebauungsplan Nr. 112, 11. Änd., Kennwort „Johannesschule“.

[18] DIN 18005-1, Beiblatt 1, Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren, schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Ausgabe Mai 1987.

[19] Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm, Schortens (2007): Stadt Rheine, Verkehrsuntersuchung BMW Hakvoort.

Festzuhalten ist somit, dass insoweit von dem Vorhaben sogar eine Reduzierung der Straßenverkehrslärmeinwirkungen auf vorhandene Umfeldnutzungen auszugeht.

6.6.4 Gesamtlärmeinwirkung

Die Verkehrslärmentlastung wird insbesondere nachts gut wahrnehmbar sein. Tagsüber sind die Auswirkungen aufgrund der Gewerbelärmimmission geringer zu erwarten.

Eine Addition bzw. Verrechnung verschiedenartiger Lärmquellen ist zwar wünschenswert und grundsätzlich geboten, konnte sich in der Fachwelt aber nicht durchsetzen., da anerkannte Rechenmodelle bislang fehlen. Die Verordnungsgebung sieht eine Berechnung der Summation deshalb auch nicht vor. Im Rahmen der Abwägung kommt es entsprechend nicht auf die Anwendung eines gesicherten physikalischen Summationsmodell an, sondern auf die Untersuchung der emissionsbezogenen, d.h. quellenbezogenen Lärmwirkung. Dem wurde mit obigen Ausführungen in Verbindung mit den schalltechnischen Untersuchungen hinreichend entsprochen.

6.7 Auswirkungen des Bebauungsplanes / Anpassung des Flächennutzungsplanes

Einer förmlichen Änderung des Flächennutzungsplanes (im Parallelverfahren) bedarf es nicht, weil die Bebauungsplanänderung im beschleunigten Verfahren durchgeführt wird und in einem solchen Fall gem. § 13 a Abs. 2 Ziffer 2 BauGB eine Abweichung des Bebauungsplanes von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zulässig ist und der Flächennutzungsplan lediglich im Wege der Berichtigung anzupassen ist.

Die gesetzliche Voraussetzung hierfür, dass die geordnete städtebauliche Entwicklung des Stadtgebietes nicht beeinträchtigt werden darf, ist erfüllt. Wie oben bereits dargestellt, wird das geplante Autohaus die in dem vom Rat beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept städtebaulich angestrebte Einzelhandels- und Zentrenstruktur in keiner Weise beeinträchtigt.

Die sich aus dem Bebauungsplan ergebende Berichtigung des Flächennutzungsplanes ist als Ausschnitt im System „Vorher“ – „Nachher“ im Anhang 4 zeichnerisch dargestellt.

Im Rahmen der landesplanerischen Anfrage für die Sondergebietsfestsetzung bei der Bezirksregierung Münster als Regionalplanungsbehörde ist abgeklärt worden, dass die Bezirksregierung Münster diese Einschätzung teilt und ebenfalls keine förmliche Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren für notwendig erachtet.

Mit Schreiben vom 3. Juli 2007 hat die Bezirksregierung auch im Übrigen bestätigt, dass keine landesplanerischen Bedenken erhoben werden. Das Plan-

vorhaben entspricht also auch dem Gebot des § 1 Abs. 4 BauGB, die Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung anzupassen.

Das Vorhaben entspricht insbesondere auch den neuen landesplanerischen Zielvorgaben für Einzelhandelsgroßprojekte in § 24 a Landesentwicklungsprogramm. Das Vorhaben liegt zwar nicht in einem der zentralen Versorgungsbereiche, die der Rat bei der Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes durch Beschluss vom 8. November 2005 räumlich und funktional festgelegt hat. Da das Vorhaben aber lediglich nicht zentrenrelevante Kernsortimente führen wird, der Standort innerhalb des im Regionalplan dargestellten Wohnsiedlungsbereich (= allgemeiner Siedlungsbereich) liegt und zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente nicht geführt werden, ist die beabsichtigte Sondergebietsfestsetzung gem. § 24 a Abs. 3 Satz 1 Landesentwicklungsprogramm zulässig.

6.8 Sonstiges

6.8.1 Umsetzung/Realisierung

Die Voraussetzung zur Umsetzung der Betriebsansiedlung ist durch einen Kaufvertrag zwischen dem Eigentümer/Stadt Rheine und dem künftigen Betreiber und Eigentümer des Autohauses *Fa. Hakvoort* für die Teilfläche des Flurstückes 628 sicherzustellen. Das Flurstück 612 soll als Betriebsgelände genutzt, aber im Eigentum der Stadt Rheine verbleiben. Grund hierfür ist der nahe an der Grundstücksgrenze verlaufende Mischwasserkanal, welcher für die Stadt Rheine zugänglich gehalten werden soll. Hierzu ist ein entsprechender Pachtvertrag abzuschließen.

Für die Entfernung der Straßenbäume an der Osnabrücker Straße ist nach der städtischen Baumschutzsatzung eine Genehmigung bei der Stadt Rheine zu beantragen.

6.8.2 Bodenordnung

Die mit dem Bauvorhaben zu bebauende Teilfläche des Flurstückes 628 ist neu zu vermessen.

6.8.3 Monitoring

Im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ist die Überwachung von erheblichen Umweltauswirkungen entsprechend § 13 Abs. 3 Satz 1 nicht vorgeschrieben. Aufgrund der sensiblen Umgebungsnutzung soll trotzdem im Rahmen eines freiwilligen Monitorings überprüft werden, ob die tatsächliche Entwicklung hinsichtlich des betrieblichen Lärmaufkommens der erwarteten Entwicklung entspricht.

Die Stadt wird deshalb 1 Jahr nach Inbetriebnahme des Autohauses ein qualifiziertes Fachbüro beauftragen, die tatsächlichen betriebsbedingten Lärmimmissionen im Bereich der westlich, südlich und östlich angrenzenden Nutzungen (Wohnungen, Schule und Kindergarten) zu ermitteln. Die Geräuschimmissionen werden entsprechend den Vorgaben der geltenden technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm gemessen und bewertet.

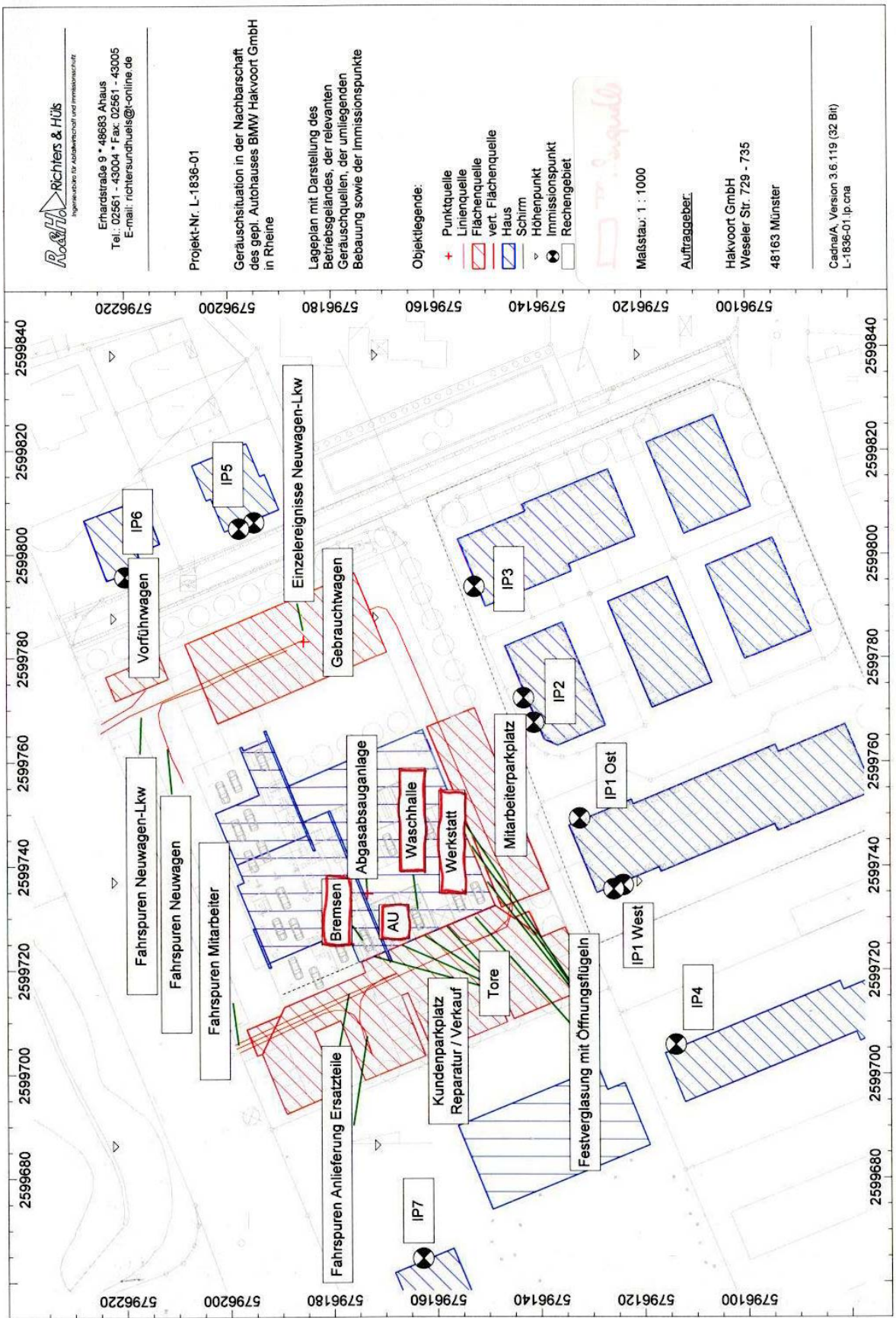
Rheine, den 17. Januar 2008

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

Im Auftrag

Michaela Gellenbeck
(Städt. Baurätin z.A.)

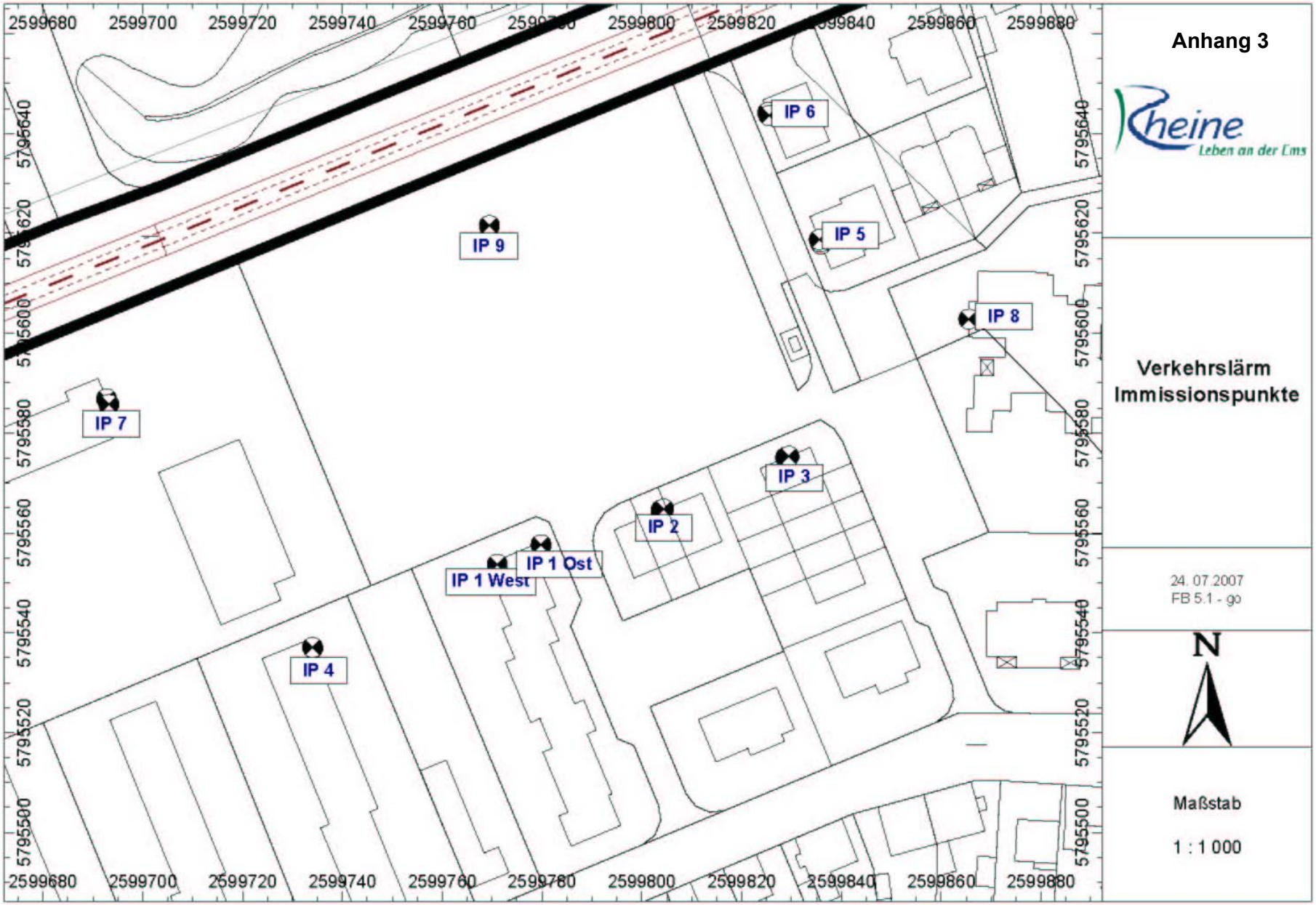
Anhang 1

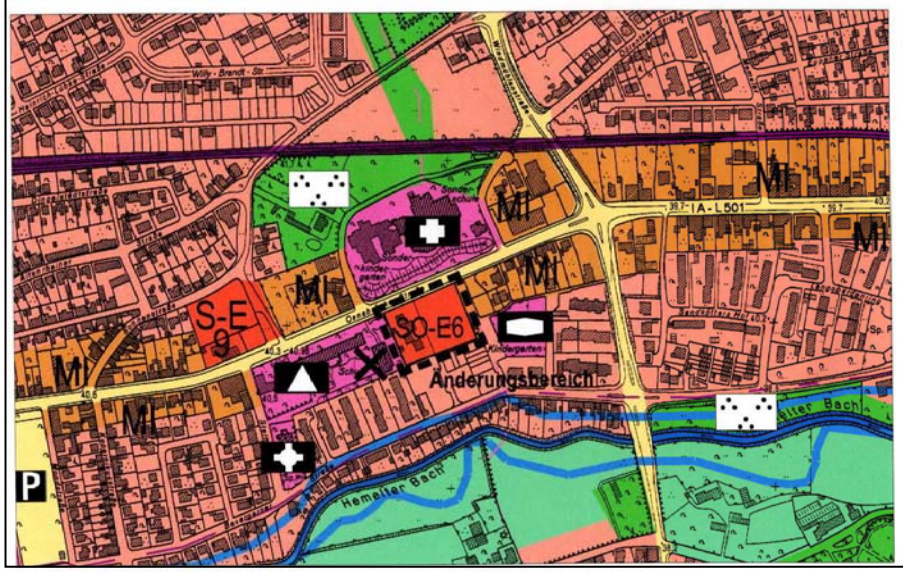

Richters & Hüs
Ingenieurbüro für Abfallwirtschaft und Immissionsschutz
Erhardstraße 9 * 48683 Ahaus
Tel.: 02561 - 43004 * Fax: 02561 - 43005
E-mail: richtersundhuels@t-online.de
Projekt-Nr. L-1836-01
Geräuschsituation in der Nachbarschaft des gepl. Autohauses BMW Hakvoort GmbH in Rheine
Lageplan mit Darstellung des Betriebsgeländes, der relevanten Geräuschquellen, der umliegenden Bebauung sowie der Immissionspunkte
Objektlegende:
Punktquelle
Linienquelle
Flächenquelle
vert. Flächenquelle
Haus
Schirm
Höhenpunkt
Immissionspunkt
Rechengebiet
Maßstab: 1 : 1000
Auftraggeber:
Hakvoort GmbH
Weseler Str. 729 - 735
48163 Münster
Cadna/A, Version 3.6.119 (32 Bit)
L-1836-01.lp.cna
IP1 Ost
IP1 West
IP2
IP3
IP4
IP5
IP6
IP7
Einzelereignisse Neuwagen-Lkw
Gebrauchtwagen
Vorführwagen
Fahrspuren Neuwagen-Lkw
Fahrspuren Neuwagen
Fahrspuren Mitarbeiter
Fahrspuren Anlieferung Ersatzteile
Abgasabsauganlage
Waschhalle
Werkstatt
Bremsen
AU
Mitarbeiterparkplatz
Kundenparkplatz Reparatur / Verkauf
Tore
Festverglasung mit Öffnungsflügeln
5796220
5796200
5796180
5796160
5796140
5796120
5796100
2599840
2599820
2599800
2599780
2599760
2599740
2599720
2599700
2599680

Einwirkung von Gewerbe- und Straßenverkehrslärm an ausgewählten Immissionspunkten

Anhang 2

Immissionspunkt - Bezeichnung	Höhe [m]	Nutzung	Nutzungsart	Gewerbelärm - TA Lärm Beurteilungspegel Tag dB(A)	Gewerbelärm - TA Lärm Beurteilungspegel Nacht dB(A)	Gewerbelärm - TA Lärm Richtwert Tag dB(A)	Gewerbelärm - TA Lärm Richtwert Nacht dB(A)	Straßenverkehrslärm - RLS 90- genaue Zähldaten ohne Autohaus Tag dB(A)	ohne Autohaus Nacht dB(A)	mit Autohaus Tag dB(A)	mit Autohaus Nacht dB(A)	Veränderung Tag dB(A)	Veränderung Nacht dB(A)
IP 1 Bevergerner Str. (EG, Ost)	2,00	Wohnen	WA	54,5	14,2	55,0	40,0	48,9	41,6	39,5	32,0	9,4	9,6
IP 1 Bevergerner Str. (1. OG, Ost)	5,00	Wohnen	WA	54,4	16,2	55,0	40,0	49,6	42,2	41,8	34,4	7,8	7,8
IP 1 Bevergerner Str. (2. OG, Ost)	7,50	Wohnen	WA	54,4	16,2	55,0	40,0	50,2	42,8	44,5	37,0	5,7	5,8
IP 1 Bevergerner Str. (EG, West)	2,00	Wohnen	WA	52,1	24,9	55,0	40,0	48,1	40,7	47,0	39,5	1,1	1,2
IP 1 Bevergerner Str. (1. OG, West)	5,00	Wohnen	WA	53,4	26,9	55,0	40,0	48,8	41,4	47,7	40,2	1,1	1,2
IP 1 Bevergerner Str. (2. OG, West)	7,50	Wohnen	WA	53,4	27,9	55,0	40,0	49,4	42,0	48,3	40,9	1,1	1,1
IP 2 Bevergerner Str. (EG)	2,00	Wohnen	WA	53,3	16,6	55,0	40,0	51,1	43,8	46,9	39,5	4,2	4,3
IP 2 Bevergerner Str. (1. OG)	5,00	Wohnen	WA	53,7	17,8	55,0	40,0	51,7	44,4	47,9	40,4	3,8	4,0
IP 2 Bevergerner Str. (2. OG)	7,50	Wohnen	WA	52,7	18,3	55,0	40,0	52,2	44,9	48,9	41,5	3,3	3,4
IP 3 Bevergerner Str. (EG)	2,00	Wohnen	WA	46,0	6,4	55,0	40,0	50,6	43,3	48,2	40,7	2,4	2,6
IP 3 Bevergerner Str. (1. OG)	5,00	Wohnen	WA	47,7	8,9	55,0	40,0	51,2	43,9	49,0	41,6	2,2	2,3
IP 3 Bevergerner Str. (2. OG)	7,50	Wohnen	WA	48,5	11,9	55,0	40,0	51,7	44,4	49,7	42,3	2,0	2,1
IP 4 Bevergerner Str. (EG)	2,00	Wohnen	WA	49,9	22,8	55,0	40,0	48,5	41,1	45,6	38,1	2,9	3,0
IP 4 Bevergerner Str. (1. OG)	5,00	Wohnen	WA	51,6	24,8	55,0	40,0	49,2	41,8	46,6	39,2	2,6	2,6
IP 4 Bevergerner Str. (2. OG)	7,50	Wohnen	WA	52,5	25,9	55,0	40,0	49,9	42,6	47,9	40,5	2,0	2,1
IP 5 Keltenstiege (EG)	2,00	Wohnen	MI	41,0	7,2	60,0	45,0	52,9	45,5	52,0	44,6	0,9	0,9
IP 5 Keltenstiege (1. OG)	5,00	Wohnen	MI	42,4	8,6	60,0	45,0	53,9	46,5	53,3	45,9	0,6	0,6
IP 5 Keltenstiege (2. OG)	7,50	Wohnen	Mi	43,2	11,1	60,0	45,0	54,8	47,4	54,5	47,0	0,3	0,4
IP 6 Osnabrücker Str.(EG)	2,00	Wohnen	MI	39,5	12,4	60,0	45,0	58,4	51,1	58,5	51,1	-0,1	0,0
IP 6 Osnabrücker Str.(1.OG)	5,00	Wohnen	MI	40,9	14,0	60,0	45,0	59,8	52,5	59,9	52,5	-0,1	0,0
IP 7 Osnabrücker Str. (EG)	2,00	Schule	WA			55,0	40,0	57,1	49,8	57,2	49,8	-0,1	0,0
IP 7 Osnabrücker Str. (1. OG)	5,00	Schule	WA	47,9	27,9	55,0	40,0	59,3	51,9	59,4	51,9	-0,1	0,0
IP 8 Keltenstiege (EG)	2,00	Kindergarten	WA			55,0	40,0	46,6	39,3	43,6	36,1	3,0	3,2


2599680
2599700
2599720
2599740
2599760
2599780
2599800
2599820
2599840
2599860
2599880
5795640
5795620
5795600
5795580
5795560
5795540
5795520
5795500
IP 1 West
IP 1 Ost
IP 2
IP 3
IP 4
IP 5
IP 6
IP 7
IP 8
IP 9
Anhang 3
Rheine
Leben an der Ems
Verkehrslärm
Immissionspunkte
24. 07.2007
FB 5.1 - go
N
Maßstab
1 : 1 000



Zeichenerklärung

I. Darstellungen (§ 5 Abs. 2 BauGB)

Art der baulichen Nutzung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB)

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- MI Mischgebiete
- Gewerbliche Bauflächen
- S/SO Sonderbauflächen / Sondergebiete
- S-E - Einzelhandel
- SO-E6 Einzelhandel / Auto mit Werkstatt

Flächen für die Landwirtschaft und Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB)

- Flächen für die Landwirtschaft

Flächen für den Gemeinbedarf (§ 5 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Schule
- Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Gesundheitl. Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen

Grün- und Freiflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 5 und Nr. 10 BauGB)

- Parkanlage

Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 u. § 5 Abs. 4 BauGB)

- örtliche u. überörtliche Hauptverkehrsstraßen

II. Kennzeichnungen (§ 5 Abs. 3 BauGB):

- Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
- Hauptversorgungsleitungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)
  - oberirdisch

NORD

Stadt Rheine

Anpassung (16. Änderung) des Flächennutzungsplanes

Kennwort: "Johannesschule"

Fachbereich: Planen und Bauen
Produktgruppe: Stadtplanung

Maßstab 1:5000
Stand: 04.06.2007