

Begründung

zur 20. Änderung des Flächennutzungs-
planes der Stadt Rheine

Kennwort: "Bahnhof West/Lindenstraße"

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand : September 2008



Inhaltsverzeichnis

<u>I.</u>	<u>VORBEMERKUNGEN</u>	<u>4</u>
1	ANLASS DER PLANUNG/PLANERFORDERNIS	4
2	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	5
3	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	5
<u>II.</u>	<u>BESTANDSAUFNAHME</u>	<u>5</u>
4	ANTHROPOGENE NUTZUNGEN UND EINFLÜSSE	5
4.1	LAGE IM STADTGEBIET; PRÄGUNG	5
4.2	EMISSIONEN; IMMISSIONEN	6
4.3	VERKEHR/ VER- UND ENTSORGUNG	6
4.4	BODENKONTAMINATION; ALTLASTEN	7
4.5	NATUR UND FREIRAUM	8
<u>III.</u>	<u>INHALT DER PLANÄNDERUNG/ART DER BAULICHEN NUTZUNG</u>	<u>8</u>
<u>IV.</u>	<u>UMWELTPRÜFUNG</u>	<u>8</u>
5	UMWELTBERICHT	8
5.1	EINLEITUNG	8
5.1.1	Inhalte und Ziele der Flächennutzungsplanänderung	9
5.1.2	Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes	9
5.2	BESTANDSAUFNAHME DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES	11
5.2.1	Planungsrechtliche Vorgaben	11
5.2.2	Anthropogene Nutzungen und Einflüsse	11
5.2.3	Naturräumliche Gliederung	12
5.2.4	Geologie und Boden	12
5.2.5	Wasser	14
5.2.6	Luft	14
5.2.7	Lärm	14
5.2.8	Klima	15
5.2.9	Biotoptypen, Flora und Fauna	15
5.3	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	19
5.4	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	19
5.5	BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MAßNAHMEN	22
5.5.1	Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen	22
5.5.2	Ausgleichsmaßnahmen	23
5.6	DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSVORSCHLÄGE	23
5.7	BESCHREIBUNG DER VERBLEIBENDEN ERHEBLICH NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	24
5.8	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	24

5.8.1	Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	24
5.8.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen.....	24
5.8.3	Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts.....	25
V.	<u>SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE ASPEKTE.....</u>	27
6	UMSETZUNG; REALISIERUNG	27

I. Vorbemerkungen

1 Anlass der Planung/Planerfordernis

In den letzten Jahren richtete die Politik und die Stadtentwicklungsplanung ihr Augenmerk verstärkt auf die Innenentwicklung von Rheine aus. Es sind eine Vielzahl von Entwicklungen im direkten Umfeld der Innenstadt von Rheine/Innerer Ring in Gang gesetzt bzw. realisiert worden (KinoCenter mit MediaMarkt und Parkhaus, Parkhaus an der Lindenstraße, Galeria Borneplatz, Lidl- und Burger-King-Ansiedlung, Ansiedlung Wohnkaufhaus Berning). Diese Vorhaben leisten im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung einen Betrag zur Attraktivierung und Stärkung von Rheine.

Ein Großteil der genannten Projekte entstand dabei auf Flächen, die vormals durch die Deutsche Bahn genutzt worden sind. Die Weichen für die Realisierung der Vorhaben wurden z.T. im „Moderationsverfahren zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ gestellt. Dieses Forum führte sämtliche für die Umnutzung der Bahnareale relevanten Akteure zusammen. In diesem Diskussionsprozess wurden weitere für die Stadt Rheine bedeutende Flächenpotentiale herausgearbeitet und in den Aktivierungsprozess eingebunden.

Dabei handelt es sich insbesondere um die Bereiche des sog. IV. Quadranten im Bereich der Lindenstraße und des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R zwischen Rheine und dem Ortsteil Hauenhorst. Die Aktivierung beider Brachflächen ist eine vorrangige Aufgabe im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Bedeutung dieser Aufgabe wird unterstrichen durch eine umfangreiche öffentliche Förderung der Maßnahmen, wobei fördertechnisch beide Areale gemeinsam betrachtet werden.

Das westlich an das Zentrum von Rheine angrenzende Bahnhofsareal wird durch die Bahnstrecke und die Bahnhofstraße in vier Quadranten aufgeteilt. Durch die bereits fortgeschrittene Umnutzung und Verwertung brachliegender Bahnflächen der drei ersten Quadranten des direkten Bahnhofsumfeldes liegt der Schwerpunkt der Planung nun auf dem so genannten IV. Quadranten. Hierbei handelt es sich um das Bahnareal westlich des Hauptbahnhofes auf der der Innenstadt abgewandten Seite. Die 4 ha große Fläche an der Lindenstraße stellt derzeit das einzige größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt von Rheine dar. Geprägt wird der nördliche Teil des Geländes durch die Triebwagenhalle („Lokschuppen“), der als letztes noch erhaltenes Gebäude im Innenstadtbereich an die Bedeutung von Rheine als „Eisenbahnerstadt“ erinnert. Dieses Gebäude soll im Rahmen der Aktivierung des Geländes erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Zur Entwicklung des Areals muss in einem parallel laufenden Verfahren der Flächennutzungsplan geändert und ein verbindlicher Bauleitplan aufgestellt werden.

2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet westlich des Bahnhofes in der Innenstadt von Rheine umfasst Flächen der DB-Netz AG, die durch die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft veräußert werden sowie Flächen der Aurelis Real Estate GmbH. Die Kaufverträge zu beiden Flächen sind bisher noch nicht abgeschlossen. Die genaue Abgrenzung der zu veräußernden Flächen ist im Vorfeld durch zahlreiche Gespräche mit allen Beteiligten geklärt worden. Im Rahmen des Abschlusses von Kaufverträgen wird auch der Rückbau bzw. die Verlegung von Gleisanlagen und technischen Einrichtungen der verschiedenen Bahngesellschaften geregelt, die sich zurzeit noch auf dem überplanten Gelände befinden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

im Norden: durch die Südseite der Bahnhofstraße,
im Osten: durch Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG,
im Süden: durch die nördliche Grenze des Flurstücks 315 in Flur 115, Gemarkung Rheine Stadt
im Westen: durch die Ostseite der Lindenstraße.

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan geometrisch eindeutig festgelegt.

3 Übergeordnete Vorgaben

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland weist das Areal des IV. Quadranten als Wohnsiedlungsbereich aus. Dem Anpassungsgebot gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung wird somit entsprochen.

II. Bestandsaufnahme

4 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

4.1 Lage im Stadtgebiet; Prägung

Der Bereich westlich des Bahnhofes/Lindenstraße wird von den Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine von der westlichen Innenstadt getrennt. Der nordwestlich angrenzende Kreuzungsbereich Lindenstraße/Bahnhofstraße/Wasserstraße bildet den Anschlusspunkt an wichtige Infrastruktureinrichtungen wie etwa Agentur für Arbeit, Kaufmännische und Berufsbildende Schulen, Fachschulzentrum Mathiasspital, Feuerwehr und Rettungswache, Parkhaus mit Luftrettungsstation.

Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Die Bahninfrastruktur des 4. Quadranten – Triebwagenhalle und Teile der Gleistrasse – wurde zuletzt von der

in Konkurs gegangenen Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft genutzt. Weitere Gleise sind durch die DB Regio zur Wartung und Betankung ihrer Züge bestellt. Das ehemalige Verwaltungsgebäude beherbergte zuletzt neben Sozialräumen für die Arbeiter der DB Regio eine Arbeitslosenberatung. Auf dem weiteren Gelände finden sich außerdem ein Hochbunker und eine Schaltstation/Trafo.

Der Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße ist bereits bebaut. Es finden sich die Gebäude eines Baustoffhandels und einer Gaststätte. Beide Flächen werden in das Konzept zur Neustrukturierung des Gesamtgeländes miteinbezogen.

4.2 Emissionen; Immissionen

Das Plangebiet westlich des Bahnhofes wird von der Lindenstraße im Westen als örtliche Hauptverkehrsachse tangiert. Im Osten grenzt der Bahnhof Rheine mit seinen umfangreichen Gleisanlagen an. Die von diesen Nutzungen ausgehenden Emissionen stehen einer Aktivierung des Areals als gewerbliche Baufläche generell nicht entgegen, ob bzw. in welcher Form ggf. Lärmschutzmaßnahmen für die gewerbliche Nutzung erforderlich sind, wird zurzeit durch ein entsprechendes Gutachten ermittelt. Die Ergebnisse dieser Analyse werden ggf. als Festsetzungen in den Bebauungsplan Nr. 308, Kennwort: „Bahnhof West/Lindenstraße“ einfließen. Das Aufstellungsverfahren für diesen verbindlichen Bauleitplan läuft parallel zur 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine.

Die von der geplanten gewerblichen Nutzung ausgehenden (Schall-)Emissionen werden im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung analysiert. Insbesondere werden die durch die Zu- und Abfahrtsbewegungen zum Gewerbegebiet entstehenden Verkehrsemissionen gutachterlich untersucht und die sich aufgrund der Abstände zur nächsten Wohnbebauung gem. Abstandserlass NRW ergebenden Abstände eingeplant.

4.3 Verkehr/ Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet liegt östlich der Lindenstraße. Diese Verkehrsstrasse ist als örtliche Hauptverkehrsstrasse das Bindeglied an die die Stadt Rheine tangierende überörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Darüber hinaus ist über die nördlich angrenzende Bahnhofstraße der Innere Ring als Hauptverteilachse für den innerstädtischen Verkehr direkt zu erreichen.

Aufgrund der Lage westlich des Bahnhofes ist das Plangebiet optimal an das überregionale und regionale Schienennetz der DB angebunden. Auch die Angebote des regionalen ÖPNV sind vom Plangebiet aus optimal zu erreichen: Entlang der Lindenstraße im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße im Norden und Laugestraße im Süden finden sich zwei Haltestellen des örtlichen Stadtbussystems. Darüber hinaus sind der zentrale Busbahnhof in der Innenstadt und der Busbahnhof des überregionalen Busliniennetzes auf dem Bahnhofsvorplatz fußläufig zu erreichen.

Die Lindenstraße ist beidseitig – entlang des Plangebietes – mit separaten Fuß- und Radwegen ausgestattet. Damit ist die Anbindung an das in der Stadt Rheine vorhandene Radwegenetz gesichert.

Im südlichen Änderungsbereich wird eine Trasse für eine Unterführung der Bahnanlagen zwischen der Laugestraße/Breite Straße und der Christianstraße/Hovestraße eingeplant. Diese zusätzliche Ost-West-Verbindung soll nicht kurzfristig umgesetzt werden, es soll lediglich für die Zukunft die Trasse langfristig gesichert werden. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird deshalb diese Unterführung nicht aufgenommen.

Der Anschluss des Gewerbegebietes an das technische Infrastrukturnetz der Stadt Rheine ist noch zu schaffen. Dabei ist es Ziel, das anfallende Schmutz- und Regenwasser der Kläranlage Nord der Stadt Rheine zuzuleiten.

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Strom, wird durch die Stadtwerke Rheine GmbH sichergestellt.

Die Beseitigung der Abfallstoffe wird von der örtlichen Müllabfuhr durchgeführt. Eine geordnete Abfallentsorgung, die das Gewinnen von Stoffen und Energien aus Abfällen (Abfallverwertung) und das Ablagern von Abfällen sowie die hierzu erforderlichen Maßnahmen des Einsammelns, des Beförderns, des Behandeln und Lagerns umfasst, ist gewährleistet.

4.4 Bodenkontamination; Altlasten

Der Änderungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Seit Aufgabe der Bahnnutzung sind eine Vielzahl von Untersuchungen und auch Altlastensanierungen auf dem Bahngelände durchgeführt worden. Darüber hinaus sind zwischen den Beteiligten – Stadt Rheine, Grundstückseigentümer, zuständige Aufsichtsbehörden und Fachgutachtern – hinsichtlich der Altlastenproblematik und möglicher noch durchzuführender Schritte zahlreiche Gespräche geführt worden. Die Erarbeitung eines abschließenden Sanierungsplanes steht noch aus. Bis zur möglichen Offenlage des Änderungsentwurfes wird dieser Sanierungsplan jedoch vorliegen und dessen Ergebnisse, sofern erforderlich, in die Bauleitplanentwürfe Eingang finden. Ziel des Sanierungsplanes ist es, die Altlasten – entsprechend der projektierten gewerblichen Nutzung – soweit zu sanieren, dass eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann. Auf die Darstellung der Fläche als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“ wird deshalb zukünftig verzichtet.

Das Änderungsgebiet liegt in einem Bereich, in dem Blindgänger aus dem zweiten Weltkrieg erwartet werden. Für einzelne Bereiche ist bereits eine Suche nach Kampfmitteln durchgeführt worden. Für den größeren Flächenanteil ist die detaillierte Absuche noch durchzuführen.

4.5 Natur und Freiraum

Das Areal entlang der Lindenstraße ist im Rahmen der Erstellung des Umweltberichtes einer eingehenden Analyse sowohl der natürlichen Gegebenheiten als auch der vorhandenen Fauna und Flora unterzogen worden (s. Kap. 5 Umweltbericht). Es wird deshalb an dieser Stelle auf eine detaillierte Beschreibung verzichtet.

III. INHALT DER PLANÄNDERUNG/ART DER BAULICHEN

NUTZUNG

Die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine bezieht sich auf den Bereich westlich des Bahnhofes in der Innenstadt von Rheine östlich der Lindenstraße. Auslöser für die Änderung ist die Absicht, Teile der ehemals als Bahnbetriebsfläche bzw. noch aufzugebende Areale mit Bahnnutzung im Rahmen eines Flächenrecyclings einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Konkret sind folgende Änderungen projektiert:

Der Änderungsbereich ist gegenwärtig mit Ausnahme einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße im Flächennutzungsplan als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“ dargestellt. Die angesprochene Ausnahmefläche ist als „gemischte Baufläche/Mischgebiet“ dargestellt. Diese Kennzeichnung soll entsprechend der projektierten gewerblichen Nutzung geändert werden in „gewerbliche Baufläche“.

Im südlichen Abschnitt soll auf der Ebene des Flächennutzungsplanes eine Verbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen langfristig gesichert werden. Für diese neue West-Ost-Verbindungsachse wird deshalb eine entsprechende Trasse durch die Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert. Die südlich dieser Achse liegende Fläche wird - entsprechend der südlich angrenzenden Nutzung - als „Gemischte Baufläche/Mischgebiet“ dargestellt.

IV. UMWELTPRÜFUNG

5 Umweltbericht

5.1 Einleitung

Im Rahmen des „Moderationsverfahrens zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden in den letzten Jahren Flächenpotenziale für eine nachhaltige Stadtent-

wicklung und Umnutzung ehemaliger bzw. nicht mehr benötigter Bahnflächen in der Stadt Rheine herausgearbeitet. Im Umfeld der Innenstadt und des Bahnhofes wurden bereits eine Vielzahl von baulichen Entwicklungen und neuen Nutzungen realisiert oder in Gang gesetzt. Aktuell wird die Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen für den Bereich des sog. „IV. Quadranten“, zwischen dem Hauptbahnhof und der Lindenstraße sowie für das großräumige Areal des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R zwischen Rheine und dem Ortsteil Hauenhorst durch die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung vorbereitet.

Mit dem vorliegenden Änderungsverfahren wird der Bereich des so genannten „IV. Quadranten“ überplant. Die etwa 4 ha große Fläche zwischen der Lindenstraße und dem Hauptbahnhof stellt derzeit das einzige größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt von Rheine dar. Zur Entwicklung des Areals muss in einem parallel laufenden Verfahren der Flächennutzungsplan geändert und ein verbindlicher Bauleitplan aufgestellt werden.

5.1.1 Inhalte und Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine bezieht sich auf nicht mehr benötigte Bahnflächen westlich der Innenstadt und des Bahnhofes und östlich der Lindenstraße. Mit der vorliegenden Änderung wird das Ziel verfolgt, die nicht mehr benötigten Bahnbetriebsflächen im Rahmen eines Flächenrecyclings einer gewerblichen Nutzung zuzuführen. Daher soll das bisher noch als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“ dargestellte Areal mit der vorliegenden Änderung nunmehr weitestgehend als „gewerbliche Baufläche“ dargestellt werden.

Im südlichen Teil des Änderungsbereiches soll zudem noch die Option für eine neue Straßenverbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als langfristig mögliche Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen mit der Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert werden.

5.1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes

Innerhalb der Fachgesetze sind für die Schutzgüter Ziele und allgemeine Grundsätze formuliert, die im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen sind (s. nachfolgende Tabelle 1).

Insbesondere im Rahmen der nachfolgenden Beschreibung und Bewertung der mit Umsetzung der Planung zu erwartenden Umweltauswirkungen, sind vor allem solche Ausprägungen und Strukturen hervorzuheben, die im Sinne des jeweiligen Fachgesetzes eine besondere Rolle als Funktionsträger übernehmen. Deren Funktionsfähigkeit ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zielaussagen zu schützen, zu erhalten und ggf. weiterzuentwickeln.

Folgende Zielaussagen der Fachgesetze sind für die vorliegende Flächennutzungsplanänderung relevant:

Tab. 1: Ziele des Umweltschutzes

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
Mensch	Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere die Vermeidung von Emissionen.
	Bundes-immissions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
Tiere und Pflanzen	Bundesnatur-schutzgesetz / Landschafts-gesetz NW	Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass . die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, . die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, . die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume sowie . die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
	Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie . die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu berücksichtigen.
Boden	Bundesboden-schutzgesetz	Ziele des BBodSchG sind . der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als . Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere u. Pflanzen, als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, sowie als Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche u. siedlungsbezogene u. öffentliche Nutzungen. . der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen und Förderung der Bodensanierung (Altlasten u. a.).
	Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung
Wasser	Wasserhaus-haltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit.
	Landeswasser-gesetz	Ziel der Wasserwirtschaft ist der Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit.
Luft	Bundesimmi-sions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Luftverunreinigungen, Wärme, Strahlen u. a.).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen.
Klima	Landschafts-gesetz NW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und damit auch des Klimas

Land- schaft	Bundesnatur- schutzgesetz / Land- schafts-gesetz NW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggfs. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
-----------------	---	---

Direkte, für das eigentliche Plangebiet relevante Ziele von Fachplänen existieren nur in Form des Regionalplanes des Regierungsbezirkes Münster, Teilabschnitt Münsterland, der in Nordrhein-Westfalen gleichzeitig auch den Landschaftsrahmenplan darstellt. Der Regionalplan weist den Änderungsbereich als Wohnsiedlungsbereich aus. Anderweitige für das Plangebiet relevante Fachpläne aus den Bereichen des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechtes sind aktuell nicht vorhanden.

Ein Landschaftsplan besteht für den Änderungsbereich und das nähere Umfeld nicht. Natur- oder Landschaftsschutzgebiete, geschützte oder schutzwürdige Biotopkomplexe und -strukturen sind im Plangebiet und seinem näheren Umfeld nicht vorhanden.

5.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

5.2.1 Planungsrechtliche Vorgaben

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland ist der Änderungsbereich als Wohnsiedlungsbereich ausgewiesen. Gegenwärtig ist der Planbereich im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine noch als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“, und auf einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße als „Mischgebiet/Mi“ dargestellt.

5.2.2 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

Der Änderungsbereich umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Das umzunutzende Areal blickt auf eine ca. 150-jährige Bahngeschichte zurück. Auf dem Gelände finden sich Gebäude bzw. Gebäudereste und befestigte Flächen der ursprünglichen bahnbetrieblichen Nutzungen, u. a. die Triebwagenhalle („Lokschuppen“) mit angrenzenden Stellplatzflächen, Sozialgebäude, Trafostation und ein Hochbunker, sowie Fundamente bereits vor Jahrzehnten abgebrochener Gebäude und Einrichtungen des ehemaligen Betriebswerkes „Rheine-P“. Zudem liegen eine bis vor kurzem noch genutzte Tankanlage sowie Reste eines ehemaligen Tanklagers und einer ehemaligen Waschanlage in diesem Bereich. Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Während im östlichen Teil einzelne, nicht mehr benötigte, Gleisstränge liegen, weist der westliche Bereich des Geländes größere verbuschte und mit Bäumen bestandene Flächen sowie vegetationslose, aktuell noch genutzte Wege- und Lagerplatzflächen auf.

Im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße, sind mit einem Baustoffhandel und einer Gaststätte bereits gewerbliche Nutzungen vorhanden.

Das Plangebiet liegt im Zentrum von Rheine, westlich des Hauptbahnhofs. Das Areal wird durch den innerörtlichen Hauptverkehrsring („Innerer Ring“) und die umfangreichen Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine von der Innenstadt getrennt. Über die westlich angrenzend verlaufende Lindenstraße und die nördlich angrenzende Bahnhofstraße, ist der Planbereich an das Straßenverkehrs- und Radwegenetz angebunden. Der Bahnhof, Busbahnhof und die Einzelhandels-, Gastronomiebetriebe und Nahversorgungseinrichtungen der Innenstadt sind in fußläufiger Entfernung erreichbar.

Das Plangebiet wird insbesondere von erheblichen Lärmemissionen aus dem Schienenverkehr, dem Straßenverkehr auf der Lindenstraße und dem Flugbetrieb der an der Lindenstraße, etwa 100 m nördlich der Plangebietsgrenze, befindlichen Luftrettungsstation tangiert.

Aufgrund der langfristigen, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen, weisen große Teile des Geländes aktuell noch schadstoffbelastete Böden auf. Es sind mehrere Altlastenverdachtsflächen abgegrenzt und in das Altlastenkataster des Kreises Steinfurt eingetragen worden. Zudem ist auf dem ehemaligen Bahngelände generell auch mit möglichen Kampfmittelvorkommen aus dem zweiten Weltkrieg zu rechnen.

5.2.3 Naturräumliche Gliederung

Das Gelände liegt geographisch gesehen am nördlichen Rand des Münsterlandes im Übergangsbereich zum Emsland in der Gemarkung Rheine. Der Planbereich gehört zur Naturräumlichen Haupteinheit 544 „Westmünsterland“ und hier zur Untereinheit 544.06 „Rheiner Höhen“, welche sich über große Teile des bebauten Rheiner Stadtgebietes, überwiegend westlich des Emstales und zwischen den Sandgebieten der „Stoverner Sandplatte“ im Norden und des „Hollicher Feldes“ im Süden erstreckt. Geprägt wird der Naturraum durch die Höhenrücken aus Kalkgestein der Oberkreide. Im westlichen Stadtgebiet treten der Thieberg und im Südwesten, als höchste Erhebung, der Waldhügel als besonders markante Geländehöhen aus dem überwiegend flachen Siedlungsraum der Stadt Rheine hervor.

Das im Stadtzentrum, etwa 700 m westlich der Ems liegende Plangebiet zeigt ein unbewegtes Relief und war von quartären Lockersedimenten, sandig-lehmigen Fließerden und schluffigen Sanden des weichselzeitlichen Ems-Uferwalls, geprägt. Auf diesen lehmigen Sandböden wuchs ursprünglich ein Flattergras-Buchenwald. Vor der Bebauung, die am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzte, wurde das Gebiet landwirtschaftlich genutzt. Infolge der massiven anthropogenen Eingriffe (Anfüllungen und Bebauung) sind die charakteristischen Elemente der naturräumlichen Ausstattung im Plangebiet seit langem schon nicht mehr wahrnehmbar.

5.2.4 Geologie und Boden

Die Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen weist für den Planbereich als oberste anstehende geologische Schicht quartäre Lockersedimente aus dem Weichsel-Pleistozän aus. Dabei handelt es sich um Fließerden aus feinsandigem Lehm und um den weichselzeitlichen Uferwall aus schluffigen Sanden. Unter die-

ser, im Plangebiet etwa 3-5 m mächtigen Quartär-Schicht stehen Kalkmergel-, Tonmergel- und Mergelsteine der Oberkreide (Turon) an. Die natürlichen geologischen Ablagerungen sind im gesamten Plangebiet von anthropogenen Auffüllungen überlagert. Diese bis zu 4 m mächtigen Auffüllungen bestehen überwiegend aus Sand und Kies mit unterschiedlichen Nebenbestandteilen wie Asche, Schlacke und Bauschutt. Im Bereich der noch bestehenden Gleisanlagen befindet sich Gleisschotter in etwa 40 cm Schichtstärke an der Oberfläche.

Das Gelände ist weitgehend eben und liegt im Mittel bei ca. 40-42 m ü NN und damit etwa 1,5-3 m höher als das umgebende Gelände an der Lindenstraße und dem Bahnhofsvorplatz.

Die Böden im gesamten Plangebiet sind insgesamt anthropogen überprägt. Im Bereich des Bahngeländes befanden sich ursprünglich lehmig-sandiger Gleyboden und Plaggenesch (Bodenkarte von NRW, Blatt L 3710 Rheine, Maßstab 1:50000; Krefeld 1975). Infolge der in weiten Teilen mehrere Meter mächtigen Auffüllungen und der langfristigen baulichen und bahnbetrieblichen Nutzungen sind die im gesamten Plangebiet anstehenden Böden als reine Anthroposole anzusprechen.

Aufgrund der weit zurück reichenden, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen sind die Böden im Plangebiet teilweise mit Schadstoffen belastet. Im Altlastenkataster des Kreises Steinfurt sind für das Plangebiet insgesamt 18 DB-Altlastenverdachtsflächen eingetragen. Weitere Verdachtsflächen befinden sich auch noch im Umfeld des Planbereiches. Für die Flächen des Änderungsbereichs liegen aktuelle Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007) bzw. planungsbezogene Boden- und Rückbauuntersuchungen vor. Die FRIDU kommen zu dem Ergebnis, dass auf der Grundlage der vorhandenen Kenntnisse derzeit eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch und Boden-Grundwasser nicht zu besorgen ist. Ein Sanierungserfordernis besteht nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen nicht. Dies gilt sowohl für die bereits bekannten Altlastenverdachtsflächen als auch für die übrigen Flächen des Untersuchungsbereichs.

Bezüglich der mit der künftigen Erschließung und gewerblichen Bebauung des Areals zu erwartenden Bodeneingriffe erfolgte im Rahmen der Flächenrisiko-Detailuntersuchungen auch eine abfalltechnische Auswertung zur Ermittlung der entsorgungsrelevanten Bodenaushubmassen. Hierzu erfolgte eine Klassifizierung der zu erwartenden Aushubmengen nach LAGA. Der Großteil der Aushubmengen weist nach den vorliegenden Erkenntnissen relativ geringe Schadstoffbelastungen auf. Es besteht die Möglichkeit, diese Erdmassen entsprechend den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und der Bodenschutzverordnung an anderer Stelle geordnet wieder einzubauen. Hierfür sind Bereiche auf dem ehemaligen Rangierbahnhofkomplex „Rheine-R“ vorgesehen, der im Zusammenhang mit dem Plangebiet an der Lindenstraße zu einem Gewerbepark entwickelt wird.

Zurzeit wird ein abschließender Sanierungsplan für die beiden ehemaligen Bahnareale „Bahnhof West / Lindenstraße“ und „Rheine-R“ erstellt. Bis zur möglichen Offenlage dieser Flächennutzungsplanänderung wird der Sanierungsplan vorlie-

gen und dessen Ergebnisse, ggf. in die Begründung und den Umweltbericht Eingang finden.

Mit den vorliegenden Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) erfolgte auch eine Auswertung bezüglich der vorliegenden Erkenntnisse zu möglichen Kampfmittelvorkommen. Danach ist nach Angaben des Kampfmittelräumdienstes bisher 1 Blindgängerverdachtspunkt am Rand der Untersuchungsfläche bekannt, der bei der geplanten baulichen Entwicklung überprüft werden sollte. Des Weiteren ist es erforderlich, das Plangebiet noch flächig auf mögliche Kampfmittel zu detektieren. Hierzu sind als Vorarbeiten u. a. der vorhandene Bewuchs zu entfernen und Auffüllungen, die nach Kriegsende aufgebracht wurden, abzutragen.

5.2.5 Wasser

Hydrogeologisch lassen sich im Untersuchungsgebiet zwei grundwasserführende Einheiten unterscheiden. Das sind die Festgesteine der Oberkreide sowie die Lockergesteine des Quartärs. In den stärker geklüfteten Festgesteinen des Cenoman und Turon ist eine relativ gute Trennfugendurchlässigkeit und damit Wasserführung vorhanden. Dagegen führen die Tonmergel- und Mergelsteine nur lokal in Auflockerungszonen und größeren Klüften etwas Grundwasser, sind sonst aber eher Geringleiter. In den sandig-kiesigen Gesteinen des Quartärs („Uferwall“) ist ein durchgehendes Grundwasserstockwerk ausgebildet, die Durchlässigkeit ist meist nur mäßig, nur in wenigen Lagen gut (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007). Nach den Ergebnissen vorliegender Grundwasseruntersuchungen wird für das Plangebiet von einem Grundwasserflurabstand von etwa 2,5-3,5 m unter Geländeoberkante ausgegangen.

Der Hauptvorfluter im Stadtgebiet Rheine, die Ems, befindet sich etwa 700 m Meter östlich des Änderungsbereichs. Oberflächengewässer sind ansonsten im Plangebiet und seinem weiteren Umfeld nicht vorhanden.

5.2.6 Luft

Der Geltungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes befindet sich in verdichtet bebauter Innenstadtlage. Wesentliche, auf den Planbereich einwirkende Emittenten sind der Straßenverkehr auf der westlich anliegenden Lindenstraße und die Mischnutzungen von Wohnen, Gewerbe, Verwaltung und Bildungseinrichtungen westlich der Lindenstraße und südlich des Plangebietes. Für den Planbereich liegen nach den bisherigen Kenntnissen keine erheblichen Luftschadstoffbelastungen vor. Auch sind keine relevanten Geruchsimmissionen bekannt oder zu erwarten.

5.2.7 Lärm

Der Änderungsbereich ist erheblich durch Verkehrslärmemissionen vorbelastet. Lärmeinwirkungen resultieren insbesondere aus dem Straßenverkehr auf der an der Westseite des Plangebietes liegenden Lindenstraße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße, DTV 6.900, Lkw-Anteil ca. 4,5 %) und den östlich angrenzenden Haupt-Bahnstrecken (Hamm-Emden und Löhne/Westf.-Rheine) im Bereich des

Bahnhofes Rheine. Zusätzlich ergeben sich Lärmeinwirkungen aus dem Flugbetrieb des Rettungshubschraubers, der auf der etwa 100 m nördlich der Bebauungspiangrenze befindlichen Luftrettungsstation Lindenstraße untergebracht ist.

Zurzeit ist ein Lärmgutachten in Bearbeitung mit dem die für den Planbereich relevanten Lärmimmissionen ermittelt und die nach Umsetzung der projektierten Vorhaben zu erwartenden Lärmimmissionen prognostiziert werden. Bis zur möglichen Offenlage der Flächennutzungsplanänderung wird das schalltechnische Gutachten vorliegen und dessen Ergebnisse, in die Begründung einschließlich Umweltbericht Eingang finden.

5.2.8 Klima

Das Stadtgebiet von Rheine liegt im Klimabezirk Münsterland. Das Klima ist vom atlantischen Einfluss geprägt. Relativ feuchte und kühle Sommer und milde Winter sind hierfür charakteristisch. Die mittlere jährliche Niederschlagsmenge liegt zwischen 700 - 750 mm. Die Hauptwindrichtung ist Südwest.

Im ökologischen Beitrag zum Stadtentwicklungsprogramm Rheine 2000 sind die Bereiche im Radius von etwa 3500 m um den Stadtkern verschiedenen Klimatopen zugeordnet worden und nach ihrer Bedeutung für das Stadtklima beurteilt worden. Dabei wurde das Plangebiet überwiegend dem Klimatop „vegetationsfreie, teilweise versiegelte Fläche“ und zu einem geringen Teil auch als „lockere Wohnbau- und Gemeinbedarfsfläche“ zugeordnet. Da das Plangebiet zu einem Bereich gehört, der über die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bahntrassen einen weitgehend offenen Verbindungskorridor vom Freiland bis in das Stadtzentrum darstellt, wurden die Bahnflächen insgesamt als „Klimatop mit hoher Entlastungsfunktion“ und „hoher Bedeutung“ für das Stadtklima eingestuft. Aufgrund der in weiten Teilen des Plangebietes durch natürliche Sukzession entstandenen Gehölzvegetation, ist diese Funktion heute sicherlich deutlich eingeschränkt und eine Einordnung als „gehölzdominierte Freifläche“, mit einer nur mehr mittleren Bedeutung bzw. Entlastungsfunktion, wäre für den Änderungsbereich nach dem aktuellen Zustand des Geländes zutreffend.

5.2.9 Biototypen, Flora und Fauna

Der Fachbeitrag Biototypen, Flora und Fauna, einschließlich der in 2007 durchgeführten Kartierungen bzw. Bestandserfassungen und der in Kap. 5.4 des Umweltberichtes dargestellten Prognose zu diesem Schutzgut, wurde durch das Büro LökPlan, Gesellschaft für Landschaftsplanung und geografische Datenverarbeitung, erstellt

In diesem Schutzgut sind der Arten -und Biotopschutz berücksichtigt. Ziele sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz (LG) NRW sowie auch §1 (6) Nr. 7 BauGB die Erhaltung der natürlichen Artenvielfalt und der Schutz der Lebensräume von Pflanzen und Tieren. Besonders zu berücksichtigen sind Schutzausweisungen (NSG, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) sowie Darstellungen der Landschaftspläne. Als Schutzfunktionen können v. a. die

- Biotopfunktion und die
- Biotopvernetzungsfunktion

genannt werden.

Das Gebiet der 20. Flächennutzungsplanänderung ist, wie oben bereits beschrieben, kein Bestandteil einer Schutzgebietskategorie. Es handelt sich um Flächen, die bislang dem Eisenbahnverkehr gewidmet waren.

Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 62 LG NW

Das Plangebiet wurde im Jahr 2007 flächendeckend biotoptypenkartiert. Dabei wurden keine geschützten Biotope gemäß § 62 des Landschaftsgesetzes NW festgestellt. Auch das landesweite Kataster der schutzwürdigen Biotope (BK) enthält keine Angaben zu diesen Flächen.

Planungsrelevante Arten

Zur Beurteilung der planungsrelevanten Arten wurde das Fachinformationssystem (FIS) der LANUV NRW im Internet (www.lanuv.nrw.de) ausgewertet.

Die nachfolgende Tabelle 2 listet die für die TK 25 in der das Plangebiet liegt (3710) nachgewiesenen bzw. bislang bekannten planungsrelevanten Arten auf.

Tabelle 2

"Streng geschützte Arten" und "Europäische Vogelarten" im Bereich der TK 3710 (LANUV 2005)	
(* Art auch bestätigt für TK-Quadrant 3710 / 2, Brutvogelatlas NRW)	
Gruppe	Arten
Säugetiere	Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Raauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus
Vögel	Eisvogel*, Flussregenpfeifer*, Gartenrotschwanz*, Großer Brachvogel, Grünspecht*, Feldschwirl, Habicht*, Heidelerche*, Kiebitz*, Kleinspecht*, Mäusebusard*, Nachtigall*, Pirol, Rauchschwalbe*, Rebhuhn*, Rohrweihe, Schleiereule*, Schwarzspecht*, Sperber*, Steinkauz, Teichhuhn*, Teichrohrsänger*, Turmfalke*, Turteltaube*, Uferschnepfe, Uferschwalbe, Uhu, Wachtel, Waldkauz*, Waldohreule*, Wespenbussard*, Wiesenpieper, Zwergtaucher*
Amphibien	Kammolch, Moorfrosch
Wirbellose	Edelkrebs
Pflanzen	Froschkraut

Nach den aktuellen Kartierungsergebnissen ist allerdings auszuschließen, dass durch die Umsetzung der Planung Vorkommen dieser Arten erheblich beeinträchtigt werden. Dies ist vor allem durch die bestehenden Vorbelastungen begründet, die Vorkommen der allermeisten der o. g. Arten ausschließen. Nachfolgend werden die einzelnen Artengruppen kurz näher beschrieben:

Säugetiere - Fledertiere

Zu den zehn Fledermausarten auf dem MTB (s. Tab. 2) sind keine konkreten Vorkommen im Plangebiet oder seinem unmittelbaren Umfeld bekannt. Besondere Aufmerksamkeit erforderte aber der im Plangebiet befindliche Bunker, der fledermausgerecht verschlossen worden ist und seit mehreren Jahren vom NABU betreut wird. Er ist Teil einer Kette von Bunkern, die als potentiell Winterquartier geschützt worden sind (es bestand bisher noch ein entsprechender Vertrag zwischen dem NABU und dem Bunkereigentümer). Die Bunker werden jährlich kontrolliert. Allerdings konnten im Bunker Lindenstrasse – trotz weiterer Optimierungsmaßnahmen (mdl. Mitteilung Hr. Bessmann, NABU-

Fledermausspezialist, der die Bunkerkontrollen seit mehreren Jahren durchführt) bislang noch keine Fledermäuse beobachtet werden. In allen anderen (vier weiteren) Bunkern wurden bei Kontrollen Braune Langohren (*Plecotus auritus*) als Überwinterer festgestellt. Hinweise auf eine Nutzung des Plangebietes als Jagdhabitat auch für andere Fledermausarten gibt es bislang nicht.

Vögel

Es konnten von den o. g. Arten lediglich der Grünspecht und der Turmfalke als Nahrungsgäste im UG beobachtet werden. Dabei ist das UG sicher nur ein kleiner Teil der jeweiligen Nahrungssuchereviere.

Amphibien

Es konnten im UG – nicht zuletzt aufgrund fehlender (geeigneter) Gewässer – keine Amphibienarten festgestellt werden.

Wirbellose

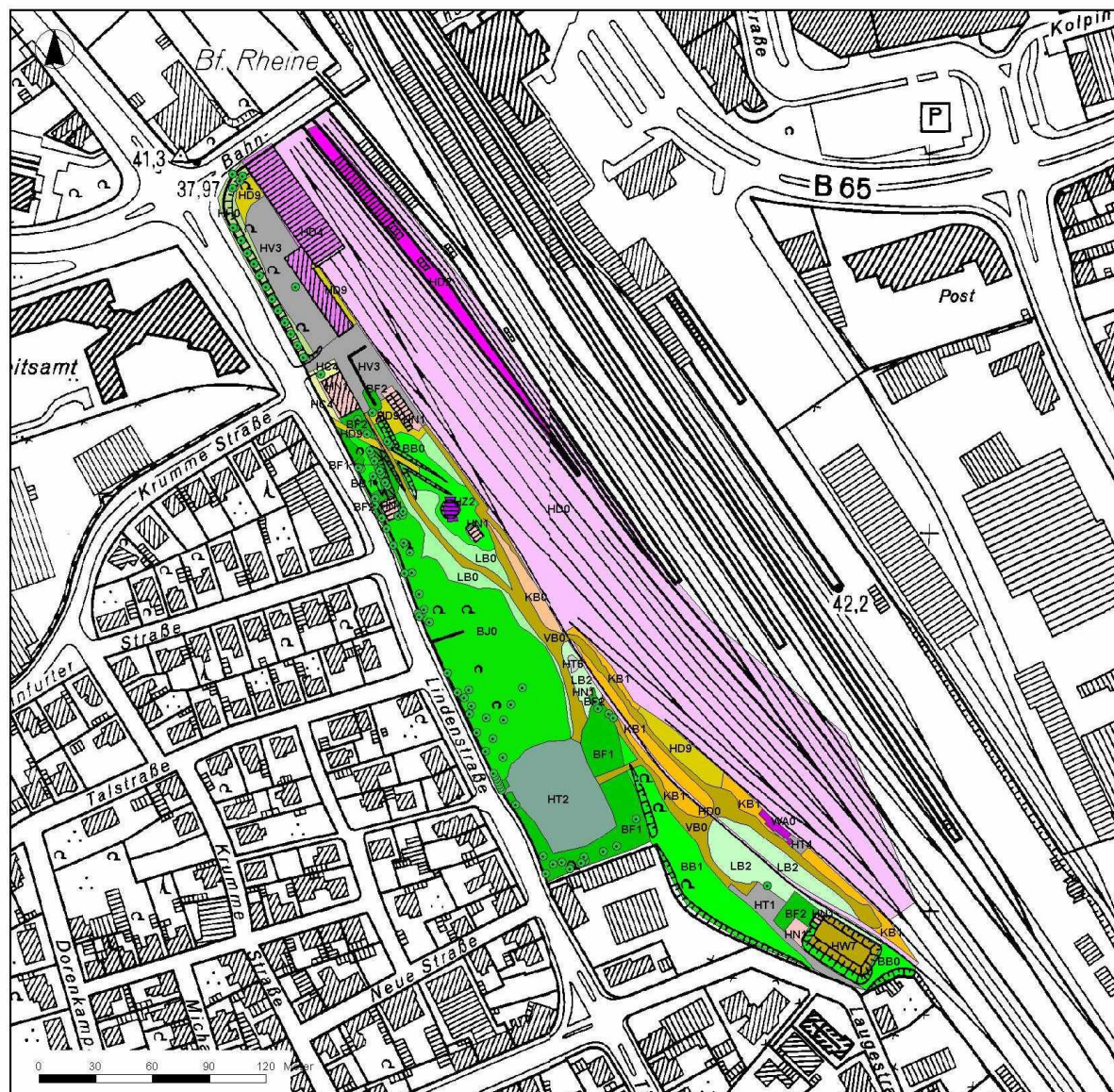
Das in der o. g. Tabelle aufgeführte Vorkommen des Edelkrebsses ist für das UG ausgeschlossen. Bei den mit untersuchten Heuschrecken waren keine besonders geschützten oder gefährdeten Arten zu verzeichnen. Bei den mit notierten Schmetterlingen ist die gefährdete Art „Blutbär“ – *Tyria jacobaea* zu erwähnen, die im UG an Jakobs-greiskraut als Raupe nachgewiesen werden konnte. Aufgrund der weiten Verbreitung der Raupen-fraßpflanze entlang der Bahnstrecke ist eine Gefährdung dieser lokalen Population durch die Umsetzung der Planung ausgeschlossen.

Pflanzen

Im Rahmen der Geländekartierung wurde auch die Vegetation / Pflanzenarten aufgenommen, dabei wurden 105 Pflanzensippen festgestellt. Vorkommen planungsrelevanter Pflanzenarten im Plangebiet waren nicht darunter.

Biotoptypen im Plangebiet

In 2007 wurde im Plangebiet eine Kartierung der Biotoptypen nach dem Schlüssel der Landesanstalt Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV, Recklinghausen) durchgeführt (vgl. nachfolgende Abbildung: Karte Biotoptypen). Es wurden 25 Biotoptypen in 55 Teilflächen erfasst. Große Flächenanteile nehmen Gleisanlagen in unterschiedlichen Brachestadien – insbesondere im Norden und Osten des UG – ein. Zudem befinden sich noch viele Gebäude und unterschiedlich befestigte Wege im Plangebiet. Im Süden und Südwesten herrschen Pionierwald (mit Birken und Robinien), Hochstaudenfluren (zumeist von der neophytischen Goldrute dominiert) und Gebüsche (Holunder, Weide, Hasel und weitere – teils eingebrachte – Arten) vor. Es sind keine gefährdeten oder besonders schutzwürdigen Biotoptypen vorhanden. Negativ hervorzuheben ist der starke Anteil an Müllablagerungen im gesamten Gebiet und die hohe Störfrequenz durch Fußgänger (auf mehreren Trampelpfaden laufen die Leute zum – hin und vom Bahnhof weg). Positiv hervorzuheben sind einzelne struktur- und artenreiche Gehölzstrukturen, die im Stadtgebiet sicherlich besondere Lebensräume darstellen, die voraussichtlich aber nicht erhalten werden können.



Biotoptypen

- BF3 - Einzelbaum
- BB0 - Gebüsch
- BB1 - Gebüschstreifen
- BF1 - Baumreihe
- BF2 - Baumgruppe
- BJ0 - Siedlungsgehölz
- HC4 - Verkehrsrasenfläche
- HD0 - Gleisanlage, Bahnhof
- HD2 - Personenbahnhof, Haltebahnhof
- HD4 - Bahndepot
- HD9 - Brachfläche der Gleisanlagen, Bahngelände
- HH0 - Böschung
- HN1 - Gebäude
- HT1 - Hofplatz mit hohem Versiegelungsgrad
- HT2 - Hofplatz mit geringem Versiegelungsgrad
- HT4 - Lagerplatz, versiegelt
- HT5 - Lagerplatz
- HV3 - Parkplatz
- HW7 - Brachfläche der technischen Ver- und Entsorgungsanlagen
- HZ2 - Bunker mit geschlossenen Hohlräumen
- KB0 - Trockener Saum bzw. Hochstaudenflur, linienförmig
- KB1 - Ruderaler trockener Saum bzw. Hochstaudenflur, linienförmig
- LB0 - Hochstaudenflur, flächenhaft
- LB2 - Trockener Hochstaudenflur, flächenhaft
- VB0 - Wirtschaftsweg
- WA0 - Kleinstrukturen (Tankanlage Bahn)



Stadt Rheine
Klosterstraße 14
48431 Rheine

Projekt: Biotopkartierung Lindenstraße (Quadrant IV)

Derstellung: Biotoptypen

Planverfasser:



Conze, Cordes & Kirst GbR
Daimlerstr. 6, 59609 Anröchte
Tel. 02477/89241 Fax 02477/89242
www.l&k-plan.de, l&k@l&k-plan.de

Ausfertigung:
Blatt Nr.: 1
Maßstab: 1:2000

Entwurf: Conze
Layout: Austenfeld
Datum: August 2009

Aufgestellt: Anröchte, den

5.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung würde sich voraussichtlich auch auf den bisher noch relativ offenen und noch mit Gleissträngen belegten Teilen des Plangebietes oder auch der heute noch genutzten Lagerflächen ein Pionierwald aus Birken und Weiden entwickeln. Die Entwicklung ökologisch hochwertiger Biotopstrukturen oder attraktiver Freiraumstrukturen wäre jedoch, aufgrund der Lage der relativ kleinräumigen Fläche im dicht bebauten Stadtzentrum und der heute schon im gesamten Bereich festzustellenden, massiven Störungen und Beeinträchtigungen durch Vandalismus, Vermüllung und ähnliches, nicht zu erwarten. Zudem würden mit der vollständigen Nutzungsaufgabe die noch vorhandenen Gebäude in kurzer Zeit verfallen und erhebliche Verkehrssicherheitsrisiken verursachen. Ein geordneter Abriss der baulichen Anlagen und eine Sanierung der vorhandenen Altlastenflächen wären ohne eine wirtschaftliche Folgenutzung voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht zu realisieren.

5.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

In der nachfolgenden Tabelle 3 werden - auf die Funktionen der Schutzgüter bezogen - mögliche Auswirkungen der Planung genannt und in der letzten Tabellenspalte bewertet.

Tab. 3: Mögliche Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
Tiere, Pflanzen und Biotope	Biotopfunktion	- Beeinträchtigung des Lebensraumes von Tieren und Pflanzen durch Störeffekte (Lärm, Licht, Emissionen) - Totalverlust von Lebensräumen durch Überbauung oder Überformung (neue Gebäude, Wegebefestigung)	Gering, sehr starke Vorbelastung, geringe aktuelle Erfüllung der Biotopfunktion die Flächenverluste sind groß aber ebenso auch deutliche Vorbelastung durch bestehende Strukturen u. Störungen insgesamt aber, aufgrund der Vorbelastungen und der nur geringen derzeitigen Erfüllung der Biotopfunktion: geringe Beeinträchtigung
	Biotopverbundfunktion	Zerschneidung von (Teil-) Lebensräumen	hier nicht feststellbar
Biologische Vielfalt	Lebensgemeinschaften Artenvielfalt	Beeinträchtigung oder Verlust gefährdeter Arten und/oder Lebensgemeinschaften	keine gefährdeten Arten betroffen, keine besondere Artenvielfalt geringe Beeinträchtigung
Landschaft	Landschafts-/Ortsbild	Verlust hochwertiger, charakteristischer oder attraktiver Landschaftsteile oder -elemente	Beseitigung der durch Vermüllung, Vandalismus und Verfall bestehenden Defizite.

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
	Erholungsfunktion	Beeinträchtigungen des Erholungsraumes oder Wohnumfeldes	durch Erhalt des charakteristischen „Lokschuppens“ und Etablierung einer innenstadtgerechten Neubebauung erfolgt eine attraktive Sicherung und Neugestaltung des Stadtbildes insgesamt keine Beeinträchtigung
Boden	Lebensgrundlage/Standort Biotopbildungsfunktion Grundwasserschutzfunktion, Bodenbelastungen/Altlasten Archivfunktion	- Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen - Verlust oder Beeinträchtigung hochwertiger Biotope - Gefährdung durch mögliche Verunreinigungen/Schadstoffeinträge - Verlust kulturhistorisch bedeutsamer, seltener oder naturnaher Böden	hier nicht gegeben hier nicht gegeben Verbesserung durch Bodensanierung hier nicht gegeben, da aufgefüllte, anthropogene Böden insgesamt positive Effekte durch Bodensanierung und Flächenrecycling
Wasser	Grundwasser Oberflächengewässer	- Gefährdung durch mögliche Schadstoffeinträge - Verminderung der Grundwasserneubildung durch Überbauung und Flächenversiegelung - Verlust oder direkte Beeinträchtigung von Gewässern - Belastung der Vorfluter durch Oberflächenabfluss versiegelter/bebauter Flächen	Verbesserung durch Bodensanierung geringe Beeinträchtigung, da relativ geringe Flächengröße und bereits heute teilweise versiegelt/bebaut hier nicht gegeben, keine Beeinträchtigung geringe Beeinträchtigung insgesamt geringe Beeinträchtigung
Klima	klimatischer Ausgleichsraum klimatischer Funktionsraum klimatischer Belastungsraum	- Verlust oder Beeinträchtigung von Kaltluft- oder Frischluftproduktionsgebieten - Verlust oder Beeinträchtigung von Ventilationsbahnen und Frischluftschneisen; Beeinträchtigung der klimatischen Entlastungsfunktionen - stärkere Aufheizung und verminderter Luftaustausch durch verdichtete Bebauung	hier kaum relevant, da Lage im Zentrum und nur relativ geringe Größe der Gehölzflächen geringe Beeinträchtigung, da offene Gleistrassen (als klimawirksame Korridore) nur geringfügig tangiert werden Beeinträchtigungen für das engere Plangebiet insgesamt geringe bis mittlere Beeinträchtigungen

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
	Freizeit	Beeinträchtigung oder Verlust von Flächen oder Einrichtungen zur Freizeitgestaltung	flächen oder öffentlichen Freiräume betroffen Verbesserung durch mögliche neue Einrichtungen für Freizeit, Kultur und Gastronomie im Plangebiet insgesamt noch keine abschließende Beurteilung möglich, da Lärmgutachten noch nicht vorliegt
Kultur- und Sachgüter	Kulturgüter Sachgüter	- Verlust oder Beeinträchtigung von Kulturgütern - Wertverluste für Sachgüter (Grundstücke, Gebäude) im Umfeld des Plangebietes	keine geschützten Kulturgüter bekannt aufgrund städtebaulicher Aufwertung des Quartiers werden Wertverluste aus der Umsetzung der Planung nicht erwartet insgesamt keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten

5.5 Beschreibung der umweltrelevanten Maßnahmen

5.5.1 Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen

Mit der Entwicklung des Plangebietes auf den nicht mehr benötigten Bahnflächen an der Lindenstraße wird in besonderem Maße dem Vermeidungsgrundsatz des § 1 a Abs. 2 BauGB Rechnung getragen, wonach zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme für bauliche Nutzungen insbesondere die Wiedernutzbarmachung von bereits baulich oder verkehrlich genutzten Flächen und eine Innenentwicklung und Nachverdichtung gefordert wird.

Zudem wird mit der Realisierung des Baugebietes auch eine umfassende Sanierung vorhandener Bodenbelastungen durchgeführt. Die Stadt Rheine strebt hierbei ein über die gesetzlichen Mindestforderungen für ein Gewerbegebiet hinausgehendes Sanierungsziel und eine möglichst vollständige Beseitigung vorhandener Bodenkontaminationen im Plangebiet an. Der hierfür erforderliche Sanierungsplan wird zurzeit fachgutachterlich erstellt und soll bis zur späteren Offenlage dieser Flächennutzungsplanänderung fertig gestellt und mit den Fachbehörden abgestimmt bzw. genehmigt sein.

Durch konkrete Festsetzungen in dem im Parallelverfahren zu dieser Änderung aufgestellten Bebauungsplan, soll eine dem innerstädtischen Standort entsprechende, hochwertige gewerbliche Nutzung auf den zum Teil bereits seit langem

brach liegendem Bahngelände etabliert werden. Hierzu werden in dem entsprechenden Bebauungsplan Nr. 308 der Stadt Rheine Festsetzungen zum Ausschluss sämtlicher in der Abstandsliste des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW genannten Betriebe sowie zum Ausschluss von Vergnügungsstätten getroffen. Zum Schutz der in der Innenstadt vorhandenen Einzelhandelsbetriebe werden durch die verbindliche Bauleitplanung des Weiteren auch bestimmte Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten ausgeschlossen.

Etwaige Lärmschutzmaßnahmen können in dem genannten Bebauungsplan zurzeit noch nicht konkret festgesetzt werden, da sich das entsprechende Fachgutachten noch in Bearbeitung befindet. Zur möglichen Offenlage dieser Flächennutzungsplanänderung und des parallel aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 308 werden die Untersuchungsergebnisse vorliegen und in die Planwerke und Umweltberichte eingearbeitet.

5.5.2 Ausgleichsmaßnahmen

Gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 3. des aktuellen Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz NRW) gilt die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen oder Veränderungen des Landschaftsbildes auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, bei Wiederaufnahme einer neuen Nutzung nicht als Eingriff. Insofern sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung keine Kompensationsmaßnahmen für die Überplanung der vorliegenden Bahnflächen erforderlich.

Für die Beseitigung von im Plangebiet vorhandenen, älteren Laubbäumen, die dem Schutz der geltenden Baumschutzsatzung der Stadt Rheine unterliegen, werden Ersatzanpflanzungen entsprechend den Vorgaben der Satzung durchzuführen sein.

5.6 Darstellung der wichtigsten anderweitigen Lösungsvorschläge

Anderweitige Lösungsvorschläge müssen sich am Geltungsbereich und der Zielsetzung des Bauleitplanes sowie den planungsrechtlichen Voraussetzungen orientieren.

Mit dieser Flächennutzungsplanänderung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verbindliche Bauleitplanung durch den im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 308 geschaffen werden. Die mit diesen Bauleitplanverfahren vorgesehene Entwicklung eines hochwertigen, entsprechend der Innenstadtlage verdichtet bebauten Gewerbegebietes, resultiert aus der städtebaulichen Gesamtsituation und den für das nicht mehr benötigte Bahngelände zu sehenden Entwicklungs- und Vermarktungsmöglichkeiten. Im Rahmen des „Moderationsverfahrens zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden für die aktuell zu entwickelnden Bahn-Areale „Quadrant IV“ bzw. „Bahnhof West / Lindenstraße“ und „Rheine-R“ städtebauliche Konzepte entwickelt und mit allen Beteiligten des Moderationsverfahrens abgestimmt. Hierbei wurden auch konkrete Planungsalternativen diskutiert. Die vorliegende Änderung des Flächennutzungsplanes bereitet die Umsetzung des letztlich vom Rat der Stadt Rheine be-

schlossenen städtebaulichen Konzepts vor und ist ein Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses.

5.7 Beschreibung der verbleibenden erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen sind, in Anbetracht der über den o. g. Bebauungsplan konkret getroffenen Festsetzungen zur Einschränkung der im Plangebiet zulässigen Gewerbebetriebe, insgesamt keine verbleibenden, erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Plangebiet und sein näheres Umfeld zu besorgen.

Insbesondere die projektierte, hochwertige Folgenutzung der ehemaligen bzw. frei werdenden, in weiten Teilen bebauten und vorbelasteten Bahnflächen, sowie die mit der Entwicklung des Plangebietes durchzuführenden umfangreichen Bodensanierungen sind als positive Umweltauswirkungen der Planung besonders hervorzuheben.

5.8 Zusätzliche Angaben

5.8.1 Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben liegen insofern vor, als dass den ausgeführten Beschreibungen teilweise nicht detaillierte Einzeluntersuchungen zugrunde liegen. Die Angaben beruhen daher zum Teil auf der Auswertung des vorhandenen Kartenmaterials und vorhandener großräumiger Untersuchungen.

Zur Klimasituation und zur Belastung mit Luftschadstoffen sind nähere Untersuchungen nach bisherigem Kenntnisstand nicht erforderlich, bzw. erscheinen aufgrund der zu erwartenden geringfügigen Auswirkungen unverhältnismäßig.

Die aktuell relevanten Verkehrslärmbelastungen und die Prognose der diesbezüglichen Auswirkungen des geplanten Gewerbegebietes, werden zurzeit noch in einem schalltechnischen Gutachten ermittelt und zur späteren Offenlage dieser Flächennutzungsplanänderung noch eingearbeitet.

Ebenfalls bis zur möglichen Offenlage dieser Änderung soll noch ein abgestimmter und genehmigter Sanierungsplan vorliegen, der die konkreten Maßnahmen zur Bodensanierung und zum Umgang mit den unterschiedlichen belasteten Erdmassen festlegt.

5.8.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen

Die planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen werden zum einen durch die zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung und der Technischen Betriebe Rheine und zum anderen durch die zuständigen Umweltfachbehörden, auf der Ebene der Kreisverwaltung Steinfurt und der Bezirksregierung Münster, im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgabenerfüllung überwacht.

Die Formulierung konkreter Maßnahmen zur Überwachung relevanter Umweltauswirkungen der vorliegenden Planung erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung, d. h. mit dem parallel aufgestellten Bebauungsplan Nr. 308 der

Stadt Rheine, Kennwort „Bahnhof West / Lindenstraße“. Zum jetzigen Bearbeitungsstand werden Maßnahmen zur Überwachung relevanter Umweltauswirkungen des Bebauungsplanes bzw. zum „Monitoring“ insbesondere bezüglich der Umsetzung der geplanten Bodensanierungen im Plangebiet und bezüglich der Entwicklung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße und den nördlich und südlich liegenden Kreuzungsbereichen als erforderlich angesehen.

In Hinblick auf die angestrebte weitgehende Sanierung belasteter Böden im Plangebiet, ist davon auszugehen, dass mit der Aufstellung und Umsetzung eines den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Sanierungsplans die notwendigen Mechanismen zur behördlichen Überwachung und fachgutachterlichen Begleitung der Sanierungsmaßnahmen festgelegt und umgesetzt werden.

Hinsichtlich der weiteren Verkehrsentwicklung durch die von den künftigen Nutzungen im Plangebiet verursachten Ziel- und Quellverkehre, wird nach Bebauung des Areals zu prüfen sein, ob die heute angesetzten Verkehrsprognosen eingehalten werden, oder ob es zu erhöhten Verkehrsmengen und damit ggf. zu nicht vorgesehenen Belastungen und negativen Auswirkungen im Umfeld des Planbereiches kommt und Abhilfemaßnahmen erforderlich werden. Da heute noch nicht feststeht, welche gewerblichen Nutzungen tatsächlich im Plangebiet angesiedelt werden können, besteht hier eine relativ hohe Prognoseunsicherheit.

Nachteilige Umweltauswirkungen, die erst nach Inkrafttreten des o. g. Bebauungsplanes entstehen oder bekannt werden und die deshalb nicht Gegenstand der Abwägung sein konnten, können nicht systematisch und flächendeckend durch die Stadt Rheine permanent überwacht und erfasst werden. Da die Stadt Rheine keine umfassenden Umweltüberwachungs- und Beobachtungssysteme betreibt und auch aus finanziellen Gründen nicht aufbauen kann, ist sie auf entsprechende Informationen der zuständigen Umweltfachbehörden angewiesen, die ihr etwaige Erkenntnisse über derartige unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zuleiten müssen.

5.8.3 Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts

Mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine wird die Wiedernutzung bzw. Folgenutzung von nicht mehr benötigten Bahnflächen zwischen dem Hauptbahnhof Rheine und der Lindenstraße vorbereitet. Das im Stadtzentrum, westlich der Innenstadt liegende, etwa 4 ha große Plangebiet blickt auf eine über 150-jährige Geschichte als Bahnbetriebsfläche zurück und liegt in weiten Teilen bereits seit langem brach.

Das Gelände ist teilweise noch mit Gleisanlagen versehen und mit einigen Gebäuden und bahntechnischen Einrichtungen bestanden. Zudem befinden sich noch Reste vor Jahrzehnten bereits abgetragener Gebäude und aktuell noch genutzte Wege und Lagerflächen auf dem Gelände. Insbesondere im westlichen Teil des Gebietes haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte dichte Gebüsche aus Weiden und Birken entwickelt.

Im Zusammenhang mit dem großräumigen Areal des überwiegend bereits rückgebauten Rangierbahnhofs „Rheine-R“, das sich am südlichen Stadtrand befindet,

soll das Gelände an der Lindenstraße für eine gewerbliche Bebauung vorbereitet werden. Die Entwicklung dieser beiden Bahnbrachen stellt für die Stadt Rheine aktuell einen besonderen Schwerpunkt der nachhaltigen Stadtentwicklung dar und wird mit einer umfangreichen öffentlichen Förderung unterstützt.

Entsprechend dem abgestimmten und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichen Konzept, ist für das gesamte Gelände an der Lindenstraße eine hochwertige gewerbliche Bebauung vorgesehen. Die konkreten Festsetzungen zur baulichen Nutzung und Erschließung des Gebietes werden in dem parallel zu dieser Flächennutzungsplanänderung aufgestellten Bebauungsplan Nr. 308 Kennwort: „Bahnhof West / Lindenstraße“ getroffen. Nach der vorliegenden Planung soll die an der nördlichen Plangrenze, angrenzend an die Bahnhofstraße liegende ehemalige Triebwagenhalle („Lokschuppen“) erhalten und für eine neue Anbindung des im Hauptbahnhof vorhandenen Fußgängertunnels an die Lindenstraße durchbrochen werden. Der so entstehende, neue Bahnhofsausgang West soll eine bessere Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof gewährleisten und mit den möglichen neuen Nutzungen der Triebwagenhalle und in deren Umfeld (Gastronomie, Veranstaltungen, Kultur u. ä.) ein attraktives Entree für das neue Baugebiet bilden. In den weiteren Bereichen des Gewerbegebietes ist eine großzügige, 2-3-geschossige, der Innenstadtlage entsprechende hochwertige Bebauung und gewerbliche Nutzung vorgesehen (insb. Büro- und Dienstleistungsnutzungen, freie Berufe, Freizeit u. ä.). Störende oder emittierende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten, großflächige Einzelhandelsbetriebe oder bestimmte Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Sortimenten sind im Plangebiet nicht zulässig.

Im Rahmen der Umweltprüfung zu dieser Flächennutzungsplanänderung und zu dem o. g. Bebauungsplan wurden die für das Plangebiet bestehenden planungsrechtlichen und städtebaulichen Voraussetzungen aufgezeigt und die heute gegebene Ausgangssituation von Natur und Landschaft sowie eventuelle Vorbelastungen im Planungsraum erfasst und dargestellt.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biotope erfolgte in 2007 eine landschaftsplanerische Kartierung des Gebietes. Bei der Erfassung wurden keine geschützten, seltenen oder gefährdeten Arten und Lebensräume festgestellt.

Aufgrund der für den Planbereich aus früheren Untersuchungen bereits bekannten Bodenbelastungen und Altlastenverdachtsflächen, erfolgten aktuelle fachgutachterlich erstellte Flächenrisikodetailuntersuchungen, mit der die vorhandenen Bodenbelastungen näher analysiert und die Erdmassen in unterschiedlichen Belastungsklassen quantifiziert wurden. Zurzeit erfolgt die Aufstellung eines Sanierungsplanes der mit den Fachbehörden abgestimmt und genehmigt werden soll. Die Stadt Rheine strebt dabei eine möglichst weitgehende Sanierung der kontaminierten Flächen an.

Eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung vorhandener, auf das Plangebiet einwirkender Verkehrslärmemissionen aus dem Bahn- und Straßenverkehr und zur Erstellung einer Prognose für die nach Bebauung des Gebietes zu erwartenden Lärmeinwirkungen ist zurzeit noch in Bearbeitung und wird zur möglichen Offenlage der Flächennutzungsplanänderung eingearbeitet.

Nach der Auswertung der vorliegenden Untersuchungen/Bestandserfassungen und der Bewertung möglicher Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umweltprüfung, sind insgesamt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu besorgen. Aus den geplanten, umfangreichen Maßnahmen zur Sanierung schadstoffbelasteter Böden resultieren wesentliche positiv wirksame Umweltauswirkungen. Auch die städtebaulich attraktive Nachnutzung einer bereits baulich bzw. verkehrlich genutzten Fläche und die Nachverdichtung im Innenstadtbereich sind unter dem Aspekt Boden- und Landschaftsschutz positiv zu beurteilen.

V. SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE

ASPEKTE

6 Umsetzung; Realisierung

Die Stadt Rheine ist noch nicht Eigentümerin der Flächen im Geltungsbereich der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes. Die entsprechenden Verhandlungen zwischen den verschiedenen Eigentümergesellschaften, die aus der Deutschen Bahn AG hervorgegangen sind, laufen zurzeit noch. Die Vertragsverhandlungen sind jedoch soweit fortgeschritten, dass von einem Abschluss der Kaufverträge ausgegangen werden kann. Nach Übernahme der Flächen durch die Stadt Rheine wird die Vermarktung der Flächen durch die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rheine – EWG – durchgeführt.

Rheine, 16. September 2008

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

Im Auftrag

Michaela Gellenbeck
Städt. Baurätin z.A.