

ANLAGE 1 zur Vorlage Nr. 211/25

B-Plan Nr. 356, Kennwort: "Siedlerstraße/Oststraße", der Stadt Rheine

Abwägungsentwurf: Stand: 12.06.2026

Verfahrensart: Bebauungsplan

Verfahrensname: 356, "Siedlerstraße/Oststraße",

Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung gem. § 3 (2) und § 4 (2) BauGB

Zeitraum: 07.04.2026 - 08.05.2026

I. Abwägungsbeschluss

1. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

1. ID 36924

Stellungnahme, Erstellt am: 08.05.2026

Inhalt:

Im Rahmen der Offenlage zum Bebauungsplanverfahren 356 "Oststraße / Siedlerstraße" möchte ich als unmittelbarer Anwohner der Oststraße meine Anregungen und Bedenken zur geplanten Verkehrsführung und Erschließung vorbringen.

Zunächst möchte ich ausdrücklich betonen, dass die Entwicklung neuer Wohnflächen sowie die Schaffung eines attraktiven Wohnquartiers grundsätzlich nachvollziehbar sind. Gleichzeitig bitte ich jedoch darum, die Auswirkungen auf die bereits bestehende Wohnbebauung an der Oststraße nochmals besonders sorgfältig zu prüfen und die Planung aus Sicht der dort lebenden Bestandsanwohner (teils Baubestand seit 1994 mit Neubezug 2013) nachzubessern.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt deutlich, dass die Oststraße und insbesondere die Anbindung über die Siedlerstraße künftig eine zentrale Funktion für die Erschließung der neuen Wohngebiete übernehmen sollen. Bereits heute wurde im Bereich des Knotenpunktes "Oststraße / Siedlerstraße" ein relevanter Verkehrsfluss festgestellt. Im Prognosefall wird laut Verkehrsuntersuchung eine erhebliche zusätzliche Verkehrsbelastung erwartet.

Besonders kritisch erscheint dabei, dass die bestehende Oststraße künftig faktisch zur Hauptzufahrt für beide neuen Quartiere wird, obwohl sie ursprünglich als ruhige Wohn- und Anliegerstraße entstanden ist.

Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert für das neue Plangebiet insgesamt rund 837 zusätzliche PKW-Fahrten pro Werktag allein aus Wohnbebauung, Besucherverkehr, Wirtschaftsverkehr und Gemeinschaftsflächen. Bereits in der nachmittäglichen Spitzenstunde wird ein zusätzlicher Verkehr von insgesamt ca. 160 PKW-Fahrten erwartet. Hinzu kommt laut Gutachten eine allgemeine Verkehrszunahme von weiteren 10 % bis zum Jahr 2039.

Für die Anwohner der Grundstücke 1238, 1239, 1240 sowie 785 und 786 bedeutet dies eine erhebliche Veränderung des bisherigen Wohnumfeldes.

Aus der Verkehrsuntersuchung ergibt sich zudem, dass insbesondere die Achse Siedlerstraße / Oststraße den Hauptverkehr zwischen "Hopstener Damm" und "Osnabrücker Straße" aufnehmen soll. Gleichzeitig wird im Gutachten selbst auf mögliche Umleitungseffekte und zusätzliche Verkehrsverlagerungen durch die neue Netzstruktur hingewiesen.

Die Bestandsanwohner sehen daher insbesondere folgende Entwicklungen mit Sorge:

- deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens,
- Verlust des bisherigen Wohnstraßencharakters,
- steigende Lärm- und Abgasbelastungen,
- zusätzliche Verkehrsbewegungen durch Besucher-, Liefer- und Entsorgungsverkehr,
- erhöhte Gefahren für Fußgänger und Kinder,
- steigender Parkdruck entlang der Oststraße,
- mögliche Rückstaus im Bereich Oststraße / Siedlerstraße.

Die Verkehrsuntersuchung selbst stellt fest, dass sich die Qualitätsstufe des Knotenpunktes "Hopstener Damm" im Planfall 2039 von Stufe C auf Stufe E verschlechtert. Dabei werden mittlere Wartezeiten von nahezu 50 Sekunden prognostiziert. Das Gutachten weist ausdrücklich darauf hin, dass sich bei Qualitätsstufe E Staus bilden können, die sich nicht mehr vollständig abbauen und bereits geringe zusätzliche Belastungen zu einem Verkehrszusammenbruch führen können.

Gerade aus Sicht der Bestandsanwohner entsteht dadurch die Sorge, dass sich Ausweich- und Schleichverkehre verstärken und sich Verkehr zusätzlich in die Oststraße und angrenzende Wohnbereiche verlagert.

Besonders kritisch wird zudem gesehen, dass die neu geplanten Planstraßen A und B deutlich großzügiger dimensioniert werden als die bestehende Oststraße. Während die neuen Straßen breitere Gehwege, zusätzliche Grün- und Parkbereiche sowie insgesamt modernere Straßenquerschnitte erhalten sollen, verbleibt die Oststraße mit vergleichsweise engen Verhältnissen und ohne ausreichende Ausweich- oder Parkflächen.

Dadurch entsteht der Eindruck, dass die Hauptlast der verkehrlichen Erschließung über eine bestehende Wohnstraße abgewickelt wird, die ursprünglich nicht für ein solches Verkehrsaufkommen ausgelegt wurde.

Hinzu kommt, dass die Oststraße derzeit noch einen ruhigen Wohncharakter besitzt und von Familien, Kindern sowie Fußgängern intensiv genutzt wird. Durch die erhebliche Verkehrszunahme droht diese Wohn- und Aufenthaltsqualität dauerhaft verloren zu gehen.

Auch die geplante Durchbindung der Planstraße C an die Oststraße wird kritisch gesehen. Aus Sicht der Bestandsanwohner besteht die Gefahr, dass hierdurch zusätzlicher Durchgangsverkehr sowie eine Nutzung als Abkürzungsstrecke entstehen könnten. Dadurch würde sich die Verkehrsbelastung weiter erhöhen.

Es wird daher angeregt zu prüfen,

- ob die Planstraße C ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr geöffnet werden kann,
- ob Durchgangsverkehr durch geeignete Maßnahmen verhindert werden kann,

- ob die Oststraße verkehrsberuhigt ausgestaltet werden kann,
- und ob die Belastungen für die bestehenden Wohnhäuser entlang der Oststraße durch alternative Verkehrsführungen reduziert werden können.

Zusätzlich wird angeregt, frühzeitig konkrete verkehrsberuhigende Maßnahmen vorzusehen, beispielsweise:

- Fahrbahnverschwenkungen,
- Aufpflasterungen oder Schwellen,
- zusätzliche Querungshilfen,
- Bauminselfen oder Grünbereiche,
- Parktaschen zur Geschwindigkeitsreduzierung,
- sichere Fußwege und Querungsbereiche,
- wirksame Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Auch die vorgesehene Lage der Entsorgungsfläche unmittelbar im Bereich der ohnehin am stärksten belasteten Grundstücke wird kritisch gesehen. Neben zusätzlichem Rangier- und Entsorgungsverkehr werden weitere Lärm-, Geruchs- und Schmutzbelastungen erwartet. Aus Sicht der Anwohner sollte geprüft werden, ob eine Verlagerung an einen Randbereich des Plangebiets möglich ist, um zusätzliche Belastungen innerhalb des Wohnquartiers zu vermeiden.

Die vorliegende Planung bietet grundsätzlich die Chance, ein attraktives neues Wohnquartier zu schaffen. Damit dies jedoch nicht zulasten der bestehenden Nachbarschaft geschieht, bitte ich darum, die dargestellten Punkte nochmals sorgfältig zu prüfen und die Interessen der bereits an der Oststraße lebenden Bewohner stärker in die weitere Planung einzubeziehen.

Ziel sollte aus Sicht der Bestandsanwohner eine Lösung sein, die sowohl die Entwicklung des neuen Quartiers ermöglicht als auch die Wohnqualität, Sicherheit und Aufenthaltsfunktion der bestehenden Wohnbebauung dauerhaft schützt.

Ergänzend möchte ich auf eine bereits heute bestehende Problematik im Bereich der Kreuzung Oststraße / Siedlerstraße hinweisen, die sich durch die geplante Verkehrsführung nach Einschätzung der Anwohner erheblich verschärfen dürfte.

Wer aus Richtung der Grundstücke 1239, 1238, 785 und 786 kommend zur westlich gelegenen Kreuzung Oststraße / Siedlerstraße fährt, trifft derzeit auf eine enge und verkehrlich bereits jetzt konfliktbehaftete Situation. Obwohl dort formal eine "Rechts-vor-Links"-Regelung gilt, führt die bestehende verengte Verkehrsführung schon heute regelmäßig zu Behinderungen und unübersichtlichen Situationen.

Insbesondere beim Verlassen des Wohnbereiches in Richtung Siedlerstraße entsteht bereits aktuell das Problem, dass ein Linksabbiegen häufig kaum möglich ist, weil wartende oder entgegenkommende Fahrzeuge den Kreuzungsbereich blockieren oder die Sicht- und Fahrbeziehungen stark eingeschränkt sind. In der Praxis führt dies dazu, dass Verkehrsteilnehmer trotz bestehender Vorfahrt faktisch auf ihr Vorfahrtsrecht verzichten müssen, um überhaupt in den Verkehrsfluss einfahren zu können.

Mit der prognostizierten erheblichen Verkehrszunahme infolge der Erschließung beider Neubauquartiere ist aus Sicht der Bestandsanwohner zu befürchten, dass sich diese Situation

deutlich verschärft. Die Oststraße würde künftig einen erheblich höheren Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr aufnehmen müssen, obwohl die bestehende Kreuzungssituation bereits heute an ihre Grenzen stößt.

Dadurch drohen insbesondere:

*häufigere Rückstaus im Kreuzungsbereich,
zusätzliche Behinderungen beim Ein- und Ausfahren,
steigende Unfallgefahren durch unübersichtliche Situationen,
Konflikte zwischen abbiegenden, wartenden und entgegenkommenden Fahrzeugen,
sowie eine weitere Verschlechterung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer.*

Aus Sicht der Anwohner sollte daher dringend geprüft werden, ob die bestehende Kreuzung Oststraße / Siedlerstraße für die künftig prognostizierten Verkehrsströme überhaupt ausreichend leistungsfähig und sicher dimensioniert ist oder ob hier zusätzliche verkehrslenkende bzw. bauliche Maßnahmen erforderlich werden.

Gerade weil die Oststraße künftig mit hoher Wahrscheinlichkeit als Hauptzufahrt fungiert (gerade in Anbetracht und wegen der beabsichtigten Verkehrsberuhigung der neu zu errichtenden Plan Straßen) erscheint es notwendig, die bestehende Verkehrssituation nicht nur rechnerisch, sondern auch unter Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und der praktischen Alltagssituation der Anwohner neu zu bewerten.

Ein Lösungsansatz könnte sein, eine entsprechende Verlagerung der Erschließung beispielsweise durch eine weiter im nördlichen Bereich geführten Planstraße B. Hierdurch würde die bestehende Oststraße als derzeitiges "Nadelöhr" deutlich entlastet. Gleichzeitig wären auf der westlichen Seite der Siedlerstraße nach aktuellem Stand kaum unmittelbare Beeinträchtigungen für bestehende Wohnanlieger zu erwarten, da sich dort keine direkten Hauszufahrten befinden und im noch weiter nördlichen Bereich unbebaute Fläche in Form eines Rückhaltebeckens angrenzt.

Zudem weist die Siedlerstraße in diesem Abschnitt bereits heute eine deutlich großzügigere Straßenfläche mit breiteren Fahrbahnen sowie beidseitigen Grünstreifen auf. Dadurch würden sich verkehrstechnisch sicherlich bessere, Alternativen auf tun die sich besser für eine leistungsfähige und zugleich verkehrssichere Erschließung eignen. Denkbar wären hier beispielsweise auch moderne Verkehrslösungen wie ein Kreisverkehr oder andere verkehrslenkende Maßnahmen, die die Verkehrsströme geordneter aufnehmen und die Belastungen für die bestehende Wohnbebauung an der Oststraße spürbar reduzieren könnten.

Abwägungsempfehlung:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Den Anregungen wird nicht gefolgt.

Verkehrsbelastung der Oststraße, der Verkehrssicherheit, mögliche Schleichverkehre:

Die vorgetragenen Bedenken zur zukünftigen Verkehrsbelastung der Oststraße, zur Verkehrssicherheit, zu möglichen Schleichverkehren sowie zu Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt.

Durch die Entwicklung der neuen Wohnquartiere ist mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die Oststraße übernimmt dabei planungsgemäß die Funktion einer Sammelstraße zur Bündelung des Quartiersverkehrs. Die verkehrlichen Auswirkungen wurden durch eine Verkehrsuntersuchung (ibak Ingenieure, August 2024) bewertet. Danach bleibt die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes trotz der prognostizierten Verkehrszunahme grundsätzlich erhalten; die Erschließung des Plangebiets ist gesichert. Für den Knotenpunkt Siedlerstraße/Hopstener Damm wurde ergänzend ein HBS-Nachweis erbracht, der die erforderliche Mindest-Qualitätsstufe D bestätigt.

Die Befürchtung, dass es infolge der Quartiersentwicklung zu erheblichen Ausweich- oder Schleichverkehren innerhalb der Wohngebiete kommen wird, kann auf Grundlage der vorliegenden Untersuchung nicht bestätigt werden. Unabhängig davon sind mögliche verkehrsrechtliche Regelungen zur Verhinderung oder Einschränkung von Durchgangsverkehr nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Entsprechende Maßnahmen können gegebenenfalls in nachgelagerten verkehrsrechtlichen Verfahren geprüft werden.

Die Befürchtung erheblicher Schleichverkehre wird durch die Untersuchung nicht bestätigt. Etwaige verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Steuerung des Durchgangsverkehrs sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und können bei Bedarf gesondert geprüft werden.

Die Anbindung der Planstraße C an die Oststraße wird beibehalten, da sie für eine leistungsfähige Erschließung sowie die Erreichbarkeit durch Rettungs-, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge erforderlich ist. Der Verkehrssicherheit wird durch die Beibehaltung der Tempo-30-Regelung und den Ausbau getrennter Gehwege Rechnung getragen.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen:

Die Anregungen hinsichtlich zusätzlicher verkehrsberuhigender Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen, Aufpflasterungen, Querungshilfen, Bauminselfen, Parktaschen oder weiterer verkehrsregelnder Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Die konkrete Ausgestaltung des Straßenraums sowie verkehrsrechtliche Anordnungen sind jedoch nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans Bestandteil der nachfolgenden Ausbau- und Verkehrsplanung geprüft.

Entsorgungsfläche:

Hinsichtlich der vorgesehenen Entsorgungsfläche wird auf die Erforderlichkeit eines zentral gelegenen und für die Nutzerinnen und Nutzer gut erreichbaren Standortes hingewiesen. Die geplante Wertstoffsammelstelle dient nicht ausschließlich dem neuen Wohngebiet, sondern übernimmt auch eine Versorgungsfunktion für den umliegenden Einzugsbereich. Aus diesem Grund wurde ein Standort an der Oststraße und innerhalb des Plangebiets möglichst weit westlich gewählt.

Bei der Standortwahl war zudem zu berücksichtigen, dass die Sammelbehälter durch die Entsorgungsfahrzeuge verkehrssicher und ohne größeren Rangieraufwand angefahren werden können. Die gewählte Lage ermöglicht eine direkte Anfahrt über die Oststraße sowie eine kurze Ausfahrt über die Planstraßen C und B. Eine Verlagerung an den Rand des Plangebiets wurde geprüft, wird jedoch aus funktionalen und verkehrlichen Gründen nicht empfohlen. Gegen einen Standort an der Siedlerstraße sprechen insbesondere der vorhandene Baumbestand sowie mögliche Verkehrsbehinderungen und Rückstaus während der Entleerungsvorgänge.

Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich möglicher Lärm-, Geruchs- und Schmutzbelastungen werden zur Kenntnis genommen. Zur Einbindung der Anlage in das Wohnumfeld ist eine Eingrünung der Entsorgungsfläche vorgesehen. Weitergehende betriebliche und ordnungsrechtliche Fragestellungen, insbesondere hinsichtlich möglicher Fehl- oder Fremdnutzungen, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Bestehende Verkehrssituation im Bereich des Knotenpunktes Siedlerstraße / Oststraße:

Die Hinweise zur bestehenden Verkehrssituation am Knotenpunkt Siedlerstraße/Oststraße werden zur Kenntnis genommen. Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Quartiersentwicklung wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft. Danach können die prognostizierten Neuverkehre durch das bestehende Verkehrsnetz aufgenommen werden; die Erschließung des Plangebiets ist gesichert.

Die geschilderten Belastungen durch Ein- und Ausfahrtvorgänge sowie mögliche Rückstauabildungen werden berücksichtigt. Die Untersuchung zeigt jedoch keine Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit oder Verkehrssicherheit, die eine Änderung des Erschließungskonzeptes erforderlich machen würden. Der Knotenpunkt Siedlerstraße/Oststraße liegt zudem außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes. Mögliche spätere Anpassungen können unabhängig davon im Rahmen gesonderter Verkehrsplanungen geprüft werden.

Die vorgeschlagene Verlegung der Erschließung des Plangebiets nach Norden wurde geprüft. Die gewählte Erschließung stellt unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher, technischer und freiraumplanerischer Belange die vorzugswürdige Lösung dar. Eine weiter nördlich gelegene Anbindung würde zudem den Verkehrsfluss am Knotenpunkt Hopstener Damm/Siedlerstraße nachteilig beeinflussen. Die geplante Anbindung über die Oststraße und die Planstraße B gewährleistet eine leistungsfähige Erschließung der Wohnquartiere. Erhebliche Vorteile einer alternativen Erschließung sind auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung nicht erkennbar.

Den Belangen der Verkehrssicherheit wird im Rahmen der Erschließungsplanung Rechnung getragen. Die neu entstehenden Wohnstraßen innerhalb der Quartiere werden als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut. Die Oststraße behält ihre Funktion als Sammelstraße und wird weiterhin als Tempo-30-Zone geführt. Darüber hinaus erfolgt der Ausbau der Oststraße nach dem Separationsprinzip mit von der Fahrbahn getrennten Gehwegen, wodurch die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger gestärkt wird.

Die Belange der bestehenden Anwohnerschaft wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Gleichwohl ist den privaten Interessen an der Beibehaltung der bisherigen Verkehrssituation das öffentliche Interesse an der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum gegenüberzustellen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, der vorgesehenen Erschließungsstruktur sowie der geplanten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit werden die zu erwartenden Auswirkungen als städtebaulich vertretbar und den Anwohnerinnen und Anwohnern zumutbar bewertet. An der vorliegenden Planung wird daher festgehalten.

Die Stadt Rheine misst den Belangen der bestehenden Anwohnerschaft ein hohes Gewicht bei. Gleichzeitig besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum. Mit der Entwicklung des Plangebiets wird ein wichtiger

Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs geleistet. Aufgrund ihrer Lage am Siedlungsrand sowie ihrer guten Einbindung in bestehende Siedlungs- und Grünstrukturen eignet sich die Fläche in besonderem Maße für eine wohnbauliche Entwicklung.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, der vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie des erheblichen öffentlichen Interesses an der Schaffung von Wohnraum werden die mit der Planung verbundenen zusätzlichen Verkehrsbelastungen als städtebaulich vertretbar und den Anwohnerinnen und Anwohnern zumutbar bewertet. An der vorgesehenen Erschließungskonzeption wird daher festgehalten.

2. ID 36902

Stellungnahme, Erstellt am: 06.05.2026

Inhalt:

Stellungnahme zur Verkehrsführung, Entsorgungsfläche und Erschließung im Plangebiet

Im Rahmen der Betrachtung des vorliegenden Bebauungs- und Erschließungskonzepts bitten wir als direkte Anwohner um Berücksichtigung folgender Einwendungen:

1. Verkehrsberuhigung im Bereich der Grundstücke 1238, 1239, 1240 und 785, 786

Die vorgenannten Grundstücke grenzen unmittelbar an das geplante Baugebiet an. Von uns als "Bestandsanwohnern" wird eine unverhältnismäßige Benachteiligung hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrsaufkommens gegenüber der neuen Wohnsiedlung wahrgenommen. Die genannten Grundstücke befinden sich in einer Lage, die durch die aktuelle Erschließungsstruktur als Ein- und Durchfahrtsbereich für das gesamte neu entstehende Wohngebiet genutzt werden wird.

Als einzige Zufahrtsmöglichkeit zu den Grundstücken im Südraum ist zunächst ist zu erwarten, dass der gesamte Verkehr des Südraumes an den vorgenannten Grundstücken vorbeiführen wird. Hierdurch entsteht insbesondere in Stoßzeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Bereits jetzt kommt es im Kreuzungsbereich "Siedlerstr./ Oststraße" vermehrt zu Rückstaus. Diese Situation wird sich erwartungsgemäß noch verschärfen.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass durch die aktuell geplante Wegeführung auch Durchgangsverkehr aus und in nördliche Richtung des Wohngebietes entstehen wird.

Dies führt dazu, dass unsere Grundstücke in Randlage unverhältnismäßig belastet werden. Eine Reduzierung von Verkehrslärm, Abgasen und Fahrbewegungen ist insbesondere für die direkt angrenzenden Grundstücke erforderlich.

Geringe Fahrgeschwindigkeiten und verkehrsberuhigende Maßnahmen würden das Risiko für Fußgänger, insbesondere Kinder, deutlich reduzieren. Wir haben selbst Kinder im Kindergarten- / Grundschulalter. Die Straße wird auch hier aktuell zum Spielen genutzt. Wir bitten um Beachtung, dass entsprechende Maßnahmen zum Erhalt der Wohnqualität der "Bestandsanwohner" getroffen werden müssen.

2. Erschließungsstruktur Planstraße C / Anbindung an die Oststraße

Vor dem Hintergrund der Zielsetzung, das Plangebiet als ruhiges Wohnquartier mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, wird die derzeit vorgesehene Durchbindung der Planstraße C an die Oststraße kritisch gesehen.

Eine Anbindung des nördlichen Wohngebietes an die Oststraße führt erwartungsgemäß zur Nutzung der Planstraße C als Abkürzungsstrecke und fördert Störungen im umliegenden Straßennetz, insbesondere im Kreuzungsbereich Oststraße/Siedlerstraße.

Es ist festzustellen, dass der südliche Bereich des Plangebiets derzeit ausschließlich über eine einzelne Zufahrt erschlossen wird und somit überwiegend Zielverkehr aufweist. Diese Struktur trägt wesentlich zur Verkehrsberuhigung und zur Sicherung der Wohnqualität bei.

Eine Öffnung der Planstraße C zur Oststraße würde diese verkehrsberuhigende Wirkung aufheben bzw. stark verringern. Ziel sollte es sein, auch im nördlichen Teil des Wohngebietes ausschließlich Zielverkehr zuzulassen. Dieser könnte über die Planstraße B erfolgen.

Es wird daher angeregt, die Planstraße C nicht für den motorisierten Individualverkehr an die Oststraße anzubinden. Stattdessen sollte geprüft werden, ob eine Durchlässigkeit ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden kann (z. B. durch geeignete bauliche Maßnahmen oder modale Filter).

Auf diese Weise kann die Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers erhalten bleiben, ohne gleichzeitig unerwünschten Durchgangsverkehr zu fördern und die Anwohner der vorgenannten Grundstücke deutlich entlasten.

3. Lage und Neuordnung der Entsorgungsfläche (östlich angrenzend an Grundstück 786)

Die derzeit vorgesehene Entsorgungsfläche weist aus funktionaler und immissionsschutzrechtlicher Sicht Konfliktpotenzial auf:

Die unmittelbare Nähe zu Wohnnutzungen führt zu Beeinträchtigungen durch Geruch, Schmutz, Lärm und zusätzliche Verkehrsbewegungen an der mutmaßliche schon am stärksten befahrenen Stelle des Wohngebietes.

Die Stellungnahme der TBR vom 29.10.25 weist darauf hin, dass es notwendig ist, für das neu geplante Gebiet eine Entsorgungsstelle einzuplanen. Dies wird auch gar nicht kritisiert.

Bedenkt man jedoch, dass Entsorgungsfahrzeuge mit erhöhtem Rangieraufwand erwartet werden, so bleibt die Frage offen, warum die Entsorgungsfläche nicht an den Rand des Plangebiets gelegt wird, z.B. an der Siedlerstraße. An dieser Stelle wäre überhaupt kein Einfahren in das Wohngebiet notwendig. Es ist zu erwarten, dass die Entsorgungsfläche auch von dem bereits bestehenden Wohngebiet "Oststr./Klusenweg" und dem südlichen Bereich "Osningstraße" etc. ebenfalls genutzt werden wird, da sich die nächsten Entsorgungsflächen im Osten an der "Windmühlenstr.", im Norden an der Bergstraße/Altenrheine und im Süden an der "Osnabrücker Str." befinden. Durch die aktuelle Planung werden Anwohner aus umliegenden Wohnbereichen geradezu eingeladen auch noch zusätzlich ins Plangebiet einzufahren und ihre Entsorgung an der potentiell belastesten Stelle des gesamten Wohngebietes vorzunehmen.

Sollte eine Entsorgungsfläche im Quartiersinneren unerlässlich sein, wäre ggf. ein Standort an

der Planstr. A in der Nähe des nördlichen Regenrückhaltebeckens, wo tendenziell deutlich weniger Verkehr herrschen wird, denkbar.

Das Ziel der Reduktion von Lärm - und Geruchsemissionen und die Verbesserung der logistischen Abläufe für Entsorgungsfahrzeuge sollte hier klar priorisiert werden und nicht auch noch zu einer zusätzlichen Belastung der sowieso schon stark beeinträchtigten "Bestandsbewohner" der vorgenannten Grundstücke führen.

Weiter kann erwartet werden, dass die Entsorgungsfläche so gestaltet wird, dass sie nicht zum Schandfleck der Siedlung wird. Es sollte eine Einhausung oder Unterflurlösungen mit klar abgegrenzten Bereichen der Fuß-, Fahr- und Entsorgungsbereiche erwogen werden. Die vorsehenden Begrünungen sollten beibehalten werden.

Zuletzt sollte berücksichtigt werden, dass die östliche Oststraße derzeit aufgrund ihrer Nähe zu Feldwegen intensiv von Hundebesitzern als Spazierstrecke genutzt wird. Es wird erwartet, dass eine Entsorgungsstelle mutmaßlich auch zur unsachgemäßen Entsorgung von Hundekotbeuteln verwendet wird.

Die vorliegende Planung bietet eine gute Grundlage für ein qualitätsvolles Wohnquartier, weist jedoch in Bezug auf Verkehrsführung und funktionale Zuordnungen Optimierungspotenzial auf. Wir bitten die Planung unter Einbeziehung der oben vorgetragenen Argumente nochmals besonders auch aus dem Blickwinkel der Bestandsanwohner zu betrachten und zu modifizieren.

Abwägungsempfehlung:

1. Verkehrsberuhigung im Bereich der Grundstücke 1238, 1239, 1240 und 785, 786:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird teilweise gefolgt.

Es ist zutreffend, dass sich durch die Entwicklung der beiden neuen Wohnquartiere das Verkehrsaufkommen im Umfeld des Plangebiets erhöhen wird. Die Oststraße übernimmt im Erschließungskonzept die Funktion einer Sammelstraße, die den Verkehr aus den verkehrsberuhigten Wohnstraßen aufnimmt und gebündelt an die Siedlerstraße anbindet. Die hiermit verbundenen zusätzlichen Verkehrsbewegungen wurden im Rahmen der Planung berücksichtigt und verkehrstechnisch untersucht.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen wurde durch das Büro ibak Ingenieure, Senden, eine Verkehrsuntersuchung für die Erschließung des Plangebiets „Altenrheiner Berg“ erstellt (August 2024). Ergänzend wurden am 21.03.2024 und am 20.06.2024 bei niederschlagsfreier Witterung Verkehrszählungen an den Knotenpunkten „Siedlerstraße / Hopstener Damm“, „Siedlerstraße / Oststraße“, „Siedlerstraße / Osningstraße“ sowie „Siedlerstraße / Osnabrücker Straße“ durchgeführt. Die Untersuchung analysiert das bestehende und zukünftige Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung sowie des durch das Vorhaben erzeugten Neuverkehrs.

Die Ergebnisse zeigen, dass es zwar zu einer spürbaren Verkehrszunahme kommt, die Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes jedoch erhalten bleibt. Ein Zusammenbruch des Verkehrsablaufs ist nicht zu erwarten. Sämtliche untersuchten Knotenpunkte können die prognostizierten Verkehrsströme weiterhin in angemessener Qualität bewältigen. Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets ist somit gesichert.

Dem Anliegen einer hohen Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder und Fußgänger, wird im Rahmen der Erschließungsplanung Rechnung getragen. Die Oststraße soll nicht als niveaugleiche Mischverkehrsfläche, sondern entsprechend dem Separationsprinzip mit von der Fahrbahn getrennten Gehwegen ausgebaut werden. Hierdurch werden die Belange des Fußgängerverkehrs besonders berücksichtigt. Darüber hinaus bleibt die Oststraße wie bereits im Bestand als Tempo-30-Zone ausgestaltet, sodass die Fahrgeschwindigkeiten begrenzt werden und die Verkehrssicherheit im Wohnumfeld gewahrt bleibt.

Soweit die Entstehung von Durchgangsverkehren befürchtet wird, ist darauf hinzuweisen, dass mögliche verkehrsrechtliche Regelungen zur Verhinderung oder Einschränkung von Durchgangsverkehr nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind. Entsprechende Maßnahmen können gegebenenfalls in nachgelagerten verkehrsrechtlichen Verfahren geprüft werden.

Die von den Anwohnerinnen und Anwohnern vorgetragene zusätzliche Belastung durch den künftig zu erwartenden Verkehr wird gesehen. Diese Belange sind jedoch mit dem öffentlichen Interesse an der Schaffung dringend benötigten Wohnraums abzuwägen. Die Stadt Rheine verfolgt das Ziel, ausreichenden, bedarfsgerechten und bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen. Vor dem Hintergrund der anhaltend hohen Wohnraumnachfrage soll im Stadtteil Eschendorf eine bislang landwirtschaftlich genutzte Fläche wohnungswirtschaftlich entwickelt werden. Aufgrund ihrer Lage am Siedlungsrand sowie der Einbindung in vorhandene Grünstrukturen weist die Fläche ein hohes Potenzial für die Entwicklung eines zukunftsfähigen Wohnquartiers auf.

Unter Berücksichtigung der durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen, der vorgesehenen Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sowie der städtebaulichen Zielsetzung zur Schaffung von Wohnraum wird die mit der Planung verbundene zusätzliche Verkehrsbelastung als zumutbar bewertet.

2. Planstraße C / Anbindung an die Oststraße

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird nicht gefolgt.

Die im Bebauungsplan vorgesehene Anbindung der Planstraße C an die Oststraße ist Bestandteil des Erschließungskonzeptes für das neue Wohnquartier und aus funktionalen sowie sicherheitsrelevanten Gründen erforderlich.

Soweit die Entstehung von Durchgangsverkehren bzw. die Nutzung der Planstraße C als mögliche Abkürzungsstrecke befürchtet wird, wird darauf hingewiesen, dass verkehrsrechtliche Regelungen zur Verhinderung oder Einschränkung von Durchgangsverkehr nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind. Entsprechende Maßnahmen können bei Bedarf in nachgelagerten verkehrsrechtlichen Verfahren geprüft werden.

Unabhängig davon ist für das neue Wohngebiet eine zweite Anbindung des Straßennetzes erforderlich. Diese dient insbesondere der Sicherstellung einer ausreichenden Erschließung für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge. Im Falle einer Blockierung oder Sperrung einer Zufahrt muss gewährleistet sein, dass das Wohngebiet weiterhin von Feuerwehr, Rettungsdienst und weiteren Einsatzkräften erreicht werden kann. Die Verbindung über die Planstraßen B und C stellt sicher, dass das Quartier auch bei Ausfall einer Haupteinschließung erreichbar bleibt.

Darüber hinaus trägt die durchgängige Straßenverbindung zu einer funktionsgerechten Erschließung des Quartiers bei. Auch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge können das Gebiet auf direktem Weg durchfahren, wodurch unnötige Umwege vermieden und betriebliche Abläufe verbessert werden.

Es überwiegen insgesamt die Belange einer leistungsfähigen, sicheren und funktionsgerechten Erschließung des gesamten Wohnquartiers. Die Anbindung der Planstraße C an die Oststraße stellt hierfür einen wesentlichen Bestandteil des Erschließungskonzeptes dar. Vor diesem Hintergrund wird an der geplanten Straßenverbindung festgehalten.

3. Lage und Neuordnung der Entsorgungsfläche

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung wird nicht gefolgt.

Die geplante Entsorgungsfläche dient nicht ausschließlich der Versorgung des neuen Wohnquartiers, sondern übernimmt auch eine Funktion für den umliegenden Einzugsbereich. Vor diesem Hintergrund ist eine möglichst gute Erreichbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer sowie für die Entsorgungsfahrzeuge erforderlich. Aus diesem Grund wurde der Standort an der Oststraße und innerhalb des Plangebiets möglichst weit westlich gewählt.

Bei der Standortwahl war zudem zu berücksichtigen, dass die Wertstoffcontainer von den Sammelfahrzeugen verkehrstechnisch sicher und ohne größeren Rangieraufwand angefahren werden können. Die gewählte Lage ermöglicht eine direkte Anfahrt über die Oststraße. Nach der Entleerung können die Fahrzeuge das Wohnquartier über die Planstraßen C und B auf kurzem Weg wieder verlassen. Zur Reduzierung von Lärm- und Geruchsemissionen wird die Verortung der Entsorgungsfläche am Quartierseingang gegenüber einer Lage innerhalb des Wohngebiets als vorzugswürdig bewertet.

Eine Verlegung der Entsorgungsfläche an die Planstraße A in den Bereich des nördlichen Regenrückhaltebeckens wird nicht empfohlen. Gegen diesen Standort sprechen sowohl die dezentrale Lage innerhalb des Einzugsbereichs als auch verkehrssicherheitsrelevante Aspekte. Die Planstraße A ist als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen. Neben den für die Hausmüllentsorgung erforderlichen Müllfahrzeugen sollen dort keine zusätzlichen Entsorgungsverkehre erzeugt werden.

Auch eine Verlagerung an die Siedlerstraße wird kritisch gesehen. Aufgrund des vorhandenen Baumbestandes bestehen dort nur eingeschränkte Flächenpotenziale. Darüber hinaus können während der Entleerung der Container Rückstaus auf der Siedlerstraße entstehen, die zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs führen würden.

Der Anregung hinsichtlich einer ansprechenden Gestaltung der Entsorgungsfläche wird insofern Rechnung getragen, als eine Eingrünung der Anlage vorgesehen ist. Hierdurch soll eine verträgliche Einbindung in das Wohnumfeld gewährleistet werden. Weitergehende Ausgestaltungsfragen, wie Einhausungen oder Unterflursysteme, sind nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung.

Hinweise zu möglichen Fehlnutzungen der Entsorgungsfläche, insbesondere durch unsachgemäße Ablagerungen oder die Entsorgung von Hundekotbeuteln, werden zur Kenntnis genommen. Derartige ordnungs- und betriebsbezogene Fragestellungen sind jedoch nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu regeln.

2. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

1. Bezirksregierung Münster: Dezernat 25 (Verkehr)

Stellungnahme; Erstellt am: 05.05.2026

Inhalt:

Durch Rundverfügung vom 09.05.2001 hatten wir als obere Straßenaufsichtsbehörde um Beteiligung als Träger öffentlicher Belange gebeten, wenn durch die Planungen Auswirkungen auf das vorhandene Kreisstraßennetz entstehen.

In den mir vorgelegten Unterlagen kann ich eine solche Betroffenheit nicht feststellen, so dass von einer Beteiligung abgesehen werden kann.

Die Beteiligung der sonstigen Träger öffentlicher Belange bleibt davon unberührt.

Hinweis

Dennoch möchte ich darauf hinweisen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit, bereits im Zuge der Bauleitplanung auf die Freihaltung von Sichtfeldern geachtet werden sollte.

Allgemeine rechtliche Ausführungen hierzu, können dem Hinweisschreiben Bezirksregierung Münster an die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden vom 8. Mai 2025 (Az.: 25.02.01.01-005/2025.0001) entnommen werden.

*Desweiterem sollte sich in diesem Zusammenhang über ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen und vor allem über Fußverkehrsanlagen auf der Siedlerstraße und **Oststraße** auseinandergesetzt werden. Hier ist die Richtlinie für Stadtstraßen (RASt 06) maßgebend.*

Abwägungsempfehlung:

Die Hinweise des 25 (Verkehr) der Bezirksregierung Münster werden zur Kenntnis genommen.

Die Bezirksregierung Münster stellt fest, dass durch die Planung keine Auswirkungen auf das vorhandene Kreisstraßennetz zu erwarten sind und daher eine Beteiligung als obere Straßenaufsichtsbehörde nicht erforderlich ist. Darüber hinaus wird auf die Berücksichtigung von Sichtfeldern aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie auf eine angemessene Dimensionierung der Fuß- und Radverkehrsanlagen hingewiesen.

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden bereits bei der Erarbeitung des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts umfassend berücksichtigt. Vorgesehen ist eine Anbindung des Plangebiets an die westlich gelegene Radwegtrasse im Bereich des Knotenpunkts Hopstener Damm/Siedlerstraße. Von dort aus wird ein neuer gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25 m bis an das neue Wohnquartier herangeführt und an das bestehende Wegenetz angebunden.

Innerhalb der Wohnquartiere erfolgt die Führung des Fuß- und Radverkehrs über die als Mischverkehrsflächen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildeten Wohnstraßen. Diese sind auf ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt. Durch die verkehrsberuhigte Gestaltung werden niedrige Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt und gute Voraussetzungen für eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs geschaffen.

Die Siedlerstraße ist teilweise Bestandteil des Bebauungsplans, wird jedoch baulich nicht verändert. Sie ist bereits als Tempo-30-Zone ausgewiesen und verfügt über beidseitige Gehwege.

Auch die Oststraße wird im Zuge der Erschließung als Tempo-30-Zone ausgebildet; der bestehende Straßenabschnitt weist diese Verkehrsregelung bereits heute auf.

Die vorgesehenen Gehwege der im Separationsprinzip hergestellten Straßen (Siedlerstraße und Oststraße) weisen eine Breite von 2,50 m auf und bieten damit ausreichend Raum für den Fußverkehr.

Die Hinweise zur Freihaltung erforderlicher Sichtfelder werden im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt. Ein zusätzlicher Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans ergibt sich aus der Stellungnahme nicht.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 54 (Wasserwirtschaft, einschl. anlagenbezogener Umweltschutz)

Stellungnahme; Erstellt am: 17.04.2026

Inhalt:

Das Dezernat 54 - Wasserwirtschaft - der Bezirksregierung Münster hat zu dem Verfahren keine Anmerkungen.

Bitte beachten Sie jedoch, dass für bestimmte wasserwirtschaftliche Belange (z. B. im Hinblick auf sonstige Gewässer oder Niederschlagswasserbeseitigung) auch eine Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde gegeben sein kann und diese daher stets gesondert zu beteiligen ist.

Im Weiteren verweisen wir auf die Rundverfügung der Bezirksregierung Münster vom 23.10.2025.

https://www.bezregmuenster.de/system/files/media/document/file/54_rundverfuegung_br_ms_23_10_2025.pdf

Abwägungsempfehlung:

Der Hinweis des Dezernats 54 -Wasserwirtschaft- der Bezirksregierung Münster (Wasserwirtschaft, einschl. anlagenbezogener Umweltschutz) wird zur Kenntnis genommen.

Der Kreis Steinfurt wurde an dem Verfahren beteiligt, hat jedoch im Rahmen der Öffentlichen Auslegung gem. § 4 (2) BauGB zu wasserwirtschaftlichen Belangen keine Stellungnahme abgegeben.

3. Deutsche Telekom Technik GmbH: West PTI 15

Stellungnahme, Erstellt am: 04.05.2026

Anlagen:
Lagepläne

Inhalt:

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Gegen den vorgelegten Bebauungsplanentwurf 356, Oststraße/Siedlerstraße im Stadtteil Stadtberg, Eschendorf, Rodde bestehen grundsätzlich keine Einwände.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus den beigefügten Lageplänen ersichtlich sind. Diese versorgen die vorhandene Bebauung. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen sind betroffen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass diese Telekommunikationslinien in ihrem Bestand und in ihrem weiteren Betrieb gefährdet sind. Die Aufwendungen der Telekom müssen bei der Verwirklichung des Bebauungsplanes so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb bitten wir, unsere Belange wie folgt zu berücksichtigen: Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.

Wir bitten deshalb, konkrete Maßnahmen so auf die vorhandenen Telekommunikationslinien abzustimmen, dass eine Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien vermieden werden kann.

Die Telekom macht darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gründen eine Versorgung des Neubaugebietes mit Telekommunikationsinfrastruktur in unterirdischer Bauweise nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung sowie einer ausreichenden Planungssicherheit möglich ist. Das kann bedeuten, dass der Ausbau der Telekommunikationslinien im Plangebiet aus wirtschaftlichen Gründen in oberirdischer Bauweise erfolgt.

Die Telekom orientiert sich beim Ausbau ihrer Festnetzinfrastruktur unter anderem an den technischen Entwicklungen und Erfordernissen. Insgesamt werden Investitionen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant. Der Ausbau der Telekom erfolgt nur dann, wenn dies aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll erscheint. Dies bedeutet aber auch, dass die Telekom da, wo bereits eine Infrastruktur eines alternativen Anbieters besteht oder geplant ist, nicht automatisch eine zusätzliche, eigene Infrastruktur errichtet.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßen- und Kanalbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH unter der Absenderadresse dieser E-Mail so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Weitere Kabelauskünfte erhalten Sie unter der E-Mail-Adresse Planauskunft.West1@telekom.de oder im Internet unter <https://trassenauskunftkabel.telekom.de>.

Für die zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.

Zur Versorgung neu zu errichtender Gebäude mit Telekommunikationsinfrastruktur durch die Telekom ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien im und außerhalb des Plangebietes erforderlich.

Abwägungsempfehlung:

Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen Telekommunikationslinien sowie der zukünftige Ausbau des Telekommunikationsnetzes betrifft die Bauausführung. Innerhalb des Bauleitplanverfahrens werden daher keine Regelungen getroffen.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

4. GasLINE GmbH (PLEdoc GmbH)

Stellungnahme, Erstellt am: 08.05.2026

Anlagen:
Übersichtskarte
Bestandpläne
Merkblatt

Inhalt:

Vom BIL-Teilnehmer ausgewählte Betroffenheit: Betroffen

Anmerkung: Bitte beachten Sie unbedingt unsere beigefügte Stellungnahme!

Stellungnahme:

Betroffene Anlagen:

Ifd. Nr.	Eigentümer	Leitungstyp	Status	Leistungsbezeichnung	Blatt	Schutzstreifen	Ansprechpartner
1	GasLINE	LWL-KSR-Anlage	in Betrieb	GLT_927_004	068, 069	2 m	Maintenance Management Center (MMC) 0201/3642-17866 https://einweisung.mmc-portal.de

Von der GasLINE GmbH & Co. KG (GasLINE), Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. GasLINE ist Eigentümerin eines deutschlandweiten Kabelschutzrohr(KSR)-Anlagennetzes mit einliegenden Lichtwellenleiter(LWL)-Kabeln (nachfolgend LWL-KSR-Anlage genannt), in welchem zu öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien betrieben werden. Ihr wurde gem. § 125 Ab. 2 TKG durch die Bundesnetzagentur die Berechtigung übertragen, öffentlich gewidmete Verkehrswege unentgeltlich zu nutzen.

Die uns über den Beteiligungsserver zur Verfügung gestellten Entwurfsunterlagen Bebauungsplanverfahren haben wir hinsichtlich der Belange der GasLINE geprüft. Beigefügt erhalten Sie auch eine Übersichtskarte mit Darstellung der oben genannten LWL-KSR-Anlage.

Beachten Sie bitte, dass die Darstellung der LWL-KSR-Anlage in der Übersichtskarte lediglich als grobe Übersicht geeignet ist.

Mit unserem eingangs genannten Bezugsschreiben zur frühzeitigen Beteiligung hatten wir Ihnen lediglich die vorläufigen Pläne zugesandt. Nun erhalten Sie die aktuellen Bestandspläne der oben genannten LWL-KSR-Anlage.

Wie den Verfahrensunterlagen zu entnehmen ist, wurde der vorläufige Verlauf der LWL-KSR-Anlage in der Planzeichnung dargestellt und entsprechend berücksichtigt. Mit den Aussagen der Abwägung erklären wir uns einverstanden. Die in der Anlage beigefügten Bestandspläne zeigen einen geringfügig anderen Verlauf der LWL-KSR-Anlage. Wir bitten diesen in der Planzeichnung zu korrigieren.

Wir übersenden in der Anlage auch ein aktuelles Exemplar des Merkblatts der GasLINE „Berücksichtigung von unterirdischen Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen“. Die dort genannten Anregungen und Hinweise sind grundsätzlich bei allen Bauleitplanverfahren im Bereich und / oder in der Nähe von LWL-KSR-Anlagen der GasLINE zu beachten.

Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.

Abwägungsempfehlung:

Der Hinweis der GasLINE GmbH (PLEdoc GmbH) zum geringfügig anderen Verlauf der LWL-KSR-Anlage wurde überprüft. Die Lage der benannten LWL-KSR-Anlage wurde in der Planurkunde entsprechend den vorgelegten Bestandspläne angepasst:

Der Stellungnahme wird gefolgt.

5. Kreisverwaltung Kreis Steinfurt: Poststelle

Stellungnahme, Erstellt am: 06.05.2026

Inhalt:

zur o.g. Planung werden folgende Anregungen und Hinweise vorgetragen:

Natur- und Artenschutz

Um auf sicherer Grundlage von der künftigen Umsetzung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen ausgehen zu können, ist es erforderlich, die externen Kompensationsmaßnahmen vor Satzungsbeschluss gesichert nachzuweisen.

Dies gilt auch für Kompensationsmaßnahmen, die von der Naturschutzstiftung Kreis Steinfurt ausgeführt werden sollen.

Abwägungsempfehlung:

Die externen Kompensationsmaßnahmen sind im Rahmen einer Ablösevereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt vertraglich geregelt. Die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen umfasst neben der Bereitstellung der Flächen alle herrichtungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie alle dauerhaften Verpflichtungen zur Gewährleistung der Kompensationsziele.

Zudem sind die externen Kompensationsmaßnahmen Bestandteil des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan Nr. 356 Kennwort: „Oststraße/Siedlerstraße“, der zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Rheine geschlossen wurde.

Somit ist die Durchführung der externen Kompensationsmaßnahmen sichergestellt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6. Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Münsterland Hauptstelle Coesfeld

Stellungnahme, Erstellt am: 21.04.2026

Inhalt:

*Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes werden Bedenken erhoben.
Die Bedenken beziehen sich auf die geplante verkehrliche Erschließung.*

In der Verkehrsuntersuchung für die Erschließung des Plangebiets (Stand August 2024; Punkt 4.4.1) wird für den Knotenpunkt 1 Hopstener Damm im Planfall 2039 die Qualitätsstufe "E" ermittelt.

Die ermittelte Qualitätsstufe ist nicht ausreichend. Es muss mindestens die Qualitätsstufe "D" erreicht werden.

In der Zusammenfassung des Verkehrsuntersuchung wird angeführt, dass durch die Lichtsignalanlage ein positiver Effekt auf die Verkehrsabwicklung erfolgen soll.

Um die Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes zu prüfen, wird ein zusätzlicher HBS-Nachweis für einen signalisierten KNP benötigt.

Dafür bitte ich Sie mir die für den Nachweis benötigten Unterlagen vorzulegen:

- Einen Lageplan / Skizze des Knotenpunktes
- Daten zum Verkehrsaufkommen (Bestand / Prognose)
- Unverträglichkeitsmatrix und angenommene / berechnete Zwischenzeitenmatrix
- Signalzeitpläne
- Darauf basierender HBS-Nachweis inkl. Qualitätsstufen und Rückstaulängen

Die Bedenken können zurückgenommen werden. Das ist aber nur möglich, wenn der geforderte Nachweis die erforderliche Qualitätsstufe erbringt.

Weitere Anregungen oder Bedenken werden nicht vorgebracht.

Abwägungsempfehlung:

Ausgehend von der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW wurde durch das Büro ibak Ingenieure der geforderte HBS-Nachweis für einen signalisierten Knotenpunkt (LSA 204 Hopstener Damm (L 593) / Siedlerstraße) erbracht, in der die Mindest-Qualitätsstufe „D“ nachgewiesen wurde. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat den nachgereichten Nachweis der geforderten Qualitätsstufe mit lichtsignaltechnischer Berechnung akzeptiert und nimmt die Bedenken zurück.

Der Stellungnahme wird gefolgt.

7. Landwirtschaftskammer NRW: Kreisstelle Steinfurt

Stellungnahme, Erstellt am: 20.04.2026

Inhalt:

Zum o. g. Planvorhaben äußere ich mich auf der Grundlage der mir von Ihnen zur Verfügung gestellten Antragsunterlagen wie folgt:

geplant ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 356 der Stadt Rheine als planungsrechtliche Voraussetzung für die Ausweisung von Fläche für Wohnbebauung. Das ca. 7 ha umfassende Plangebiet liegt im Osten des Stadtgebiets von Rheine und schließt an vorhandene Wohnbebauung an. Das Plangebiet wird derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die Weiterentwicklung an dieser Stelle ist grundsätzlich nachvollziehbar, da sie auf vorhandene Infrastrukturen zugreift. Gleichwohl stehen dem o.g. Planvorhaben insofern landwirtschaftliche/agrарstrukturelle Bedenken entgegen, weil ca. 7 ha landwirtschaftliche Nutzfläche überplant wird.

Das Münsterland ist geprägt von der landwirtschaftlichen Veredelungsproduktion. Die Veredelungsproduktion ist gekennzeichnet durch flächengebundene Tierhaltung und Tierproduktion und stellt einen wichtigen betriebswirtschaftlichen Zweig vieler bäuerlicher Familienbetriebe dar. Der Landverlust führt zur Einschränkung der Ausbringungsflächen für organische Düngemittel und wirkt sich unmittelbar auf die Tierhaltung der betroffenen Betriebe aus. Diese Betriebe müssen sich anderweitig sowohl Futter-, als auch Ausbringflächen sichern, die aber derzeit kaum in der Region verfügbar sind. Der Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche hat zudem erhebliche Auswirkungen auf das Pachtpreisniveau und damit auch auf die

Agrarstruktur. Wirtschaftende Betriebe/Pächter verlieren ihre Produktionsgrundlage und der Druck auf die verbleibenden Landwirte/Fläche steigt weiterhin.

Mit der geplanten baulichen Nutzung dieses Bereiches wird ein Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere durch die Versiegelung einer intensiv genutzten Ackerfläche, hervorgerufen. Wir begrüßen, dass die Kompensation in Höhe von 95.871 Werteinheiten extern mit Maßnahmen aus dem Ökokonto der Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt erfolgt.

Wir verweisen auf das vorliegende Geruchsgutachten. Zudem grenzt das Plangebiet an einen ländlich geprägten Raum, in dem es zwangsläufig zu gewissen landwirtschaftsspezifischen Immissionen (Gerüche, Geräusche, Stäube) kommt, die aus der Bewirtschaftung umliegender Acker- und Grünlandflächen resultieren. Letzteres kann jahreszeitlich und witterungsbedingt auch an Sonn- und Feiertagen sowie in den Nachtstunden auftreten. Es ist sicherzustellen, dass diese landwirtschafts-spezifischen Immissionen als ortsübliche Vorbelastung im Sinne einer einseitigen Rücksichtnahme weiterhin hinzunehmen ist und keine zusätzlichen Schutzansprüche zulasten der vorhandenen Landwirtschaft vorgebracht werden können.

Im Rahmen einer effizienteren Flächennutzung begrüßen wir die Erhöhung der zulässigen GRZ zur Errichtung von Tiefgaragen.

Der Verlust landwirtschaftlicher Fläche hält an und ist unwiederbringlich. Die Region steht vor der Herausforderung, die Balance zwischen landwirtschaftlicher Nutzung und anderen Flächennutzungen zu finden, um die langfristige Existenz und Entwicklungsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe zu sichern. Hierzu sind intelligente Lösungen, insbesondere Mehrfachnutzungen und effizientere Ausnutzung der Fläche gefragt, damit die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit hochwertigen und regionalen Lebensmitteln und auch zukünftig gewährleistet werden kann.

Dem o. g. Planvorhaben stehen keine landwirtschaftlichen/agrarstrukturellen Bedenken entgegen, wenn die vorgenannten Anmerkungen berücksichtigt werden.

Abwägungsempfehlung:

Die Hinweise und Anregungen der Landwirtschaftskammer NRW / Kreisstelle Steinfurt werden zur Kenntnis genommen.

Der Stadt Rheine sind die Auswirkungen des vorliegenden Bebauungsplans sowie des damit verbundenen Verlustes landwirtschaftlicher Nutzflächen auf das regionale Pachtpreinsniveau und die Agrarstruktur bewusst. Mit der Planung wird das Ziel verfolgt, dringend benötigte Wohnbauflächen bereitzustellen und zugleich eine geordnete städtebauliche Entwicklung unter Nutzung bestehender Infrastrukturen sicherzustellen. Dabei ist eine Abwägung zwischen dem Schutz der Umwelt sowie der Sicherstellung der landwirtschaftlichen Produktion vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund ist es schwierig, die Belange der Landwirtschaft vollständig zu berücksichtigen, ohne dass es zu einer gewissen Beeinträchtigung der Agrarstruktur kommt. Die Stadt Rheine bewertet die Entwicklung der Fläche aufgrund der Lage im unmittelbaren Anschluss an bestehende Siedlungsstrukturen dennoch als städtebaulich sinnvoll und vertretbar.

Die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen der Umweltprüfung berücksichtigt. Die erforderlichen externen Kompensationsmaßnahmen in Höhe von 95.871 Werteinheiten werden über Maßnahmen aus dem Ökokonto der Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt umgesetzt. Die Kompensationsmaßnahmen sind

zwischen dem Vorhabenträger und der Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt vertraglich geregelt. Somit ist die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen sichergestellt.

Die Hinweise zu landwirtschaftlichen Immissionen werden ebenfalls berücksichtigt. Die im vorliegenden Geruchsgutachten ermittelten Kenngrößen des Plangebiets liegen überwiegend unterhalb des Immissionswertes gemäß Anhang 7 der TA Luft 2021 für Wohngebiete. Lediglich in der nordöstlichen Ecke des Plangebiets, in der sich das nördliche Regenrückhaltebecken befindet, sind Geruchsstundenhäufigkeiten von 14 bis 15 % zu erwarten. Es ist daher nicht zu erwarten, dass durch zukünftige Anwohner zusätzliche Schutzansprüche zulasten der bestehenden Landwirtschaft geltend gemacht werden. Die ortsüblichen landwirtschaftlichen Immissionen sind im Rahmen der gegenseitigen Rücksichtnahme hinzunehmen.

Die positive Bewertung der erhöhten zulässigen GRZ zur Errichtung von Tiefgaragen wird zur Kenntnis genommen. Die entsprechende Festsetzung wird nach der Offenlage nicht verändert und bleibt Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplans.

8. LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Münster

Stellungnahme, Erstellt am: 09.04.2026

Inhalt:

Da das Plangebiet im Jahr 2025 archäologisch ausgegraben wurde, bestehen keine weiteren Bedenken gegen die Planung.

Die allgemeinen Hinweise zum Bodendenkmalschutz behalten aber weiterhin ihre Gültigkeit.

Abwägungsempfehlung:

Die Stellungnahme des LWL - Archäologie für Westfalen / Außenstelle Münster wird zu Kenntnis genommen.

Zwischen dem 05.09.2024 und dem 24.09.2025 wurden die geplanten Wohnbauflächen durch die Grabungsfirma LQ Archäologie, Waltrop, im Rahmen einer bauvorgreifenden archäologischen Maßnahme untersucht. Die archäologische Untersuchung des Plangebiets ist abgeschlossen. Es liegt eine vollständige Dokumentation (Abschlussbericht LQ Archäologie, April 2026) der Grabungen vor.

Die im vorliegenden Bebauungsplan enthaltenen allgemeinen Hinweise zum Bodendenkmalschutz (siehe III. Hinweise / 2 Bodendenkmalschutz) bleiben unverändert Bestandteil des Bebauungsplans.

9. Stadt Rheine: Technische Betriebe - Abteilung Entwässerung

Stellungnahme, Erstellt am: 28.04.2026

Inhalt:

Grundsätzlich erfolgt die Erschließung im Trennverfahren durch Regenwasser (RWK)- und Schmutzwasser (SWK)-Kanalisation. Durch die Topografische Lage ist das im Erschließungsgebiet anfallende Abwasser in zwei getrennte Entwässerungsgebiete einzuleiten.

Niederschlagswasser:

Das in nördlichen Teilgebiet anfallende Niederschlagswasser wird in dem nordöstlich geplanten RRB gesammelt zurückgehalten und per Drosselleitung in das angrenzende Gewässer Wasserlauf Nr. 2140 und im weiteren Verlauf in dem Dortmund-Ems-Kanal (DEK) eingeleitet.

Das im südlichen Teilgebiet anfallende Niederschlagswasser wird in dem südöstlich geplanten RRB gesammelt zurückgehalten. Die neu zu errichtende RW-Drosselleitung (Drentherstr.) wird an den vorhandenen RW-Schacht 2009650114 angeschlossen. Im weiteren Verlauf fließt das Niederschlagswasser bis zum RRB Germanen Allee und von dort in das Gewässer Hemelter Bach.

Schmutzwasser:

Das im nördlichen Teilgebiet anfallende Schmutzwasser wird auf dem Betriebsgelände des nordöstlich geplanten RRB in einem Pumpenwerk gesammelt. Von dort mittels neu zu errichtender Druckrohrleitung in Schacht S34 in der Oststraße eingeleitet und dem südlichen Erschließungsgebiet zugeführt.

Das im südlichen Teilgebiet anfallende Schmutzwasser wird per Freispiegelleitung in dem neu zu errichtenden SWK (Drentherstr.) an den vorhandenen Schacht 2009650113 eingeleitet und abschließend der Kläranlage zugeführt.

Die Entwässerung des Plangebietes ist damit unter Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen und Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik grundsätzlich sichergestellt.

Abwägungsempfehlung:

Die Errichtung der vorgesehenen Entwässerungsanlagen als Bestandteil der Erschließung des Plangebiets ist im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Nr. 356 mit dem Kennwort „Oststraße/Siedlerstraße“ geregelt, der zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Rheine abgeschlossen wurde.

Darüber hinaus ist die Erschließung des Bebauungsplangebiets in einem gesonderten Erschließungsvertrag zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Rheine verbindlich festgelegt. Neben der Schmutz- und Niederschlagswasserbeseitigung umfasst dieser Vertrag auch die Herstellung der Verkehrsanlagen einschließlich des Straßenbegleitgrüns.

Die ordnungsgemäße Entwässerung des Plangebiets ist somit sichergestellt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

10. Technische Betriebe Rheine - Abteilung Entsorgung

Stellungnahme, Erstellt am: 16.04.2026

Inhalt:

*Bitte bei der Planung von Parkplätzen und Straßeneinbauten darauf achten, dass die **Durchfahrbarkeit der Straße für die Müllabfuhr** gewährleistet ist (Verweis DGUV Information 214-033). Die Mindestbreite muss dauerhaft 5,00 m betragen. Sollten parkende Fahrzeuge die Rundfahrt blockieren, kann die Straße nicht befahren werden, da ein Rückwärtsfahren hier nicht sicher möglich ist.*

Abwägungsempfehlung:

Der Hinweis der Technischen Betriebe – Abteilung Entsorgung der Stadt Rheine wird zur Kenntnis genommen und wie folgt berücksichtigt:

Die geplante Straßenbreite unterschreitet in Teilbereichen die geforderte Mindestbreite von 5,00 m, da zugunsten von Grünstreifen bewusst reduzierte Straßenquerschnitte vorgesehen sind.

Der Regelquerschnitt der verkehrsberuhigten Wohnstraßen A und D weist jedoch eine Gesamtbreite von 6,35 m auf. Unter Berücksichtigung der einseitig angeordneten Parkstreifen für Pkw verbleibt eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4,20 m, die für die Durchfahrt eines Müllfahrzeugs ausreichend bemessen ist.

Zudem berücksichtigt die dem Bebauungsplan zugrunde liegende und mit der Stadt Rheine abgestimmte Straßenplanung die erforderlichen Schleppkurven für Feuerwehr- und Müllfahrzeuge gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06).

Eine ausreichende Durchfahrbarkeit der Planstraßen durch Müllfahrzeuge ist somit gewährleistet.

Keine Anregungen und Bedenken (nicht betroffen):

1. Bezirksregierung Münster: Dezernat 33 (Ländliche Entwicklung, Bodenordnung), Schreiben vom 20.04.2026
2. Energie- und Wasserversorgung Rheine GmbH, Schreiben vom 16.04.2026
3. ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Schreiben vom 07.04.2026
4. Landesbetrieb Wald und Holz NRW - Regionalforstamt Münsterland, Schreiben vom 28.04.2026
5. Thyssengas GmbH, Schreiben vom 09.04.2026
6. Westnetz GmbH: Regionalzentrum Ems-Vechte, Schreiben vom 07.04.2026

Keine Stellungnahme abgegeben:

1. Bezirksregierung Münster: Dezernat 32 (Regionalentwicklung)
2. Bezirksregierung Münster: Dezernat 53 (Immissionsschutz)
3. Deutsche Telekom Technik GmbH: Best Mobile - Richtfunk-Trassenauskunft deutschlandweit (T-NAB)
4. Ericsson Services GmbH (Richtfunk-Trassenauskunft)
5. Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: BUND
6. Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: LNU
7. Landesbüro der Naturschutzverbände NRW: NABU
8. LWL - Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Städtebau und Landschaftskultur)
9. RWE Transportnetz Strom GmbH
10. Telefonica Germany GmbH & Co. OHG – Nürnberg
11. Vodafone West GmbH (ehemals Unitymedia)
12. Westnetz GmbH: 110-kV Hochspannungsleitungen (DRW-S-LG-TM)