Vorlage Nr. 002/10

- Betreff: **Bebauungsplan Nr.307,**
Kennwort: "Gewerbepark Rheine R", der Stadt Rheine
- I. **Beratung der Stellungnahmen**
 1. **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**
 2. **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**
 - II. **Beschluss über die Abwägungsempfehlungen des Stadtentwicklungsausschusses "Planung und Umwelt"**
 - III. **Änderungsbeschluss gem. § 4a Abs. 3 BauGB**
 - IV. **Satzungsbeschluss nebst Begründung**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt"			10.11.2010			Berichterstattung durch:		Herrn Kuhlmann Herrn Schröer Herrn Aumann	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:	
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.				
Rat der Stadt Rheine			14.12.2010			Berichterstattung durch:		Herrn Dewenter Herrn Kuhlmann	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:	
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.				

Betroffene Produkte

51	Stadtplanung
----	--------------

Betroffenes Leitbildprojekt/Betroffene Maßnahme des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes

Leitprojekt 17: Brachflächenentwicklung

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung
€	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil	☐ keine	(Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge) siehe Ziffer der Begründung
€	€	€	€	

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

beim Produkt/Projekt _____ in Höhe von _____ € zur Verfügung.

in Höhe von _____ **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

VORBEMERKUNG / KURZERLÄUTERUNG:

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB hat vom 21. August 2009 bis einschließlich 21. September 2009 stattgefunden. Ort und Dauer der Auslegung sind mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht worden mit dem Hinweis, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können.

Die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt und gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt, d.h. insbesondere zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb eines Monats aufgefordert.

Über die während dieser Zeit vorgebrachten Stellungnahmen ist zu beraten. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen, um danach den Satzungsbeschluss zu fassen.

Alle wichtigen planungsrelevanten Daten und Maßnahmen sind der Begründung zu dem Bebauungsplan (Anlage 2) und den textlichen Festsetzungen (Anlage 3) zu entnehmen, die nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen unter Beachtung des BNatSchG 2010 überarbeitet und ergänzt worden sind und die dieser Vorlage beigelegt sind. Die Begründung ist als Verdeutlichung der Entscheidungsfindung bzw. als Basismaterial bei gerichtlicher Abwägungskontrolle mit zu beschließen. Die Begründung ist gegenüber der im Rahmen der Offenlage vorgelegten Version geringfügig geändert worden (u.a. Anpassung an neue gesetzliche Vorgaben, Aktualisierung von Daten und Verfahrensabläufen).

Ein Auszug aus dem Entwurf des Bebauungsplanes liegt ebenfalls bei (Anlage 1).

Hinweis:

Für die 15. Änderung des Flächennutzungsplanes und für den Bebauungsplan Nr. 307, Kennwort: „Gewerbepark Rheine R“ wurde ein gemeinsamer Umweltbericht erstellt. Dieser Bericht wurde gegenüber der Fassung, die bei der 15. Flächennutzungsplanänderung mitbeschlossen worden ist, auf die zwischenzeitlich veränderte rechtliche Situation (BNatSchG) umgestellt. Außerdem werden in der jetzt vorliegenden Version die vorgezogenen, festzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen für planungsrelevanten Arten (Kiebitz, Flussregenpfeifer, Rebhuhn) gem. BNatSchG genau benannt.

BESCHLUSSVORSCHLAG / EMPFEHLUNG:

Der Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt" empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine folgende Beschlüsse zu fassen:

I. Beratung der Stellungnahmen

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

1.1 FSW Rechtsanwälte, Lingen für x, Rheine;

Schreiben vom 11. September 2009

Inhalt:

„Wir zeigen an, dass wir den Landwirt x, 48432 Rheine, anwaltlich vertreten. Die uns erteilte Vollmacht liegt bei. Anlass unserer Beauftragung ist folgender:

1. *Unser Mandant wendet sich gegen den Bebauungsplanentwurf ‚Gewerbepark Rheine R‘ sowie gegen die beabsichtigte 15. Änderung des Flächennutzungsplanes, Kennwort: ‚Rheine R, Mesum Nord, Gellendorf-Nord‘. Beide Planentwürfe werden in der Zeit vom 21. August bis 21. September 2009 gem. § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.*

Unser Mandant ist Eigentümer der landwirtschaftlichen Hofstelle unter der postalischen Anschrift x in 48432 Rheine. Er ist Vollerwerbslandwirt und bewirtschaftet eine Fläche von insgesamt 50 ha, von denen 30 ha im Eigentum des Mandanten stehen. 20 ha sind hinzugepachtet. Der Betrieb verfügt über 150 Sauenplätze, 900 Ferkelaufzuchtplätze sowie 600 Schweinemastplätze. Ein weiteres Stallgebäude mit 500 Schweinemastplätzen ist genehmigt und steht kurz vor der Errichtung. Wegen der Errichtung weiterer 150 Sauenplätze einschließlich Ferkelaufzucht und Schweinemast liegt eine Bauvoranfrage vor.

Nach den ausliegenden Planentwürfen ist die Umnutzung des der Hofstelle unmittelbar benachbarten Rangierbahnhofes Rheine R verbunden mit der Ausweisung von Gewerbeflächen sowie Errichtung entsprechender Verkehrsflächen beabsichtigt.

2. *Die ausliegenden Bauleitpläne werden von unserem Mandanten aus folgenden Gründen beanstandet:*
 - a) *Grundsätzliche Bedenken bestehen gegen die Errichtung der Erschließungsstraße K 66 n als sog. Querspange. Dies ist zum einen nicht erforderlich, weil bereits heute eine Zufahrt über die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ zum beabsichtigten Gewerbegebiet besteht. Es ist kein Grund ersichtlich, warum die bereits vorhandene Zufahrtstraße nicht für die Erschließung des beabsichtigten Gewerbeparks Rheine R genutzt werden könnte.*

Erheblich ist, dass die Querspange die hofesnahe Eigentumsfläche Flur 19, Flurstück 152 zerschneiden würde. Die verbleibende, nördlich der Querspange liegende Restfläche ist mangels Größe wirtschaftlich nicht nutzbar. Dabei unterstellen wir als bekannt, dass unser Mandant – wie jeder Landwirt – auf jeden Quadratmeter landwirtschaftlicher Nutzfläche aufgrund seiner Betriebsstruktur angewiesen ist. Landwirtschaftliche Tierhaltung – das unterstellen wir ebenfalls als bekannt – ist grundsätzlich an die Fläche gekoppelt. Sind die erforderlichen Flächen nicht vorhanden, führt die Tierhaltung in die Gewerblichkeit. Bei – der im Übrigen beabsichtigten – Aufstockung der Tierhaltung müssten andernfalls zusätzliche Flächen nachgewiesen werden, sonst könnte eine Aufstockung nicht vorgenommen werden, ggf. müsste die Tierhaltung gar reduziert werden.

Darüber hinaus ist unser Mandant auf ausreichende Gülleauffbringungsflächen angewiesen.

- b) *Die geplante Querspange verstößt insoweit auch gegen das Gebot des § 1 a Abs. 2 BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen ist. Er verstößt weiter gegen die Vorgabe in § 1 a Abs. 2 BauGB, wonach landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorgesehen und in Anspruch genommen werden sollen.*

Diese Regelung stellt ein Optimierungsgebot dar (vgl. die Nachweise bei Hoppe, DVBl. 1992, 853, 855; BVerwG DVBl. 1992, 1438, 1439).

Der Bedeutung dieser Gewichtungsvorgabe wird die vorliegende Planung nicht gerecht.

Dabei wird nicht verkannt, dass die ‚Bodenschutzklausel‘ bzw. die ‚Umwidmungssperre‘ im Einzelfall im Rahmen der Abwägung überwunden bzw. zurückgestellt werden können. Zumindest dann, wenn andere, gleichfalls bedeutsame Belange, für eine entsprechende Festsetzung sprechen. Derartiges ergibt sich indes weder aus der Begründung und ist auch sonst nicht ersichtlich.

- c) *Durch die Ausdehnung der Gewerbeflächen bis unmittelbar an die Hofesstelle des Mandanten wird sich ergeben, dass die Gewerbeflächen erheblichen Geruchsbelästigungen – herrührend aus dem schweinehaltenden Betrieb des Mandanten – ausgesetzt sein werden. Es ist zu erwarten, dass der Betrieb unseres Mandanten Einschränkungen durch nachträgliche immissionsschutzrechtliche Anordnungen hinnehmen muss, zum Schutze der heranrückenden gewerblichen Bebauung.*
- d) *Die beabsichtigte Planung verstößt gegen den ‚Trennungsgrundsatz‘ des § 50 BImSchG, wonach schutzwürdige Gebiete anderen (imitierenden) Nutzungsarten so zugeordnet werden sollen, dass eine ausreichende Trennung gewährleistet ist. Zur Konkretisierung der Anforderungen kann auf die VDI-Richtlinie 3471 ‚Tierhaltung Schweine‘ zurückgegriffen werden, die in der Rechtsprechung als ‚Orientierungshilfe‘ anerkannt ist (BVerwG, NVdZ 1993, 1184, 1186). In Anwendung des Berechnungsverfahrens der VDI 3471 unter Berücksichtigung des technischen Standes der vorhandenen und der geplanten Stallungen und der Anzahl der Tierplätze unseres Mandanten ergibt sich vorliegend, dass der gem. VDI 3471 einzuhaltende Mindestabstand unterschritten wird. Dies gilt auch und insbesondere vor dem Hintergrund, dass das geplante Gewerbegebiet in ‚Hauptwindrichtung‘ liegt. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass auch die beabsichtigte Erweiterung unseres Mandanten – da bereits konkret ins Werk gesetzt – bei der Ermittlung der erforderlichen Abstände zu berücksichtigen ist und dass der landwirtschaftliche Betrieb – einschließlich seiner Expansionsabsichten – durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützt und daher in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB besonders zu berücksichtigen ist (vgl. zur Abwägungserheblichkeit künftiger Erweiterungen: OVG Münster BauR 2001, 84).*

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass der geruchstechnische Bericht Nr. LG2940.2/01 der Ingenieurgesellschaft Zech vom 20. Mai 2009 nicht Grundlage für irgendwelche Planungsentscheidungen sein kann, weil dieser Bericht zum einen die bereits ins Werke gesetzten Erweiterungsabsichten des Mandanten nicht berücksichtigt, zum anderen davon ausgeht, dass der auf der Hofesstelle vorhandene Güllebehälter abgedeckt ist und der bereits genehmigte 500er-Schweinemaststall ohne Filter genehmigt, im Gutachten aber mit Filter ausgewiesen wurde.

3. Weitere Anregungen

- a) *Planungsanlass*

- aa) Die ‚Troglage‘ trifft für Rheine R nur bis etwa zur Höhe Schlehenweg zu. Südlich davon ist keine Troglage mehr vorhanden. Hier ist davon auszugehen, dass eine künftige Bebauung unmittelbar von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Die Bebauung wird von den Anwohnern der Hauptstraße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels sichtbar sein.

Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Bebauung GE II-IV im Süden ist mindestens zurückzusetzen auf GE I-III, um die Sichtachse Waldhügel-Emsaue möglichst wenig zu unterbrechen. Es sind im Bebauungsplan Baumpflanzungen und Dachbegrünungen sowie Fassadengestaltungen textlich festzusetzen.

- ab) Der Planungsraum war bis 2007 als Agrarraum mit einer schmalen Verkehrsachse (Bahnlinie Rheine-Münster) ausgewiesen. Auf der Basis BauGB § 1 a ist als Ziel in der Begründung zu formulieren, dass nur die jetzt brachliegende ehemalige Bahnfläche in Gewerbe umgewandelt wird und gleichzeitig der Charakter der angrenzenden Flächen als Agrarraum erhalten und entwickelt werden soll.

- b) Landes-/Regionalplanung

Die Regionalplanung sieht keinerlei Straßenverbindung nach Westen vor, vielmehr ist das Gebiet als zusammenhängender Agrarraum gekennzeichnet. Dies ist im Bebauungsplan zu übernehmen, der Plan ist auch hier der Regionalplanung anzupassen.

- c) Lage, Gebietscharakteristik, Prägung

‚Das Gebiet duckt sich hinter dieser mit Bäumen bestandenen Böschung weg. Es ist aus Richtung Waldhügel kaum wahrnehmbar. ... wird das Landschaftsbild kaum beeinträchtigen.‘ Diese Darstellung trifft nicht für die südliche Hälfte des Plangebietes zu. Eine künftige Bebauung wird unmittelbar von den Anwohnern der Hauptstraße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels wahrgenommen. Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Grünfestsetzung im Plan ist auf konkrete Festsetzungen für die Böschungsbe-pflanzung (Ziel: Erhalten und Entwickeln der Baumbestände entlang der gesamten westlichen Böschung) und Festsetzen der ‚Alleebepflanzung‘ zu erweitern.

- d) Emissionen, Lärmschutz Hauenhorster Straße und Hofstelle x

Im Lärmgutachten wird dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Anwohner der Hauenhorster Straße zukommen. Insbesondere im Knotenpunkt der Rampe und der Hauenhorster Straße ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und der Nachtruhe zu rechnen. Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für alle Häuser im Rampenbereich (Kammweg und Hauenhorster Straße bis einschließlich 222) festzusetzen.

Im Lärmgutachten wird ebenfalls dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Bewohner der Hofstelle des Mandanten zukommen, da das Wohngebäude (am Nordrand der Hofstelle gelegen), der Garten und insbesondere die Schlaf-räume ungeschützt dem Lärm aus dem Gewerbegebiet ausgesetzt sein wird, dass hier fast ebenerdig mit der Hofstelle liegt. Es ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und der Nachtruhe zu rechnen.

Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für die Hofstelle des Mandanten vorzusehen.

e) *Äußere verkehrliche Erschließung*

Im Norden steht eine Verbindung über das Flurstück 489 zurzeit nicht in Rede. Da die Entwicklung dieser Flächen jedoch nicht absehbar ist, sollte als Option in der Planung ein Verkehrsanschluss von hier in die Stadt genannt werden. Diese Option kann auch beispielsweise auf PKW-Verkehr eingegrenzt werden. So würde eine Entlastung der Hauenhorster Straße erreicht werden können. (Im Bebauungsplan wird zum Thema Altlastsanierung an anderer Stelle ebenfalls mit einer Option gearbeitet: Die Kennzeichnung der belasteten Bereiche soll vom jetzigen gesamten Plangebiet später auf die nicht sanierten Bereiche zurückgenommen werden.)

Die beabsichtigte Rampe soll eine Verkehrsanbindung zur Hauptstraße schaffen. Der Rampenunterbau soll belasteten Boden aus dem Bahnhof aufnehmen, der nur unter einer Versiegelung und mit ausreichendem Grundwasseranstand wieder eingebaut werden darf (nach LAGA M20 und Sanierungsplan für Rheine R). Die Rampe soll uneingeschränkt für den gesamten Verkehr zur Verfügung stehen. Dies führt zu einer unangemessen hohen Lärm- und Luftbelastung für die Anwohner des neuen Kreuzungsbereichs Kammweg/Hauptstraße. Die Gebäude weisen durch ihre Lage und Bauweise keinen eigenen Schutz gegen Lärm und Luftbelastungen aus östlicher Richtung auf, Schlaf- und Wohnräume sowie die Gärten (Gemüse- und Obstanbau ist vorhanden) wären diesen Einflüssen ungeschützt ausgesetzt. Die Grundstücke würden als Wohngrundstücke nicht mehr veräußerbar sein und einen nicht akzeptablen Wertverlust erleiden.

Es wird gefordert, diese Rampe vollständig aufzugeben.

Alternativ wird gefordert, diese Rampe weiter nördlich an der Hauenhorster Straße anzubinden an der Stelle, wo das Flurstück 170 beginnt und gleichzeitig die Neigung der Rampe zu verringern, um die Emissionen durch den Verkehr zu verringern. Die Rampe sollte dabei am östlichen Ende des Gewerbegebietes begonnen werden und nicht erst in der Mitte. Alternativ sollte die Rampe auch parallel zur westlichen Böschung verlaufen. So wird eine Lärmreduzierung und Reduzierung der Luftbelastung an der Hauenhorster Straße erreicht, und gleichzeitig ist ein Schutz des zusammenhängenden ländlichen Raumes im Westen (wie im F-Plan und Regionalplan dargestellt) gewährleistet.

Falls eine Rampe an der Hauenhorster Straße entsteht, werden vor Fertigstellung der Rampe passive Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzfenster und -wände für die Gebäude Hauenhorster Straße gefordert sowie Tempolimits auf 50 km/h und eingeschränkte Benutzungsmöglichkeiten der Rampe, wie beispielsweise LKW-Fahrverbote nachts und am Wochenende.

Zur sog. Querspange wird zunächst auf obige Ausführungen verwiesen. Die Trassenführung ist jedoch nicht unabdingbar so zu legen, wie im Planentwurf dargestellt. Die Querspange wird im Entwurf im Westen über landwirtschaftliche Flächen geführt.

Diese Trassenführung missachtet, dass der Bereich als zusammenhängende Agrarlandschaft vorgesehen ist. Die Anbindung ist alternativ über die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ nach Westen möglich. Diese Straße kann in ihrer Breite angepasst werden, ebenso kann der Knotenpunkt verkehrssicher hergerichtet werden. Der Aufwand zur Herrichtung eines sicheren Knotenpunktes zur Hauptstraße ist an beiden Alternativen gleich, die Gefahrenlage ist an beiden Stellen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und durch Abbiegespuren zu entschärfen.

Die Kalkulation der Kosten des Trassenvergleichs beruht auf der Annahme, dass die Herrichtung der vorhandenen Trasse teurer ist als die Verbindung der Querspange über die Ackerflächen an die K 66. In diese Kalkulation ist nicht eingeflossen, dass die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ ursprünglich zur Erschließung des ehemaligen Container-Umschlagplatzes in ‚Rheine R‘ ausgebaut worden ist und über Jahre Schwerlastverkehr aufgenommen hat. Auch die Sanierung ‚Rheine R‘ und der Abtransport der enormen Schottermengen wurde im Schwerlastverkehr über diese Verbindung problemlos bewältigt. Weiterhin wird nur der Grunderwerb der Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ genannt. Auch für die Trasse über die Ackerfläche ist Grund zu erwerben, da die Ackerfläche in Privatbesitz ist. In den Vergleich der Wirtschaftlichkeit ist weiterhin einzubeziehen, dass die geplante Trasse zurzeit eine vollständig andere Nutzung aufweist (Acker), die Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ jedoch bereits Straße ist. Die Neuplanung eines Verkehrsweges bei vorhandener alternativer Trassenführung widerspricht den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben (ROG, BauGB, BBodSchG und BNatSchG) sowie den Zielen des Flächenrecyclings der Landesregierung, die Fördermittel ausdrücklich für die Reaktivierung vorhandener Siedlungs- und Verkehrsflächen bereitstellen. Die Stadt Rheine ist über den Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Mitglied im landesweiten Bündnis ‚Allianz der Fläche in NRW‘, das sich ausdrücklich zur Verringerung des Flächenverbrauchs und zur Wiedernutzung von Flächen verpflichtet. Diesem Ziel sollte hier entsprochen werden.

Die Aussagen im letzten Absatz auf S. 7 / erster Absatz S. 8 der Begründung sind insgesamt falsch, widersprechen dem Ziel des sparsamen Umgangs mit wertvollen und empfindlichen Flächen und Böden und liefern keine ausreichende inhaltliche Begründung für die westliche K 66 n.

f) *Bodenkontamination; Altlasten*

Die festgestellten Belastungen sollen dazu führen, dass das gesamte Plangebiet als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet wird. Das Plangebiet geht jedoch mit der westlichen Anbindung der K 66 n an die K 66 deutlich über das ehemalige Bahngelände hinaus.

Nur das belastete Gebiet ist mit einer eigenständigen Planzeichensignatur zu kennzeichnen, die Querspange ist nur soweit zu kennzeichnen, wie sie tatsächlich über das ehemalige Bahngelände führt.

Die Kennzeichnung der belasteten Flächen soll später nach Abschluss der Sanierung überarbeitet werden, sodass nur noch die nicht sanierten Flächen dargestellt werden (s. Sanierungsplan 2009).

Dieses Ziel ist in die Begründung aufzunehmen, da ein Bebauungsplan insgesamt eine Zielaussage zur Nutzung und Nutzbarkeit aller Flächen beinhalten soll.

g) *Planungsrechtliche Festsetzungen, Baugestaltung, Grün- und Freiraum*

Es sollen keine Gestaltungsvorgaben gemacht werden. Das Gewerbegebiet wird von der Hauenhorster Straße direkt einsehbar sein, ebenso vom Waldhügel (niedrige oder fehlende Baumkulisse an der Böschung, im Winter und im östlichen Plangebiet. Es wird eine Dachbegrünung für sämtliche Gebäude sowie textliche Festsetzungen für die Bepflanzung der Böschungen mit Bäumen und Bepflanzung der Erschließungsstraßen mit Bäumen (s. auch 6.5, innere Erschließung) gefordert. Die Bepflanzung der inneren Erschließungsstraße ‚alleeartig‘ ist im B-Plan festzusetzen.

h) *Infrastruktur*

Die Entwässerung des Flurstücks 152 der Flur 19 und der Hofstelle des Mandanten muss über den am westlichen Planrand liegenden Graben weiterhin dauerhaft sichergestellt sein.

i) *Bauphase*

In die textlichen Festsetzungen ist für die Bauphase aufzunehmen, dass bei der Aufnahme und Verlagerung der belasteten Böden eine Staubentwicklung zu verhindern ist. Die Schadstoffe werden ansonsten in die umliegenden Gärten und auf die Ackerflächen verlagert und gefährden dort Menschen und Tiere und belasten Nutzpflanzen.

Um Berücksichtigung der Einwände und Übernahme der angeregten Änderungen wird gebeten.“

FSW Rechtsanwälte, Lingen, für x, Rheine;
Schreiben vom 23. Oktober 2009

Inhalt:

„Bei Absetzung unseres Schriftsatzes vom 11.09.2009 waren wir einem Irrtum unterlegen, soweit wir mitgeteilt haben, dass wegen der Errichtung weiterer 150 Sauenplätze einschließlich Ferkelaufzucht und Schweinemast eine Bauvoranfrage gestellt worden sei. Das ist falsch. Die Bauvoranfrage/BlmSch-Antrag ist noch nicht gestellt. Gleichwohl teilen wir mit, dass der Mandant an der Absicht, seinen Betrieb entsprechend zu erweitern, ausdrücklich festhält.

Abwägungsempfehlung:

(Zum besseren Verständnis wird die Abwägung entsprechend dem Aufbau der Stellungnahme durch Überschriften gegliedert.)

1.1.1 Geplante Erweiterung

Es wird festgestellt, dass die genehmigte Erweiterung des landwirtschaftlichen Betriebes um ein weiteres Stallgebäude mit 500 Schweinemastplätzen derzeit im Bau ist. Es wird weiterhin festgestellt, dass eine Bauvoranfrage „wegen der Errichtung weiterer 150 Sauenplätze einschließlich Ferkelaufzucht und Schweinemast“ nicht vorliegt und dass diese zusätzliche Erweiterung noch nicht näher konkretisiert worden ist.

1.1.2 Vorhandene Zufahrt zum ehem. Kombibahnhof als Erschließungsstraße?

Das Gewerbegebiet Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar. Die Trasse der Querspange erfüllt diese Voraussetzungen. Der Bau dieser Trasse ist als leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm/B 481 und Hauptstraße/K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes unabdingbar:
Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbe-

gebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesem Anschlussbereichen gewährleisten zu können.

Die vorhandene Zufahrt „Am Kombibahnhof“ ist nicht geeignet, den Verkehr des Plangebietes der Hauptstraße K 77 zuzuführen, da die vorhandene Straßenbreite nicht ausreichend dimensioniert ist und die Form der vorhandenen Einmündung in die Hauptstraße K 77 eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs nicht gewährleisten kann. Der vorhandene Straßenoberbau genügt zudem wegen unzureichender Tragfähigkeit und Frostsicherheit nicht den Ansprüchen gemäß den aktuellen Regelwerken an Straßen in Gewerbegebieten. Sofern diese vorhandene Trasse als Zufahrt für das Gewerbegebiet genutzt werden sollte, wären zunächst ein vollständiger Rückbau der vorhandenen Straßenbefestigung und ein anschließender Neubau einer Erschließungsstraße im Vollausbau erforderlich.

Im Rahmen der Untersuchung von Varianten der äußeren Verkehrsanbindung von Rheine R durch die IPW (Ingenieurplanung Wallenhorst, Januar 2010) ist die Nutzung der Straße „Am Kombibahnhof“ detailliert als eine Variante untersucht worden. Kriterien der Bewertung waren Kreisstraßenfunktion mit der Untergliederung Netzfunktion/-Konfiguration und Verkehrswirksamkeit, die Gewerbegebieterschließung mit dem Unterpunkt Erschließungsqualität/Ausbaucharakteristik, die planungsrechtliche Absicherung mit dem Kriterium Verkehrslärm, und die Finanzierung mit dem Kriterium Kosten.

Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen (Vorbemerkung: die Variante „Am Kombibahnhof“ ist mit zwei Untervarianten bewertet worden, wobei der Hauptunterschied in der Führung der Anbindung an die K 77 und den Flächeneingriff besteht). In beiden analysierten Varianten sinkt die Attraktivität für den Durchgangsverkehr in der Verbindung K 77 – B 481 von 2.000 Kfz/24 h auf nur noch 1.000 bzw. 1.500 Kfz/24 h aufgrund der Umwegigkeit und der Unterordnung im Knoten Nord-Süd-Achse/Querspange. Wegen genauerer Einzelheiten wird auf das Gutachten (insbesondere Seite 16, 17, 23, 24, 28, 29, 30 - 32) verwiesen.

1.1.3 Zerschneidung von hofnahen Flächen/Verlust landwirtschaftlicher Betriebsflächen?

Für den Bau der Querspange beabsichtigt der Kreis Steinfurt als Straßenbaulastträger den Erwerb von ca. 2.800 m² aus der angesprochenen hofnahen Fläche. Die Stadt Rheine ist bereit, die landwirtschaftliche Restfläche südlich der geplanten Querspange mit einer Größe von ca. 4.100 m² zu erwerben, sofern sich dies in den Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Kreis Steinfurt und dem Mandanten als erforderlich erweist. Die Stadt Rheine beabsichtigt, dem betroffenen Landwirt Ersatzflächen in entsprechender Größe in der Nähe seiner Hofstelle zur Verfügung zu stellen, um so einen Flächenverlust für den landwirtschaftlichen Betrieb zu vermeiden. Im Zusammenhang mit dem Nachweis von Flächen als Futtergrundlage für einen landwirtschaftlichen Betrieb ist darauf hinzuweisen, dass der betroffene Landwirt bereits mit der derzeit in der Umsetzung befindlichen Realisierung von 500 Schweinemastplätzen nach Aussage der Landwirtschaftskammer im Baugenehmigungsverfahren zum Schweinemaststall die Grenze zur gewerblichen Tierhaltung überschreitet.

1.1.4 Verstoß gegen die Bodenschutzklausel (Sparsamer Umgang mit Grund und Boden)?

Bei dem Hinweis auf das Gebot des § 1a Abs. 2 BauGB ist zu beachten, dass nicht nur die Querspange betrachtet werden muss, sondern das gesamte Plangebiet Rheine R. Die Bauleitplanung verfolgt insgesamt das Ziel, im Rahmen eines Flächenrecyclings die Fläche des Rangierbahnhofes und des Bahnbetriebswerkes einer neuen Nutzung zuzuführen. Dieses Ziel entspricht voll und ganz dem Gebot des § 1a Abs. 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen. Das Gesetz hebt im Zusammenhang mit dieser Bodenschutzklausel ausdrücklich die Wiedernutzbarmachung von Flächen als Möglichkeit zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Freiraumflächen für Siedlungszwecke hervor. Genau dieser gesetzlichen Vorgabe entspricht die Bauleitplanung mit der Aktivierung einer Bahnbrache als Gewerbegebiet. Der Versiegelung der o.g. ca. 2.800 m² landwirtschaftlicher Fläche für den Bau der Querspange steht gegenüber, dass mit dem geplanten „Gewerbepark Rheine R“ ca. 35 ha ehemalige Bahnflächen entwickelt werden, die in der Vergangenheit bereits intensiv verkehrlich genutzt worden sind. Durch dieses Flächenrecycling nicht mehr genutzter Verkehrsflächen kann auf die Inanspruchnahme großflächiger land- oder forstwirtschaftlicher Flächen an anderer Stelle im Stadtgebiet von Rheine verzichtet werden. Zur Aufrechterhaltung der Gesamtgewerbeflächenbilanz wurden im Rahmen der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes zwei bereits als gewerbliche Baufläche im Flächennutzungsplan dargestellte Flächen umgewandelt in „Fläche für die Landwirtschaft“ bzw. „Grün- und Freifläche“. Insgesamt wird damit deutlich, dass die Bauleitplanung der Stadt Rheine im Zusammenhang mit dem Gewerbepark Rheine R der Bodenschutzklausel keineswegs widerspricht.

Da der Bau der geplanten Querspange für die Erschließung des regional wirksamen Gewerbegebietes und damit für eine aus ökologischer Sicht sinnvolle Wiedernutzbarmachung der Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofes unbedingt notwendig ist, kann diese Verkehrsstraße im Rahmen der Abwägung der Belange nicht isoliert gesehen und damit auch nicht gegen das Gebot des § 1a Abs. 2 BauGB, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen, in Stellung gebracht werden.

1.1.5 Unzulässiges Heranrücken von gewerblichen Bauflächen an die Hofstelle?

Die Bauleitplanung für das Gewerbegebiet geht davon aus, dass die projektierten gewerblichen Bauflächen durch die Emissionen der angrenzenden landwirtschaftlichen Hofstelle belastet werden. Die Stadt Rheine hat deshalb im Rahmen der Bauleitplanung ein Immissionsgutachten in Auftrag gegeben. Der Gutachter – Büro Zech, Lingen – hat bei der Erstellung des Gutachtens die bis dahin bekannten Betriebserweiterungen der angrenzenden Hofstellen berücksichtigt. Hierzu sind vom Gutachter Gespräche mit den jeweiligen Eigentümern der Hofstellen geführt worden.

Für die Hofstelle des Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei ist auch der Bau des neuen Schweinemaststalls für 500 Plätze in das Gutachten eingeflossen. Die erst

mit Schreiben vom 14. September 2009 angekündigte zusätzliche Betriebserweiterung (weitere 150 Sauenplätze sowie Erweiterung auch der Ferkelaufzucht und der Schweinemast) konnte dagegen schon aus rein zeitlichen Gründen in dem zuvor abgeschlossenen Gutachten nicht berücksichtigt werden. (Zur generellen Notwendigkeit der Berücksichtigung siehe unten.)

Aus dem Gutachten wurde die weitere Vorgehensweise zur Berücksichtigung der Geruchsmissionen bei der Realisierung des Gewerbeparks Rheine R abgeleitet: Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung wird eine Gliederung des Gewerbegebietes in Abhängigkeit der Immissionswerte der angrenzenden landwirtschaftlichen Betriebe vorgenommen. In den Bereichen mit einem Immissionswert bis 0,15 (entspricht einer relativen flächenbezogenen Häufigkeit der Geruchsstunden von 15% der Jahresstunden) bestehen keine Bedenken gegen die Ausweisung von Gewerbegebietsflächen. In diesen Bereichen sind auch ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichtspersonen bzw. Betriebsinhaber zulässig. In den Bereichen mit einem Immissionswert zwischen 0,15 und 0,20 ist die Ausweisung von Gewerbeflächen zulässig, wenn durch Festsetzung im Bebauungsplan die ausnahmsweise in Gewerbegebieten zulässigen Wohnungen ausgeschlossen werden. In den Bereichen mit einer höheren Belastung als 0,20 wird die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen als zulässig angesehen, wenn durch Festsetzung im verbindlichen Bauleitplan Arbeitsplätze mit ständigem Aufenthalt ausgeschlossen werden. Diese Vorgaben wurden in den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 307, Kennwort: „Gewerbepark Rheine R“ übernommen. Damit wird insgesamt deutlich, dass die vor der Offenlage des Bebauungsplanentwurfes bekannten Erweiterungsabsichten berücksichtigt wurden und dass daher Einschränkungen oder nachträgliche immissionsschutzrechtliche Anordnungen für die in Frage stehende Hofstelle, nicht zu erwarten sind.

Die immissionsschutzbezogenen Festsetzungen zur Einschränkung der Gewerbegebietsnutzung müssen allerdings nicht auch auf die lediglich angekündigte Erweiterung um 150 Sauenplätze und die nicht näher konkretisierte Erweiterung der Ferkelaufzucht und der Schweinemast ausgerichtet werden.

Zum einen sind die Erweiterungsabsichten nicht so konkret (es liegen weder eine Projektbeschreibung noch eine Bauvoranfrage oder gar ein Bauantrag vor), dass speziell darauf ausgerichtete zusätzliche Beschränkungen der gewerblichen Nutzung festgesetzt werden könnten oder müssten.

Zum anderen muss das betriebliche Interesse an einer zusätzlichen Erweiterung hinter das Interesse eines funktionierenden und nicht weiter einzuschränkenden Gewerbegebietes zurückgestellt werden. Mit dieser zusätzlichen Erweiterung würde der Betrieb mit Sicherheit die Grenze des landwirtschaftlichen Betriebes zur gewerblichen Tierhaltung überschreiten. Dieser betriebliche Erweiterungsbehang ist vor allem auch nicht so gewichtig, dass er den Verzicht auf die Entwicklung eines funktionierenden Gewerbegebietes im Bereich der Bahnbrache Rheine R rechtfertigen könnte. Diese Gewerbegebietsentwicklung zur Nachnutzung des ehemaligen Rangierbahnhofes ist bereits im Regionalplan durch die Darstellung als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich als raumordnerisches Ziel vorgegeben. Dieses raumordnerische Ziel bindet zwar unmittelbar nur die kommunale Bauleitplanung, dürfte aber auch bereits im Baugenehmigungsverfahren für eine derartige Betriebserweiterung eine Rolle spielen, wenn es um die Frage geht, ob

diesem erweiterten, dann nach § 35 Abs. 1 Nr. 4 privilegierten Betrieb das durch die Regionalplanung abgesicherte Interesse an der Gewerbegebietsentwicklung im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes als öffentlicher Belang entgegensteht.

Auf jeden Fall schlägt das Gewicht dieser im Regionalplan schon vorgegebenen Gewerbegebietsentwicklung aber bei der Abwägung mit dem betrieblichen Erweiterungsbelang im Rahmen der Bauleitplanung für diese Gewerbegebietsentwicklung durch. Mit den im verbindlichen Bauleitplan vorgesehenen Beschränkungs- festsetzungen wird den Interessen des bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes einschließlich der genehmigten Erweiterung ausreichend Rechnung getragen. Weitere Einschränkungen der Gewerbegebietsnutzungen zu Gunsten einer zusätzlichen Erweiterung eines dann größeren gewerblichen Tierhaltungsbetriebes entspricht in Relation zu dem gewichtigen öffentlichen Interesse an der Entwicklung eines funktionierenden Gewerbegebietes auf der ehemaligen Bahnbrache nicht dem Gebot einer gerechten Abwägung der betroffenen Belange.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass dieser Konflikt zwischen dem betrieblichen Erweiterungsinteresse und dem städtischen Interesse an der Gewerbegebietsentwicklung durch den Einbau einer entsprechenden Biofilteranlage bei den Neubauten des Betriebes durchaus bewältigt werden kann. Wenn diese Biofilteranlage bereits bei der Realisierung der genehmigten Betriebserweiterung installiert wird, könnten sogar die festgesetzten Einschränkungen der Gewerbegebietsnutzungen weitgehend zurückgenommen werden. Aus diesem Grund bietet die Stadt Rheine die Übernahme des entsprechenden Investitionsaufwandes für die Biofilteranlage an.

Für den Betrieb hätte die Einrichtung einer solchen Biofilteranlage den Vorteil, dass bei einer weiteren Erweiterung des Betriebes die neuen Gebäude an diese Filteranlage angeschlossen und dadurch unzumutbare Geruchsmissionen für das neue Gewerbegebiet vermieden werden können. Dieser Vorteil rechtfertigt es, dass der Betrieb die Kosten des laufenden Betriebs dieser Filteranlage sowie den Aufwand für den Anschluss weiterer Gebäude im Zuge einer zusätzlichen Betriebserweiterung übernimmt.

Auf diese Weise kann sowohl dem betrieblichen Erweiterungsinteresse als auch dem städtischen Interesse an der Gewerbegebietsentwicklung durchaus Rechnung getragen werden.

1.1.6 Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG?

Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ist sicherlich eine wichtige Abwägungsvorgabe, nicht aber eine strikt zu beachtende, die bauleitplanerische Abwägung ausschließende Norm. Im vorliegenden Fall ist im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass es bei der Gewerbegebietsentwicklung um die Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Rangierbahnhofes geht, der in unmittelbarer Nachbarschaft zu der hier in Rede stehenden Hofstelle errichtet und betrieben worden ist. Wenn diese ehemalige Bahnfläche als gewerbliche Baufläche genutzt werden soll, ist schon auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse die Einhaltung eines Schutzabstandes nicht möglich. Für diese Wiedernutzbarmachung der

Bahnfläche streitet der oben bereits erörterte Belang der Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 BauGB, der ebenfalls als Optimierungsgebot ausgestaltet ist und in diesem Fall im Rahmen der Abwägung den Vorrang vor dem Trennungsgrundsatz erhält.

Schon von daher kann es gar nicht auf die Einhaltung der Schutzabstände der VDI-Richtlinie 3471 (Tierhaltung Schweine) ankommen. Die vorliegende Bauleitplanung bleibt andererseits auch im Rahmen dieser Richtlinie.

So geht die angesprochene VDI-Richtlinie 3471 detailliert auf die Technik der Schweinehaltung, Möglichkeiten zur Verminderung von Emissionen und Immissionen ein und ermittelt daraus Grundlagen für Abstandsregelungen. Es wird empfohlen, die sich aus der Richtlinie ergebenden Abstände bei der Bauleitplanung für Wohnbebauung einzuhalten. Die Vorgaben gelten sowohl für den Abstand zwischen Stallanlagen und bestehender Wohnbebauung als auch für den Abstand zu den in Bauleitplänen dargestellten, geplanten Bauflächen, sofern es sich um Wohnbauflächen, reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete, besondere Wohngebiete oder Mischgebiete handelt.

Die VDI-Richtlinie weist allerdings ausdrücklich darauf hin, dass z.B. Gewerbegebiete, Industriegebiete und Kerngebiete von der direkten Anwendung der Abstandsregelung ausgenommen sind und einer Sonderbeurteilung bedürfen. Es wird gefordert, dass entsprechende Sonderbeurteilungen durch Fachbehörden oder Sachverständige durchgeführt werden.

Dieser Vorgabe der VDI-Richtlinie 3471 wird im Rahmen der Bauleitplanung für den Bereich Rheine R voll entsprochen: die Stadt Rheine hat zur Beurteilung der Emissionen der in Frage stehenden Hofstelle ein anerkanntes Gutachterbüro beauftragt. Die Ergebnisse sind in den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 307 eingeflossen. Zusätzlich sind die entsprechenden Fachbehörden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gehört worden. Von Seiten der Fachbehörden sind keine Anregungen hinsichtlich der Behandlung der Emissionen der betroffenen Landwirte vorgetragen worden, somit sind insgesamt die Belange des betroffenen Landwirtes im notwendigen Umfang in das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan und die entsprechende Abwägung eingegangen.

1.1.7 Unzureichender geruchstechnischer Bericht?

Der angesprochene geruchstechnische Bericht arbeitet mit mehreren Varianten. Die Variante, die Grundlage für die Festsetzungen im verbindlichen Bauleitplan ist, nimmt den bisher in der Örtlichkeit vorhandenen Bestand auf und berücksichtigt zusätzlich den zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung geplanten, zwischenzeitlich genehmigten und zurzeit im Bau befindlichen 500er Schweinemaststall ohne geruchstechnische Maßnahmen. Daneben enthält der Bericht mehrere Varianten, um Möglichkeiten aufzuzeigen, die Geruchsbelastungen für das Gewerbegebiet zu verringern. Dazu ist eine Variante mit einer Biofilteranlage für den im Bau befindlichen Schweinemaststall gerechnet worden. Abschließend untersucht der Gutachter Möglichkeiten, die Immissionsbelastung für das Gewerbegebiet soweit zu reduzieren, dass keine Einschränkungen aufgrund der Nähe zur angesprochenen Hofstelle entstehen. Eine Maßnahme hierzu wäre u.a. die Abdeckung

des angesprochenen Güllebehälters. Wie bereits dargelegt, bildet diese Variante aber nicht die Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf. Der geruchstechnische Bericht ist also sehr wohl eine geeignete Grundlage für die hier in Rede stehende Bauleitplanung.

1.1.8 Wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?

Der Gewerbepark Rheine R ist als regional bedeutsamer, hochwertiger Gewerbestandort konzipiert. Vorrangig sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die in der Bandbreite von Dienstleistungsbetrieben, nicht störendem Gewerbe, technologieorientierten Gewerbebetrieben aber auch Handwerksbetrieben, die gleichzeitig ihre Produkte präsentieren wollen, liegen. Das Konzept sieht vor, dass sich die Gewerbebetriebe im Gebiet vorwiegend mit den Verwaltungsgebäuden zur Erschließungsachse präsentieren. Es wird daher angestrebt, dass zur Erschließungsstraße zweigeschossige Gebäude orientiert werden. Die im rückwärtigen Raum, d.h. jeweils zu den Rändern des Plangebietes liegenden Bereiche für Lagerflächen und Produktionshallen sollen eingegrünt werden. Bei einer durchschnittlichen zweigeschossigen Bebauung werden nur selten Gebäude vom Waldhügel aus zu erkennen sein. Es kann daher weder von einer wesentlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes noch von einer Unterbrechung der Sichtachse Waldhügel/Emsaue die Rede sein.

Die im Westen des Gebietes entlang der Grenze des Plangebietes verlaufend Böschung ist hier bis zu 5 m hoch und zum Großteil mit älteren hohen Bäumen bestanden. In den Bereichen, die heute kein Hochgrün aufweisen, soll dies durch Anpflanzungen ergänzt werden. Diese Grünflächen sind im Bebauungsplan festgesetzt. Diese Flächen sind – entsprechend einer Festsetzung im Bebauungsplanentwurf – mit einer Bindung zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern belegt. Der Forderung nach Festsetzungen zu Baumpflanzungen wird damit bereits entsprochen.

Im Osten des Gewerbegebietes verläuft der regionale Radweg „Schlossallee“. Entlang dieses Radweges wird eine Baumreihe aus Säulenhainbuchen das Gewerbegebiet einrahmen und dieses im Großteil des Jahres durch ihr Laub hinter einer grünen Kulisse verdecken. Auf Höhe der nördlichen Straßenanbindung des Gewerbegebietes beginnt in Richtung Norden bereits der bestehende Siedlungsraum mit den Gewerbegebieten an der Hauenhorster Straße und dem Gewerbegebiet „Am Bauhof“. Dennoch werden auch in diesem Bereich die Straßen und Randbereiche des Gewerbegebietes eingegrünt. Neben der Randeingrünung sollen die Erschließungsstraßen mit einer dichten Stellung aus Platanen – im zentralen Bereich sogar als Allee – bepflanzt werden. Diese Baumart wurde insbesondere gewählt, da sie sich durch ihre Größe zu einem raumprägenden Element im Gebiet entwickeln wird. Eine ausgewachsene Platane wird die durchschnittlich zweigeschossige Bebauung noch überragen und ebenfalls zur Einbindung ins Landschaftsbild beitragen.

Zusätzlich dürfen sämtliche Gewerbegrundstücke im Plangebiet maximal bis zu 80% versiegelt werden, sodass auch im Bereich der privaten Flächen Raum für die Anlage von grüngestalterischen Elementen verbleibt. Für diese Freiräume wird jedoch auf Vorgaben für eine Bepflanzung verzichtet, da die Erfahrung mit anderen Bebauungsplänen für Gewerbegebiete gezeigt hat, dass die Realisierung

konkreter Vorgaben im Baugenehmigungsverfahren äußerst schwierig ist. Der Entwurf des verbindlichen Bebauungsplanes enthält jedoch Vorgaben für die Eingrünung von Stellplätzen. Für jeweils 6 Stellplätze ist ein heimischer Laubbaum in die Stellplatzanlage zu integrieren. Auch mit dieser Festsetzung wird bereits der vorgetragenen Anregung nach Festsetzungen von Baumanpflanzungen im Bebauungsplan entsprochen.

Bei Realisierung der angesprochenen Maßnahmen ist eine durchgehende Begrünung des Plangebietes vorgezeichnet, sodass auf weitere Festsetzungen, wie Dach- oder Fassadenbegrünungen – verzichtet werden kann, wobei aber für solche Maßnahmen im Rahmen der Vermarktung geworben werden soll.

1.1.9 Unzulässige Einschränkung des Agrarbereichs?

Die angesprochene Darstellung des Planbereiches als schmale Verkehrsachse mit angrenzendem Agrarraum bezieht sich auf die Darstellung im Regionalplan. Mit Beschluss des Regionalrates im Juni 2007 erfolgte die Umwandlung für den nördlichen Abschnitt des Bereiches Rheine R in Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich und für die südliche Fläche als Agrarbereich mit der überlagernden Darstellung als Bereich für den Schutz der Natur und der Landschaft. Eine weitergehende Änderung des Regionalplanes wurde nicht beantragt. Die angesprochenen, angrenzenden Flächen sind auch weiterhin im Regionalplan als Agrarraum dargestellt, eine Umwandlung würde ein weiteres Änderungsverfahren erfordern. Auch in der Begründung zum Bebauungsplan ist nur die Umwandlung des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R angesprochen. Die angrenzenden Flächen für die Landwirtschaft stehen nicht zur Diskussion. Damit wird der vorgetragenen Anregung inhaltlich bereits voll entsprochen.

1.1.10 Widerspruch der Querspangenplanung zur Landes- und Regionalplanung?

Der Regionalplan nimmt lediglich die wichtigen überörtlichen Hauptverkehrsstraßen – wie etwa Bundesstraßen – auf. Auf die Darstellung von lediglich regionalbedeutsamen Verkehrsachsen – wie z.B. Kreisstraßen – wird dagegen generell verzichtet. Es ist deshalb kein Widerspruch zur Regionalplanung, wenn erst auf der Ebene der Bauleitplanung die angesprochene Querspange als K 66 n eingeplant wird. Die Bauleitpläne mit der Querspange gelten daher als aus dem Regionalplan entwickelt, wie auch die entsprechenden Stellungnahmen der Bezirksregierung Münster belegen, die sowohl gegen die Inhalte der Flächennutzungsplanänderung als auch gegen den daraus entwickelten Bebauungsplanentwurf Nr. 307 keine landesplanerischen Bedenken vortragen.

1.1.11 Südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?

Es wird festgestellt, dass die vorgetragenen Anregungen bereits unter dem Punkt „Wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?“ (s. Punkt 1.1.8) in die Abwägung eingestellt worden sind.

1.1.12 Unzumutbarer Lärm für die Bebauung an der Hauenhorster Straße und für die angrenzende Hofstelle?

Bei der Betrachtung des Lärms ist zu unterscheiden zwischen dem Lärm, der sich aus dem planbedingten Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen ergibt, und dem Lärm, der direkt aus den anzusiedelnden Betrieben resultiert. Beide Emissionsarten sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung in das Planungskonzept eingeflossen.

Der planbedingte Mehrverkehr ist durch ein entsprechendes Gutachten analysiert worden. In diesem Gutachten ist die Verkehrslärmsituation auf Grund der für das Jahr 2020 vorliegenden Verkehrsprognosedaten an den das Plangebiet umgebenden öffentlichen Straße (K 77 und B 481) berechnet und bewertet worden, und zwar zum einen ohne die Realisierung des geplanten Gewerbegebietes und zum anderen mit dem gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr. Die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse ergibt, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Im Bereich des Gebäudes Hauenhorster Straße 228 kann sich durch den gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr und durch Schallreflexionen an der künftigen Bebauung im Gewerbegebiet eine Verkehrslärmerhöhung um 3 dB(A) und gleichzeitig eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben. Tritt dieser Prognosefall ein, wird die Stadt Rheine als Trägerin der Gewerbegebietsplanung die erforderlichen Maßnahmen – z.B. passive Schallschutzmaßnahmen – an der dortigen Bebauung leisten.

Im nördlichen Bereich entlang der Hauenhorster Straße kann der planbedingte Mehrverkehr dazu führen, dass hier erstmals der nächtliche Sanierungsgrenzwert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Tritt dieser Fall ein, wird geprüft werden, ob damit auch die von der Rechtssprechung entwickelte Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist und dadurch eine Verpflichtung der Stadt zur Lärmsanierung ausgelöst wird.

Am Gebäude Münsterlanddamm 208 kann es auf Grund von Reflexionen an möglichen Gebäuden im Gewerbegebiet zu einer weiteren Erhöhung des Beurteilungspegels kommen, der heute bereits auf Grund der Lage des Gebäudes zwischen der Bahnlinie und der B 481 erheblich über dem nächtlichen Sanierungsgrenzwert liegt. Wenn es nicht gelingt, insbesondere die Bahn oder auch den Straßenbaulastträger der B 481 vorher in die Lärmsanierungspflicht zu nehmen, sind bei einer gewerbegebietsbedingten Pegelerhöhung evtl. Lärmschutzansprüche gegenüber der Stadt Rheine gegeben, die dann auch von der Stadt erfüllt werden.

Alle genannten Gebäude liegen jedoch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Die ggf. notwendig werdenden Maßnahmen können deshalb nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert werden. Vielmehr ist die Stadt Rheine als Planungsträgerin unabhängig von solchen Lärmschutzfestsetzungen im Bebauungsplan schon gesetzlich verpflichtet, diese ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Im Rahmen eines Monitorings wird die Stadt

Rheine in den kommenden Jahren beobachten, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren.

Insgesamt ist daher festzuhalten, dass eventuell später auftretende Lärmschutzkonflikte entsprechend der dann geltenden Rechtslage bewältigt werden und dass es daher nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen für die Straßenanwohner kommen wird.

Hinsichtlich des aus den anzusiedelnden Betrieben resultierenden Gewerbelärms ist das gesamte Plangebiet entsprechend dem Abstandserlass NRW gegliedert: Dabei wird Wohngebäuden im Außenbereich – also auch dem Wohnhaus an der hier in Rede stehenden Hofstelle – ein Schutzstatus wie Mischgebieten zugeordnet. Im Abstand von 100 m zu den betreffenden Gebäude sind Betriebe der Abstandsklasse I – VI unzulässig, im Abstand von 200 m Betriebe der Klasse i – V, im Abstand von 300 m Betriebe der Klasse I – IV usw.. Damit ist sichergestellt, dass das angesprochene Wohngebäude nicht durch unzumutbare Immissionen des angrenzend geplanten Gewerbegebietes belastet wird. Passive Schallschutzmaßnahmen sind deshalb für dieses Gebäude nicht erforderlich.

1.1.13 Alternative verkehrliche Erschließung von der Hauenhorster Straße her?

Die angeregte Verbindung über das Flurstück 489 ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nicht realisierbar: Der Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz über das angesprochene Flurstück müsste im Bereich des Staelskottenweges in der Straßenerunterführung zwischen den beiden Eisenbahnbrücken erfolgen. In diesem Bereich ist die Fahrbahn des Staelskottenweges aufgrund der geringen Unterführungsbreite so schmal, dass eine Anbindung an dieser Stelle einen Gefahrenpunkt schaffen würde. Auch fahrgeometrisch ist der Anschluss an dieser Stelle äußerst schwierig aufgrund der nur sehr begrenzt möglichen Kurvenradien.

1.1.14 Unzumutbare Immissionen im Bereich der Rampe im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauenhorster Straße?

Die bereits angesprochene Untersuchung des planbedingten Mehrverkehrs betrachtet auch die Gebäude im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauptstraße. Auf die möglicherweise notwendig werdenden Schallschutzmaßnahmen an den betreffenden Gebäuden ist ebenfalls bereits eingegangen worden (s. Punkt 1.1.12.). Wie bereits dargestellt, ergibt die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Diese Angaben belegen, dass bereits heute ohne die Realisierung von Rheine R für die genannten Grundstücke nicht von einer ruhigen Wohnlage gesprochen werden kann. Vielmehr ist der Bereich – auch durch das Gewerbegebiet an der Hauenhorster Straße – und die bestehende Verkehrsbelastung erheblich mit Immissionen vorbelastet. Im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ist dieser Bereich auch nicht als Wohnbaufläche, sondern als gemischte Baufläche (Mischgebiet)

dargestellt. Auch diese Darstellung belegt, dass es sich bei dem in Frage stehenden Areal nicht um eine Wohnbaufläche handelt.

Wie bereits dargestellt, wird die Stadt Rheine als Planungsträger die notwendigen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden durchführen bzw. finanzieren, sofern sich aus dem Monitoring die Notwendigkeit hierzu ergibt. Die Planung wird daher nicht zu einem erheblichen Wertverlust der Grundstücke führen.

Bezüglich möglicher Belastungen durch Luftschadstoffe und Feinstaub ist auf die EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung (EG-RL 96/62) hinzuweisen. Mit dieser Richtlinie und den zugehörigen Tochterrichtlinien wurden Grenz- oder Zielwerte zur Verbesserung der Luftqualität in Europa festgelegt. Diese Richtlinie wurde mit der Novellierung der 22. BImSchV und der TA Luft in deutsches Recht umgesetzt. Ziel der Richtlinie und deren Umsetzung in deutsches Recht ist es, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern.

Sofern die geforderten Grenzwerte einschließlich der Toleranzmargen vor dem im Gesetz genannten Zieljahr (2005 bzw. 2010) überschritten und eine Verbesserung zum Zieljahr nicht zu erwarten ist, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Ist eine Grenzwertüberschreitung im Zieljahr oder danach abzusehen, muss ein lokaler Aktionsplan aufgestellt werden. In Nordrhein-Westfalen ist das Landesumweltamt – LUA NRW – für die Messung der Luftqualität verantwortlich und maßgeblich an der Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen beteiligt. Zuständig für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen sind in NRW die Bezirksregierungen. Sie sind verpflichtet, in Gebieten, in denen Überschreitungen festgestellt werden, Luftreinhaltepläne aufzustellen und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Plänen festzustellen.

Seit 2002 wurde in einer Reihe von Kommunen in NRW eine Überschreitung der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM₁₀ und Benzol festgestellt, so dass dort Luftreinhaltepläne aufgestellt werden müssen bzw. bereits aufgestellt wurden. Die Stadt Rheine ist hiervon jedoch nicht betroffen. Im Hinblick auf den PM₁₀-Grenzwert, der seit dem 1.1. 2005 einzuhalten ist, zeichnete sich für Nordrhein-Westfalen ab, dass in zahlreichen Städten eine Einhaltung nicht erreicht werden kann. In diesen Fällen sind Aktionspläne aufgestellt worden. Auch zu dieser Fallgruppe ist die Stadt Rheine nicht zugehörig. Von der Notwendigkeit der Aufstellung von Luftreinhalte- bzw. Aktionsplänen sind im Regierungsbezirk Münster die Bereiche Ruhrgebiet Teilplan Nord und die Stadt Münster selbst in Bezug auf den Verkehr als Hauptverursacher betroffen. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW erstellt auch für Bereiche, in denen keine direkte Messung von Parametern zur Luftreinhaltung erfolgt, eine Luftreinhalteplanung. Aufgabe dieser Planung ist es, die voraussichtliche Immissionsbelastung für das Zieljahr zu prognostizieren. Dazu werden alle bekannten Emissionsminderungen, z.B. als Folge der technischen Entwicklung, bei der Berechnung des Basisszenariums berücksichtigt, um die Immissionssituation abschätzen zu können.

Für die Berechnung dieser Prognose wird ein Modell verwendet, das die physikalischen, chemischen und dynamischen Prozesse, die für die chemische Produkti-

on, den Transport und die Deposition atmosphärischer Spurenstoffe von Bedeutung sind, berücksichtigt. Das Modell beinhaltet eine komplexe Gasphasenchemie sowie den Transport und die Bildung von Aerosolpartikeln.

Als Ergebnis liefert dieses Modell flächendeckend die zeitliche Variation und die räumliche Verteilung atmosphärischer Stoffe (z.B. PM₁₀, NO₂, NO_x, O₃, SO₂, CO) für die Bezugsjahre 2002, 2005 und 2010 für NRW. Damit werden auch Gebiete erfasst, die durch Messungen nur teilweise abgedeckt werden. Auch aus dieser Analyse sind bei der Stadt Rheine keine Anhaltspunkte bekannt, die die Aufstellung von Luftreinhalte- oder Aktionsplänen erfordern. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass bei der Aufstellung der Luftreinhalte-/Aktionsplänen festgestellt wurde, dass der Verkehr das Hauptproblem an den innerstädtischen Belastungsschwerpunkten in NRW ist. Wenn für das Gebiet der Stadt Rheine keine Notwendigkeit gesehen wird, für Straßen mit einer erheblich höheren Verkehrsbelastung und erheblich dichter Bauweise als die Hauenhorster Straße (z.B. der innerstädtische Kardinal-Galen-Ring) Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität auf Basis der EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung zu ergreifen, sind entsprechende Maßnahmen auch für die Hauenhorster Straße selbst nicht erforderlich.

Diese Aussage lässt sich auch auf Basis der folgenden Darlegung verfestigen: Ausgangspunkt ist eine zeitlich zurückliegende, jedoch von den Ergebnissen her eindeutige Untersuchung der Luftqualität in Rheine durch eine mobile Immissionsmessung des Landesumweltamtes NRW aus dem Jahre 1995. Im Messzeitraum vom 02. Mai 1995 bis 30. 06. 1995 stand ein Messcontainer auf dem Parkplatz des städtischen Bauhofes in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße B 481/Münsterlanddamm und der Eisenbahnstrecke Rheine-Münster im Zufahrtsbereich zu einem Gewerbegebiet. Dieser Messpunkt ist direkt vergleichbar mit der Situation im geplanten Zufahrtsbereich Hauenhorster Straße/Kammweg: Auch dieser Standort liegt in unmittelbarer Nähe zu einem (geplanten) Gewerbegebiet an der Hauptzufahrtsstraße. Die räumliche Ausgangssituation ist damit weitgehend vergleichbar. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung unterscheiden sich die beiden Standorte jedoch erheblich: Während für den Standort am Bauhof für den Münsterlanddamm 1995 eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kfz/24 h bestand, wird für die Hauenhorster Straße einschließlich des durch das geplante Gewerbegebiet entstehenden Mehrverkehrs von einer Belastung von lediglich 7.800 Kfz ausgegangen. Aufgrund dieser geringeren Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung der seit 1995 verbesserten Umwelttechnik der Kraftfahrzeuge ist damit sichergestellt, dass die Übertragung der Ergebnisse aus dem Jahre 1995 – selbst wenn die örtlichen Verhältnisse nicht vollständig übereinstimmen – am Standort Hauenhorster Straße die damals ermittelten Werte nicht überschritten, sondern tendenziell unterschritten werden.

Die 1995 untersuchten Parameter (Parkplatz Bauhof) und insbesondere die entsprechenden Grenzwerte sind in Hinblick auf ihre heutige Relevanz zu überprüfen. Zum Untersuchungszeitpunkt wurden die Werte mit den Jahresmittelwerten für das Rhein-Ruhr-Gebiet bzw. mit den Vorgaben der VDI-Richtlinie 2310 und den Grenzwerten der TA Luft verglichen. Die gesetzlichen Vorgaben haben sich durch die bereits o.g. Richtlinie 96/62/EG des Rates der Europäischen Union über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität zwischenzeitlich geändert. Die 1995 untersuchten Parameter entsprechen jedoch weitestgehend den gemäß EU-

Richtlinie zu untersuchenden Luftschadstoffen. Nachfolgend werden die Ergebnisse für einige Parameter aus der Analyse aus dem Jahre 1995 den Grenzwerten der EU-Richtlinie gegenübergestellt (dabei beziehen sich die Angaben aus dem Jahr 1995 auf einen Monatsmittelwert für Mai und Juni, die Angabe des Richtwertes aus der EU-Richtlinie auf den Grenzwert für unterschiedliche Mittelungszeiträume für den Gesundheitsschutz):

Parameter	SO ₂	NO ₂	CO	O ₃
Analyse 1995	7µg/m ³	16µg/m ³	0,3mg/m ³	65µg/m ³
EU-Richtlinie	125 µg/m ³ (24 h)	40µg/m ³ (1 Jahr)	10mg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)	120µg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)

Auch diese Gegenüberstellung belegt, dass auch auf Grund der erwarteten Zunahme des Verkehrs auf der Hauenhorster Straße keine unzumutbaren Belastungen in Hinblick auf Luftqualität entstehen.

1.1.15 Verzicht auf die vorgesehene Rampe bzw. deren Verlegung nach Norden?

Die Notwendigkeit einer zweiten Erschließung und die Nichteignung der Straße „Am Kombibahnhof“ sind bereits unter dem Punkt „Vorhandene Zufahrt zum ehemaligen Kombibahnhof als Erschließungsstraße?“ (s. Punkt 1.1.3) dargestellt worden. Die vollständige Aufgabe der Rampe als zweite Zufahrt scheidet deshalb aus. Die vorgeschlagene Verlegung der Rampe in nördliche Richtung ist nicht praktikabel, da hierdurch die Möglichkeit beschnitten wird, Teile des Gewerbegebietes an das Schienennetz anzubinden: Zwischen der nördlichen Grenze des Plangebietes und der projektierten Rampe kann auf einer Länge von ca. 500 m für die Gewerbestücke ein Gleisanschluss angeboten werden. Östlich der vorhandenen Böschung setzt der Bebauungsplanentwurf ein Fahrrecht/Eisenbahn zugunsten der Anlieger fest. Die Möglichkeit, einen Teil die Bauflächen auch mit der Schiene anbinden zu können, war ein wesentlicher Punkt bei der Förderung der Erschließung des Gewerbeplatzes Rheine R als überregionales Gewerbegebiet. Eine Verlegung der Rampe in nördliche Richtung scheidet deshalb aus.

1.1.16 Andere Trassenführung der Querspange über die Straße „Am Kombibahnhof“?

Warum eine Direktverbindung zwischen der B 481 und der K 77 zur Verbesserung des Verkehrsnetzes der Stadt Rheine und vor allem auch zur äußeren Erschließung des geplanten Gewerbegebietes Rheine R unabdingbar ist und warum die Herrichtung der Straße „Am Kombibahnhof“ für eine solche Querverbindung ausscheidet, ist oben bereits behandelt worden.

Zu der Kritik am Vergleich der Kosten für die geplante Trasse einerseits und für die Herrichtung der Straße „Am Kombibahnhof“ andererseits ist ergänzend klarzustellen, dass für die notwendige Verbreiterung der Straße „Am Kombibahnhof“ Grunderwerb anfallen würde und dass damit dessen Kosten in die Gesamtkalkulation einfließen müssten. Beim Kostenvergleich beider Varianten sind selbstver-

ständig auch die Grunderwerbskosten für die geplante Querspange einbezogen worden.

Da gegen die Verwendung der Straße „Am Kombibahnhof“ und für die geplante Trassenführung der Querspange gewichtige Gründe sprechen, verstößt die Nichtverwendung der Straße „Am Kombibahnhof“ für die Erschließung des Gewerbegebietes auch nicht gegen die Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 BauGB. Wie sich insbesondere auch aus dem Gutachten der IPW-Ingenieurplanung Wallenhorst „Untersuchung von Varianten der äußeren Verkehrsanbindung des Gewerbeparks Rheine R“ hervorgeht, ist die geplante Querspange die eindeutig beste Variante zur Erschließung des Gewerbeparks Rheine R, dessen Entwicklung – wie oben bereits ausgeführt – der Widernutzbarmachung des ehemaligen Rangierbahnhofes dient und dadurch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Freiraum für die gewerbliche Nutzungen auf dem Gebiet der Stadt Rheine vermeidet. Damit wird auch den Zielen des Bündnisses „Allianz der Fläche in NRW“ voll entsprochen. Dem geringen Verbrauch von freiem Landschaftsraum für die geplante Querspange steht die Widernutzung einer ca. 34 ha großen Bahnbrache als Gewerbegebiet gegenüber. Unter diesen Umständen entspricht die Planung voll und ganz dem Gebot, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Im Übrigen wird festgestellt, dass sich die hier in Rede stehende Stellungnahme sowohl auf das Verfahren der 15. Änderung des Flächennutzungsplans als auch auf das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 307 bezieht. Die Anregung zur Planbegründung bezieht sich indessen allein auf die Begründung zum parallel laufenden Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Nr. 307 „Gewerbepark Rheine R“. Die in der Stellungnahme genannte Fundstelle bezieht sich in der Begründung zur 15. Flächennutzungsplanänderung inhaltlich auf Verkehrsimmissionen, die von der B 481 und von der Bahntrasse ausgehen.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird an der angesprochenen Fundstelle die äußere verkehrliche Erschließung erläutert mit der Notwendigkeit von zwei Anschlussmöglichkeiten für den Gewerbepark Rheine R. Bezüglich dieser Notwendigkeit vgl. Punkt 1.1.3 Vorhandene Zufahrt zum ehem. Kombibahnhof als Erschließungsstraße? und Punkt 1.1.14 Alternative verkehrliche Erschließung von der Hauenhorster Straße her?. Zusätzlich wird die Möglichkeit der Erstellung von Gleisanschlüssen für die gewerblichen Bauflächen nördlich der Anbindung in Höhe Kammweg erläutert. Diese Darstellungen belegen insgesamt die Notwendigkeit der Querspange und auch ihre Trassierung über Flächen der angesprochenen Hofstelle.

1.1.17 Zu weitgehende Kennzeichnung von Altlastenverdachtsflächen?

Der Anregung zur Beschränkung des Umfangs der Darstellung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wird entsprochen. Die entsprechende Kennzeichnung wird so angepasst, dass sich die Aussage nur auf die ehemaligen Bahnflächen bezieht.

1.1.18 Weitere planungsrechtliche Festsetzungen zur Baugestaltung und zum Grün- und Freiraum notwendig?

Das Plankonzept sieht vor, dass sich die Gewerbebetriebe im Gebiet vorwiegend mit den Verwaltungsgebäuden zur Erschließungsstraße präsentieren. Es wird daher angestrebt, dass zur Erschließungsstraße zweigeschossige Gebäude orientiert werden. Die im rückwärtigen Raum, d.h. jeweils zu den Rändern des Plangebiets, liegenden Bereiche für Lagerflächen und Hallen sollen eingegrünt werden. Bei einer durchschnittlichen zweigeschossigen Bebauung werden nur selten Gebäude vom Waldhügel aus zu erkennen sein. Die im Westen des Gebiets entlang der Grenze des Plangebiets verlaufende Böschung ist hier bis zu 5 m hoch und zum Großteil mit älteren hohen Bäumen bestanden. In den Bereichen, die heute kein Hochgrün aufweisen, soll dies durch Anpflanzungen ergänzt werden. Diese städtischen Grünflächen sind im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Osten des Gewerbegebiets verläuft der regionale Radweg „Schlossallee“. Entlang dieses Radwegs wird eine Baumreihe aus Säulenhainbuchen das Gebiet einrahmen und im Großteil des Jahres durch ihr Laub hinter einer grünen Kulisse verstecken. Auf Höhe der nördlichen Straßenanbindung des Gewerbegebiets beginnt in Richtung Norden bereits der bestehende Siedlungsraum mit den Gewerbebetrieben an der Hauenhorster Straße und dem Gewerbegebiet am Bauhof. Dennoch werden auch in diesem Bereich die Straßen und Randbereiche des Gewerbegebiets eingegrünt. Neben der Randeingrünung sollen die Erschließungsstraßen mit einer dichten Stellung aus Platanen – im zentralen Bereich sogar als Allee – bepflanzt werden. Diese Baumart wurde insbesondere gewählt, da sie sich durch ihre Größe zu einem raumprägenden Element im Gebiet entwickeln wird. Eine ausgewachsene Platane wird die durchschnittlich zweigeschossige Bebauung noch überragen und zur Einbindung ins Landschaftsbild beitragen. Die Stadt Rheine ist Straßenbaulastträger für die innere Erschließungsstraße, die Realisierung der angesprochenen Begrünung – auch ohne Festsetzung im Bebauungsplan – kann deshalb zugesichert werden.

Angesichts all dieser vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen ist eine „Dachbegrünung für sämtliche Gebäude“ nicht erforderlich.

1.1.19 Entwässerungsgraben für die Hofstelle planerisch nicht gesichert?

Im Bebauungsplanentwurf Nr. 307 ist entlang der westlichen Plangrenze eine Grünfläche festgesetzt. Innerhalb dieser Grünfläche wird ein Entwässerungsgraben geführt, der – wie bisher auch – das anfallende Oberflächenwasser ableitet. Die bestehende Situation wird somit beibehalten.

1.1.20 Zusätzlich Festsetzungen zur Verhinderung der Staubentwicklung während der Bauphase notwendig?

Für den Bereich Rheine R und IV- Quadrant/Lindenstraße ist eine gemeinsame Sanierungsplanung mit Bodenmanagementkonzept erarbeitet worden. Der entsprechende Sanierungsplan, der mit allen beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden ist, ist inzwischen verbindlich geworden. Dieser Sanierungsplan enthält

auch Vorgaben für den Transport und den Wiedereinbau von belasteten Materialien. U. a. wird festgelegt, dass beim Beladen von Transportfahrzeugen Handhabungsverluste von kontaminierten Materialien zu vermeiden sind. Transportbehälter und Aushubmieten sind gegen Niederschlagswasserzutritt und Staubverwehungen zu sichern bzw. abzuplanen. Damit wird die angesprochene Ausbreitung von kontaminierten Materialien auf angrenzende Gärten oder Ackerflächen verhindert. Wegen dieser bereits verbindlichen Regelungen des Sanierungsplanes ist es nicht erforderlich, entsprechende Festsetzungen in die Bauleitplanung aufzunehmen.

Die nachfolgenden Eingaben – 1.2 und 1.3 – sind inhaltlich identisch, sie werden deshalb gemeinsam abgewogen.

1.2 x, Kammweg 4, 48431 Rheine;
Schreiben vom 14. September 2009

Inhalt:

„Zum Bebauungsplan Nr. 307 möchte ich Einspruch erheben und sehe diversen Änderungsbedarf.

Im Lärmgutachten wird dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Anwohner der Hauenhorster Straße/Kammweg x zukommen. Insbesondere im Knotenpunkt der Rampe Hauenhorster Straße/Kammweg x ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und Nachtruhe zu rechnen. Die angedachte Rampe soll eine Verkehrsanbindung zur Hauenhorster Straße schaffen. Der Rampenunterbau soll belasteten Boden aus dem Bahnhof aufnehmen, der nur unter einer Versiegelung und mit ausreichendem Grundwasseranstand wieder eingebaut werden darf. Die Rampe soll uneingeschränkt für den gesamten Verkehr zur Verfügung stehen. Die führt zu einer unangemessenen hohen Lärm- und Luftbelastung für die Anwohner des neuen Kreuzungsbereiches Hauenhorster Straße/Kammweg/Hauptstraße, weil der Verkehr, der von der Rampe auf die Hauenhorster Straße abbiegen möchte, wegen des hohen Verkehrsaufkommens unangemessen lange auf dieser Rampe warten muss. Die Gebäude weisen durch ihre Lage und Bauweise keinen eigenen Schutz gegen Lärm- und Luftbelastungen aus östlicher Richtung auf. Schlaf- und Wohnräume sowie die Gärten mit Gemüse- und Obstanbau wären diesen Einflüssen ungeschützt ausgesetzt. Mein Grundstück sowie die meiner Nachbarn wären als Wohngrundstücke nicht mehr veräußerbar und würden einen nicht akzeptablen Wertverlust erleiden.

Ich erhebe hiermit die Forderung, diese Rampe vollständig aufzugeben. Laut Lärmgutachten ist der Lärmpegel schon heute überschritten und mit dem zusätzlichen Lärm, der von der Rampe ausgeht, ist ein Leben an der neuen Kreuzung Hauenhorster Straße/Kammweg 4 nicht mehr zumutbar.

Alternativ wird gefordert, diese Rampe weiter nördlich an die Hauenhorster Straße anzubinden, an der Stelle, wo das Flurstück 170 beginnt. Gleichzeitig wird gefordert, die Neigung der Rampe zu verringern, um die Emissionen durch den Verkehr zu verringern. Die Rampe sollte dabei am östlichen Ende des Gewerbeparks begonnen werden und nicht erst in der Mitte. Alternativ sollte die Rampe auch parallel zur westlichen Böschung verlaufen. So wird eine Reduzierung der Lärm- und Luftbelastung erreicht.

Falls eine Rampe an der Hauenhorster Str. 228/Kammweg 4 entsteht, fordere ich finanziellen Ausgleich für die Wertminderung des Hauses, insbesondere für die Unnutzbarkeit

des Gartens sowie für umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen an Dach, Fenstern und Fassade.“

1.3 x, Hauenhorster Str. 228, 48431 Rheine; Schreiben vom 15. September 2009

Inhalt:

„Zum Bebauungsplan Nr. 307 möchte ich Einspruch erheben und sehe diversen Änderungsbedarf.“

Im Lärmgutachten wird dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Anwohner der Hauenhorster Straße zukommen. Insbesondere im Knotenpunkt der Rampe Hauenhorster Straße 228, 226, 224 ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und Nachtruhe zu rechnen. Die angedachte Rampe soll eine Verkehrsanbindung zur Hauenhorster Straße schaffen. Der Rampenunterbau soll belasteten Boden aus dem Bahnhof aufnehmen, der nur unter einer Versiegelung und mit ausreichendem Grundwasserstand wieder eingebaut werden darf. Die Rampe soll uneingeschränkt für den gesamten Verkehr zur Verfügung stehen. Dies führt zu einer unangemessenen hohen Lärm- und Luftbelastung für die Anwohner des neuen Kreuzungsbereiches Hauenhorster Straße, Kammweg, Hauptstraße, weil der Verkehr, der von der Rampe auf die Hauenhorster Straße abbiegen möchte, wegen des hohen Verkehrsaufkommens unangemessen lange auf dieser Rampe warten muss. Die Gebäude weisen durch ihre Lage und Bauweise keinen eigenen Schutz gegen Lärm und Luftbelastungen aus östlicher Richtung auf, Schlaf und Wohnräume sowie die Gärten (Gemüse und Obstanbau ist vorhanden) wären diesen Einflüssen ungeschützt ausgesetzt. Mein Grundstück sowie die der Nachbarn würden als Wohngrundstücke nicht mehr veräußerbar sein und einen nicht akzeptablen Wertverlust erleiden.

Ich fordere, diese Rampe vollständig aufzugeben. (Laut Lärmgutachten ist der Lärmpegel schon heute überschritten mit dem zusätzlichem Lärm der von der Rampe ausgeht ist ein Leben an der Hauenhorster Straße x nicht mehr zumutbar.)

Alternativ wird gefordert, diese Rampe weiter nördlich an der Hauenhorster Straße anzubinden, an der Stelle, wo das Flurstück 170 beginnt. Gleichzeitig wird gefordert, die Neigung der Rampe zu verringern, um die Emissionen durch den Verkehr zu verringern. Die Rampe sollte dabei am östlichen Ende des Gewerbeparks begonnen werden und nicht erst in der Mitte. Alternativ sollte die Rampe auch parallel zur westlichen Böschung verlaufen. So wird eine Lärmreduzierung und Reduzierung der Luftbelastung erreicht.

Falls eine Rampe an der Hauenhorster Straße 228 entsteht, fordere ich finanziellen Ausgleich für die Wertminderung des Hauses, insbesondere für die Unbenutzbarkeit des Gartens sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen an Dach, Fenstern und Fassade.“

Abwägungsempfehlung zu den Eingaben 1.2 und 1.3 (Anmerkung: zur einfacheren Lesbarkeit erfolgt die Nummerierung nur für die Eingabe 1.2)

1.2.1 zu hohe Lärmbelastung?

Bei der Betrachtung des Lärms ist zu unterscheiden zwischen dem Lärm, der sich aus dem planbedingten Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen ergibt, und dem

Lärm, der direkt aus den im Gewerbegebiet anzusiedelnden Betrieben resultiert. Beide Emissionsarten sind in das Planungskonzept eingeflossen. Der planbedingte Mehrverkehr ist durch ein entsprechendes Gutachten analysiert worden. In diesem Gutachten ist die Verkehrslärmsituation auf Grund der für das Jahr 2020 vorliegenden Verkehrsprognosedaten an den das Plangebiet umgebenden öffentlichen Straße (K 77 und B 481) berechnet und bewertet worden, und zwar zum einen ohne die Realisierung des geplanten Gewerbegebietes und zum anderen mit dem gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr.

Die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse ergibt, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Im Bereich des Gebäudes Hauenhorster Straße 228 kann sich durch den gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr und durch Schallreflexionen an der künftigen Bebauung im Gewerbegebiet eine Verkehrslärmerhöhung um 3 dB(A) und gleichzeitig eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben. Tritt dieser Prognosefall ein, wird die Stadt Rheine als Trägerin der Gewerbegebietsplanung die erforderlichen Maßnahmen – z. B. passiver Schallschutz - an der dortigen Bebauung leisten.

Dies gilt auch für die Gebäude im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauptstraße. Die möglicherweise notwendig werdenden Schallschutzmaßnahmen an den betreffenden Gebäuden werden ebenfalls von der Stadt Rheine übernommen. Wie bereits dargestellt, ergibt die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten.

Im nördlichen Bereich entlang der Hauenhorster Straße kann der planbedingte Mehrverkehr dazu führen, dass hier erstmals der nächtliche Grenzwert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Tritt dieser Fall ein, wird geprüft werden, ob damit auch die von der Rechtssprechung entwickelte Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist und dadurch eine Verpflichtung der Stadt zur Lärmsanierung ausgelöst wird.

Alle genannten Gebäude liegen jedoch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Die ggf. notwendig werdenden Maßnahmen können deshalb nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert werden. Vielmehr ist die Stadt Rheine als Planungsträgerin unabhängig von solchen Lärmschutzfestsetzungen im Bebauungsplan schon gesetzlich verpflichtet, diese ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Im Rahmen eines Monitorings wird die Stadt Rheine in den kommenden Jahren beobachten, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren.

Insgesamt ist daher festzuhalten, dass eventuell später auftretende Lärmschutzkonflikte entsprechend der dann geltenden Rechtslage bewältigt werden und dass es daher nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen für die Straßenanwohner kommen wird.

Hinsichtlich des aus den anzusiedelnden Betrieben resultierenden Gewerbelärms ist das gesamte Plangebiet entsprechend dem Abstandserlass NRW gegliedert: Dabei wird Wohngebäuden im Außenbereich – also auch dem Wohnhaus am Kammweg – ein Schutzstatus wie Mischgebieten zugeordnet. Im Abstand von 100 m zu den betreffenden Gebäude sind Betriebe der Abstandsklasse I – VI unzulässig, im Abstand von 200 m Betriebe der Klasse I – V, im Abstand von 300 m Betriebe der Klasse I – IV usw.. Damit ist sichergestellt, dass das angesprochene Wohngebäude nicht durch unzumutbare Immissionen des angrenzend geplanten Gewerbegebietes belastet wird. Passive Schallschutzmaßnahmen sind deshalb für dieses Gebäude nicht erforderlich.

1.2.2 Rampe/Bodenlastung

Für den Bereich Rheine R und IV- Quadrant/Lindenstraße ist eine gemeinsame Sanierungsplanung mit Bodenmanagementkonzept erarbeitet worden. Der entsprechende Sanierungsplan, der mit allen beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden ist, ist inzwischen verbindlich geworden. Dieser Sanierungsplan enthält auch Vorgaben für den Transport und den Wiedereinbau von belasteten Materialien. U. a. wird festgelegt, dass beim Beladen von Transportfahrzeugen Handhabungsverluste von kontaminierten Materialien zu vermeiden sind. Transportbehälter und Aushubmieten sind gegen Niederschlagswasserzutritt und Staubverwehungen zu sichern bzw. abzuplanen. Damit wird die eine Ausbreitung von kontaminierten Materialien auf angrenzende Gärten oder Ackerflächen – auch im Bereich der angesprochenen Rampe – verhindert.

1.2.3 unzumutbare Immissionen im Bereich der Rampe im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauenhorster Straße?

Die bereits angesprochene Untersuchung des planbedingten Mehrverkehrs betrachtet auch die Gebäude im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauenhorster Straße. Auf die möglicherweise notwendig werdenden Schallschutzmaßnahmen an den betreffenden Gebäuden ist ebenfalls bereits eingegangen worden (s. Punkt 1.2.1). Wie bereits dargestellt, ergibt die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Diese Angaben belegen, dass bereits heute ohne die Realisierung von Rheine R für die genannten Grundstücke nicht von einer ruhigen Wohnlage gesprochen werden kann. Vielmehr ist der Bereich – auch durch das Gewerbegebiet an der Hauenhorster Straße – und die bestehende Verkehrsbelastung erheblich mit Immissionen vorbelastet. Im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ist dieser Bereich auch nicht als Wohnbaufläche, sondern als gemischte Baufläche (Mischgebiet) dargestellt. Auch diese Darstellung belegt, dass es sich bei dem in Frage stehenden Areal nicht um eine Wohnbaufläche handelt.

Wie bereits dargestellt, wird die Stadt Rheine als Planungsträger die notwendigen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden durchführen bzw. finanzieren, sofern sich aus dem Monitoring die Notwendigkeit hierzu ergibt. Die

Planung wird daher nicht zu einem erheblichen Wertverlust der Grundstücke führen.

Bezüglich möglicher Belastungen durch Luftschadstoffe und Feinstaub ist auf die EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung (EG-RL 96/62) hinzuweisen. Mit dieser Richtlinie und den zugehörigen Tochterrichtlinien wurden Grenz- oder Zielwerte zur Verbesserung der Luftqualität in Europa festgelegt. Diese Richtlinie wurde mit der Novellierung der 22. BImSchV und der Ta Luft in deutsches Recht umgesetzt. Ziel der Richtlinie und deren Umsetzung in deutsches Recht ist es, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern.

Sofern die geforderten Grenzwerte einschließlich der Toleranzmargen vor dem im Gesetz genannten Zieljahr (2005 bzw. 2010) überschritten und eine Verbesserung zum Zieljahr nicht zu erwarten ist, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Ist eine Grenzwertüberschreitung im Zieljahr oder danach abzusehen, muss ein lokaler Aktionsplan aufgestellt werden. In Nordrhein-Westfalen ist das Landesumweltamt – LUA NRW – für die Messung der Luftqualität verantwortlich und maßgeblich an der Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen beteiligt. Zuständig für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen sind in NRW die Bezirksregierungen. Sie sind verpflichtet, in Gebieten, in denen Überschreitungen festgestellt werden, Luftreinhaltepläne aufzustellen und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Plänen festzustellen.

Seit 2002 wurde in einer Reihe von Kommunen in NRW eine Überschreitung der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM10 und Benzol festgestellt, so dass dort Luftreinhaltepläne aufgestellt werden müssen bzw. bereits aufgestellt wurden. Die Stadt Rheine ist hiervon jedoch nicht betroffen. Im Hinblick auf den PM10-Grenzwert, der seit dem 1.1. 2005 einzuhalten ist, zeichnete sich für Nordrhein-Westfalen ab, dass in zahlreichen Städten eine Einhaltung nicht erreicht werden kann. In diesen Fällen sind Aktionspläne aufgestellt worden. Auch zu dieser Fallgruppe ist die Stadt Rheine nicht zugehörig. Von der Notwendigkeit der Aufstellung von Luftreinhalte- bzw. Aktionsplänen sind im Regierungsbezirk Münster die Bereiche Ruhrgebiet Teilplan Nord und die Stadt Münster selbst in Bezug auf den Verkehr als Hauptverursacher betroffen. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW erstellt auch für Bereiche, in denen keine direkte Messung von Parametern zur Luftreinhaltung erfolgt, eine Luftreinhalteplanung. Aufgabe dieser Planung ist es, die voraussichtliche Immissionsbelastung für das Zieljahr zu prognostizieren. Dazu werden alle bekannten Emissionsminderungen, z.B. als Folge der technischen Entwicklung, bei der Berechnung des Basisszenariums berücksichtigt, um die Immissionssituation abschätzen zu können.

Für die Berechnung dieser Prognose wird ein Modell verwendet, das die physikalischen, chemischen und dynamischen Prozesse, die für die chemische Produktion, den Transport und die Deposition atmosphärischer Spurenstoffe von Bedeutung sind, berücksichtigt. Das Modell beinhaltet eine komplexe Gasphasenchemie sowie den Transport und die Bildung von Aerosolpartikeln.

Als Ergebnis liefert dieses Modell flächendeckend die zeitliche Variation und die räumliche Verteilung atmosphärischer Stoffe (z.B. PM10, NO₂, NO_x, O₃, SO₂, CO)

für die Bezugsjahre 2002, 2005 und 2010 für NRW. Damit werden auch Gebiete erfasst, die durch Messungen nur teilweise abgedeckt werden. Auch aus dieser Analyse sind bei der Stadt Rheine keine Anhaltspunkte bekannt, die die Aufstellung von Luftreinhalte- oder Aktionsplänen erfordern. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass bei der Aufstellung der Luftreinhalte-/Aktionsplänen festgestellt wurde, dass der Verkehr das Hauptproblem an den innerstädtischen Belastungsschwerpunkten in NRW ist. Wenn für das Gebiet der Stadt Rheine keine Notwendigkeit gesehen wird, für Straßen mit einer erheblich höheren Verkehrsbelastung und erheblich dichter Bauweise als die Hauenhorster Straße (z.B. der innerstädtische Kardinal-Galen-Ring) Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität auf Basis der EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung zu ergreifen, sind entsprechende Maßnahmen auch für die Hauenhorster Straße selbst nicht erforderlich.

Diese Aussage lässt sich auch auf Basis der folgenden Darlegung verfestigen: Ausgangspunkt ist eine zeitlich zurückliegende, jedoch von den Ergebnissen her eindeutige Untersuchung der Luftqualität in Rheine durch eine mobile Immissionsmessung des Landesumweltamtes NRW aus dem Jahre 1995. Im Messzeitraum vom 02. Mai 1995 bis 30. 06. 1995 stand ein Messcontainer auf dem Parkplatz des städtischen Bauhofes in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße B 481/Münsterlanddamm und der Eisenbahnstrecke Rheine-Münster im Zufahrtsbereich zu einem Gewerbegebiet. Dieser Messpunkt ist direkt vergleichbar mit der Situation im geplanten Zufahrtsbereich Hauenhorster Straße/Kammweg: Auch dieser Standort liegt in unmittelbarer Nähe zu einem (geplanten) Gewerbegebiet an der Hauptzufahrtsstraße. Die räumliche Ausgangssituation ist damit weitgehend vergleichbar. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung unterscheiden sich die beiden Standorte jedoch erheblich: Während für den Standort am Bauhof für den Münsterlanddamm 1995 eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kfz/24 h bestand, wird für die Hauenhorster Straße einschließlich des durch das geplante Gewerbegebiet entstehenden Mehrverkehrs von einer Belastung von lediglich 7.800 Kfz ausgegangen. Aufgrund dieser geringeren Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung der seit 1995 verbesserten Umwelttechnik der Kraftfahrzeuge ist damit sichergestellt, dass die Übertragung der Ergebnisse aus dem Jahre 1995 – selbst wenn die örtlichen Verhältnisse nicht vollständig übereinstimmen – am Standort Hauenhorster Straße die damals ermittelten Werte nicht überschritten, sondern tendenziell unterschritten werden.

Die 1995 untersuchten Parameter (Parkplatz Bauhof) und insbesondere die entsprechenden Grenzwerte sind in Hinblick auf ihre heutige Relevanz zu überprüfen. Zum Untersuchungszeitpunkt wurden die Werte mit den Jahresmittelwerten für das Rhein-Ruhr-Gebiet bzw. mit den Vorgaben der VDI-Richtlinie 2310 und den Grenzwerten der TA Luft verglichen. Die gesetzlichen Vorgaben haben sich durch die bereits o.g. Richtlinie 96/62/EG des Rates der Europäischen Union über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität zwischenzeitlich geändert. Die 1995 untersuchten Parameter entsprechen jedoch weitestgehend den gemäß EU-Richtlinie zu untersuchenden Luftschadstoffen. Nachfolgend werden die Ergebnisse für einige Parameter aus der Analyse aus dem Jahre 1995 den Grenzwerten der EU-Richtlinie gegenübergestellt (dabei beziehen sich die Angaben aus dem Jahr 1995 auf einen Monatsmittelwert für Mai und Juni, die Angabe des Richtwertes aus der EU-Richtlinie auf den Grenzwert für unterschiedliche Mittelungszeiträume für den Gesundheitsschutz):

Parameter	SO ₂	NO ₂	CO	O ₃
Analyse 1995	7µg/m ³	16µg/m ³	0,3mg/m ³	65µg/m ³
EU-Richtlinie	125 µg/m ³ (24 h)	40µg/m ³ (1 Jahr)	10mg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)	120µg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)

Auch diese Gegenüberstellung belegt, dass auch auf Grund der erwarteten Zunahme des Verkehrs auf der Hauenhorster Straße keine unzumutbaren Belastungen in Hinblick auf Luftqualität entstehen.

Hinsichtlich des Schutzbedürfnisses des Außenwohnbereiches ist zu unterscheiden zwischen dem möglichen Lärm aus dem geplanten Gewerbegebiet und dem Lärm, der aus der Zunahme des Verkehrs entsteht.

In Abhängigkeit der Nähe zur nächsten Wohnbebauung enthält der Bebauungsplanentwurf eine Gliederung des Gewerbegebietes entsprechend der Abstandsliste NRW. Hierdurch wird sichergestellt, dass eine Begrenzung der Emissionen erfolgt. Darüber hinaus wird bei der Anwendung der TA Lärm bei bebauten Flächen der Immissionspunkt vorgegeben mit 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes. Der Außenwohnraum bleibt damit unberücksichtigt. Es ist jedoch in diesem Zusammenhang anzumerken, dass – insbesondere im vorliegenden Fall – die Außenwohnbereiche durch die Bebauung weitgehend abgeschirmt werden.

Bezüglich der Mehrbelastung aus der Zunahme des Verkehrs gilt im Prinzip die Aussage zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen an Gebäuden. Im Rahmen des angesprochenen Monitorings wird geprüft, ob die entsprechenden Richtwerte eingehalten oder überschritten werden. Bei einer Überschreitung der Werte, die beim Außenwohnbereich in der Mitte des gepflasterten Bereiches/Terrasse gemessen werden, besteht ein Entschädigungsanspruch. Generell ist dabei zu berücksichtigen, dass die Terrassen zumeist an der lärmabgewandten Gebäudeseite liegen, die Außenwohnbereiche also durch die Gebäude vor Lärmemissionen geschützt werden. Damit ist die Wahrscheinlichkeit der Überschreitung der Grenzwerte gering.

1.2.4 Notwendigkeit der Rampe/Verlegung der Rampe?

Das Gewerbegebiet Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar.

Die Trasse der Querspange erfüllt zwar die Voraussetzung für eine leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm/B 481 und Hauptstraße/K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes. Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt aber in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesem Anschlussbereichen ge-

währleisten zu können. Die vollständige Aufgabe der Rampe als zweite Zufahrt scheidet deshalb aus.

Die vorgeschlagene Verlegung der Rampe in nördliche Richtung ist nicht praktikabel, da hierdurch die Möglichkeit beschnitten wird, Teile des Gewerbegebietes an das Schienennetz anzubinden: Zwischen der nördlichen Grenze des Plangebietes und der projektierten Rampe kann auf einer Länge von ca. 500 m für die Gewerbegrundstücke ein Gleisanschluss angeboten werden. Östlich der vorhandenen Böschung setzt der Bebauungsplanentwurf ein Fahrrecht/Eisenbahn zugunsten der Anlieger fest. Die Möglichkeit, einen Teil der Bauflächen auch mit der Schiene anbinden zu können, war ein wesentlicher Punkt bei der Förderung der Erschließung des Gewerbeparks Rheine R als überregionales Gewerbegebiet. Eine Verlegung der Rampe in nördliche Richtung scheidet deshalb aus.

Die geforderte Reduzierung der Rampenneigung ist ebenfalls nicht praktikabel: die Neigung muss so gewählt werden, dass ein Befahren der Zufahrt aus der geplanten Haupteinschließung – Mittelachse – möglich ist. Sofern die Neigung reduziert würde, wäre ein Anschluss an die Mittelachse aus südlicher Richtung fahrgeometrisch nicht möglich.

1.2.5 Wertausgleich?

Unter 1.2.1 wird die Lärmsituation ausführlich dargestellt und darauf verwiesen, dass die Stadt Rheine im Rahmen eines Monitorings in den kommenden Jahren beobachten wird, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren. Bezüglich der Luftbelastung wird unter Punkt 1.2.3 dargestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen aus dem Mehrverkehr entstehen, der sich aus dem Gewerbepark Rheine R ergibt. Ein Wertausgleich ist deshalb insgesamt nicht begründbar.

1.4 IG Hauenhorster Straße, Rheine;

Schreiben vom 18. September 2009 mit 47 Unterschriften

Inhalt:

„Wir, die im Anhang aufgelisteten Bürger der Stadt Rheine, erheben Einspruch gegen die geplante Verkehrsführung über die Linden-, Görres- und Hauenhorster Straße mit zusätzlicher Anbindung über eine Rampe im nördlichen Teil der K 77.“

Begründung:

- 1. Im Bereich der vorgenannten Straßen werden die überwiegend älteren Anwohner, die vielen hundert Schüler der Berufs- und Grundschule, die Kinder des Kindergartens und des Sportvereins durch die zu erwartende Zunahme des Straßenverkehrs erheblichen Gefahren ausgesetzt.
Verkehrlenkende Maßnahmen sind daher unerlässlich.*
- 2. Nach der Prognose des Quell- und Zielverkehrs sind **zwei** Anbindungen an das Netz der umgebenen Hauptverkehrsstraßen erforderlich.*

Dieses geschieht durch die so genannte Querspange:

- a) von der B 481 (Münsterlanddamm) und*
- b) von der K 77 (Hauenhorster Str.).*

*Die Notwendigkeit einer **dritten** Anbindung in Höhe des Kammweges ist für uns nicht akzeptabel, da sich die Querspange nur **eine** Autominute entfernt befindet.*

Der Ausbau dieser Rampe mit geplanter Verkehrsinsel verleiht der Hauenhorster Straße Priorität gegenüber dem gut ausgebauten Münsterlanddamm.

Wir bitten um schriftliche Stellungnahme.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Einspruch gegen die geplante Verkehrsführung erhoben wird.

1.4.1 Gefährliche Verkehrszunahme?

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 sind aufbauend auf den gegenwärtigen Verkehrsbelastungen die Verkehrsmengen für das Jahr 2020 hochgerechnet worden. Dabei wurde unterschieden zwischen einer Hochrechnung des Bestandes ohne den zu erwartenden Mehrverkehr durch den Gewerbepark Rheine R und einer Prognose des Verkehrs mit der Mehrbelastung durch das projektierte Gewerbegebiet. Anhand dieser Berechnung kann die Mehrbelastung relativ genau bestimmt werden: Für den Bereich der Hauenhorster Straße (nördlicher Abschnitt) wird für das Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung von ca. 7.800 Kfz/24 DTV-Wert prognostiziert, wovon ca. 1.900 Einheiten auf den Mehrverkehr durch das Gewerbegebiet entfallen. Die insgesamt erwartete Verkehrsbelastung ist jedoch nicht so hoch, dass von einer besonderen Verkehrsgefährdung der angesprochenen Bevölkerungskreise gesprochen werden kann. Es gibt Straßen im Stadtgebiet, die über eine deutlich höhere Verkehrsbelastung verfügen, die aber trotzdem z.B. Schulweg für Kinder sind, oder an denen Altenwohneinrichtungen liegen (Kardinal-Galen-Ring, Bahnhofstraße). Darüber hinaus verfügen die angesprochenen Verkehrswege an den kritischen Stellen bereits über verkehrslenkende Einrichtungen: Der Kreuzungspunkt Görresstraße/Tichelkampstraße/Catenhorner Straße ist beampelt, Die Hauenhorster Straße verfügt im Bereich Staelskottenweg/Bühnertstraße – Zuwegung zur Edith-Stein-Grundschule und zum Kindergarten/Jugendheim an der Michaelkirche – über einen beampelten Fußgänger/Radfahrerüberweg. Weitere verkehrslenkende Maßnahmen zum Schutz von Schülern, Kindern oder älteren Bewohnern werden deshalb nicht für erforderlich gehalten.

1.4.2 Notwendigkeit der Rampe/Verlegung der Rampe?

Das Gewerbegebiet Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar.

Die Trasse der Querspange erfüllt zwar die Voraussetzung für eine leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm/B 481 und Hauptstraße/K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes. Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt aber in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesem Anschlussbereichen gewährleisten zu können. Die vollständige Aufgabe der Rampe als zweite Zufahrt scheidet deshalb aus.

Die vorgeschlagene Verlegung der Rampe in nördliche Richtung ist nicht praktikabel, da hierdurch die Möglichkeit beschnitten wird, Teile des Gewerbegebietes an das Schienennetz anzubinden: Zwischen der nördlichen Grenze des Plangebietes und der projektierten Rampe kann auf einer Länge von ca. 500 m für die Gewerbegrundstücke ein Gleisanschluss angeboten werden. Östlich der vorhandenen Böschung setzt der Bebauungsplanentwurf ein Fahrrecht/Eisenbahn zugunsten der Anlieger fest. Die Möglichkeit, einen Teil der Bauflächen auch mit der Schiene anbinden zu können, war ein wesentlicher Punkt bei der Förderung der Erschließung des Gewerbegebietes Rheine R als überregionales Gewerbegebiet. Eine Verlegung der Rampe in nördliche Richtung scheidet deshalb aus.

Die geforderte Reduzierung der Rampenneigung ist ebenfalls nicht praktikabel: die Neigung muss so gewählt werden, dass ein Befahren der Zufahrt aus der geplanten Haupterschließung – Mittelachse – möglich ist. Sofern die Neigung reduziert würde, wäre ein Anschluss an die Mittelachse aus südlicher Richtung fahrgeometrisch nicht möglich.

Die nachfolgenden Eingaben – 1.5 und 1.6 – sind mit Ausnahme eines einzigen Punktes inhaltlich identisch; sie werden deshalb gemeinsam abgewogen. Die zusätzliche Anregung aus der Eingabe 1.6 wird gesondert abgewogen.

1.5 x und x, Hauenhorster Str. 222, Rheine;
Schreiben vom 19. September 2009

Inhalt:

„Zum Bebauungsplan Nr. 307 möchten wir Einwände machen und sehen diverse Änderungsbedarfe. Sie sind im Folgenden bezogen auf die Begründung zum Bebauungsplanentwurf genannt.

1.

Zu 1. Anlass: *„Das Gelände ist terrassiert und befindet sich in einer Troglage.“*

Die Troglage trifft für Rheine R nur bis etwa zur Höhe Schlehenweg zu. Südlich davon ist keine Troglage mehr vorhanden. Hier ist davon auszugehen, dass eine künftige Bebauung unmittelbar von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Die Bebauung wird von den Anwohnern der Hauptstraße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels sichtbar sein. Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Bebauung GE II-IV im Süden ist mindestens zurückzusetzen auf GE I-III, um die Sichtachse Waldhügel-Emsaue

möglichst wenig zu unterbrechen. Es sind im Bebauungsplan Baumpflanzungen und Dachbegrünungen sowie Fassadengestaltungen textlich festzusetzen.

2.

Zu 1. Anlass: *„...Ziel des schonenden Umgangs mit Grund und Boden gern. § 1 a Abs. 2 BauGB...“*

Der Planungsraum war bis 2007 als Agrarraum mit einer schmalen Verkehrsachse (Bahnlinie Rheine - Münster) ausgewiesen. Auf der Basis BauGB § 1a ist als Ziel in der Begründung zu formulieren, dass nur die jetzt brachliegende ehemalige Bahnfläche in Gewerbe umgewandelt wird und gleichzeitig der Charakter der angrenzenden Flächen als Agrarraum erhalten und entwickelt werden soll.

3.

Zu 3.1: *Landes-, Regionalplanung*

s. Anmerkung 2. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Regionalplanung keinerlei Straßenverbindung nach Westen vorsieht, sondern als zusammenhängender Agrarraum gekennzeichnet ist. Dies ist im Bebauungsplan zu übernehmen, der Plan ist auch hier der Regionalplanung anzupassen.

4.

Zu 3.2: *Flächennutzungsplanung*

Zur Flächennutzungsplanung und Änderung des Flächennutzungsplanes wird eine gesonderte Stellungnahme abgegeben. Einspruch wird gegen die Ausweisung der Querverbindung K 66 n vom Bahnhofsgelände nach Westen zur Hauptstraße erhoben. Diese Fläche ist als landwirtschaftliche Fläche zu erhalten. Als alternative Verbindung kann die bestehende Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ in eine Verbindungsstraße umgewandelt werden. (Weitere Begründung siehe unten.)

5.

Zu 4.1: *Lage, Gebietscharakteristik, Prägung*

„Das Gebiet duckt sich hinter dieser mit Bäumen bestandenen Böschung weg. Es ist aus Richtung Waldhügel kaum wahrnehmbar. ...wird das Landschaftsbild kaum beeinträchtigen.“

Diese Darstellung trifft nicht für die südliche Hälfte des Plangebietes zu. Eine künftige Bebauung wird unmittelbar von den Anwohnern der Hauptstraße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels wahrgenommen.

Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Grünfestsetzung im Plan ist auf konkrete Festsetzungen für die Böschungsbepflanzung (Ziel: Erhalten und Entwickeln der Baumbestände entlang der gesamten westlichen Böschung) und Festsetzen der ‚Alleebepflanzung‘ zu erweitern.

6.

Zu 4.3: *Emissionen, Lärmschutz Hauenhorster Straße und Hofstelle x*

Im Lärmgutachten wird dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Anwohner der Hauenhorster Straße zukommen. Insbesondere im Knotenpunkt der Rampe und der Hauenhorster Straße ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und der Nachtruhe zu rechnen.

Wir fordern auf Kosten der Stadt Lärmschutzmaßnahmen für das Haus/Grundstück Hauenhorster Straße 222: Lärmschutzwall sowie Begrünung der Ansicht zum Gewerbegebiet (vorhandene Begrünung wurde entfernt), Schallschutz für die Fassade, Garten und die Anbringung von Schallschutzfenstern.

Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für alle Häuser im Rampenbereich (Kammweg und Hauenhorster Straße bis einschließlich 222) vorzunehmen.

Im Lärmgutachten wird ebenfalls dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Bewohner der Hofstelle x zukommen, da das Wohngebäude (am Nordrand der Hofstelle gelegen), der Garten und insbesondere die Schlafräume ungeschützt dem Lärm aus dem Gewerbegebiet ausgesetzt sein wird, dass hier fast ebenerdig mit der Hofstelle liegt. Es ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und der Nachtruhe zu rechnen.

Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für die Hofstelle x vorzusehen.

7.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Im Norden steht eine Verbindung über das Flurstück 489 zurzeit nicht zur Diskussion. Da die Entwicklung dieser Flächen jedoch nicht absehbar ist, sollte als Option in der Planung ein Verkehrsanschluss von hier in die Stadt genannt werden. Diese Option kann auch beispielsweise auf PKW-Verkehr eingegrenzt werden. So würde eine Entlastung der Hauenhorster Straße erreicht werden können. (Im Bebauungsplan wird zum Thema Altlastsanierung an anderer Stelle ebenfalls mit einer Option gearbeitet: Die Kennzeichnung der belasteten Bereiche soll vom jetzigen gesamten Plangebiet später auf die nicht sanierten Bereiche zurückgenommen werden.)

8.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Die angedachte Rampe soll eine Verkehrsanbindung zur Hauptstraße schaffen. Der Rampenunterbau soll belasteten Boden aus dem Bahnhof aufnehmen, der nur unter einer Versiegelung und mit ausreichendem Grundwasseranstand wieder eingebaut werden darf (nach LAGA M20 und Sanierungsplan für Rheine R). Die Rampe soll uneingeschränkt für den gesamten Verkehr zur Verfügung stehen. Dies führt zu einer unangemessen hohen Lärm- und Luftbelastung für die Anwohner des neuen Kreuzungsbereichs Kammweg/Hauptstraße/Hauenhorster Straße. Die Gebäude weisen durch ihre Lage und Bauweise keinen eigenen Schutz gegen Lärm und Luftbelastungen aus östlicher Richtung auf, Schlaf- und Wohnräume sowie die Gärten (Gemüse- und Obstanbau ist vorhanden) wären diesen Einflüssen ungeschützt ausgesetzt. Die Grundstücke würden als Wohngrundstücke nicht mehr veräußerbar sein und einen nicht akzeptablen Wertverlust erleiden. Die Lärmbelastung ist schon jetzt kaum zumutbar und würde die Gartenbenutzung kaum mehr möglich machen. Die Kinder wären einem erhöhten Unfall- /und Gesundheitsrisiko ausgesetzt und sind schon jetzt bronchial vorbelastet. Wir fordern regelmäßige Kuraufenthalte

und präventive Gesundheitsmaßnahmen für unsere Kinder, um eine gesundheitliche Verschlechterung vorzubeugen.

Es wird gefordert, diese Rampe vollständig aufzugeben.

Alternativ wird gefordert, diese Rampe weiter nördlich an der Hauenhorster Straße anzubinden an der Stelle, wo das Flurstück 170 beginnt und gleichzeitig die Neigung der Rampe zu verringern, um die Emissionen durch den Verkehr zu verringern. Die Rampe sollte dabei am östlichen Ende des Gewerbegebietes begonnen werden und nicht erst in der Mitte. Alternativ sollte die Rampe auch parallel zur westlichen Böschung verlaufen. So wird eine Lärmreduzierung und Reduzierung der Luftbelastung an der Hauenhorster Straße erreicht, und gleichzeitig ist ein Schutz des zusammenhängenden ländlichen Raumes im Westen (wie im F-Plan und Regionalplan dargestellt) gewährleistet.

Falls eine Rampe an der Hauenhorster Straße entsteht, werden vor Fertigstellung der Rampe passive Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzfenster und -wände für die Gebäude Hauenhorster Straße 222 gefordert sowie Tempolimits auf 50 Km/h und eingeschränkte Benutzungsmöglichkeiten der Rampe, wie beispielsweise LKW-Fahrverbote nachts und am Wochenende. Darüber hinaus fordern wir eine regelmäßige Sanierung/Säuberung (mind. jedes Jahr) der Außenfassade am Haus Hauenhorster Straße 222 auf Kosten der Stadt. Durch die Baumaßnahmen und der erheblichen Zunahme des Verkehrs wird die Außenfassade (weißer Putz) in erheblichem Maße verschmutzt.

9.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Der Bau einer Querspange wird im Planentwurf als unabdingbar bezeichnet. Die Trassenführung ist jedoch nicht unabdingbar so zu legen, wie im Planentwurf dargestellt. Die Querspange wird im Entwurf im Westen über landwirtschaftliche Flächen geführt.

Diese Trassenführung missachtet, dass der Bereich als zusammenhängende Agrarlandschaft vorgesehen ist. Die Anbindung ist alternativ über die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ nach Westen möglich. Diese Straße kann in ihrer Breite angepasst werden, ebenso kann der Knotenpunkt verkehrssicher hergerichtet werden. Der Aufwand zur Herrichtung eines sicheren Knotenpunktes zur Hauptstraße ist an beiden Alternativen gleich, die Gefahrenlage ist an beiden Stellen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und durch Abbiegespuren zu entschärfen.

Die Kalkulation der Kosten des Trassenvergleichs beruht auf der Annahme, dass die Herrichtung der vorhandenen Trasse teurer ist als die Verbindung der Querspange über die Ackerflächen an die K 66. In diese Kalkulation ist nicht eingeflossen, dass die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ ursprünglich zur Erschließung des ehemaligen Container-Umschlagplatzes in ‚Rheine R‘ ausgebaut worden ist und über Jahre Schwerlastverkehr aufgenommen hat. Auch die Sanierung ‚Rheine R‘ und der Abtransport der enormen Schottermengen wurde im Schwerlastverkehr über diese Verbindung problemlos bewältigt. Weiterhin wird nur der Grunderwerb der Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ genannt. Auch für die Trasse über die Ackerfläche ist Grund zu erwerben, da die Ackerfläche in Privatbesitz ist. In den Vergleich der Wirtschaftlichkeit ist weiterhin einzubeziehen, dass die geplante Trasse zurzeit eine vollständig andere Nutzung aufweist (Acker), die Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ jedoch bereits Straße ist.

Die Neuplanung eines Verkehrsweges bei vorhandener alternativer Trassenführung widerspricht den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben (ROG, BauGB, BBodSchG und BNatSchG) sowie den Zielen des Flächenrecyclings der Landesregierung, die Fördermittel

ausdrücklich für die Reaktivierung vorhandener Siedlungs- und Verkehrsflächen bereitstellen.

Die Stadt Rheine ist über den Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Mitglied im landesweiten Bündnis „Allianz der Fläche in NRW“, das sich ausdrücklich zur Verringerung des Flächenverbrauchs und zur Wiedernutzung von Flächen verpflichtet. Diesem Ziel sollte hier entsprochen werden.

Die Aussagen im letzten Absatz auf S. 7 /erster Absatz S. 8 werden insgesamt als falsch angesehen, widersprechen dem Ziel des sparsamen Umgangs mit wertvollen und empfindlichen Flächen und Böden und liefern keine ausreichende inhaltliche Begründung für die westliche K 66 n.

10.

Zu 4.6: Bodenkontamination; Altlasten

Die festgestellten Belastungen sollen dazu führen, dass das gesamte Plangebiet als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet wird. Das Plangebiet geht jedoch mit der westlichen Anbindung der K 66 n an die K 66 deutlich über das ehemalige Bahngelände hinaus.

Nur das belastete Gebiet ist mit einer eigenständigen Planzeichensignatur zu kennzeichnen, die Querspange ist nur soweit zu kennzeichnen, wie sie tatsächlich über das ehemalige Bahngelände führt.

Die Kennzeichnung des belasteten Flächen soll später nach Abschluss der Sanierung überarbeitet werden, sodass nur noch die nicht sanierten Flächen dargestellt werden (s. Sanierungsplan 2009). Dieses Ziel ist in die Begründung aufzunehmen, da ein Bebauungsplan insgesamt eine Zielaussage zur Nutzung und Nutzbarkeit aller Flächen beinhalten soll (BauGB).

11.

Zu 6.3, 6.5 und 6.7: Planungsrechtliche Festsetzungen, Baugestaltung, Grün- und Freiraum

Es sollen keine Gestaltungsvorgaben gemacht werden. Das Gewerbegebiet wird von der Hauenhorster Straße direkt einsehbar sein, ebenso vom Waldhügel (niedrige oder fehlende Baumkulisse an der Böschung, im Winter und im östlichen Plangebiet. Es wird eine Dachbegrünung für sämtliche Gebäude sowie textliche Festsetzungen für die Bepflanzung der Böschungen mit Bäumen und Bepflanzung der Erschließungsstraßen mit Bäumen (s. auch 6.5, innere Erschließung) gefordert. Die Bepflanzung der inneren Erschließungsstraße ‚alleeartig‘ ist im B-Plan festzusetzen.

12.

Zu 6.6: Infrastruktur

Die Entwässerung des Flurstücks 152 der Flur 19 und der Hofstelle x muss über den am westlichen Planrand liegenden Graben weiterhin dauerhaft sichergestellt sein.

13.

Bauphase

In die textlichen Festsetzungen ist für die Bauphase aufzunehmen, dass bei der Aufnahme und Verlagerung der belasteten Böden eine Staubentwicklung zu verhindern ist. Die Schadstoffe werden ansonsten in die umliegenden Garten und auf die Ackerflächen verlagert und gefährden dort Menschen und Tiere und belasten Nutzpflanzen.

Um Berücksichtigung der Einwände und Übernahme der Änderungen wird gebeten. Wir fordern parallel den finanziellen Ausgleich der Wertminderung für die Immobilie Hauenhorster Straße 222 in 48431 Rheine.“

1.6 x und x, Hauenhorster Str. 226, 48431 Rheine; Schreiben vom 19. September 2009

Inhalt:

„Zum Bebauungsplan Nr. 307 möchten wir Einwände machen und sehen diverse Änderungsbedarfe. Sie sind im Folgenden bezogen auf die Begründung zum Bebauungsplanentwurf genannt.

1.

Zu 1. Anlass: *„Das Gelände ist terrassiert und befindet sich in einer Troglage.“*

Die Troglage trifft für Rheine R nur bis etwa zur Höhe Schlehenweg zu. Südlich davon ist keine Troglage mehr vorhanden. Hier ist davon auszugehen, dass eine künftige Bebauung unmittelbar von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Die Bebauung wird von den Anwohnern der Hauptstraße/Hauenhorster Straße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße/Hauenhorster Straße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels sichtbar sein. Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Bebauung GE II-IV im Süden ist mindestens zurückzusetzen auf GE I-III, um die Sichtachse Waldhügel-Emsaue möglichst wenig zu unterbrechen. Es sind im Bebauungsplan Baumpflanzungen und Dachbegrünungen sowie Fassadengestaltungen textlich festzusetzen.

2.

Zu 1. Anlass: *„...Ziel des schonenden Umgangs mit Grund und Boden gem. § 1 a Abs. 2 BauGB...“*

Der Planungsraum war bis 2007 als Agrarraum mit einer schmalen Verkehrsachse (Bahnlinie Rheine - Münster) ausgewiesen. Auf der Basis BauGB § 1 a ist als Ziel in der Begründung zu formulieren, dass nur die jetzt brachliegende ehemalige Bahnfläche in Gewerbe umgewandelt wird und gleichzeitig der Charakter der angrenzenden Flächen als Agrarraum erhalten und entwickelt werden soll.

3.

Zu 3.1: *Landes-, Regionalplanung*

s. Anmerkung 2. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Regionalplanung keinerlei Straßenverbindung nach Westen vorsieht, sondern als zusammenhängender Agrarraum gekennzeichnet ist. Dies ist im Bebauungsplan zu übernehmen, der Plan ist auch hier der Regionalplanung anzupassen.

4.

Zu 3.2: Flächennutzungsplanung

Zur Flächennutzungsplanung und Änderung des Flächennutzungsplanes wird eine gesonderte Stellungnahme abgegeben. Einspruch wird gegen die Ausweisung der Querverbindung K 66 n vom Bahnhofsgelände nach Westen zur Hauptstraße/Hauenhorster Straße erhoben. Diese Fläche ist als landwirtschaftliche Fläche zu erhalten. Als alternative Verbindung kann die bestehende Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ in eine Verbindungsstraße umgewandelt werden. (Weitere Begründung siehe unten.)

5.

Zu 4.1: Lage, Gebietscharakteristik, Prägung

‚Das Gebiet duckt sich hinter dieser mit Bäumen bestandenen Böschung weg. Es ist aus Richtung Waldhügel kaum wahrnehmbar. ...wird das Landschaftsbild kaum beeinträchtigen.‘

Diese Darstellung trifft nicht für die südliche Hälfte des Plangebietes zu. Eine künftige Bebauung wird unmittelbar von den Anwohnern der Hauptstraße/Hauenhorster Straße, der vielgenutzten Rad- und Straßenverbindung Hauptstraße/Hauenhorster Straße und von sämtlichen touristischen Nutzern des Waldhügels wahrgenommen.

Es wird gefordert, die südliche Bebauung als wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes einzustufen und die Beeinträchtigung zu minimieren. Die Grünfestsetzung im Plan ist auf konkrete Festsetzungen für die Böschungsbepflanzung (Ziel: Erhalten und Entwickeln der Baumbestände entlang der gesamten westlichen Böschung) und Festsetzen der ‚Alleebepflanzung‘ zu erweitern.

6.

Zu 4.3: Emissionen, Lärmschutz Hauenhorster Straße Nr. 226

Im Lärmgutachten wird dargestellt, dass massive Lärmbelastungen auf die Anwohner der Hauenhorster Straße zukommen. Insbesondere im Knotenpunkt der Rampe und der Hauenhorster Straße ist mit schwerwiegenden Beeinträchtigungen der Tag- und der Nachtruhe zu rechnen.

Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für alle Häuser im Rampenbereich (Kammweg und Hauenhorster Straße bis einschließlich 222).

Im Bebauungsplan sind gleichzeitig mit dem Beginn des Baus der inneren und äußeren Erschließung passive Schallschutzmaßnahmen für die Hauenhorster Straße Nr. 226 vorzusehen.

7.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Im Norden steht eine Verbindung über das Flurstück 489 zurzeit nicht zur Diskussion. Da die Entwicklung dieser Flächen jedoch nicht absehbar ist, sollte als Option in der Planung ein Verkehrsanschluss von hier in die Stadt genannt werden. Diese Option kann auch beispielsweise auf PKW-Verkehr eingegrenzt werden. So würde eine Entlastung der Hauenhorster Straße erreicht werden können. (Im Bebauungsplan wird zum Thema Atlastsanie-

rung an anderer Stelle ebenfalls mit einer Option gearbeitet: Die Kennzeichnung der belasteten Bereiche soll vom jetzigen gesamten Plangebiet später auf die nicht sanierten Bereiche zurückgenommen werden.)

8.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Die angedachte Rampe soll eine Verkehrsanbindung zur Hauptstraße schaffen. Der Rampenunterbau soll belasteten Boden aus dem Bahnhof aufnehmen, der nur unter einer Versiegelung und mit ausreichendem Grundwasseranstand wieder eingebaut werden darf (nach LAGA M20 und Sanierungsplan für Rheine R). Die Rampe soll uneingeschränkt für den gesamten Verkehr zur Verfügung stehen. Dies führt zu einer unangemessen hohen Lärm- und Luftbelastung für die Anwohner des neuen Kreuzungsbereichs Kammweg/Hauptstraße/Hauenhorster Straße. Die Gebäude weisen durch ihre Lage und Bauweise keinen eigenen Schutz gegen Lärm und Luftbelastungen aus östlicher Richtung auf, Schlaf- und Wohnräume sowie die Gärten (Gemüse- und Obstanbau ist vorhanden) wären diesen Einflüssen ungeschützt ausgesetzt. Die Grundstücke würden als Wohngrundstücke nicht mehr veräußerbar sein und einen nicht akzeptablen Wertverlust erleiden. Die Lärmbelastung ist schon jetzt kaum zumutbar und würde die Gartenbenutzung kaum mehr möglich machen.

Frau x ist aufgrund eines Schlaganfalls vor 4 Wochen gesundheitlich stark beeinträchtigt. Jegliche Überschreitung des zulässigen Grenzwertes für Lärm und Geruch ist eine zusätzliche Belastung und untragbar für die gesundheitliche Regenerierung, die lt. Arztbericht und dem Uni Klinikum Münster noch lange Zeit in Anspruch nehmen wird! Das Haus Hauenhorster Straße 226 wurde vor ca. 4 Jahren mit dem Hintergrund der Ruhe und schöner Wohnlage gekauft. Die Frage nach einer möglichen Bebauung der Bahnfläche wurde damals verneint! Das Haus Hauenhorster Straße Nr. 226 wurde am 11. September 2006 als freistehendes Einfamilienhaus IN RUHIGER WOHNLAGEN/WALDHÜGEL an uns veräußert! Wir fordern regelmäßige Kuraufenthalte und präventive Gesundheitsmaßnahmen für die Anwohner Hauenhorster Straße 226, um einer gesundheitlichen Verschlechterung vorzubeugen.

Es wird gefordert, diese Rampe vollständig aufzugeben.

Alternativ wird gefordert, diese Rampe weiter nördlich an der Hauenhorster Straße anzubinden an der Stelle, wo das Flurstück 170 beginnt und gleichzeitig die Neigung der Rampe zu verringern, um die Emissionen durch den Verkehr zu verringern. Die Rampe sollte dabei am östlichen Ende des Gewerbegebietes begonnen werden und nicht erst in der Mitte. Alternativ sollte die Rampe auch parallel zur westlichen Böschung verlaufen. So wird eine Lärmreduzierung und Reduzierung der Luftbelastung an der Hauenhorster Straße erreicht, und gleichzeitig ist ein Schutz des zusammenhängenden ländlichen Raumes im Westen (wie im F-Plan und Regionalplan dargestellt) gewährleistet.

Falls eine Rampe an der Hauenhorster Straße entsteht, werden vor Fertigstellung der Rampe passive Lärmschutzeinrichtungen wie Lärmschutzfenster und -wände für das Gebäude Hauenhorster Straße 226 gefordert sowie Tempolimits auf 50 Km/h und eingeschränkte Benutzungsmöglichkeiten der Rampe, wie beispielsweise LKW-Fahrverbote nachts und am Wochenende. Darüber hinaus fordern wir eine regelmäßige Sanierung/Säuberung (mind. jedes Jahr) der Außenfassade am Haus Hauenhorster Straße 226 auf Kosten der Stadt. Durch die Baumaßnahmen und der erheblichen Zunahme des Verkehrs wird die Außenfassade in erheblichem Maße verschmutzt.

9.

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Der Bau einer Querspange wird im Planentwurf als unabdingbar bezeichnet. Die Trassenführung ist jedoch nicht unabdingbar so zu legen, wie im Planentwurf dargestellt. Die Querspange wird im Entwurf im Westen über landwirtschaftliche Flächen geführt.

Diese Trassenführung missachtet, dass der Bereich als zusammenhängende Agrarlandschaft vorgesehen ist. Die Anbindung ist alternativ über die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ nach Westen möglich. Diese Straße kann in ihrer Breite angepasst werden, ebenso kann der Knotenpunkt verkehrssicher hergerichtet werden. Der Aufwand zur Herrichtung eines sicheren Knotenpunktes zur Hauptstraße ist an beiden Alternativen gleich, die Gefahrenlage ist an beiden Stellen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und durch Abbiegespuren zu entschärfen.

Die Kalkulation der Kosten des Trassenvergleichs beruht auf der Annahme, dass die Herrichtung der vorhandenen Trasse teurer ist als die Verbindung der Querspange über die Ackerflächen an die K 66. In diese Kalkulation ist nicht eingeflossen, dass die Straße ‚Am Kombibahnhof‘ ursprünglich zur Erschließung des ehemaligen Container-Umschlagplatzes in ‚Rheine R‘ ausgebaut worden ist und über Jahre Schwerlastverkehr aufgenommen hat. Auch die Sanierung ‚Rheine R‘ und der Abtransport der enormen Schottermengen wurde im Schwerlastverkehr über diese Verbindung problemlos bewältigt. Weiterhin wird nur der Grunderwerb der Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ genannt. Auch für die Trasse über die Ackerfläche ist Grund zu erwerben, da die Ackerfläche in Privatbesitz ist. In den Vergleich der Wirtschaftlichkeit ist weiterhin einzubeziehen, dass die geplante Trasse zurzeit eine vollständig andere Nutzung aufweist (Acker), die Trasse ‚Am Kombibahnhof‘ jedoch bereits Straße ist. Die Neuplanung eines Verkehrsweges bei vorhandener alternativer Trassenführung widerspricht den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben (ROG, BauGB, BBodSchG und BNatSchG) sowie den Zielen des Flächenrecyclings der Landesregierung, die Fördermittel ausdrücklich für die Reaktivierung vorhandener Siedlungs- und Verkehrsflächen bereitstellen.

Die Stadt Rheine ist über den Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Mitglied im landesweiten Bündnis ‚Allianz der Fläche in NRW‘, das sich ausdrücklich zur Verringerung des Flächenverbrauchs und zur Wiedernutzung von Flächen verpflichtet. Diesem Ziel sollte hier entsprochen werden.

Die Aussagen im letzten Absatz auf S. 7/erster Absatz S. 8 werden insgesamt als falsch angesehen, widersprechen dem Ziel des sparsamen Umgangs mit wertvollen und empfindlichen Flächen und Böden und liefern keine ausreichende inhaltliche Begründung für die westliche K 66 n.

10.

Zu 4.6: Bodenkontamination; Altlasten

Die festgestellten Belastungen sollen dazu führen, dass das gesamte Plangebiet als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet wird. Das Plangebiet geht jedoch mit der westlichen Anbindung der K 66 n an die K 66 deutlich über das ehemalige Bahngelände hinaus.

Nur das belastete Gebiet ist mit einer eigenständigen Planzeichensignatur zu kennzeichnen, die Querspange ist nur soweit zu kennzeichnen, wie sie tatsächlich über das ehemalige Bahngelände führt.

Die Kennzeichnung der belasteten Flächen soll später nach Abschluss der Sanierung überarbeitet werden, sodass nur noch die nicht sanierten Flächen dargestellt werden (s.

Sanierungsplan 2009). Dieses Ziel ist in die Begründung aufzunehmen, da ein Bebauungsplan insgesamt eine Zielaussage zur Nutzung und Nutzbarkeit aller Flächen beinhalten soll (BauGB).

11.

Zu 6.3, 6.5 und 6.7: Planungsrechtliche Festsetzungen, Baugestaltung, Grün- und Freiraum

Es sollen keine Gestaltungsvorgaben gemacht werden. Das Gewerbegebiet wird von der Hauenhorster Straße direkt einsehbar sein, ebenso vom Waldhügel (niedrige oder fehlende Baumkulisse an der Böschung, im Winter und im östlichen Plangebiet. Es wird eine Dachbegrünung für sämtliche Gebäude sowie textliche Festsetzungen für die Bepflanzung der Böschungen mit Bäumen und Bepflanzung der Erschließungsstraßen mit Bäumen (s. auch 6.5, innere Erschließung) gefordert. Die Bepflanzung der inneren Erschließungsstraße ‚alleeartig‘ ist im B-Plan festzusetzen.

12.

Bauphase

In die textlichen Festsetzungen ist für die Bauphase aufzunehmen, dass bei der Aufnahme und Verlagerung der belasteten Böden eine Staubbentwicklung zu verhindern ist. Die Schadstoffe werden ansonsten in die umliegenden Garten und auf die Ackerflächen verlagert und gefährden dort Menschen und Tiere und belasten Nutzpflanzen.

Um Berücksichtigung der Einwände und Übernahme der Änderungen wird gebeten. Wir fordern parallel den finanziellen Ausgleich der Wertminderung für die Immobilie Hauenhorster Straße 226 in 48431 Rheine.“

Abwägungsempfehlung zu den Eingaben 1.5 und 1.6 (Anmerkung: zur einfacheren Lesbarkeit erfolgt die Nummerierung nur für die Eingabe 1.5)

1.5.1 Wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?

Der Gewerbepark Rheine R ist als regional bedeutsamer, hochwertiger Gewerbestandort konzipiert. Vorrangig sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die in der Bandbreite von Dienstleistungsbetrieben, nicht störendem Gewerbe, technologieorientierten Gewerbebetrieben aber auch Handwerksbetrieben, die gleichzeitig ihre Produkte präsentieren wollen, liegen. Das Konzept sieht vor, dass sich die Gewerbebetriebe im Gebiet vorwiegend mit den Verwaltungsgebäuden zur Erschließungsachse präsentieren. Es wird daher angestrebt, dass zur Erschließungsstraße zweigeschossige Gebäude orientiert werden. Die im rückwärtigen Raum, d.h. jeweils zu den Rändern des Plangebietes liegenden Bereiche für Lagerflächen und Produktionshallen sollen eingegrünt werden. Bei einer durchschnittlichen zweigeschossigen Bebauung werden nur selten Gebäude vom Waldhügel aus zu erkennen sein. Es kann daher weder von einer wesentlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes noch von einer Unterbrechung der Sichtachse Waldhügel/Emsaue die Rede sein.

Die im Westen des Gebietes entlang der Grenze des Plangebietes verlaufend Böschung ist hier bis zu 5 m hoch und zum Großteil mit älteren hohen Bäumen be-

standen. In den Bereichen, die heute kein Hochgrün aufweisen, soll dies durch Anpflanzungen ergänzt werden, Diese Grünflächen sind im Bebauungsplan festgesetzt. Diese Flächen sind – entsprechend einer Festsetzung im Bebauungsplanentwurf – mit einer Bindung zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern belegt. Der Forderung nach Festsetzungen zu Baumpflanzungen wird damit bereits entsprochen.

Im Osten des Gewerbegebietes verläuft der regionale Radweg „Schlossallee“. Entlang dieses Radweges wird eine Baumreihe aus Säulenhainbuchen das Gewerbegebiet einrahmen und dieses im Großteil des Jahres durch ihr Laub hinter einer grünen Kulisse verdecken. Auf Höhe der nördlichen Straßenanbindung des Gewerbegebietes beginnt in Richtung Norden bereits der bestehende Siedlungsraum mit den Gewerbegebieten an der Hauenhorster Straße und dem Gewerbegebiet „Am Bauhof“. Dennoch werden auch in diesem Bereich die Straßen und Randbereiche des Gewerbegebietes eingegrünt. Neben der Randeingrünung sollen die Erschließungsstraßen mit einer dichten Stellung aus Platanen – im zentralen Bereich sogar als Allee – bepflanzt werden. Diese Baumart wurde insbesondere gewählt, da sie sich durch ihre Größe zu einem raumprägenden Element im Gebiet entwickeln wird. Eine ausgewachsene Platane wird die durchschnittlich zweigeschossige Bebauung noch überragen und ebenfalls zur Einbindung ins Landschaftsbild beitragen.

Zusätzlich dürfen sämtliche Gewerbegrundstücke im Plangebiet maximal bis zu 80% versiegelt werden, sodass auch im Bereich der privaten Flächen Raum für die Anlage von grüngestalterischen Elementen verbleibt. Für diese Freiräume wird jedoch auf Vorgaben für eine Bepflanzung verzichtet, da die Erfahrung mit anderen Bebauungsplänen für Gewerbegebiete gezeigt hat, dass die Realisierung konkreter Vorgaben im Baugenehmigungsverfahren äußerst schwierig ist. Der Entwurf des verbindlichen Bebauungsplanes enthält jedoch Vorgaben für die Eingrünung von Stellplätzen. Für jeweils 6 Stellplätze ist ein heimischer Laubbaum in die Stellplatzanlage zu integrieren. Auch mit dieser Festsetzung wird bereits der vorgetragenen Anregung nach Festsetzungen von Baumanpflanzungen im Bebauungsplan entsprochen.

Bei Realisierung der angesprochenen Maßnahmen ist eine durchgehende Begrünung des Plangebietes vorgezeichnet, sodass auf weitere Festsetzungen, wie Dach- oder Fassadenbegrünungen – verzichtet werden kann, wobei aber für solche Maßnahmen im Rahmen der Vermarktung geworben werden soll.

1.5.2 Kein schonender Umgang mit Grund und Boden gem. § 1 a Abs. 2 BauGB?

Der Bebauungsplan Nr. 307 setzt nördlich der geplanten Querspange ein Gewerbegebiet fest. Südlich der Querspange werden ein Regenrückhaltebecken/-klärbecken, sowie Flächen, für die Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Diese Ausweisungen beziehen sich auf den ehemaligen Rangierbahnhof und das ehemalige Bahnbetriebswerk. Die bisher als Agrarraum genutzten angrenzenden Flächen liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, für diese Flächen können deshalb keine Festsetzungen getroffen werden. Auch auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung – 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt

Rheine – wurden lediglich die angesprochenen Bereiche in das Änderungsverfahren einbezogen, für die angrenzenden Flächen ist es bei der Darstellung als „Flächen für die Landwirtschaft“ geblieben. Der Forderung, die genannten Flächen als Agrarraum zu belassen, wird damit insoweit entsprochen.

Soweit in diesem Agrarraum eine neue direkte Straßenverbindung zwischen der B 481 und der K 77 festgesetzt wird, ist dies durch die Notwendigkeit gerechtfertigt, eine leistungsfähige äußere Erschließung für den Gewerbepark Rheine R sicherzustellen und darüber hinaus das Verkehrsstraßennetz der Stadt zu verbessern. Ohne diese Querspange wäre die Umwandlung des ehemaligen Rangierbahnhofes in ein regional bedeutsames Gewerbegebiet nicht möglich.

1.5.3 Widerspruch der Querspannenplanung zur Landes- und Regionalplanung?

Der Regionalplan nimmt lediglich die wichtigen überörtlichen Hauptverkehrsstraßen – wie etwa Bundesstraßen – auf. Auf die Darstellung von lediglich regionalbedeutsamen Verkehrsachsen – wie z.B. Kreisstraßen – wird dagegen generell verzichtet. Es ist deshalb kein Widerspruch zur Regionalplanung, wenn erst auf der Ebene der Bauleitplanung die angesprochene Querspange als K 66 n eingeplant wird. Die Bauleitpläne mit der Querspange gelten daher als aus dem Regionalplan entwickelt, wie auch die entsprechenden Stellungnahmen der Bezirksregierung Münster belegen, die sowohl gegen die die Inhalte der Flächennutzungsplanänderung als auch gegen den daraus entwickelten Bebauungsplanentwurf Nr. 307 keine landesplanerischen Bedenken vortragen.

1.5.4 Gesonderte Stellungnahme zur Flächennutzungsplanung?

Es wird zur Kenntnis genommen, dass zur Flächennutzungsplanung eine gesonderte Stellungnahme abgegeben werden soll. Es wird festgestellt, dass diese Stellungnahme jedoch nicht bei der Stadt Rheine eingegangen ist.

1.5.5 Keine Notwendigkeit der Querspange?

Das Gewerbegebiet Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar. Die Trasse der Querspange erfüllt diese Voraussetzungen. Der Bau dieser Trasse ist als leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm/B 481 und Hauptstraße/K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes unabdingbar:

Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesem Anschlussbereichen gewährleisten zu können. Neben der Querspange übernimmt die Anbindung in Höhe des Kammweges die zweite Anschlussfunktion.

1.5.6 Vorhandene Zufahrt zum ehem. Kombibahnhof“ als Erschließungsstraße?

Die vorhandene Zufahrt „Am Kombibahnhof“ ist nicht geeignet, den Verkehr des Plangebietes der Hauptstraße K 77 zuzuführen, da die vorhandene Straßenbreite nicht ausreichend dimensioniert ist und die Form der vorhandenen Einmündung in die Hauptstraße K 77 eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs nicht gewährleisten kann. Der vorhandene Straßenoberbau genügt zudem wegen unzureichender Tragfähigkeit und Frostsicherheit nicht den Ansprüchen gemäß den aktuellen Regelwerken an Straßen in Gewerbegebieten. Sofern diese vorhandene Trasse als Zufahrt für das Gewerbegebiet genutzt werden sollte, wären zunächst ein vollständiger Rückbau der vorhandenen Straßenbefestigung und ein anschließender Neubau einer Erschließungsstraße im Vollausbau erforderlich.

Im Rahmen der Untersuchung von Varianten der äußeren Verkehrsanbindung von Rheine R durch die IPW (Ingenieurplanung Wallenhorst, Januar 2010) ist die Nutzung der Straße „Am Kombibahnhof“ detailliert als eine Variante untersucht worden. Kriterien der Bewertung waren Kreisstraßenfunktion mit der Untergliederung Netzfunktion/-Konfiguration und Verkehrswirksamkeit, die Gewerbegebietserschließung mit dem Unterpunkt Erschließungsqualität/Ausbaucharakteristik, die planungsrechtliche Absicherung mit dem Kriterium Verkehrslärm, und die Finanzierung mit dem Kriterium Kosten.

Die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung lassen sich wie folgt zusammenfassen (Vorbemerkung: die Variante „Am Kombibahnhof“ ist mit zwei Untervarianten bewertet worden, wobei der Hauptunterschied in der Führung der Anbindung an die K 77 und den Flächeneingriff besteht). In beiden analysierten Varianten sinkt die Attraktivität für den Durchgangsverkehr in der Verbindung K 77 – B 481 von 2.000 Kfz/24 h auf nur noch 1.000 bzw. 1.500 Kfz/24 h aufgrund der Umwegigkeit und der Unterordnung im Knoten Nord-Süd-Achse/Querspange. Wegen genauerer Einzelheiten wird auf das Gutachten (insbesondere Seite 16, 17, 23, 24, 28, 29, 30 - 32) verwiesen.

1.5.7 Lage, Gebietscharakteristik, Prägung/Wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes?

Warum eine wesentliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes nicht zu besorgen ist, ist bereits oben unter 1.5.1 dargelegt worden. Dort ist auch bereits zu den Forderungen nach bestimmten Grünfestsetzungen im Bebauungsplan Stellung genommen worden.

1.5.8 Emissionen, Lärmschutz Hauenhorster Straße und angrenzende Hofstelle/zu hohe Lärmbelastung?

Bei der Betrachtung des Lärms ist zu unterscheiden zwischen dem Lärm, der sich aus dem planbedingten Mehrverkehr auf öffentlichen Straßen ergibt, und dem Lärm, der direkt aus den im Gewerbegebiet anzusiedelnden Betrieben resultiert. Beide Emissionsarten sind in das Planungskonzept eingeflossen.

Der planbedingte Mehrverkehr ist durch ein entsprechendes Gutachten analysiert worden. In diesem Gutachten ist die Verkehrslärmsituation auf Grund der für das Jahr 2020 vorliegenden Verkehrsprognosedaten an den das Plangebiet umgebenden öffentlichen Straße (K 77 und B 481) berechnet und bewertet worden,

und zwar zum einen ohne die Realisierung des geplanten Gewerbegebietes und zum anderen mit dem gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr.

Die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse ergibt, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Im Bereich des Gebäudes Hauenhorster Straße 228 kann sich durch den gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr und durch Schallreflexionen an der künftigen Bebauung im Gewerbegebiet eine Verkehrslärmerhöhung um 3 dB(A) und gleichzeitig eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ergeben. Tritt dieser Prognosefall ein, wird die Stadt Rheine als Trägerin der Gewerbegebietsplanung die Kosten für die dann notwendig werdenden Schallschutzmaßnahmen an der dortigen Bebauung übernehmen.

Falls für die übrigen Gebäude im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauenhorster Straße Schallschutzmaßnahmen notwendig werden, werden auch deren Kosten von der Stadt Rheine getragen.

Im nördlichen Bereich entlang der Hauenhorster Straße kann der planbedingte Mehrverkehr dazu führen, dass hier erstmals der nächtliche Sanierungsgrenzwert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Tritt dieser Fall ein, wird geprüft werden, ob damit auch die von der Rechtssprechung entwickelte Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist und dadurch eine Verpflichtung der Stadt zur Lärmsanierung ausgelöst wird.

Alle genannten Gebäude liegen jedoch außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Die ggf. notwendig werdenden Maßnahmen können deshalb nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert werden. Vielmehr ist die Stadt Rheine als Planungsträgerin unabhängig von solchen Lärmschutzfestsetzungen im Bebauungsplan schon gesetzlich verpflichtet, diese ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Im Rahmen eines Monitorings wird die Stadt Rheine in den kommenden Jahren beobachten, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren.

Insgesamt ist daher festzuhalten, dass eventuell später auftretende Lärmschutzkonflikte entsprechend der dann geltenden Rechtslage bewältigt werden und dass es daher nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen für die Straßenanwohner kommen wird.

Die Stadt Rheine wird als Planungsträger die notwendigen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden durchführen bzw. finanzieren, sofern sich aus dem Monitoring die Notwendigkeit hierzu ergibt. Die Planung wird daher nicht zu einem erheblichen Wertverlust der Grundstücke führen.

Klarzustellen ist aber auch, dass bereits heute auch ohne die Realisierung des Gewerbegebietes Rheine R für die genannten Grundstücke nicht von einer ruhigen Wohnlage gesprochen werden kann. Vielmehr ist der Bereich – auch durch das bestehende Gewerbegebiet an der Hauenhorster Straße – und die bestehen-

de Verkehrsbelastung erheblich mit Immissionen vorbelastet. Im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ist dieser Bereich auch nicht als Wohnbaufläche, sondern als gemischte Baufläche (Mischgebiet) dargestellt. Auch diese Darstellung belegt, dass es sich bei dem in Frage stehenden Areal nicht um ein Wohngebiet handelt.

Hinsichtlich des aus den anzusiedelnden Betrieben resultierenden Gewerbelärms ist das gesamte Plangebiet entsprechend dem Abstandserlass NRW gegliedert: Dabei wird Wohngebäuden im Außenbereich – also auch dem Wohnhaus am Kammweg – ein Schutzstatus wie Mischgebieten zugeordnet. Im Abstand von 100 m zu den betreffenden Gebäude sind Betriebe der Abstandsklasse I – VI unzulässig, im Abstand von 200 m Betriebe der Klasse i – V, im Abstand von 300 m Betriebe der Klasse I – IV usw.. Damit ist sichergestellt, dass das angesprochene Wohngebäude nicht durch unzumutbare Immissionen des angrenzend geplanten Gewerbegebietes belastet wird. Passive Schallschutzmaßnahmen sind deshalb für dieses Gebäude nicht erforderlich.

1.5.9 Äußere verkehrliche Erschließung/Flurstück 489 (Andienung über Staelskottenweg)/Alternative verkehrliche Erschließung von der Hauenhorster Straße her?

Die angeregte Verbindung über das Flurstück 489 ist aus verkehrssicherheits-technischer Sicht nicht realisierbar: Der Anschluss an das bestehende Verkehrsnetz über das angesprochene Flurstück müsste im Bereich des Staelskottenweges in der Straßenunterführung zwischen den beiden Eisenbahnbrücken erfolgen. In diesem Bereich ist die Fahrbahn des Staelskottenweges aufgrund der geringen Unterführungsbreite so schmal, dass eine Anbindung an dieser Stelle einen Gefahrenpunkt schaffen würde. Auch fahrgeometrisch ist der Anschluss an dieser Stelle aufgrund der nur sehr begrenzt möglichen Kurvenradien äußerst schwierig.

1.5.10 Äußere verkehrliche Erschließung Rampe – Bodenbelastung, Lärmbelastung, Luftbelastung, Wertverlust?

Rampe/Bodenlastung

Für den Bereich Rheine R und IV- Quadrant/Lindenstraße ist eine gemeinsame Sanierungsplanung mit Bodenmanagementkonzept erarbeitet worden. Der entsprechende Sanierungsplan, der mit allen beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden ist, ist inzwischen verbindlich geworden. Dieser Sanierungsplan enthält auch Vorgaben für den Transport und den Wiedereinbau von belasteten Materialien. U. a. wird festgelegt, dass beim Beladen von Transportfahrzeugen Handhabungsverluste von kontaminierten Materialien zu vermeiden sind. Transportbehälter und Aushubmieten sind gegen Niederschlagswasserzutritt und Staubverwehungen zu sichern bzw. abzuplanen. Damit wird die eine Ausbreitung von kontaminierten Materialien auf angrenzende Gärten oder Ackerflächen – auch im Bereich der angesprochenen Rampe – verhindert.

Luftbelastung/Unzumutbare Immissionen im Bereich der Rampe im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauenhorster Straße?

Die bereits angesprochene Untersuchung des planbedingten Mehrverkehrs betrachtet auch die Gebäude im Kreuzungsbereich Kammweg/Hauptstraße. Auf die möglicherweise notwendig werdenden Schallschutzmaßnahmen an den betreffenden Gebäuden ist ebenfalls bereits eingegangen worden (s. o.). Wie bereits dargestellt, ergibt die auf das Jahr 2020 bezogene Verkehrssituationsanalyse, dass an den umgebenden Straßen auch ohne planbedingten Mehrverkehr Lärmwerte erreicht werden, die die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und tlw. sogar die Sanierungsgrenzwerte überschreiten. Diese Angaben belegen, dass bereits heute ohne die Realisierung von Rheine R für die genannten Grundstücke nicht von einer ruhigen Wohnlage gesprochen werden kann. Vielmehr ist der Bereich – auch durch das Gewerbegebiet an der Hauenhorster Straße – und die bestehende Verkehrsbelastung erheblich mit Immissionen vorbelastet. Im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ist dieser Bereich auch nicht als Wohnbaufläche, sondern als gemischte Baufläche (Mischgebiet) dargestellt. Auch diese Darstellung belegt, dass es sich bei dem in Frage stehenden Areal nicht um eine Wohnbaufläche handelt.

Wie bereits dargestellt, wird die Stadt Rheine als Planungsträger die notwendigen Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden durchführen bzw. finanzieren, sofern sich aus dem Monitoring die Notwendigkeit hierzu ergibt. Die Planung wird daher nicht zu einem erheblichen Wertverlust der Grundstücke führen.

Bezüglich möglicher Belastungen durch Luftschadstoffe und Feinstaub ist auf die EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung (EG-RL 96/62) hinzuweisen. Mit dieser Richtlinie und den zugehörigen Tochterrichtlinien wurden Grenz- oder Zielwerte zur Verbesserung der Luftqualität in Europa festgelegt. Diese Richtlinie wurde mit der Novellierung der 22. BImSchV und der Ta Luft in deutsches Recht umgesetzt. Ziel der Richtlinie und deren Umsetzung in deutsches Recht ist es, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern.

Sofern die geforderten Grenzwerte einschließlich der Toleranzmargen vor dem im Gesetz genannten Zieljahr (2005 bzw. 2010) überschritten und eine Verbesserung zum Zieljahr nicht zu erwarten ist, müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Ist eine Grenzwertüberschreitung im Zieljahr oder danach abzusehen, muss ein lokaler Aktionsplan aufgestellt werden. In Nordrhein-Westfalen ist das Landesumweltamt – LUA NRW – für die Messung der Luftqualität verantwortlich und maßgeblich an der Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen beteiligt. Zuständig für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen sind in NRW die Bezirksregierungen. Sie sind verpflichtet, in Gebieten, in denen Überschreitungen festgestellt werden, Luftreinhaltepläne aufzustellen und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in den Plänen festzustellen.

Seit 2002 wurde in einer Reihe von Kommunen in NRW eine Überschreitung der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM10 und Benzol festgestellt, so dass dort Luftreinhaltepläne aufgestellt werden müssen bzw. bereits aufgestellt wurden. Die Stadt Rheine ist hiervon jedoch

nicht betroffen. Im Hinblick auf den PM10-Grenzwert, der seit dem 1.1. 2005 einzuhalten ist, zeichnete sich für Nordrhein-Westfalen ab, dass in zahlreichen Städten eine Einhaltung nicht erreicht werden kann. In diesen Fällen sind Aktionspläne aufgestellt worden. Auch zu dieser Fallgruppe ist die Stadt Rheine nicht zugehörig. Von der Notwendigkeit der Aufstellung von Luftreinhalte- bzw. Aktionsplänen sind im Regierungsbezirk Münster die Bereiche Ruhrgebiet Teilplan Nord und die Stadt Münster selbst in Bezug auf den Verkehr als Hauptverursacher betroffen. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW erstellt auch für Bereiche, in denen keine direkte Messung von Parametern zur Luftreinigung erfolgt, eine Luftreinhalteplanung. Aufgabe dieser Planung ist es, die voraussichtliche Immissionsbelastung für das Zieljahr zu prognostizieren. Dazu werden alle bekannten Emissionsminderungen, z.B. als Folge der technischen Entwicklung, bei der Berechnung des Basisszenariums berücksichtigt, um die Immissionssituation abschätzen zu können.

Für die Berechnung dieser Prognose wird ein Modell verwendet, das die physikalischen, chemischen und dynamischen Prozesse, die für die chemische Produktion, den Transport und die Deposition atmosphärischer Spurenstoffe von Bedeutung sind, berücksichtigt. Das Modell beinhaltet eine komplexe Gasphasenchemie sowie den Transport und die Bildung von Aerosolpartikeln.

Als Ergebnis liefert dieses Modell flächendeckend die zeitliche Variation und die räumliche Verteilung atmosphärischer Stoffe (z.B. PM10, NO₂, NO_x, O₃, SO₂, CO) für die Bezugsjahre 2002, 2005 und 2010 für NRW. Damit werden auch Gebiete erfasst, die durch Messungen nur teilweise abgedeckt werden. Auch aus dieser Analyse sind bei der Stadt Rheine keine Anhaltspunkte bekannt, die die Aufstellung von Luftreinhalte- oder Aktionsplänen erfordern. Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass bei der Aufstellung der Luftreinhalte-/Aktionsplänen festgestellt wurde, dass der Verkehr das Hauptproblem an den innerstädtischen Belastungsschwerpunkten in NRW ist. Wenn für das Gebiet der Stadt Rheine keine Notwendigkeit gesehen wird, für Straßen mit einer erheblich höheren Verkehrsbelastung und erheblich dichter Bauweise als die Hauenhorster Straße (z.B. der innerstädtische Kardinal-Galen-Ring) Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität auf Basis der EU-Richtlinie zur Luftqualitätsüberwachung zu ergreifen, sind entsprechende Maßnahmen auch für die Hauenhorster Straße selbst nicht erforderlich.

Diese Aussage lässt sich auch auf Basis der folgenden Darlegung verfestigen: Ausgangspunkt ist eine zeitlich zurückliegende, jedoch von den Ergebnissen her eindeutige Untersuchung der Luftqualität in Rheine durch eine mobile Immissionsmessung des Landesumweltamtes NRW aus dem Jahre 1995. Im Messzeitraum vom 02. Mai 1995 bis 30. 06. 1995 stand ein Messcontainer auf dem Parkplatz des städtischen Bauhofes in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße B 481/Münsterlanddamm und der Eisenbahnstrecke Rheine-Münster im Zufahrtsbereich zu einem Gewerbegebiet. Dieser Messpunkt ist direkt vergleichbar mit der Situation im geplanten Zufahrtsbereich Hauenhorster Straße/Kammweg: Auch dieser Standort liegt in unmittelbarer Nähe zu einem (geplanten) Gewerbegebiet an der Hauptzufahrtsstraße. Die räumliche Ausgangssituation ist damit weitgehend vergleichbar. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung unterscheiden sich die beiden Standorte jedoch erheblich: Während für den Standort am Bauhof für den Münsterlanddamm 1995 eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kfz/24 h

bestand, wird für die Hauenhorster Straße einschließlich des durch das geplante Gewerbegebiet entstehenden Mehrverkehrs von einer Belastung von lediglich 7.800 Kfz ausgegangen. Aufgrund dieser geringeren Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung der seit 1995 verbesserten Umwelttechnik der Kraftfahrzeuge ist damit sichergestellt, dass die Übertragung der Ergebnisse aus dem Jahre 1995 – selbst wenn die örtlichen Verhältnisse nicht vollständig übereinstimmen – am Standort Hauenhorster Straße die damals ermittelten Werte nicht überschritten, sondern tendenziell unterschritten werden.

Die 1995 untersuchten Parameter (Parkplatz Bauhof) und insbesondere die entsprechenden Grenzwerte sind in Hinblick auf ihre heutige Relevanz zu überprüfen. Zum Untersuchungszeitpunkt wurden die Werte mit den Jahresmittelwerten für das Rhein-Ruhr-Gebiet bzw. mit den Vorgaben der VDI-Richtlinie 2310 und den Grenzwerten der TA Luft verglichen. Die gesetzlichen Vorgaben haben sich durch die bereits o.g. Richtlinie 96/62/EG des Rates der Europäischen Union über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität zwischenzeitlich geändert. Die 1995 untersuchten Parameter entsprechen jedoch weitestgehend den gemäß EU-Richtlinie zu untersuchenden Luftschadstoffen. Nachfolgend werden die Ergebnisse für einige Parameter aus der Analyse aus dem Jahre 1995 den Grenzwerten der EU-Richtlinie gegenübergestellt (dabei beziehen sich die Angaben aus dem Jahr 1995 auf einen Monatsmittelwert für Mai und Juni, die Angabe des Richtwertes aus der EU-Richtlinie auf den Grenzwert für unterschiedliche Mittelungszeiträume für den Gesundheitsschutz):

Parameter	SO ₂	NO ₂	CO	O ₃
Analyse 1995	7µg/m ³	16µg/m ³	0,3mg/m ³	65µg/m ³
EU-Richtlinie	125 µg/m ³ (24 h)	40µg/m ³ (1 Jahr)	10mg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)	120µg/m ³ (höchster 8h-Mittelwert/Tag)

Auch diese Gegenüberstellung belegt, dass auch auf Grund der erwarteten Zunahme des Verkehrs auf der Hauenhorster Straße keine unzumutbaren Belastungen in Hinblick auf Luftqualität entstehen.

Hinsichtlich des Schutzbedürfnisses des Außenwohnbereiches/Garten ist zu unterscheiden zwischen dem möglichen Lärm aus dem geplanten Gewerbegebiet und dem Lärm, der aus der Zunahme des Verkehrs entsteht.

In Abhängigkeit der Nähe zur nächsten Wohnbebauung enthält der Bebauungsplanentwurf eine Gliederung des Gewerbegebietes entsprechend der Abstandsliste NRW. Hierdurch wird sichergestellt, dass eine Begrenzung der Emissionen erfolgt. Darüber hinaus wird bei der Anwendung der TA Lärm bei bebauten Flächen der Immissionspunkt vorgegeben mit 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes. Der Außenwohnraum bleibt dabei unberücksichtigt. Es ist jedoch in diesem Zusammenhang anzumerken, dass – insbesondere im vorliegenden Fall – die Außenwohnbereiche durch die Wohnbebauung, die zwischen Gewerbegebiet und Außenwohnbereich liegt, zum Teil abgeschirmt werden.

Bezüglich der Mehrbelastung aus der Zunahme des Verkehrs gilt im Prinzip die Aussage zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen an den betreffenden Wohngebäuden. Im Rahmen des angesprochenen Monitorings wird geprüft, ob die entsprechenden Richtwerte eingehalten oder überschritten werden. Bei einer Überschreitung der Werte, die beim Außenwohnbereich in der Mitte des gepflasterten Bereiches/Terrasse gemessen werden, besteht ein Entschädigungsanspruch. Generell ist dabei zu berücksichtigen, dass die Terrassen zumeist an der lärmabgewandten Gebäudeseite liegen, die Außenwohnbereiche also durch die Gebäude von Lärmemissionen geschützt werden. Damit ist die Wahrscheinlichkeit der Überschreitung der Grenzwerte gering.

Wertverlust/Wertausgleich?

Die Lärmsituation wurde bereits ausführlich dargestellt (s. 1.5.8) und darauf verwiesen, dass die Stadt Rheine im Rahmen eines Monitorings in den kommenden Jahren beobachten wird, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren.

Da aus dem gewerbegebietsbedingten Mehrverkehr auch keine unzumutbaren Luftbelastungen entstehen, ist ein Wertausgleich insgesamt nicht begründbar.

1.5.11 Verzicht auf die Rampe oder Verlegung der Rampe?

Das Gewerbegebiet Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar.

Die Trasse der Querspange erfüllt zwar die Voraussetzung für eine leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm/B 481 und Hauptstraße/K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes. Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt aber in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesem Anschlussbereichen gewährleisten zu können. Die vollständige Aufgabe der Rampe als zweite Zufahrt scheidet deshalb aus.

Die vorgeschlagene Verlegung der Rampe in nördliche Richtung ist nicht praktikabel, da hierdurch die Möglichkeit beschnitten wird, Teile des Gewerbegebietes an das Schienennetz anzubinden: Zwischen der nördlichen Grenze des Plangebietes und der projektierten Rampe kann auf einer Länge von ca. 500 m für die Gewerbegrundstücke ein Gleisanschluss angeboten werden. Östlich der vorhandenen Böschung setzt der Bebauungsplanentwurf ein Fahrrecht/Eisenbahn zugunsten der Anlieger fest. Die Möglichkeit, einen Teil der Bauflächen auch mit der Schiene anbinden zu können, war ein wesentlicher Punkt bei der Förderung der Erschließung des Gewerbegebietes Rheine R als überregionales Gewerbegebiet. Eine Verlegung der Rampe in nördliche Richtung scheidet deshalb aus.

Die geforderte Reduzierung der Rampenneigung ist ebenfalls nicht praktikabel: die Neigung muss so gewählt werden, dass ein Befahren der Zufahrt aus der geplanten Haupterschließung – Mittelachse – möglich ist. Sofern die Neigung reduziert würde, wäre ein Anschluss an die Mittelachse aus südlicher Richtung fahrgeometrisch nicht möglich.

Auf die Lärmsituation für das betreffende Grundstück ist bereits mehrfach eingegangen worden (s. o.).

Sofern im Rahmen des angesprochenen Monitorings sich die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmemissionen ergibt, wird geprüft, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen – u.a. LKW-Fahrverbote – hierzu einen Beitrag leisten können.

Die Hauenhorster Straße verfügt bereits heute über ein hohes Verkehrsaufkommen, das die angesprochene Verschmutzung der Gebäudefassade bedingt. Die prognostizierte Verkehrszunahme durch den Gewerbepark Rheine R ist im Verhältnis zu der bereits bestehenden Belastung nicht so gravierend, als daraus die Verpflichtung zur Gebäudesanierung oder –säuberung abgeleitet werden könnte.

1.5. 12 Äußere verkehrliche Erschließung Querspange, Kosten der Querspange

Warum eine Direktverbindung zwischen der B 481 und der K 77 zur Verbesserung des Verkehrsnetzes der Stadt Rheine und vor allem auch zur äußeren Erschließung des geplanten Gewerbegebietes Rheine R unabdingbar ist und warum die Herrichtung der Straße „Am Kombibahnhof“ für eine solche Querverbindung ausscheidet, ist bereits oben ausgeführt worden.

Zu der Kritik am Vergleich der Kosten für die geplante Trasse einerseits und für die Herrichtung der Straße „Am Kombibahnhof“ andererseits ist ergänzend klarzustellen, dass für die notwendige Verbreiterung der Straße „Am Kombibahnhof“ Grunderwerb anfallen würde und dass damit dessen Kosten in die Gesamtkalkulation einfließen müssten. Beim Kostenvergleich beider Varianten sind selbstverständlich auch die Grunderwerbskosten für die geplante Querspange einbezogen worden.

Da gegen die Verwendung der Straße „Am Kombibahnhof“ und für die geplante Trassenführung der Querspange gewichtige Gründe sprechen, verstößt die Nichtverwendung der Straße „Am Kombibahnhof“ für die Erschließung des Gewerbegebietes auch nicht gegen die Bodenschutzklausel des § 1 a Abs. 2 BauGB. Wie sich insbesondere auch aus dem Gutachten der IPW-Ingenieurplanung Wallenhorst „Untersuchung von Varianten der äußeren Verkehrsanbindung des Gewerbeparks Rheine R“ hervorgeht, ist die geplante Querspange die eindeutig beste Variante zur Erschließung des Gewerbeparks Rheine R, dessen Entwicklung – wie oben bereits ausgeführt – der Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Rangierbahnhofes dient und dadurch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Freiraum für die gewerbliche Nutzungen auf dem Gebiet der Stadt Rheine vermeidet. Damit wird auch den Zielen des Bündnisses „Allianz der Fläche in NRW“ voll entsprochen. Dem geringen Verbrauch von freiem Landschaftsraum für die geplante Querspange steht die Wiedernutzung einer ca. 34 ha großen Bahnbrache als Gewerbegebiet gegenüber. Unter diesen Umständen entspricht

die Planung voll und ganz dem Gebot, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

1.5.13 Bodenkontamination, Altlasten-Kennzeichnung

Der Anregung zur Beschränkung des Umfangs der Darstellung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wird entsprochen. Nur die ursprünglich von der Bahn genutzten Flächen werden entsprechend dargestellt, die Flächen für die projektierte Querspange auf zurzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen werden als nicht belastet dargestellt.

Es wird festgestellt, dass die Begründung zum Bebauungsplan bereits die Aussage enthält, dass nach Abschluss der Bodensanierung eine Anpassung des Bebauungsplanes erfolgen soll. Im Abschnitt 4.6 der Bebauungsplanbegründung wird bereits darauf hingewiesen, dass diese Kennzeichnung im Wege der Bebauungsplanänderung an die Ergebnisse der Bodensanierung angepasst wird.

1.5. 14 Weitere planungsrechtliche Festsetzungen zur Baugestaltung und zum Grün- und Freiraum notwendig?

Hierzu kann auf die obigen Ausführungen (s. 1.5.1) verwiesen werden.

1.5.15 Infrastruktur/Entwässerung

Im Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 307 wird entlang der westlichen Plangrenze eine Grünfläche festgesetzt. Innerhalb dieser Grünfläche wird ein Entwässerungsgraben geführt, der – wie bisher auch – das anfallende Oberflächenwasser ableitet. Die bestehende Situation wird somit beibehalten.

1.5.16 Bauphase/Staubentwicklung

Für den Bereich Rheine R und IV- Quadrant/Lindenstraße ist eine gemeinsame Sanierungsplanung mit Bodenmanagementkonzept erarbeitet worden. Der entsprechende Sanierungsplan, der mit allen beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden ist, ist inzwischen verbindlich geworden. Dieser Sanierungsplan enthält auch Vorgaben für den Transport und den Wiedereinbau von belasteten Materialien. U. a. wird festgelegt, dass beim Beladen von Transportfahrzeugen Handhabungsverluste von kontaminierten Materialien zu vermeiden sind. Transportbehälter und Aushubmieten sind gegen Niederschlagswasserzutritt und Staubverwehungen zu sichern bzw. abzuplanen. Damit wird die angesprochene Ausbreitung von kontaminierten Materialien auf angrenzende Gärten oder Ackerflächen verhindert. Wegen dieser bereits verbindlichen Regelungen des Sanierungsplanes ist es nicht erforderlich, entsprechende Festsetzungen in die Bauleitplanung aufzunehmen.

1.5. 17 Wertminderung/Wertausgleich?

Unter 1.5.8 wird die Lärmsituation ausführlich dargestellt und darauf verwiesen, dass die Stadt Rheine im Rahmen eines Monitorings in den kommenden Jahren beobachten wird, ob und ggf. ab wann sich eine Erhöhung der zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Hauenhorster Straße einstellt, um dann ggf. notwendige Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen bzw. zu finanzieren. Bezüglich der Luftbelastung wird unter Punkt 1.5.10 dargestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen aus dem Mehrverkehr entstehen, der sich aus dem Gewerbepark Rheine R ergibt. Ein Wertausgleich ist deshalb insgesamt nicht begründbar.

1.5. 18 unzulässige Gesundheitsbelastung/falsche Auskunft beim Erwerb? (Eingabe 1.6)

Zu dem Hinweis auf die starke Gesundheitsbeeinträchtigung einer Bewohnerin ist festzustellen, dass die genannte Person laut Melderegister nicht mehr unter dieser Adresse geführt wird. Unabhängig davon ist festzustellen, dass eine gesundheitsgefährdende Belastung der Luft durch Schadstoffe entsprechend den einschlägigen Richtlinien bzw. –werten ausgeschlossen werden kann (s. Punkt 1.5.10).

Wie unter Punkt 1.5.10 zu hohe Lärmbelastung dargestellt, verfügt die Hauenhorster Straße bereits heute – ohne die Realisierung des Gewerbeparks Rheine R – über eine hohe Verkehrsbelastung mit entsprechenden Emissionen. Es konnte deshalb bereits beim Erwerb des Hauses vor ca. vier Jahren nicht von einer ruhigen Wohnlage gesprochen werden.

Die Aussage, dass eine Bebauung der Bahnflächen nicht geplant sei, kann lediglich vom Makler oder Verkäufer des Gebäudes stammen, von der Stadt Rheine jedoch wohl kaum, da die ersten konkreten Überlegungen zur Aktivierung von Rheine R zu einem Gewerbepark (z.B. Beantragung von Fördergeldern) bereits 2004 angestellt wurden. Es ist deshalb sehr unwahrscheinlich, dass zu einem späteren Zeitpunkt (ca. 2005/06) bei der Stadt Rheine bei dem für Planungsfragen zuständigen Fachbereich 5 noch die Auskunft gegeben worden ist, dass Rheine R nicht bebaut werden soll.

1.7 NABU Kreisverband Rheine, Rheine; Schreiben vom 21. September 2009

Inhalt:

„Im Namen und mit Vollmacht des NABU-Landesverbandes erhebe ich hiermit fristgemäß Bedenken und Anregungen im Rahmen der Offenlage des o. g. Bebauungsplanes sowie gegen die beabsichtigte 15. Änderung des Flächennutzungsplanes. Das Vorhaben wird entschieden abgelehnt, weil

- *das überplante Gebiet Lebensraum zahlreicher, extrem seltener und besonders geschützter Arten ist. Hierzu zählen verschiedene Orchideenarten, Brutvorkommen von Flussregenpfeifer und Kiebitz, Brutzeitvorkommen von Steinschmätzer und Braunkehlchen. Für eine Vielzahl der Arten ist eine artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich.*

- Die unzureichende Erfassung der im Gebiet lebenden Arten eine sachgerechte Abwägung der Umweltbelange nicht ermöglicht.
- Die verkehrliche Erschließung nicht gesichert ist und den Bau einer zusätzlichen Straße erfordert.
- Die Einleitung des Niederschlagswassers zu einer Verschlechterung des Frischebaches und damit der Ems führt. Dies verstößt gegen das Verschlechterungsverbot des § 25 a bzw. b WHG. Die ordnungsgemäße Entwässerung ist daher nicht gewährleistet.
- Der Verbleib der stark kontaminierten Böden sowie die Frage der Folgekosten ungeklärt ist
- Die erforderliche Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens nicht erfolgt ist.

Die Bedenken und Anregungen sind als Anlage beigelegt. Weitere Unterlagen können auf Wunsch nachgeliefert werden.

Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 307 ,Gewerbepark Rheine R'

Vorbemerkung:

Grundsätzlich begrüßt der NABU-Landesverband die Nutzung von Verkehrs- und Industriebrachen. Es bleibt aber in jedem Einzelfall zu prüfen, ob dieses Flächenrecycling immer sinnvoll ist. Für Rheine R kann das in aller Deutlichkeit verneint werden. Die Umnutzung dieses Gebietes, d. h. die Bebauung (Versiegelung) und Erschließung ist weder nachhaltig noch sinnvoll. Diese Fläche muss als Frei- und Naturraum im Wesentlichen unangetastet bleiben.

Warum? Rheine R schiebt sich auf einer Länge von rd. 2,8 km wie ein langgestreckter Keil zwischen zwei Naturschutzgebiete. Im Westen grenzt der unbebaute, aus Kalk bestehende Waldhügel an. Die bewaldete Kuppe ist aufgrund seiner landesweiten faunistischen und floristischen Bedeutung als Naturschutzgebiet (NSG) geschützt. Der Waldhügel ist u. a. Brutplatz des Uhus. Außerdem ist der Waldhügel stadtbildprägend. Im Osten schließt das FFH-Gebiet 'Emsaue' an, ein Schutzgebiet von europäischer Bedeutung. Auch diese 'Grünzone' ist stadtbildprägend. Im Süden fließt der unregulierte Frischebach in einem tief eingeschnittenen Tal, zwar versteckt liegend, aber ebenfalls ein Bachlauf von landesweiter Schutzwürdigkeit.

Bis auf wenige Gebäude (ein Gewerbebetrieb im Süden von Rheine R wird ohne Baugenehmigung betrieben und wird von der Stadt als Baugenehmigungsbehörde geduldet) haben wir es mit freier, unverbauter Landschaft zu tun.

Rheine R ist eine Oase für Flora und Fauna. Seine Fülle an Biotopen und Arten ist landesweit einmalig (was von mehreren Umweltgutachtern bestätigt wird). Angesichts der ausufernden Monotonie der Agrarlandschaft und dem damit verbundenen Artensterben, dem starken Rückgang der wildlebender Biomasse werden solche in der freien Landschaft liegenden, ungestörten Brachen immer wichtiger. Der massive Maisanbau (Tierfutter, aber mehr und mehr Biomasse für Biogasanlagen) hat dazu geführt, dass auf weiten Strecken nichts mehr blüht (weil alles tot gespritzt wird). Weil nichts mehr blüht, gibt es kaum noch Insekten (außer Nutzpflanzenschädlingen, Profiteure der Monotonie). Und weil es keine Insekten mehr gibt (die Nahrungsgrundlage für viele Vogelarten), wird der Vogelwelt die Lebensgrundlage entzogen. So ist z. B. die Feldlerche, ein allseits bekannter Charaktervogel der Agrarlandschaft, in den letzten Jahren um 95 % zurückgegangen. Der ,stumme Frühling' hat bereits flächendeckend (mit Ausnahme weniger NSG) Einzug gehalten. Umso wichtiger werden größere Flächen, die nicht intensiv landwirtschaftlich genutzt werden, ungedüngte Brachen, feuchte Senken und trockene Stellen, auf denen sich die Natur frei entfalten kann. Sie sind im wahrsten Sinne des Wortes die letzten Rückzugsgebiete, auch im Sinne von Ruhe und Abgeschiedenheit. Wie ungestört das Gebiet Rheine R ist, zeigt z. B. das regelmäßige Vorkommen jagdbarer Wildtiere wie Fuchs, Hasen, Karnickel, Rehe und Wildschweine.

Als einzige Begründung für diesen Bebauungsplan wird darauf verwiesen, dass für die Realisierung des Gewerbe,parks' keine Agrarflächen benötigt würden. Diese Aussage ist nur bedingt richtig, da der Bau der ‚Querspange‘ (über die im weiteren Verlauf der Stellungnahme noch eingegangen wird) selbst bestes Agrarland beansprucht.

Kein Wort über den Bedarf an Gewerbeflächen. Die Argumentation der Umweltgutachter ist lückenhaft und zielt auf eine Verharmlosung der Naturvernichtung ab, verbunden mit der Suggestion, man könne einen Ausgleich für die Eingriffe schaffen (der wiederum auf Agrarland stattfinden soll). Die herausragende Bedeutung von Rheine R für Natur und Landschaft wiegt bei weitem den Vorteil auf, weniger Ackerland für Gewerbeflächen zu verbrauchen. Der Bedarf an Gewerbeflächen ist im Süden von Rheine offenbar nicht so groß. Sonst hätte man die bisher ausgewiesenen Gewerbeflächen an der B481 in Mesum und in der ehemaligen Kaserne Gellendorf nicht aufgegeben (s. Änderung des FNP). Das öffentliche Interesse am Schutz eines der landes- und bundesweit bedeutendsten Naturoasen wiegt höher als die Vorratshaltung von nur teilweise voll nutzbaren Gewerbegrundstücken (s. weitere Ausführungen zu den Geruchsemissionen). Und diese Gewerbegrundstücke sind zusätzlich noch mit erheblichem finanziellen Aufwand und umweltpolitisch unsinnigen Maßnahmen verbunden (s. weiter Ausführungen unten).

Zu 1.: Anlass der Planung/4.1 Lage im Stadtgebiet...

Um den Eindruck zu erwecken, man würde die Landschaft wenigstens nicht optisch zersiedeln, wird auf die Troglage des Gebietes mehrfach verwiesen. Tatsächlich kann man von einer Troglage nur bedingt und auch nicht für das gesamte Gebiet sprechen (s. Fotos). Zwar besteht im Nordwesten für eine Teilstrecke von ca. 400 m ein Steilhang am Waldhügel und auf der Ostseite befindet sich die Bahn auf einer Böschung, dennoch verschwindet eine zukünftige Bebauung, die auch noch bis 4-geschossig zugelassen werden soll, keinesfalls in der ‚Versenkung‘. Wie die Fotos zeigen, ist die Einsicht in das Gebiet im Westen von der K 77 (Hauenhorster Straße) gut möglich und von der B 481 im nördlichen Bereich. Lediglich im Süden der Ostseite ist das Gebiet wegen der hohen Bahntrasse nicht einsehbar (daher plant man hier eine ‚Landmarke‘, auf die noch eingegangen wird). Die Verschandelung des Landschaftsbildes ist durch die angestrebte verdichtete Bebauung (maximale GFZ, GRZ) vorprogrammiert. Kein ästhetisches Entree für Rheine.

Zitat auf S. 6: ‚Das Gebiet duckt sich hinter dieser mit Bäumen bestandenen Böschung weg‘. Erstens ist die Böschung nicht hoch genug, um eine zulässige Dreigeschossigkeit zu verdecken. Zweitens tragen Laubbäume für die meiste Zeit des Jahres kein Laub. Also existiert kein Sichtschutz!

Zu 4.4: Äußere verkehrliche Erschließung

Die Lage und die Topografie des Gebietes Rheine R verursachen äußerst kostspielige Straßenbauwerke. Die Erschließung im Bereich des Kammweges mag ja noch vertretbar sein, aber die Haupterschließung von Süden her aufzuzäumen, ist nicht nachvollziehbar. Es sei denn, diese Erschließung dient nur als Vorwand für eine Teilrealisierung der vor einigen Jahren in der Schublade versunkenen ‚Südtangente‘. Das dieser Verdacht nicht weit hergeholt ist, beweist allein die Tatsache, das diese neue Erschließung zwischen B 481 und K 77 (‚Querspange‘) als neue Kreisstraße K 66 n ausgewiesen werden soll (die K 66 ist die durch Hauenhorst verlaufende Haupterschließungsstraße). Wer kennt eine neue Kreisstraße von 420 m Länge? Niemand! Wenn für die Querspange 5.500 Kfz/Tag prognostiziert werden, wohin soll der Verkehr auf der K 77 weiter fließen, um zur B 70 n zu kommen? Etwa durch die Stadt über die Catenhorner Straße? Oder durch Hauenhorst über die K 66? Beides wird zu erheblichen Belastungen für die Anlieger führen. Also ist der Weiterbau der Querspange in Richtung Waldhügel bis zur Catenhorner Straße vorprogrammiert. Diese

Vorstellung ist nicht zu weit hergeholt, denn in der Begründung zum B-Plan wird der Weiterbau auf S. 9 thematisiert! Die Querspange als Einstieg in die Südtangente. Mit allen negativen Folgen für die Umwelt: Zerschneidung des Waldhügel-Südhangs, Vernichtung von wertvollen Acker- und Weideflächen, Verlärmung und Vergasung weiter Teile von Hauenhorst (die Straße läge in Hauptwindrichtung).

Auch wenn einige Politiker den Begriff ‚Südtangente‘ scheuen wie der Teufel das Weihwasser, die Bezeichnung findet man in aller Deutlichkeit als Text der Abbildung auf S. 23 des Hamerla-Gutachtens: ‚B 481, Münsterlanddamm, Anbindung Südtangente, Prinzipskizze‘ (auf der Titelseite dieses Gutachtens ist auch ein Modell zu sehen, welches eine gute Vorstellung von der brachialen Landschaftszersiedlung gibt).

Allein die Kosten für die Querspange belaufen sich nach vorläufigen Schätzungen auf 10 Mio. € (früher waren es einmal 5,7 Mio. €). Um die Bahn zu unterqueren, ist eine Troglage von 7 m Tiefe erforderlich, aus der ständig Grund- und Oberflächenwasser abgepumpt werden muss. Also nicht nur immense Baukosten, sondern auch noch laufende dazu! Das hat nichts mit Nachhaltigkeit zu tun. Für die Querspange wird der Bedarf an Ackerland mit rund 2.800 qm angegeben. Für die zerschnittenen Restflächen (etwa 4.100 qm) erklärt sich die Stadt jetzt schon zum Kauf bereit. Wird damit signalisiert, dass man das Gewerbegebiet auch in westliche Richtung ausdehnen will? Wozu sonst lässt man die Grabeneinzugsflächen westlich der K 77 in die hydraulischen Berechnungen der Querspange einfließen (s. Abbildung bzw. Plan 7 Bl. 2/2 des Wasserrechtsantrages)? Wenn für 170 m Straße 6.900 qm Ackerland in Anspruch genommen werden, so ergibt eine Hochrechnung für die weiteren 2,4 km bis zur Einmündung der K 66 n in die Catenhorner Straße ein Bedarf von fast 10 ha. Das entspricht etwa der neu gewonnenen Gewerbefläche von Rheine R! Damit erweist sich die Flächenrecyclingaktion Rheine R als Mogelpackung.

Zu 4.5: Ver- und Entsorgung: sonstige technische Infrastruktur

Wie oben bereits ausgeführt, schreckt man für die Verkehrserschließung von Rheine R nicht vor erheblichen Klimmzügen zurück. Das gilt auch für die sonstige Erschließung.

Punkt 1: Das Abwasser muss aufgrund der ungünstigen Topografie und der fehlenden Kläranlage quer durch die Stadt gepumpt werden (Pumpstrecke rd. 1,7 km). Das hierzu notwendige Pumpengebäude soll in dem Gebiet unmittelbar an wertvollste Biotope grenzend errichtet werden. Pumpen kostet ununterbrochen Energie. Was ist daran nachhaltig? Was geschieht, wenn die Pumpen ausfallen? Auf diese Fragen wird in der Begründung des Bebauungsplanes gar nicht eingegangen. Was nicht in das ökologische Mäntelchen passt, wird ausgeblendet.

Punkt 2: Das Oberflächenwasser des gesamten Gebietes (35 - 38 ha) darf nicht versickern, sondern soll zunächst in ein neu geplantes Regenüberlaufbecken (RRB) geleitet werden. Dieses Bauwerk, eingezäunt mit einem hohen Metallstabzaun, platziert man ebenfalls in den ökologisch so wertvollen Südteil von Rheine R. Das RRB ist nur für ein 5-jähriges Regenereignis dimensioniert. Versickerung soll nur auf der Böschung-Südseite stattfinden (wenn es überhaupt funktioniert, ein Nachweis fehlt). Was geschieht, wenn das Becken und die Abflussrinne überlaufen?

Punkt 3: Noch bedenklicher ist die ständige Einleitung dieses Wassers in den Frischebach. Im Wasserrechtsantrag wird nicht verheimlicht, dass es sich um belastetes Wasser handelt (typisch für Gewerbegebiete). Man nimmt also bewusst die Verschmutzung dieses sehr sauberen, natürlichen Wasserlaufes in Kauf. Gerade die Wasserqualität des Frischebaches ermöglicht das Vorkommen einer reichhaltigen Fischfauna mit Eisvogel und Gebirgsstelze. Die hohe Qualität des Frischebaches (No-

men est omen) wird vom Land NRW auch bei der Diskussion der Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie betont.

Punkt 4: Um die Einleitung zu ermöglichen, plant man erhebliche bauliche Eingriffe in die Talaue und das Bachbett des Frischebaches. Hierzu sollen ‚ortstypische‘ Natursteine einbetoniert werden.

Punkt 5: Der geplante Einlauf in den Frischebach liegt nur knapp 50 m von der Einmündung in die Ems entfernt. Ein klarer Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot eines FFH-Gebietes.

Angesichts dieser Tatsachen verlangen wir die vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung.

Noch eine Bemerkung zur ‚sonstigen technischen Infrastruktur‘. Zitat auf S. 10: ‚Die Stadtwerke Rheine haben sich offen gehalten, die Versorgung des Plangebietes mit Gas nur nach einer positiven Wirtschaftlichkeitsberechnung zu sichern‘. Offenbar vertraut man von Anfang an keiner starken Grundstücksnachfrage. Sollte es aber zu einer späteren Gasanbindung kommen, müssen die Leitungen in die neu gebauten Straßen verlegt werden. Hierdurch entstehen zusätzliche Kosten.

Zu 4.6: Bodenkontamination: Altlasten

Die Ergebnisse der Bodenverseuchung aufgrund von Schmierölen und Pflanzenvernichtungsmitteln zeigt Abbildung 4 a des Bodenmanagementkonzeptes von Mull&Partner vom 12. September 2008 (s. Abb.). Diese Karten sind der Öffentlichkeit und den politischen Entscheidungsträgern nicht bekannt. Plan 4 a klassifiziert die verseuchten Böden in fünf LAGA-Klassen. Nach dem jetzigen (vorläufigen) Kenntnisstand besteht ein Flickenteppich aus unterschiedlich belasteten Böden:

Punkt 1: Ein Drittel der Gesamtfläche wird aufgrund chemischer Analysen als unbedenklich eingestuft (LAGA Z 0, LAGA steht für Landes-Arbeitsgemeinschaft Abfall).

Punkt 2: Ein weiteres Drittel der Gesamtfläche ist so belastet, dass diese Böden nach Entnahme nicht mehr frei zugänglich eingebaut werden dürfen. Die Böden sind zu versiegeln.

Punkt 3: Das letzte Drittel der Gesamtfläche ist geteilt: Die eine Hälfte (also etwa 1/9 der Gesamtfläche) ist so belastet, dass diese Böden nur versiegelt in einem Mindestabstand von einem Meter zum Grundwasser eingebaut werden dürfen.

Die verbleibende Hälfte des Drittels ist so stark verseucht, dass die Lagerung auf einer geeigneten Sondermülldeponie zwingend vorgeschrieben ist (LAGA >Z 2). In der Begründung des Bebauungsplanes heißt es dazu auf S. 11: ‚Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie besteht kein akuter Bedarf zur Sanierung von Altlasten zum Zwecke der Gefahrenabwehr‘. Im Klartext: Solange die Böden dort verbleiben, wo sie sind, besteht kein Handlungsbedarf. Sobald jedoch gebaut wird, entstehen erhebliche Kosten. Auf eine dringend notwendige Abschätzung dieser Kosten wird verzichtet. Stattdessen heißt es weiter: ‚Aufgrund der insgesamt festgestellten Belastungen erfolgt eine Kennzeichnung des Plangebietes als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Nach Abschluss der sich aus dem Sanierungsplan ergebenden Maßnahmen soll im Rahmen einer Änderung eine Anpassung dieser Festsetzung an die Ergebnisse des Sanierungsplanes erfolgen‘. Ist das so zu verstehen, dass im Bebauungsplan die kontaminierten Flächen dargestellt werden? Wie sollen ansiedlungswillige Unternehmer darauf reagieren? Positiv? Das bedeutet doch – zumindest für die Baugrundstücke – ein Aufschieben auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Die noch zu erwartenden Kosten werden also erst gar nicht abgeschätzt.

Punkt 4: Schwach belastete Böden sollen auf der Ostseite des Gebietes, nördlich und südlich der Querspange zu einem trapezförmigen Wall von 35.000 qbm aufgeschüttet und verdichtet werden. Die Bodenaufschüttung soll mit einer möglichst wasserabweisenden Bodenschicht abgedeckt werden. Für Eidechsen sollen auf diesen Bodenerhebungen künstliche Lebensräume mit ‚gewaschenem‘ Schotter geschaffen werden. Die südliche Bodendeponie soll bis an die Böschungsoberkante des Frischebachtals heranreichen. Niemand kann ausschließen, dass Boden ausgeschwemmt wird und direkt in den Bach gelangt. Das FFH-Gebiet ‚Emsaue‘ ist keine 200 m entfernt. Wieder wird ein Gefahrenpunkt für die Umwelt und Natur geschaffen. Das hat nichts mit Nachhaltigkeit zu tun.

Zu 5: Städtebauliches Konzept/6: Planungsrelevante Festsetzungen

Punkt 1: Gut 1/4 der geplanten Gewerbeflächen sind nur für Betriebe mit Arbeitsplätzen ohne dauerhaften Aufenthalt bzw. ohne Betriebswohnungen zulässig. Gewerbegrundstücke, die nur für kurze Zeit von Arbeitnehmern oder Unternehmern aufgesucht werden können, dürften nicht vermarktbar sein. Auf S. 12 der Bebauungsplanbegründung heißt es: ‚Vorrangig sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die in der Bandbreite von Dienstleistungsbetrieben, nicht störendem Gewerbe, technologieorientierten Gewerbebetrieben, aber auch Handwerksbetrieben, die gleichzeitig ihre Produkte präsentieren, liegen‘. Wie soll das ohne dauernden Aufenthalt funktionieren? Geht man von 11,5 ha neuen Gewerbeflächen aus, so sind von vorn herein 3 ha nicht vermarktbar (siehe Bebauungsplanentwurf). Bei den in der Presse genannten Gesamtkosten von 28 Mio. € (10 Mio. € für die Querspange, 18 Mio. € anteilig für Ankauf und Erschließung) errechnen sich Erschließungskosten bei 7,5 ha voll verwertbarer Gewerbeflächen ohne Bodensanierung und Bodenaufbereitung (Auffüllung und Verdichtung, s. S. 12 der Begründung) auf 370,00 €/qm. Das hat mit Steuergeldverschwendung zu tun, nichts mit Nachhaltigkeit.

Punkt 2: Welchen Sinn macht die städtebauliche ‚Betonung‘ des südlichen ‚Eingangsbereiches‘, in dem die Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6 auf 2,0 und die maximale Geschosshöhe von 3 auf 4 heraufgesetzt werden, wenn hier nur Betriebe ohne dauernden Aufenthalt von Personen gestattet sind? Insofern ist es ein frommer Wunsch, wenn dargelegt wird: ‚Es ist städtebauliches Ziel, entlang der Erschließungsachse die Verwaltungs- und Bürogebäude mit einer mindestens zweigeschossigen Bebauung zu konzentrieren‘. Solche Vorhaben sind doch nur auf etwa der halben Straßenlänge zulässig.

Punkt 3: Auf die Festsetzung ‚offene Bauweise‘ soll verzichtet werden, um Gebäude von über 50 m Länge zu ermöglichen. Das steht im Widerspruch zu der Behauptung auf S. 17: ‚Hiermit wird die städtebaulich-funktionale Idee eines architektonisch hochwertigen Gewerbeparks Rechnung getragen‘. Massive Bauten über das übliche Maß hinaus beeinträchtigen das Landschaftsbild.

Zu 6.6: Ver- und Entsorgung

Wie bereits oben ausgeführt, zeigt das Abwasserkonzept keine ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit. Da das Oberflächenwasser im Gebiet nicht versickern darf (heute eine klare ökologische Vorgabe), ergibt sich, dass die ‚zukünftigen Nutzungsberechtigten gem. § 51 a L WG nicht beitragspflichtig (sind), sondern die Beitragspflicht obliegt den Technischen Betrieben Rheine AöR‘. Man kann sich ausmalen, welche dauerhaften Folgekosten bei der angestrebten baulichen Verdichtung anfallen. Keine Spur von Nachhaltigkeit.

Zu 6.7: Grün- und Freiraum

Punkt 1: Der angedachte Turm (‚Landmarke‘) auf dem höchsten Punkt der Bodendeponie nördlich der Querspange läge keine 150 m vom FFH-Gebiet ‚Emsaue‘ entfernt. Die Behauptung, dass mit dieser Landmarke keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden sind, wird schon im darauf folgenden Text auf S. 20 der Begründung widerlegt: ‚Insgesamt wird der Schaffung eines Identifikationspunktes zum Gewerbepark Rheine R mehr Gewicht beigemessen, als mit der Errichtung verbundenen geringfügigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes‘. Der Turm soll genau dort errichtet werden, wo das Gewerbegebiet vermutlich nicht frei sichtbar in der Landschaft liegt. Gerade die Emsaue verlangt besondere Sensibilität und keine beleuchteten oder sonst wie gearteten Reklamebauwerke.

Punkt 2: Die permanente Betonung des ökologisch wertvollen Südraumes (also der Fläche südlich der Querspange) wird schon dadurch unterlaufen, dass im Laufe der Planungsphase ständig neue Eingriffe hier hin verlagert wurden: RRB, Pumpwerk, Regenüberlaufgraben, bauliche Eingriffe in den Frischebach, Deponie mit ‚schwach kontaminiertem‘ Bodenmaterial bis an die Böschungskante der Talaue. Übrig bleibt eine unbeeinträchtigte Fläche von rund 50 m x 50 m, also 7 Promille der Gesamtfläche. Das damit die versprochene ‚langfristige Sicherung der Populationen und Biotope‘ unmöglich ist, liegt auf der Hand, zumal die vom Gutachter geforderten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen ‚noch nicht abschließend geklärt‘ sind (vgl. Hinweis auf S. 21).

Zu 6.6: Bodentragfähigkeit, Gründung.

Auf einer Teilfläche des Flurstücks 489 sind Gründungsschwierigkeiten zu erwarten. Eine weitere Verschlechterung der Grundstücksqualität. Über die entstehenden voraussichtlichen Kosten schweigt man sich aus und verweist auf einen ‚entsprechenden textlichen Hinweis (im Beb-Plan?)‘.

Zum Umweltbericht gem. § 2 a BauGB des Büros Lökplan vom 16. Juni 2009:

Der Umweltbericht liest sich wie eine Werbebroschüre der Stadt Rheine zur Grundstücksvermarktung. Beispiel: ‚Die etwa 35 ha große Fläche soll dem Süden der Stadt (Rheine) neue Gewerbeflächen bereitstellen. Aufgrund der Terrassierung und des Flächenzuschnitts eignet sich das Gebiet besonders für hochwertige Dienstleistungs- und Gewerbenutzung, die im zentralen Bereich angesiedelt werden sollen.‘ Besonders geeignet ist diese langgestreckte Fläche (2,8 km x 300 m) gerade nicht. Die massive Naturvernichtung, die hohen Kosten unter Missachtung umweltpolitischer Grundsätze und die erheblichen Einschränkungen der Nutzbarkeit der Grundstücke stehen einer Nachhaltigkeit entgegen. Das nur der Südteil von Rheine R (also südlich der Querspange) besonders ökologisch wertvoll sei, ist nicht wahr.

Bereits im Umweltbericht Hamerla&Partner vom 16. August 2006 (deren einzelne Textpassagen von Lökplan übernommen wurden) heißt es: ‚Bei dem Bahngelände ‚Rheine R‘ handelt es sich um einen äußerst artenreichen Bahnbrachenkomplex, der durch die standörtliche Vielfalt auf kleinstem Raum entstanden ist‘. Und weiter: ‚Im Untersuchungsgebiet wurden von Lökplan (2005) insgesamt 18 gefährdete Pflanzenarten gefunden, von denen 16 Arten in NRW als gefährdet eingestuft werden und 17 Pflanzenarten, die im Naturraum Westfälische Bucht als gefährdet gelten‘. Daran hat die großflächige Baum- und Gebüsch-Rodungsaktion sowie die Entnahme des Schotters von den ehemaligen Gleisen nichts geändert (vgl. Fotos). Das Gebiet ist nach wie vor ein Eldorado für gefährdete Pflanzen und Tiere. Schutzwürdige Biotope beschränken sich keinesfalls auf den Südteil. Die Bedeutung der Kalkrohböden im Nordosten betonen selbst die Gutachter. Bereits vor den ersten Überlegungen, wie man Rheine R nutzen kann, war der hohe ökologische Stellenwert des Gebietes in einer Schriftenreihe der Stadt veröffentlicht worden (Rheine – Gestern, Heute, Morgen, Heft 2/2000). Seinerzeit hatte der bekannte Botaniker Winfried Grenzhäuser

341 Pflanzenarten im gesamten Gebiet erfasst. 31 Arten werden davon auf der Roten Liste geführt. Eine Erfassung der Pflanzenarten nach Messtischblatt-Quadranten für den Florenatlas NRW (Heupler) ergab für diesen Bereich die zweithöchste Artendichte in NRW (916 Arten, nur Bonn war mit 918 Arten Spitzenreiter). Nach heutigem Kenntnisstand wäre Bonn allerdings auf den zweiten Platz zurückgefallen, da noch weitere Arten gefunden wurden.

Es können hier nur einige Beispiele angeführt werden, wie unvollständig die Erfassungen des Büros Lökplan sind:

Beispiel 1: Bei den Orchideenarten fehlen z. B. Breitblättriger Sitter (im Norden), Weißes Waldvögelein (im Nordosten). Das Vorkommen des ‚Übersehenen Knabenkrautes‘ (*Dactylorhiza praetermissa*) wird von Lökplan im Bereich der geplanten Querspange mit 245 + 37 Individuen angegeben (vgl. Abb. 5 auf S. 13 des Umweltberichtes). Eine von mir und Herrn Grenzhäuser durchgeführte Zählung ergab am 28. Juni 2009 mindestens 2.020 Individuen (die Quote dürfte sich wegen nicht gefundener Pflanzen um 10 % erhöhen). Es wurden also gerade einmal für eine Teilfläche des dortigen Vorkommens nur rund 12 % des tatsächlichen Bestandes erfasst.

Beispiel 2: Das Vorkommen der stark gefährdeten und geschützten entferntährigen Segge (*Carex distans*) war von den Gutachtern ‚übersehen‘ worden. Erst auf unseren Einwand hin wurde uns kurz vor bzw. während der Rodung- und Erdarbeiten erklärt, man habe die jetzt gefundenen Pflanzen vorübergehend umgesiedelt. Diese ‚Umsiedlungsaktion‘ ist zum Scheitern verurteilt: Wenn es noch andere geeignete Wuchsorte in der Nachbarschaft gäbe, wären dort auch diese Seggen zu finden!

Beispiel 3: Das Brutzeitvorkommen von Steinschmätzer und Braunkehlchen (jeweils 1 Paar, beide Arten hochgradig gefährdet und geschützt) wird vollkommen übergangen. Leider setzten die Schotterbeseitigungsarbeiten (Mai 2009) dem Brutgeschäft ein jähes Ende.

Beispiel 4: Auf hochgradig seltene Arten, die im Norden des Gebietes geradezu massenhaft vorkommen, wird überhaupt nicht eingegangen. Genannt seien hier beispielsweise Sandwegerich und Steifer Schöterich.

Beispiel 5: Wie nachlässig erfasst wurde, ist im Kapitel 7.2.10 Fauna nachzulesen: ‚Des Weiteren werden aktuelle Vorkommen von Flussregenpfeifer und Kiebitz im Planbereich (seit März/April 2009, Herr Twesten, Techn. Betriebe Rheine, bestätigt durch eine Begehung durch Lökplan, Herr Cordes am 3. Juni 2009), auf Flächen des geplanten RRB und der Feuchtwiesenbrache in die Betrachtung einbezogen‘. Im Klartext: Erst ein Mitarbeiter der Technischen Betriebe muss den Umweltgutachter auf äußerst auffällige geschützte Brutvogelarten hinweisen, damit sich dieser zu einer Begehung aufrafft. Im Übrigen stimmen die Brutpaarzahlen nicht: Flussregenpfeifer mindestens 2 Brutpaare, Kiebitz mindestens 4 Brutpaare. Diese Vögel nutzten das gesamte Gebiet von Rheine R (s. Foto des warnenden Kiebitz-Altvogels auf einem der Schotterhaufen).

Diese 5 Beispiele sollen genügen, um einen Eindruck auf die Unzulänglichkeiten des Umweltberichtes zu vermitteln.

Zurück zu dem Vorkommen des ‚Übersehenen Knabenkrautes‘. Die Gutachter betonen die hohe Schutzwürdigkeit dieser Population, worunter sich offenbar auch Hybrid-Orchideen befinden (einige Orchideenarten befinden sich in einem Prozess der Bildung neuer, stabiler Arten). Zitat: ‚Die Orchideen sind lt. EU-Artenschutzverordnung RG Nr. 338/97 im Anhang B aufgeführt und sind daher lt. § 10 Abs. 2 BNatSchG besonders geschützt‘. Das größte Vorkommen ist im Rahmen der Erd- und Rodungsarbeiten mit einem Lattenzaun markiert worden (s. Zählung). Durch das geplante Ge-

werbegebiet und insbesondere durch den Bau der Querspange und des RRB wird sich der Wasserhaushalt derart negativ verändern, dass der Orchideenstandort zerstört wird. Allein das Abpumpen während der Bauphase wird schon zum Verlust der Orchideen führen.

Der Hinweis, die fortschreitende Sukzession (also die Verbuschung des Geländes) und die Vielzahl der Fremdarten (z. B. Kanadische Goldrute) würde den Wert von Rheine R als Naturoase auf Dauer mindern, zeigt nur zu klar, wie gefällige Gutachter argumentieren. Fast jede Fläche in Deutschland würde aufgrund des hohen Luftdüngergehaltes zuwachsen. Das ist kein Argument gegen Rheine R, sondern ein allgemeiner Zustand. Die Behauptung der Gutachter: ‚Die Gegenüberstellung der Planung zur Nullvariante verdeutlichen unter Umweltgesichtspunkten die positiven Effekte der Bodensanierung und des Flächenrecyclings Demgegenüber treten negative Effekte durch den Verlust an Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie die zusätzliche Versiegelung von Flächen in ihrer Bedeutung zurück‘, ist falsch. Die hohe Bedeutung des Gebietes haben die Gutachter unumwunden zugegeben. Die hohen Folgekosten werden immer sichtbarer.

Unsere Anregung:

Rheine R bleibt unbebaut. Die hohe ökologische Wertigkeit des Gebietes wird ermittelt und dem Ökobilanzkonto der Stadt gutgeschrieben. Damit kann die geplante Erweiterung des Gewerbegebietes Holsterfeld mit Sicherheit abgedeckt werden. Hier im Norden von Rheine, in der Nähe der Hauptkläranlage, an der A 30, am Güterverteilzentrum (sprich Bahnanschluss) und im Umfeld des Kanalhafens Spelle ist eine Gewerbeflächenausweisung vertretbar. Bei einem Verzicht von Rheine R als Gewerbepark kämen auf die Bürger der Stadt (und darüber hinaus) keine immensen, bislang nicht abgeschätzten bzw. abschätzbaren Investitions- und Unterhaltungskosten zu. Das Freischlagen von Bewuchs in Abständen von mehreren Jahren steht in keinem Verhältnis zu den nicht umlagefähigen Kosten dieses Gewerbegebietes. Eine Nutzung als ‚Blütenmeer und Tierparadies‘, d. h. für die Naherholung (s. Radweg) stärkt das ‚weiche‘ Image der Stadt Rheine und dient damit nicht nur der Natur, sondern direkt allen Bürgern.

*Naturschutzbund Deutschland Landesverband NRW (NABU)
Merowinger Str. 88
40225 Düsseldorf*

*Ansprechpartner vor Ort:
Kurt Kuhnen
Elpersstiege 37
48431 Rheine“*

Abwägungsempfehlung:

Zu den vorgetragenen Anregungen wird im Einzelnen wie folgt Stellung genommen: (Zur besseren Übersicht ist die Abwägung aufgeteilt in die sich aus der Anregung ergebenden vier Abschnitte I: Anschreiben, II: Vorbemerkung, III: Einzelne Punkte/Begründung, IV: Einzelne Punkte/Umweltbericht, jeder einzelne Punkt ist zusätzlich mit einer kurzen Überschrift versehen).

I Anschreiben

Ablehnung des Plans aus Gründen des Artenschutzes?

Vom ehemaligen Bereich Rheine R wird nur ein Teil als Gewerbegebiet überplant. Der ökologisch wertvollere Südteil bleibt der Natur erhalten. Hier sind Maßnahmen zum Schutz der Vorkommen zahlreicher Pflanzen- und Tierarten schon mit Erfolg in der Umsetzung.

In dem vom geplanten Gewerbegebiet maßgeblich betroffenen Nordteil sind deutlich weniger seltene und gefährdete Arten dauerhaft nachgewiesen. Es handelt sich dabei in den meisten Fällen um die vorübergehende Nutzung bzw. um das sporadische Auftreten aufgrund besonderer Standortbedingungen, das aktuell erst durch die notwendigen Sanierungs- und Beräumungsarbeiten ausgelöst wird.

Für das dauerhafte Vorkommen einiger streng geschützter und besonders geschützter Arten wird im Südteil Sorge getragen. Ein Artenschutz-Fachbeitrag erläutert für das Gesamtgebiet die Beeinträchtigungssituation für die planungsrelevanten Arten. Konkret für die Orchideenbestände sind im Südteil schon positiv wirksame Maßnahmen durchgeführt worden und auch zukünftig kontinuierlich vorgesehen.

Die Beobachtungen von Steinschmätzer und Braunkehlchen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht als Brutvorkommen, sondern als Durchzug einzuordnen. Methodisch korrekt durchgeführte und systematische Erfassungen wurden vom NABU nicht vorgenommen. Solche Erfassungen wurden jedoch im Rahmen der Bauleitplanverfahren für das Plangebiet in 2005 durch das Büro LökPlan, Anröchte, durchgeführt und für die neben den Bahnflächen durch die Querspange zusätzlich betroffenen Randbereichen in 2008 ergänzt. Die im Zuge des vom Kreis Steinfurt geplanten Radweges „Schlossallee“ erfolgten aktuellen systematische Kartierungen der Avifauna stützen ebenfalls diese Bewertung, d.h. das Braunkehlchen konnte nur als Durchzügler beobachtet werden. Dabei ist die Bahnbrache als Sekundärlebensraum anzusehen, der aufgrund der Einschränkungen durch Nutzung und Sukzession in der Regel nicht zur erfolgreichen Brut geeignet ist. Das Braunkehlchen ist in NRW eine typische Art der extensiv genutzten Feuchtwiesen. Weder vollständig offene Rohböden noch zu stark durch Sukzession verbuschte Flächen können von ihm erfolgreich zur Reproduktion genutzt werden. Der Steinschmätzer ist in NRW fast ausschließlich auf Sekundärstandorten zu beobachten. Vergesellschaftungen mit dem Braunkehlchen während der Zugzeit sind typisch. Dauerhafte Brutvorkommen sind an großflächig offene Standorte gebunden, die in Rheine R nachweislich in den letzten Jahren nicht existiert haben und nach der Beräumung auch nur durch enormen Aufwand langfristig gesichert werden könnten.

Die Vorkommen von Kiebitz und Flussregenpfeifer sind ebenfalls Folge der auf den Flächen durchgeführten Maßnahmen und vorübergehenden Standortbedingungen. Für den Südteil wird gerade daraufhin gearbeitet, nutzbare Habitate (potentiell auch für den Flussregenpfeifer) dauerhaft zu erhalten. So ist die Gestaltung des Rückhaltebeckens, das prinzipiell ebenso ein anthropogener Sekundärlebensraum ist, wie die Bahnbrache, so vorgesehen, dass sich entsprechend nutzbare Biototypen dort dauerhaft entwickeln können. In den vergangenen

Jahren brüteten Kiebitze mit geringem Reproduktionserfolg auf den angrenzenden Ackerflächen. Für den Verlust dieser Habitats sind geeignete Ausgleichsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang in der Emsaue vorgesehen.

Unzureichende Erfassung der Arten/nicht sachgerechte Abwägung?

Die Erfassung der Fauna und Flora des Gebietes ist ausreichend und entspricht bzgl. der Auswahl der Artengruppen und Methodik mit Sicherheit dem landesweiten Standard. Sie wurde den Fachbehörden ohne Beanstandung mehrfach vorgestellt.

Das gesamte Gebiet wurde 2005 im Zusammenhang mit dem Umweltbericht zum Regionalplanänderungsverfahren systematisch kartiert. Dabei wurden die Biotoptypen, die Gefäßpflanzen, die Fledermäuse, die Vögel, die Amphibien und Reptilien, die Tagfalter, die Libellen und die Heuschrecken nach landesweit üblichen Methodenstandards erfasst. Ergänzend wurde in 2008 eine systematische Erfassung der Fledermäuse, Vögel und Reptilien auf den für die südliche Verkehrsanbindung (Querspange) zusätzlich in Anspruch zu nehmenden Flächen westlich und östlich benachbart zu Rheine R durchgeführt. Im Zuge dieser Kartierungen wurden auch aktuelle Daten zum Südteil erneut erfasst und für die Aktualisierung der Erhebung genutzt. Darüber hinaus erfolgte in 2008 eine Spezialkartierung der Orchideenvorkommen im Südteil zur Klärung der Frage des RRB-Standortes. Ebenso wurden alle weiteren bekannten Datenquellen ausgewertet. In 2005 erfolgte auch ein Informationsaustausch mit Hr. Grenzhäuser (lokaler Florist, NABU-Mitglied) bzgl. der Vorkommen bemerkenswerter Pflanzenarten.

Verkehrliche Erschließung/Bau einer zusätzlichen Straße

Das geplante Gewerbegebiet Rheine „R“ ist als regional wirksames Gewerbegebiet südlich der Innenstadt von Rheine geplant. Ein Unterziel dieses Gewerbegebietes ist die Schaffung eines Flächenangebots für bahnaffine Nutzungen. Der Standort Rheine R bietet hierfür die idealen Voraussetzungen, da eine Anbindung an die Bahnanlagen der DB Netz AG noch besteht und der Bahnhof Rheine nur wenige Meter nördlich gelegen ist. Das Gesamtprojekt ist auf Grund dieser Standortvoraussetzungen vom Land NRW als eine Leitmaßnahme definiert worden und hat in der Förderung Priorität erhalten. Dies setzt aber voraus und wurde vom Städtebauministerium bestätigt, dass das Gewerbegebiet Rheine „R“ eine qualifizierte Verkehrsanbindung erhält, die nur zu erreichen ist, wenn eine leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen der K 77 und der B 481 errichtet wird.

Das Gewerbegebiet Rheine „R“ ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung realisierbar. Die Trasse der Querspange erfüllt diese Voraussetzungen. Damit die Hauenhorster Straße durch den Gewerbeverkehr nicht zusätzlich belastet wird, muss die Trasse bis zur B 481 durchgehen.

Der Bau dieser sog. „Querspange“ K 66 n ist als leistungsfähige Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm B 481 und Hauptstraße K 77 für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes unabdingbar.

Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in diesen Anschlussbereichen gewährleisten zu können.

Die vorhandene Zufahrt „Am Kombibahnhof“ ist nicht geeignet, den Verkehr des Plangebietes der Hauptstraße K 77 zuzuführen, da die vorhandene Straßenbreite nicht ausreichend dimensioniert ist und die Form der vorhandenen Einmündung in die Hauptstraße K 77 eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs nicht gewährleisten kann. Der vorhandene Straßenoberbau genügt zudem nicht den Ansprüchen gemäß den aktuellen Regelwerken an Straßen in Gewerbegebieten. Sofern diese vorhandene Trasse als Zufahrt für das Gewerbegebiet genutzt werden sollte, wären zunächst ein vollständiger Rückbau der vorhandenen Straßenbefestigung und ein anschließender Neubau einer Erschließungsstraße im Vollausbau erforderlich.

Daneben wäre zusätzlicher Grunderwerb notwendig, um den Bau einer regelwerkskonformen Einmündung zu ermöglichen. Dies würde zu einer erheblichen Kostensteigerung im Vergleich zu der geplanten Querspange führen, auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Zufahrt „Am Kombibahnhof“ erheblich länger ist als der Teil der Querspange, der zwischen K 77 und dem Gewerbegebiet gelegen ist. Darüber hinaus würden mit einer solchen Trasse umfangreiche Verkehre in den ökologisch sensiblen Südbereich hineingezogen (siehe hierzu auch: „Gewerbepark Rheine R“, Untersuchung von Varianten der äußeren Verkehrsanbindung, Ingenieurplanung, Wallenhorst, 11. 01. 2010).

Die Querspange ist als K 66 n geplant. Neben der Erschließungsfunktion für das hier anstehende Gewerbegebiet besitzt diese Verbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm (B 481) und Hauptstraße (K 77) einen eigenen regionalen Verkehrswert. Dies gilt auch dann, wenn das Gewerbegebiet Rheine „R“ nicht gebaut würde. Die eigene Verkehrsbedeutung der Querspange ist auch ohne die Weiterführung der Straße in Richtung Westen (Catenhorn) nachweisbar.

Nach der Prognose des Verkehrsentwicklungsplanes wird diese Querverbindung auch ohne den Gewerbepark Rheine „R“ pro Tag 2.000 Fahrzeuge aufnehmen und damit die Ortsdurchfahrten Rheine Stadt und Hauenhorst entlasten. Daher tritt der Kreis Steinfurt als Baulastträger der Querspange K 66 n auf.

Die Planung dieser Querspange ist bereits mit der Straßenbaubehörde und der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises sowie mit dem Landesbetrieb Straßenbau abgestimmt worden.

Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes sind die Querspange und damit auch die Erschließung des Gewerbegebietes rechtlich abgesichert.

Niederschlagwasser/Verschlechterungsverbot:

Die Behauptung, dass die Einleitung des Niederschlagswassers zu einer Verschlechterung des Frischebachs führt und damit gegen das Verschlechterungsverbot des § 25 a bzw. b WHG verstößt, ist falsch. Die vorgesehene Einleitung des Niederschlagswassers führt keineswegs zu einer Verschlechterung des Frischebachs. Dessen aktuelle biologische Gewässergüte (nach DIN 38410, S. Stellungnahme der Bezirksregierung Münster vom 9. 12. 2009) wird mit „mäßig belastet“ und seine Gewässerstrukturgüte werden aktuell nur mit "mäßig verändert" bzw. „gering verändert“ beurteilt. Eine landesweite Bedeutung ist nicht gegeben. Der Bach ist gerade im Einleitungsbereich aufgrund der industriegeschichtlichen Eingriffe und der auf kurzer Strecke aufeinanderfolgenden vier Querungen von Bahnstrecken erheblich vorbelastet. Der Frischebach ist dadurch südlich von Rheine R stark eingetieft und begradigt, abschnittsweise auch befestigt. Aufgrund der Dimension der Durchlässe, der natürlichen Sukzession und der nicht durchgeführten Unterhaltung hat sich auf dieser Basis der Bach hier abschnittsweise naturnah zurückentwickelt. Diese Entwicklung wird jedoch durch die gegenüber dem Ist-Zustand reduzierte Einleitung nicht negativ beeinflusst. Wie die entsprechende Karte der Gewässergüte belegt, ist die Gewässergüte des Frischebachs zudem im Oberlauf stark beeinträchtigt. Eine entsprechende Bewertung zeigen ebenfalls die landesweit ermittelten Daten der Gewässerstrukturgüte und die Fortschreibung des Biotopkatasters.

Der Wambach-Frischebach-Komplex im Süden von Rheine R ist im landesweiten Biotopkataster aufgeführt und in den vergangenen 15 Jahren zweimal kartiert worden. Die Ergebnisse sind u.a. im Internet im Landschaftsinformationssystem (LINFOS) des Landesamtes für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz (LANUV) abzurufen (BK-3710-0031 und / oder BK-3710-016). Bedeutsam ist, dass bei der Kartierung im Jahr 1993 eine Fläche von ca. 53 ha als schutzwürdig abgegrenzt wurde und diese Fläche bei der aktuellen Kartierung auf ca. 33 ha reduziert worden ist. Die Bewertungen lauten:

1993: stark beeinträchtigt, lokal bedeutsam

2008: lokale Bedeutung, stark beeinträchtigt, Situation unverändert

Das bedeutet, dass von zwei weiteren unabhängig voneinander arbeitenden Planungsbüros der Frischebach nur als lokal bedeutend und stark beeinträchtigt erfasst wurde. Von einer landesweiten Bedeutung ohne Beeinträchtigungen, wie vom NABU behauptet, kann keine Rede sein!

Es gibt durchaus einzelne Parameter zur Bewertung des Wambaches, die besser und mit gut bewertet sind, was aber auch verdeutlicht, dass das vom NABU dargestellte Belastungsszenario nicht vorhanden ist (diese Daten stammen aus der Zeit vor der Bodensanierung und mit Einleitung von bis zu 113 l/s aus dem Gebiet Rheine R in den Frischebach!, es haben hier ja auch kontinuierlich Messungen bzgl. möglicher Belastungen stattgefunden und in den vergangenen 10 Jahren! sind keine Gefährdungen festgestellt worden!).

Wie schon beschrieben, wird der Wambach/Frischebach südlich von Rheine R auf kurzer Strecke von mehreren Straßen- und Schienenstrecken gekreuzt, die erforderlichen Durchlässe von bis zu 45 m Länge und Gewässerbefestigungen bedingen die o.g. Einschränkungen. Zudem bestehen derzeit noch zahlreiche Anlagen aus dem ehemaligen Bahnbetrieb (Kläranlagen, Filterbecken etc.), die ebenfalls die Frischebachaue belasten. Die Umsetzung im Zusammenhang mit den

Rückbaumaßnahmen und dem neuen RRB samt (nun offen geführtem!) Abflussgraben stellt gegenüber dem aktuellen Zustand eine deutliche Verbesserung dar. Bislang durften 113 l/s aus den Kanälen und Dränagen des Bahngeländes in den Frischebach geleitet werden. Zukünftig ist diese Menge auf 63,5 l/s reduziert, und der punktuelle Einbau einer Steinpackung im Bereich der Einleitstelle verhindert negative Auswirkungen auf das Bachbett.

Bezüglich der ökologischen Gewässergüte zeigt die einschlägige Abbildung aus dem entsprechenden Informationssystem die belastete Situation im Oberlauf des Frischebaches, der Abschnitt südlich von Rheine R ist diesbezüglich nicht untersucht und dementsprechend auch nicht bewertet worden. Erkennbar ist auch die in diesem Aspekt aktuell unbefriedigende Situation der Ems.

Bei dem in den Frischebach abzuleitenden Wasser handelt es sich künftig auch nicht mehr um möglicherweise mit Schadstoffen belastetes Sickerwasser aus der vorhandenen Flächendrainage oder aus evtl. noch kontaminierten Kanälen der ehemaligen Bahnanlagen, sondern um gereinigtes Niederschlagswasser von bebauten oder befestigten Flächen der künftigen Gewerbegrundstücke, welches ein vorgeschaltetes Regenklärbecken durchläuft. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserbeseitigung sind ausführlich mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinfurt abgestimmt worden.

Die wasserrechtliche Genehmigung des Vorhabens Rheine „R“ für den Gewässer Ausbau des Fließgewässers nach § 31 WHG für die Einleitung ins Gewässer nach § 7 WHG und des Landschaftspflegerischen Maßnahmenplanes für das Regenrückhaltebecken liegt mittlerweile vor.

Verbleib der kontaminierten Böden/Folgekosten

Der Verbleib der angesprochenen kontaminierten Böden und auch mögliche Folgekosten sind im Rahmen der Bauleitplanung geklärt worden. Der Geltungsbereich der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine bzw. des Bebauungsplanes Nr. 307 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, Grundstückseigentümern, zuständigen Aufsichtsbehörden und Fachgutachtern – Gespräche hinsichtlich der Altlastenproblematik und möglicher noch durchzuführender Schritte geführt worden.

Eingegangen sind die Gesprächsergebnisse und die Untersuchungsergebnisse in einen Sanierungsplan, der in enger Abstimmung zwischen der Stadt Rheine und der Kreisbodenschutzbehörde erstellt wurde und für den eine rechtlich eigenständige und vom Bauleitplanverfahren unabhängige Verbindlichkeitserklärung des Kreises bereits vorliegt.

Der Sanierungsplan bezieht sich auf beide zurzeit in Rheine überplanten ehemaligen Bahnflächen: neben Rheine R ist auch der Bereich westlich des Bahnhofs/ Lindenstraße mit einbezogen. Auf dem Gelände Rheine R sind konkret die Flächen nördlich der Querspange und um das geplante Regenrückhaltebecken in den Sanierungsplan eingeflossen.

Als Sanierungszielvorgaben gelten die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung sowie die Zuordnungswerte der LAGA Mitteilungen 20. Ziel ist es, die Grundstücke so vorzubereiten, dass eine gewerbliche Nutzung gefahrlos erfolgen kann und zudem eine problemlose Vermarktung der Flächen ermöglicht wird. Nach Durchführung der Sanierungsmaßnahmen sollten die unterlagernden Bodenschichten folgende Analysewerte aufweisen: Für die Sanierung der Gewerbeflächen: Analysewerte < LAGA Z 1.2 Zuordnungswerte bzw. < Prüfwerte für das Szenario Wohngebiete der BBodSchV für die im Rahmen der Voruntersuchung ermittelten Parameter (für Rheine R vollständig). Es ist vorgesehen, gering belastetes Material sowohl aus dem Bereich westlich Bahnhof/Lindenstraße als auch aus dem Gebiet Rheine R selbst auf dem Gelände Rheine R in Erdbauwerke wieder einzubauen. Für diese endgültige Lagerung entsprechenden Bodenmaterials sind die ehemaligen Ablaufberge im südlichen Teilbereich vorgesehen, die aufgrund ihres Reliefs nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand als Gewerbeflächen erschlossen werden können.

Bei einer Erhöhung dieser vorhandenen Bodenerhebungen auf eine maximale Höhe von 6 – 8 Metern wird es möglich, ein Gesamtvolumen von ca. 35.000 m³ gering belasteten Bodenmaterials gesichert einzubauen. Die entsprechenden Flächen sind im Bebauungsplan dargestellt als Flächen für Aufschüttungen. Kleinere Mengen von stärker belastetem Bodenmaterial werden, ebenfalls gemäß den Inhalten des Sanierungsplans, extern entsorgt. In Bezug auf kontaminierte Böden wird in Form des Sanierungsplans somit eine verbindliche Regelung herbeigeführt. Folgekosten entstehen für private Investoren im Hinblick auf die Bodensanierung nicht. Der Unterhaltungsaufwand für die Stadt Rheine an den Erdbauwerken ist im Vergleich zum Pflegeaufwand an öffentlichen Grünflächen als gering einzustufen.

Auch für den südlichen Teilbereich, der einer ökologischen Entwicklung zugeführt werden soll, ist zwischenzeitlich im Auftrag der Stadt Rheine durch einen Fachgutachter eine Untersuchung von Gebäuden sowie des Kanalbestandes erstellt worden (Büro Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, 2009: Planungsvorhaben Rheine R, BEV Fläche (südlicher Teil), Rückbauuntersuchungen und: Büro Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, 2009: Planungsvorhaben Rheine R, BEV Fläche, Bodenuntersuchungen entlang der Kanaltrassen). Aufgrund der Ergebnisse dieser Studie besteht jedoch kein akuter Bedarf zur Sanierung von Altlasten zum Zwecke der Gefahrenabwehr.

Aufgrund der insgesamt festgestellten Belastungen erfolgt eine Kennzeichnung der Flächen im Plangebiet, die ehemals zu bahnbetrieblichen Zwecken genutzt wurden als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Nach Abschluss der sich aus dem Sanierungsplan ergebenden Maßnahmen, die im Januar 2010 beginnen wurden, soll im Rahmen einer Änderung eine Anpassung dieser Festsetzung an die Ergebnisse des Sanierungsplanes erfolgen.

Fehlende Prüfung der FFH-Verträglichkeit?

Die FFH-Verträglichkeit wurde bereits auf der Ebene der Regionalplanung untersucht und bestätigt (Umweltbericht 2006, Kap. 2.7.2). Dem ist aktuell nichts hin-

zuzufügen. Eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes und FFH-Gebietes „Emsaue“ ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand auszuschließen. Eine direkte Beeinflussung des insgesamt 2.500 ha großen (ca. 790 ha auf dem Gebiet der Stadt Rheine) FFH-Gebietes Emsaue durch das auf ca. 900 m Länge parallel benachbarte, künftige Gewerbegebiet Rheine R ist ausgeschlossen, da in diesem Abschnitt nach der Binnenkartierung durch das LANUV in den Jahren 2000 und 2001 keine Schutzgüter (FFH-Lebensräume) vorhanden sind und zwischen dem geplanten Gewerbegebiet und der Emsaue durchgehend die B 481 sowie die in Betrieb befindliche Bahnstrecke Münster - Rheine sowie abschnittsweise Siedlungsbereiche und Ackerflächen liegen. Eine indirekte Gefährdung durch mögliche Einträge in den Frischebach ist, wie oben bereits ausführlich ausgeführt, ebenfalls auszuschließen.

II Vorbemerkung

Ablehnung des Flächenrecyclings für Rheine R

Es sprechen zahlreiche Argumente dafür, dass das Flächenrecycling gerade in diesem Fall sehr wohl sinnvoll ist. Die Bahnbrache ist kein Frei- oder Naturraum, sondern eine großflächig durch die ehemaligen Gleiskörper, Anlagen und Gebäude geprägte, ehemalige Bahnbetriebsfläche. Der Zustand, wie er nach der Nutzungsaufgabe und dem teilweise erfolgten Rückbau entstand, ist ein Paradebeispiel für eine Fläche mit dem Prädikat "Natur auf Zeit" und das aktuelle Konzept entwickelt diese Fläche sinnvoll sowohl für eine zukünftige Gewerbenutzung (im Norden) als auch für einen Erhalt von "Natur" im Süden.

Keil zwischen zwei Naturschutzgebieten?

Das bestehende Gelände ist parallel begleitet von Verkehrssträngen (im Osten die Bahnstrecke Rheine-Münster und die Bundesstraße 481 sowie im Westen die Kreisstraße 77). Von daher besteht unabhängig von der Nutzung der Fläche von Rheine R eine deutliche Zäsur zwischen den genannten Naturschutzgebieten. Diese sind mindestens 1 km voneinander entfernt. Dazwischen liegen der Siedlungsbereich von Rheine und die genannten Verkehrsstränge. Es besteht aktuell keine direkte funktionale Verknüpfung der Naturschutzgebiete über die Bahnbrache. Zu Zeiten der Nutzung der Bahnflächen als Rangierbahnhof war die vorgenannte Zäsur noch stärker. Das Gebiet selbst ist eine Bahnbrache und daher deutlich von den Naturschutzgebieten (ehemaliger Kalksteinbruch und Emsauenabschnitt) zu trennen. Die Nutzung als Gewerbegebiet hat aufgrund der Abstände und isolierenden Randstrukturen (Siedlung, Straße, Schiene, intensiv genutzte Ackerflächen) keine negativen Effekte auf die Naturschutzgebiete oder den lokalen Biotopverbund. Der im Süden verlaufende Frischebach ist nur von lokaler Bedeutung und vor Ort stark beeinträchtigt (u. a. deutlich reguliert: begradigt, befestigt, eingetieft s. o.).

Auch die angegebenen Entfernungen sind falsch. So entsteht das Gewerbegebiet bis zur Querspange im Süden lediglich auf einer ca. 700 m langen Strecke in der "freien Landschaft", wo es nicht beiderseits schon vom Siedlungsbereich von Rheine eingefasst wird.

Rheine R als Oase für Fauna und Flora?

Die besondere Bedeutung der Fauna und Flora von Rheine R ist tatsächlich von mehreren Umweltgutachtern, nicht zuletzt von LökPlan schon in 2005 beschrieben worden. Aber jeweils ist auch stets entsprechend erklärt worden: Das Vorkommen von gefährdeten und bemerkenswerten Pflanzen und Tieren basiert auf dem Zusammenkommen von speziellen Standort- und Nutzungsfaktoren und ist auf diesem Sekundärstandort nicht dauerhaft. Eine hohe Dynamik hat das Gelände schon zu Zeiten des Bahnbetriebes gekennzeichnet und die besonderen Verhältnisse sind bei Grenzhäuser (s.u.) gut und anschaulich beschrieben. Die erwähnten Arten sind allerdings gerade auf diese Eingriffe durch den Bahnbetrieb angewiesen. Nur so ergeben sich stets neue Keimbetten für Pflanzen, die häufig erst durch den Güterverkehr ankommen. Die Nutzungsaufgabe hat dann eine natürliche Sukzession ausgelöst, die fast alle Arten dieser Pionierstadien zurückdrängt und verschwinden lässt. Eine Aufrechterhaltung speziell der angeführten Flora und Fauna könnte nur eingeschränkt und auch nur durch massive und dauerhafte Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen ermöglicht werden. Zur Erhaltung des schutzwürdigen Potentials von Rheine R ist von der Stadt Rheine die entsprechende Entwicklung des Südteils adäquat vorgesehen. Dies wird von Seiten des NABU jedoch abgelehnt.

Eine entsprechende Nutzungsaufgabe und dauerhafte Pflegemaßnahmen auf der gesamten Fläche von Rheine R sind jedoch auch vor dem Hintergrund der im Umfeld bestehenden Schutzgebiete keineswegs erforderlich. Solche Sekundärstandorte sind in NRW weder selten noch gefährdet, unabhängig von der Gewerbegebietsplanung bleiben nördlich benachbart in Rheine ca. 15 ha entsprechender Bahnflächen bestehen. Auf zahlreichen Bahnbrachen und insbesondere auf den noch in Betrieb befindlichen Flächen der Bahn kommen sehr viele der in Rede stehenden Arten vor. Zudem kann der Verzicht auf die gewerbliche Nutzung auch gerade die angesprochenen Probleme in der umgebenden Kulturlandschaft nicht lösen, da viele der dort gefährdeten Arten (nur als Beispiel: Feldlerche, Kiebitz, Flussregenpfeifer) auf der Bahnbrache nicht oder ohne entsprechende Pflege nicht dauerhaft vorkommen könnten.

Inanspruchnahme von Agrarflächen

Die Inanspruchnahme betrifft tatsächlich nur sehr geringe Flächen (ca. 0,5 ha). Im Gegenzug sind großflächige Bereiche (ca. 16 ha) aus dem FNP entlassen worden. Dabei wurden als gewerbliche Bauflächen ausgewiesene Bereiche in Mesum-Nord und Gellendorf-Nord zu Flächen für die Landwirtschaft bzw. Grünflächen umgewidmet.

Gewerbeflächenbedarf

Dass für den Südraum von Rheine ein entsprechender Gewerbeflächenbedarf besteht, ist offenkundig und bedarf an sich schon angesichts der einschlägigen Vorgaben des Regionalplans keiner ausführlichen Begründung mehr. Der entspre-

chende Gewerbeflächenbedarf ist auf der übergeordneten Planungsebene dargelegt und von dieser anerkannt worden. Im Regionalplan ist der Bereich des geplanten Gewerbegebietes Rheine R nämlich als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich dargestellt.

Die Umwandlung der im Flächennutzungsplan derzeit noch dargestellten gewerblichen Bauflächen in den Bereichen Mesum Nord und Gellendorf Nord in Fläche für die Landwirtschaft bzw. Grünfläche, ist ein Flächentausch zur Aufrechterhaltung der Gesamtbilanz an gewerblichen Bauflächen auf dem Gebiet der Stadt Rheine. Aus diesem Austausch der gewerblichen Bauflächen auf einen fehlenden Gewerbeflächenbedarf zu schließen, ist absurd, weil ein solcher Flächentausch einen bestehenden Gewerbeflächenbedarf voraussetzt.

Dieser Bedarf kann wie folgt belegt werden: Für das Stadtgebiet von Rheine besteht kurz- bis mittelfristig ein erheblicher Bedarf an gewerblichen Bauflächen, wie das im Mai 2008 erarbeitete Baulandkonzept der Stadt Rheine belegt: Nach Angaben der Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rheine (EWG) wurden von 1996 bis 2007 durchschnittlich 5,3 ha Gewerbeflächen pro Jahr vermarktet bzw. verkauft. Diese Angabe bezieht sich auf Nettoflächen, Brutto beläuft sich damit die Nachfrage auf 6,6 ha pro Jahr.

Das Baulandkonzept listete die im Mai 2008 noch freien, vermarktbareren Nettoflächen detailliert auf. Im städtischen Eigentum befanden sich damals 12,47 ha, zzgl. 25,47 ha im GVZ, die jedoch aufgrund der bestehenden Zweckbindung nur sehr eingeschränkt vermarktbar sind. In Privatbesitz befinden sich zusätzlich 31,7 ha die sofort vermarktbar wären. Sie werden allerdings entweder als betriebsgebundene Expansionsflächen oder als rentable Spekulationsobjekte zurückgehalten.

Aufgrund des Flächenabflusses seit dem Jahr 2008 stehen gegenwärtig (September 2010) nur noch 1,5 ha sofort bebaubare Gewerbegrundstücke (ohne Zweckbindung/GVZ) zur Verfügung. Damit steht nicht einmal mehr die durchschnittliche Fläche zur Verfügung, die pro Jahr vermarktet wird (5,3 ha).

Die Entwicklung des Gewerbegebietes Rheine R ist zwingend erforderlich, da kurz- bzw. mittelfristig keine anderen gewerblichen Bauflächen im Stadtgebiet von Rheine zur Verfügung stehen. Die übrigen im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen dargestellten Bereiche sind entweder noch nicht im städtischen Eigentum bzw. die Erschließung ist nicht gesichert. Insbesondere der fehlende Grunderwerb ist ein Hinderungsgrund für die fehlende Entwicklungsmöglichkeit von gewerblichen Bauflächen. Die fehlende Verkaufsbereitschaft der Eigentümer zu angemessenen Bedingungen ist auch der Grund für die Herausnahme der Fläche Mesum Nord aus dem Flächennutzungsplan, obwohl im Südraum der Stadt Rheine keine entsprechenden Flächen mehr verfügbar sind. Die zweite Tauschfläche im Bereich Gellendorf Nord ist – auf Grund der Konversion der Kaserne Gellendorf im angrenzenden Bereich als Wohngebiet – nicht mehr zu erschließen, da die notwendige An- und Abfahrt nur durch das angrenzende Wohngebiet erfolgen könnte.

Lediglich im Bereich westlich des Bahnhofs an der Lindenstraße (Bahnseitenflächen im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 308) können etwa Ende 2011/Anfang

2012 Bauflächen bereitgestellt werden, die jedoch aufgrund der innerstädtischen Lage und des entsprechenden Bodenpreinsniveaus für produzierendes Gewerbe nicht geeignet sind.

Ebenso haltlos ist die Kritik, dass die Argumentation der Umweltgutachter auf eine Verharmlosung der Naturvernichtung abziele und mit der Suggestion verbunden sei, man könne einen Ausgleich für die Eingriffe schaffen.

Zunächst ist klarzustellen, dass die Beseitigung der nach Aufgabe der Bahnnutzungen entstandenen Biotope und die Veränderung des danach entstandenen Landschaftsbildes durch die Wiedernutzung der ehemaligen Bahnflächen für ein Gewerbegebiet nach § 4 Abs. 2 Nr. 1 Landschaftsgesetz NRW nicht als ausgleichspflichtiger Eingriff anzusehen sind. Zudem ergibt ein Vergleich der Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch die ehemaligen Bahnnutzungen einerseits und durch die geplanten neuen Nutzungen andererseits, dass die Maßnahmen zur Entwicklung der ehemaligen Bahnfläche insgesamt zu keinem zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft führen, sondern sogar zu einem nicht unbeträchtlichen Wertgewinn. Auch insofern liegt also kein Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinne vor, so dass auch keine Minderungs- und Kompensationspflichten entstehen können. Insofern werden folgerichtig für das Gewerbegebiet auch keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Eingriffsausgleichsmaßnahmen sind lediglich für die Teilflächen der Querspange erforderlich, die sich außerhalb der ehemaligen Bahnfläche befinden. Hinzu kommen dann noch artenschutzrechtlich gebotene vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Südfläche und im Bereich der Emsaue. Diese beiden Ausgleichsmaßnahmenpakete sind sehr wohl in der Lage, den Eingriff durch die Querspange funktionsgerecht auszugleichen sowie die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden. Durch diese Ausgleichsmaßnahmen werden die Belange des Naturschutzes in vollem Umfang gewahrt.

Die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen tragen zudem dazu bei, die vom NABU selbst monierten Probleme in der Landschaft zu minimieren. Hinzu kommt des Weiteren, dass die Wiedernutzung der ehemaligen Bahnflächen als Gewerbegebiet dazu führt, dass größere landwirtschaftliche Flächen im Freiraum nicht für gewerbliche Siedlungszwecke in Anspruch genommen werden müssen.

Vor diesem Hintergrund von einer „Verharmlosung der Naturvernichtung“ zu sprechen, erscheint daher ebenso abwegig wie aus dem Austausch der gewerblichen Bauflächen auf Flächennutzungsplanebene auf das Fehlen eines Gewerbeflächenbedarfs zu schließen.

Die derzeitige ökologische Bedeutung von Rheine R ist keinesfalls so herausragend, dass sich eine Abwägung mit anderen Belangen verbietet. Die Bedeutung von Rheine R im Bereich des künftigen Gewerbegebietes beschränkt sich auf wenige schutzwürdige Pflanzen und Tiere. Von einer generellen landes- und bundesweiten ökologischen Bedeutung kann nicht die Rede sein. Die vorhandene lokale Bedeutung könnte nur eingeschränkt und mit erheblichem Aufwand aufrecht erhalten werden. Der Schutz der vorgenannten Arten (u. a. Hybridorchideen und weiterer Arten, die sich auch tatsächlich auf Rheine R nachhaltig schüt-

zen lassen) ist in die Planung integriert. Eine sinnvolle übergeordnete Abwägung der betroffenen Belange hat bereits auf der Ebene der Regionalplanung stattgefunden.

Dass ein entsprechender Gewerbeflächenbedarf besteht, war auch seinerzeit ebenso unumstritten wie die Einschätzung, dass die Nutzung des ehemaligen Rangierbahnhofes als Gewerbegebiet ein sinnvolles Flächenrecycling darstellt und dass der Austausch mit geplanten Gewerbeflächen im Freiraum gerade auch aus ökologischer Sicht zu begrüßen ist. Hinzu kommt, dass im Zuge der geplanten Gewerbegebietsentwicklung auch umfangreiche Sanierungen der Umweltfaktoren Boden und Wasser vorgesehen sind.

Die Erhaltung des derzeitigen Naturzustandes auf der gesamten Fläche von Rheine R ist daher aus einer ganzheitlichen ökologischen Sicht keineswegs zu unterstützen und erst recht keine abwägungsgerechte Alternative zu der vorliegenden Planung.

III Einzelne Punkte der Planbegründung

Zu 1 Anlass der Planung 4.1 Lage im Stadtgebiet...:

Der Gewerbepark Rheine „R“ wurde als regional bedeutsamer, hochwertiger Gewerbebestandort konzipiert. Vorrangig sollen hier Nutzungen angesiedelt werden, die in der Bandbreite von Dienstleistungsbetrieben, nicht störendem Gewerbe, technologieorientierten Gewerbebetrieben aber auch Handwerksbetrieben, die gleichzeitig ihr Produkte präsentieren wollen, liegen.

Das Konzept sieht vor, dass sich die Gewerbebetriebe im Gebiet vorwiegend mit den Verwaltungsgebäuden zur Erschließungsstraße präsentieren. Es wird daher angestrebt, dass zur Erschließungsstraße zweigeschossige Gebäude orientiert werden. Die im rückwärtigen Raum, d.h. jeweils zu den Rändern des Plangebiets, liegenden Bereiche für Lagerflächen und Hallen sollen eingegrünt werden. Bei einer durchschnittlichen zweigeschossigen Bebauung werden nur selten Gebäude vom Waldhügel aus zu erkennen sein. Die im Westen des Gebiets entlang der Grenze des Plangebiets verlaufende Böschung ist hier bis zu 5m hoch und zum Großteil mit älteren hohen Bäumen bestanden. In den Bereichen, die heute kein Hochgrün aufweisen, soll dies durch Anpflanzungen ergänzt werden. Diese städtischen Grünflächen sind im Bebauungsplan festgesetzt.

Im Osten des Gewerbegebiets verläuft der regionale Radweg „Schlossallee“. Entlang dieses Radwegs wird eine Baumreihe aus Säulenhainbuchen das Gebiet einrahmen und im Großteil des Jahres durch ihr Laub hinter einer grünen Kulisse verstecken. Auf Höhe der nördlichen Straßenanbindung des Gewerbegebiets beginnt in Richtung Norden bereits der bestehende Siedlungsraum mit den Gewerbebetrieben an der Hauenhorster Straße und dem Gewerbegebiet am Bauhof. Dennoch werden auch in diesem Bereich die Straßen und Randbereiche des Gewerbegebiets eingegrünt. Neben der Randeingrünung sollen die Erschließungsstraßen mit einer dichten Stellung aus Platanen – im zentralen Bereich sogar als Allee – bepflanzt werden. Diese Baumart wurde insbesondere gewählt, da sie sich durch ihre Größe zu einem raumprägenden Element im Gebiet entwickeln

wird. Eine ausgewachsene Platane wird die durchschnittlich zweigeschossige Bebauung noch überragen und zur Einbindung ins Landschaftsbild beitragen.

Zu 4.4 Äußere verkehrliche Erschließung:

Der Bedarf einer leistungsfähigen Erschließung im Süden von Rheine R in Form der geplanten Querspange wurde oben bereits ausführlich begründet. Die vom NABU angeführten 5.500 Kfz/Tag stellen die Summe des gesamten Quell- und Zielverkehrs von Rheine R dar, der sich auf die nördliche und die südliche äußere Erschließung verteilt. Für den südlichen Teil der K 77 ergibt sich so ein prognostizierter Mehrverkehr von 1.100 Kfz/Tag, für den Abschnitt der K 77 nördlich von Rheine R beträgt der Mehrverkehr demnach 1.920 Kfz/Tag.

Der Bedarf für eine Südumgehung, die über die Verbindung zwischen der B 481 und der K 77 hinaus an die B 70 n anschließt, lässt sich allein aus dem Mehrverkehr, der sich aus dem geplanten Gewerbegebiet Rheine R ergeben wird, nicht herleiten. Ein konkretes Planvorhaben des Kreises für eine solche Südumgehung liegt derzeit nicht vor. Auch der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Rheine weist hierfür eine entsprechende Trasse nicht aus. Ob und wann die Querspange in westliche Richtung bis zur B 70 n verlängert wird, ist derzeit völlig offen. Die Weiterführung der Querspange in westliche Richtung würde auf jeden Fall ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren erforderlich machen.

„Südtangente“?

Eine die Ems überquerende „Südtangente“ wie sie früher einmal im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine ausgewiesen war, kommt allein schon deshalb nicht mehr in Betracht, weil sich eine Durchschneidung des FFH-Gebietes der Emsaue nicht ausreichend rechtfertigen lässt. Die Planungen für die Querspange (Trasse, Gradienten und Knoten) wurden durchgeführt ohne, dass ihnen eine mögliche Weiterführung der Straße nach Osten zu Grunde gelegt wurde. Es wurde im Gegenteil der Knoten mit der B 481 so ausgebildet, dass über die bestehende Trasse der B 481 hinaus in Richtung Osten nicht in die Emsaue eingegriffen wird und ein Ems überquerender Weiterbau ausscheidet.

Kosten/Flächenbedarf für Verkehrsanbindung

Für die Anbindung der Querspange an die östlich gelegene B 481 ist der Bau eines Überführungsbauwerkes für die Bahnanlagen über der Querspange erforderlich. Die Fahrbahnoberkante in dem geplanten Trogbauwerk wird sich an der tiefsten Stelle zwar rund 7 m unterhalb der Schienenoberkante, jedoch weniger als 6 m unterhalb der Geländeoberkante Rheine „R“ und ca. 3 m unterhalb der GOK der östlich angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen befinden.

Während der Bauphase an dem Trogbauwerk wird eine Grundwasserabsenkung erforderlich sein. Da es sich bei dem Trogbauwerk um eine wasserdichte Wanne handeln wird, ist nach der Fertigstellung des Bauwerks keine weitere Grundwasserabsenkung erforderlich. Lediglich das anfallende Oberflächenwasser der Fahr-

bahn, welches sich im Trog sammelt, wird abgepumpt und in den nächstgelegenen Regenwasserkanal geleitet.

Die laufenden Kosten dieser Pumpanlage werden sich, gemäß den Erfahrungswerten aus vergleichbaren Bauwerken wie der Trogstrecken Berbomstiege und Alter Schulweg, auf ca. 1.000,- Euro pro Jahr, einschließlich Stromkosten sowie Personalkosten für Wartung und Reparatur, belaufen und sich damit in einem, aus Sicht der Stadt Rheine, vertretbaren Rahmen bewegen.

Über den Bau der Querspange hat die Stadt Rheine mit dem Kreis Steinfurt eine Planungs- und Bauvereinbarung getroffen. Inhalt dieser Vereinbarung ist u. a., dass der Kreis den für die Verkehrsfläche der Querspange erforderlichen Grunderwerb durchführt. Die Stadt hat sich daneben dazu verpflichtet, eventuelle Restflächen, die der bisherige Flächeneigentümer nicht weiterhin wirtschaftlich nutzen kann und daher mitveräußern möchte, selbst zu erwerben. Die vom NABU genannten 4.100 m² bezeichnen eben solche Flächen, für die eventuell erforderliche Finanzmittel im Haushalt eingestellt sind. Eine Ausweitung des Gewerbegebietes auf diese Fläche ist weder Inhalt des geänderten Flächennutzungsplans, noch könnten aus einem Streifen von 20 bis 50 m Tiefe Gewerbegrundstücke geschnitten und anschließend vermarktet werden.

Die Aussage, dass die Grabeneinzugsflächen westlich der K 77 in die hydraulische Berechnung der Querspange einfließen, ist inhaltlich grundlegend falsch und irreführend. In der angeführten Planunterlage des Wasserrechtsantrages umfasst das westlichste Teileinzugsgebiet Nr. 13 lediglich die befestigte Verkehrsfläche der Querspange, die hydraulisch im Wasserrechtsantrag zu beachten ist (mit Angabe der Flächengröße von 0,21 ha).

Die abschließende Berechnung des NABU in Bezug auf einen Flächenbedarf von 10 ha landwirtschaftlicher Fläche für den Bau einer Südumgehung kann aus den vorgenannten Gründen nicht nachvollzogen werden. Wie oben beschrieben ist eine Weiterführung der K 66 n in westlicher Richtung von keinem der Beteiligten beabsichtigt, noch bestünde in diesem Fall ein kausaler Zusammenhang mit dem geplanten Gewerbegebiet.

Zu 4.5 Ver- und Entsorgung: sonstige technische Infrastruktur:

Der Standort des geplanten Regenklärbeckens wurde bewusst auf der nordwestlichen Seite der Südfläche und damit außerhalb des Bereiches gewählt, in dem sich die umfangreichen Orchideenstandorte befinden. Eine Beeinflussung durch den laufenden Betrieb des Klärbeckens auf die angeführten Biotope ist seitens der Stadt nicht ersichtlich, zumal das größtenteils unter der Erdoberfläche befindliche Bauwerk mit Grünanpflanzungen optisch abgegrenzt wird.

Die Verwendung von Pumpen in Regenklärbecken entspricht den anerkannten Regeln der Technik und kommt an zahlreichen anderen Stellen im Stadtgebiet zur Anwendung.

Defekte an den Pumpen werden durch automatisierte Warnsysteme den Technischen Betrieben der Stadt Rheine unmittelbar angezeigt, so dass Störfälle umge-

hend beseitigt werden können. Von einer Betrachtung dieses Sachverhalts in der Begründung zum Bebauungsplan wurde aufgrund dieser allgemein üblichen Vorgehensweise abgesehen.

Verbot der Versickerung/Bemessung und Lage des Regenrückhaltebeckens

Die in der Stellungnahme des NABU verwendeten Zahlenangaben stimmen nicht mit den tatsächlichen Werten überein: Die Größe der im Bebauungsplan ausgewiesenen Vermarktungsflächen beträgt 12,9 ha, von denen entsprechend der GRZ maximal 80 % versiegelt werden dürfen. Dazu kommt die versiegelte öffentliche Verkehrsfläche von 1,8 ha. Die Zahlen finden im wasserrechtlichen Genehmigungsantrag entsprechenden Eingang.

Zudem ist die Frage der Versickerung nicht eine von "Dürfen" sondern zunächst von "Können" und die Unterlagen dokumentieren, dass im Gebiet mit anstehendem Mergel und schluffigen Kolluvien keine ausreichende Versickerungsfähigkeit des Bodens gegeben ist. Die Bodenverhältnisse ändern sich erst weiter südlich, wo sich tatsächlich mit anstehendem Sand dieser Standortfaktor ändert.

Für den Standort des Rückhaltebeckens wurden verschiedene Varianten überprüft. Der nun gewählte ist in der Synopse verschiedener Aspekte wie Leistungsfähigkeit, Kosten und Auswirkungen auf die Flora und Fauna der günstigste.

Das Bemessungshochwasser ist mit den Wasserbehörden abgestimmt. Das RRB in Kombination mit dem geplanten Ablaufgraben in den Frischebach führt fast zu einer Halbierung der dort bei entsprechenden Niederschlagsereignissen maximal pro Sekunde einleitbaren Wassermenge. Das RRB hat zudem noch ein Freibord von 30 cm, was dazu führt, dass erst mit einer deutlich größeren "Jährlichkeit" ein Überlaufen zu befürchten ist. Dies würde aufgrund des nach Süden abfallenden Geländeprofiles dann die umgebenden Flächen im Südteil betreffen, die dadurch kaum zu beeinträchtigen sind.

Der Abflussgraben wird offen geführt und ist daher auch eine Verbesserung, da ein weiterer bisher verrohrter Entwässerungsgraben aufgenommen wird und darin einmündet. So entsteht ein Abflussgerinne, das zukünftig ebenso wie das Rückhaltebecken als Sekundärstandort Lebensraum oder Habitatslement für gefährdete und streng geschützte Arten (z.B. Zauneidechse und Teichhuhn, aber auch Orchideen und Seggenarten wie z.B. Carex distans oder weitere Pflanzen- und Tierarten) sein kann.

Einleitung von Wasser in den Frischebach

Der Genehmigungsantrag für die Regenwasserkanalisation und das Regenrückhaltebecken wird vom NABU falsch interpretiert bzw. nicht ausführlich beleuchtet. Wörtlich heißt es unter Punkt 4.1.6.1. zum Regenklärbecken: „Auf Grund der gewerblichen Nutzung sind die Niederschlagsabflüsse als verschmutzt einzustufen, daher soll das anfallende Oberflächenwasser vor der Einleitung in das Regenrückhaltebecken vorgereinigt werden.“

Im Regenrückhaltebecken wird sowohl eine Abscheidewand für Leichtflüssigkeiten und Schwebstoffe sowie ein Absetzbecken für Sedimente eingerichtet. Die ausgefilterten Verunreinigungen werden mittels einer Pumpe durch eine Druckrohrleitung zum Zulauf des geplanten Schmutzwasserpumpwerkes transportiert. Somit erfolgt keine Einleitung von verunreinigtem Oberflächenwasser aus dem Entwässerungssystem in den Frischebach.

Durch den Rückbau bzw. die Verdämmung der vorhandenen Flächendränagen aus der ehemaligen Bahnnutzung sowie ggf. noch vorhandener verschmutzter Entwässerungsleitungen wird im Gegenteil sogar dafür Sorge getragen, dass aus den Bestandsleitungen zukünftig kein ggf. belastetes Sickerwasser in den Frischebach eingeleitet wird.

Daneben ist die Annahme einer Belastung des Frischebaches durch das Gebiet Rheine R falsch. Die biologische Gewässergüte nach DIN 38410 des Frischebaches (in anderen Kartenwerken auch als Wambach bezeichnet) untersucht bis 2001 wird als „mäßig belastet“ (Güteklasse II) eingeordnet. Die Bewertungen aus dem aktuellen Untersuchungszyklus sind leider unvollständig und im wesentlichen – aufgrund fehlender konkreter Untersuchungen am Frischebach selbst – von anderen Gewässern des gleichen Typs übertragen worden. Sie sind daher nur eingeschränkt aussagekräftig. Interessant ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass der „ökologische Zustand Chemie“ des Wambaches mit sehr gut bewertet wird. Das bedeutet, dass unter dem Regime des weitgehend unbehandelten und stärkeren Zuflusses aus dem Gebiet Rheine R es im Frischebach nicht zu Belastungen gekommen ist, die für diesen Parameter relevant sind. Eine insgesamt verringerte und entsprechend vorbehandelte Einleitung von Oberflächenwasser führt daher auch unter diesem Aspekt nicht zu einer Verschlechterung.

Im Vergleich zu der vorhandenen Situation ist also eher von einer Verbesserung der Qualität von einzuleitendem Wasser auszugehen.

Erhebliche bauliche Eingriffe in den Frischebach?

Zunächst wird vom NABU nicht darauf hingewiesen, dass aktuell noch eine Genehmigung für eine größere einzuleitende Wassermenge besteht. Die zukünftige Situation ist demgegenüber eine deutliche Verbesserung. Die Eingriffe in die Talau und den Bachlauf durch den Ablaufgraben sind sehr gering. Der neue Ablaufgraben verläuft bis zur geplanten Einleitungsstelle auf einer ehemaligen Bahntrasse und ersetzt, nach Vorgabe durch die Untere Wasserbehörde, als offenes Fließgewässer eine vorhandene und geschlossene Ablaufleitung, die zurzeit bereits im Frischebach mündet.

Die Talau des Frischebaches ist in dem hier betrachteten Abschnitt bereits durch vorhandene Einleitungen und Bauwerke stark vorbelastet. Eine Beeinträchtigung der Fischfauna sowie des Vorkommens von Arten wie Gebirgsstelze und Eisvogel ist nicht zu erwarten. Diese nutzen diese Bachabschnitte nicht wegen der vermeintlich besonderen Wasserqualität (in der vorhandenen Qualität könnten sie an langen Abschnitten des Frischebaches vorkommen) sondern aufgrund der Abgelegenheit und der geringen Störfrequenz, da der Frischebach hier durch die Eintiefung und durch die baulichen Strukturen sehr unzugänglich ist.

Lage des Einlaufs in den Frischebach/Verschlechterungsverbot eines FFH-Gebietes/Forderung nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Büro ASS hat im Januar 2007 einen Umweltbericht im Sinne einer Strategischen Umweltprüfung SUP im Rahmen der 13. Änderung des Regionalplanes erstellt. Dieser wurde inhaltlich mit der Bezirksregierung abgestimmt.

Für das weitere bauleitplanerische Verfahren wurden seitens der Bezirksregierung oder des Kreises keine weitergehenden Untersuchungen gefordert. In Bezug auf das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren haben ebenfalls mehrfach Abstimmungen mit der Unteren und Oberen Wasserbehörde stattgefunden. Es wurde gemeinsam festgestellt, dass aufgrund der Reduzierung der genehmigten Einleitmenge von 113 auf 63,5 l/s sowie der geplanten baulichen Maßnahmen (Rückbau der vorhandenen Drainage- und Mischwasserleitungen, Zusammenführung der vorhandenen geschlossenen Grabenverrohrung mit der Ableitung aus dem RRB in das offene Entwässerungssystem des Ablaufgrabens) eine eindeutige Verbesserung im Vergleich zu der vorhandenen Situation hergestellt wird. Forderungen hinsichtlich einer weitergehenden Nachweisführung seitens der Bezirksregierung oder des Kreises blieben daher im weiteren Verfahren aus. Auch ein BWK-Merkblatt 3-Nachweis musste aufgrund der o. g. Sachverhalte nicht erbracht werden. Der Kreis Steinfurt hat zwischenzeitlich die wasserrechtliche Genehmigung gem. § 31 WHG erteilt.

Der Einleitungspunkt ist ca. 600 m von der Einmündung in die Ems entfernt und diese Entfernung ist keinesfalls a priori ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot des FFH-Gebietes. Wie schon oben ausgeführt ist eine Verschlechterung des FFH-Gebietes auszuschließen. Im Verhältnis zur bestehenden Situation tritt mit der großflächigen Sanierung der Flächen von Rheine R eine deutliche Verbesserung ein.

Das FFH-Gebiet Emsaue <MS, ST> (DE-3711-301) ist insgesamt 2724 ha groß. Es zieht sich über mehr als 40 km Luftlinie von Münster bis nördlich von Rheine. Es umfasst wesentliche Abschnitte der Emsaue sowie einige benachbarte Flächen auf dieser Strecke. Das Plangebiet Rheine R umfasst inklusive der im Süden im Sinne des Naturschutzes zu entwickelnden Flächen insgesamt ca. 35 ha. Die sich aus dieser im Verhältnis sehr geringen Größe zum FFH-Gebiet verdeutlicht die die geringe Bedeutung von Rheine R.

Meldegrund für das Gebiet sind die zu den landesweit größten zählenden Vorkommen von Fließgewässerabschnitten mit Unterwasservegetation (der Ems) und Altwässern sowie wichtigen Flachlandvorkommen von Groppe, Steinbeißer und Bachneunauge und Vorkommen der Großen Moosjungfer.

Diese Lebensräume und Artenvorkommen bestehen nach aktuellem Kenntnisstand im zu Rheine R benachbarten Abschnitt der Emsaue nicht.

Das FFH-Gebiet wird auch nicht unmittelbar vom geplanten Gewerbegebiet tangiert, dazwischen liegen mindestens noch zwei stark genutzte Verkehrsstrecken

(Bahnstrecke Rheine-Münster, B 481), eine ca. 7 m hohe Terrassenkante und auf langen Abschnitten zusätzlich intensiv genutzte Ackerflächen.

Zur Vermutung der Gefahr eines vom NABU dargestellten Eintrages von "kontaminiertem" Abwasser aus dem Gewerbegebiet über den Frischebach in die Ems gibt es keinen begründeten Anlass. Durch die Bodensanierung und die Verringerung der Einleitungsmengen um beinahe die Hälfte ist zunächst von einer Verbesserung der ohnehin vorbelasteten Situation im Frischebach auszugehen, wie oben schon mehrfach ausgeführt.

Die im Zuge der Bodensanierung durchgeführten Maßnahmen (Landschaftsbauwerk etc.) sind eng mit den Kreisbehörden (Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde) abgestimmt und nach den rechtlichen Vorschriften und technischen Standards bearbeitet worden.

Gasversorgung durch die Stadtwerke Rheine

Bei dem Hinweis der Stadtwerke, dass die Versorgung des Plangebietes mit Gas unter dem Vorbehalt einer Wirtschaftlichkeitsberechnung steht, handelt es sich um eine Standardformulierung der Stadtwerke, die sich seit einigen Jahren bei jeder geplanten Erschließungsmaßnahme der Stadt Rheine in den Stellungnahmen der Stadtwerke Eingang findet.

Die Stadtwerke führen auf Grundlage der Erschließungsplanung und des Bebauungsplans eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Versorgung des Gebietes mit Erdgas durch. Sofern diese ein negatives Ergebnis bringt, entscheidet der Aufsichtsrat der Stadtwerke, ob entgegen der Berechnung eine Versorgung des Gewerbegebietes mit Erdgas vorgenommen wird.

Zwischenzeitlich hat diese Klärung stattgefunden. Der Gewerbepark Rheine R wird von den Stadtwerken im Rahmen der allg. Erschließungsmaßnahmen mit Gas versorgt. Ein nachträgliches Verlegen von Gasleitungen in fertig gestellten Verkehrsflächen mit erhöhten Kosten ist damit ausgeschlossen.

Zu 4.6 Bodenkontamination; Altlasten:

An dieser Stelle wird erneut auf den Sanierungsplan verwiesen, der auf Anraten der zuständigen Aufsichtsbehörde erstellt wurde und für den eine Verbindlichkeitserklärung bereits vorliegt. Der Sanierungsplan regelt den Umgang mit den kontaminierten Bodenmaterialien der ehemaligen Bahnflächen Rheine R und IV. Quadrant. Durch den gesicherten Wiedereinbau von belastetem Bodenmaterial in die geplanten Erdbauwerke auf Rheine R ist im Vergleich zu einer externen Entsorgung dieser Materialien eine Kostenersparnis von mindestens 1,2 Mio. € möglich.

Die im Sanierungsplan beschriebene Bodensanierung legt Analysewerte $\leq$ LAGA Z 1.2 als Zielwert nach der Bodensanierung fest (Prüfwerte für das Szenario Wohngebiete der BBodSchV). Böden, die eine stärkere Kontamination vorweisen, dürfen größtenteils auf dem Gebiet von Rheine R gesichert wieder eingebaut

werden. Die vom NABU unter den Punkten 2 und 3 richtigerweise angeführten jeweiligen Anforderungen für den gesicherten Wiedereinbau von Böden verschiedener Belastungsklassen der LAGA, werden gemäß den Inhalten des Sanierungsplans beachtet und sind Bestandteil des ersten Loses der Bodensanierung, welches seit Anfang 2010 umgesetzt wird.

Die Darstellung des NABU unter Punkt 3, dass ca. 1/9 der Fläche so stark belastet ist, dass eine externe Entsorgung der kontaminierten Böden erforderlich ist, ist nicht richtig. Tatsächlich sind von den insgesamt im Sanierungsplan erfassten Massen des erforderlichen Bodenaushubs von ca. 104.000 m³ lediglich ca. 3.500 m³ extern zu entsorgen. Es handelt sich dabei um zwei lokal begrenzte Belastungsherde, in denen eluierbare Stoffe vorgefunden wurden, die nicht in die Erdbauwerke eingebaut werden dürfen und daher auf eine Deponie zu verbringen sind.

Kennzeichnung des Plangebietes als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“

Die vorhandenen Bodenbelastungen sind nicht so gravierend, dass eine akute Gefährdung z.B. des Grundwassers anzunehmen wäre. Diese Aussage wird auch von den zuständigen Fachbehörden mitgetragen. Sofern jedoch auf dem Grundstück eine gewerbliche Nutzung erfolgen soll, ist eine Sanierung der vorhandenen Belastungen – unter Berücksichtigung der anstehenden Nutzung – erforderlich. Die Kosten für die Sanierung der Bodenbelastung werden nicht ignoriert, sondern sind in die Finanzierung und Förderung der Gesamtmaßnahme Rheine R/Bahnhof West-Lindenstraße eingeflossen. In Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung als Gewerbegebiet sind die derzeit vorhandenen Belastungen so erheblich, dass eine Kennzeichnung des Areals als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, erforderlich ist.

Der Sanierungsplan verfolgt das Ziel, die Bodenbelastung soweit zu sanieren, dass – in Abhängigkeit der projektierten gewerblichen Nutzung – nach Abschluss der Bodensanierung keine relevanten Bodenbelastungen mehr verbleiben. Die entsprechende Kennzeichnung des Plangebietes kann dann aus dem Bebauungsplan herausgenommen werden. Für zukünftige Erwerber entstehen dann auch keine Kosten mehr für eine notwendige Bodensanierung.

Belastung des Frischebaches/FFH-Gebietes durch Wiedereinbau von belastetem Bodenmaterial

Der NABU ist vom Kreis Steinfurt im Antragsverfahren zum Sanierungsplan beteiligt worden und hat die o. g. Bedenken in diesem Zusammenhang vorgebracht. In der Verbindlichkeitserklärung des Kreises wurde die Auflage getroffen, dass ein Mindestabstand von 5 m zwischen dem geplanten Landschaftsbauwerk und der Böschung des Frischebaches einzuhalten ist. Die Planung des 6 bis 8 m hohen Landschaftsbauwerkes sieht zudem die Herstellung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik, z. B. mit Bermen, einer 0,5 m starken Rekultivierungsschicht als Abdeckung und der Verwendung von Böschungssicherungen wie Totholzfaschinen in Abständen von 1 bis 1,5 m einschließlich Anspritzbegrünung vor. Somit ist ein ausreichender Schutz gegen Böschungsbruch gegeben.

Zu 5 städtebauliches Konzept/ 6. Planungsrelevante Festsetzungen:

Die Einschränkungen der Nutzbarkeit des Gewerbegebiets auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung auf Grund der Geruchsemissionen sind, wie auch vom NABU dargestellt wird, in zwei Gruppen untergliedert.

Der im Parallelverfahren erstellte Bebauungsplanentwurf zum Gewerbegebiet Rheine R setzt insgesamt 12,8 ha gewerbliche Baufläche fest. Von dieser Gesamtfläche sind einerseits lediglich 0,93 ha belegt als Fläche, auf der nur Betriebe zulässig sind, die über Arbeitsplätze ohne dauernden Aufenthalt verfügen. Dies entspricht 7,2% der gesamten gewerblichen Baufläche und nicht $\frac{1}{4}$. Diese Flächen können jedoch – auch innerhalb einer Betriebseinheit – als Lagerhaltungsflächen genutzt werden, in denen nicht ständig gearbeitet wird. Der Ausschluss von Dauerarbeitsplätzen resultiert aus der Nachbarschaft eines landwirtschaftlichen Betriebes mit Schweinemastanlagen. Die Abgrenzung der Fläche ohne dauerhaften Aufenthalt basiert auf einem Gutachten unter „worst case“-Bedingungen. Dabei ist insbesondere der Bau eines Schweinemaststalls mit 500 Plätzen berücksichtigt worden. Darüber hinaus steht die Stadt Rheine in Verhandlungen mit dem angrenzenden Landwirt zur Errichtung einer Biofilteranlage für seine Stallungen. Wird eine solche Anlage errichtet, kann der Bereich mit den weiter reichenden Einschränkungen bis auf einen kleinen Teilbereich zurückgenommen werden. Dies wird im Geruchsgutachten des Büros Zech nachgewiesen.

Daneben ist bei der Betrachtung der Zulässigkeit von Betriebsleiterwohnungen grundsätzlich zu betonen, dass gemäß § 8 BauNVO in Gewerbegebieten entsprechende Wohnungen nur ausnahmsweise zugelassen werden können. Damit besteht – unabhängig von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes – grundsätzlich keine generelle Genehmigungspflicht für Betriebswohnungen in Gewerbegebieten. Der Planentwurf „Gewerbepark Rheine R“ enthält umfangreiche Festsetzungen zur Zulässigkeit von Betriebsleiterwohnungen, die aus der Nähe zu den Verkehrsachsen (B 481 und Bahnlinie Rheine – Münster) resultieren. Für gewerbliche Bauflächen in einer Größenordnung von 2,6 ha ist generell eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Für weitere Flächen sind Betriebswohnungen unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Bei der Gesamtbeurteilung der Zulässigkeit von Wohnnutzungen/Betriebsleiterwohnungen ist jedoch die angedachte Grundstücksaufteilung zu berücksichtigen. Der im Planentwurf enthaltene Parzellierungsvorschlag lässt für alle Grundstücke den Bau von Betriebsleiterwohnungen zu. Lediglich die Lage von entsprechenden Wohneinheiten auf den projektierten Grundstücken ist nicht frei wählbar, hier ist ein Standort zu wählen, der möglichst weit von den Verkehrsachsen B 481 bzw. Bahnlinie Rheine – Münster entfernt liegt.

Damit ist insgesamt eine Vermarktungsmöglichkeit für alle Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gegeben.

Die aufgemachte Rechnung über die Produktionskosten bezieht zwar die Gesamtkosten mit ein, rechnet diese aber nur auf die effektiv entstehenden gewerblichen Netto-Bauflächen um, die übrigen Flächen – Verkehrsachsen, Grünflächen, Ver- und Entsorgungsflächen – bleiben unberücksichtigt. Durch diese Ver-

einfachung wird die Kostenrelation pro m² deutlich verschlechtert und eine unverhältnismäßig teure Erschließung suggeriert. In dieser Betrachtung sind insbesondere die Kosten für den Bau der „Querspange“ nicht mit einzubeziehen, da diese Verbindung einen eigenen Verkehrswert als Netzschluss zwischen der B 481 und der K 77 aufweist und daher in der Baulast des Kreises Steinfurt als eigenständige Fördermaßnahme nach dem GVFG errichtet werden soll.

Betonung Eingangsbereich/zweigeschossige Bebauung entlang der Erschließungsachse

Der Bereich, in dem zur Betonung des Einganges zum Gewerbegebiet eine maximal viergeschossige Bauweise bei einer GFZ von 2,0 festgesetzt wird, liegt außerhalb der Fläche, auf der nur Betriebe zulässig sind mit Arbeitsplätzen ohne dauernden Aufenthalt. Es ist möglich, das betreffende Grundstück so zu bebauen, dass im südlichen Teil ein zwei- bis viergeschossiges Gebäude – z.B. ein Büro-/Verwaltungsgebäude – entsteht, an das sich ein Produktions- und Lagerbereich nach Norden anschließt. Der Lagerbereich könnte in dem Teil des Bebauungsplanes liegen, in dem nur Arbeitsplätze ohne dauernden Aufenthalt zulässig sind. Auch notwendige Stellplätze oder Rangierflächen für die Andienung von Lagerflächen sind planungsrechtlich möglich. Wie das Beispiel belegt, ist es auch bei den bestehenden Festsetzungen möglich, eine architektonische Betonung des Eingangsbereiches zu verwirklichen.

Das städtebauliche Ziel, zur Betonung der Erschließungsachse zweigeschossige Verwaltungs- und Bürogebäude entstehen zu lassen, bezieht sich auf das gesamte Plangebiet. Die Erschließungsachse weist eine Gesamtlänge von ca. 1.250 m auf. Die angesprochene Einschränkung – Arbeitsplätze ohne dauernden Aufenthalt – besteht lediglich auf einer Länge von ca. 150 m. Diese Einschränkung ist grundsätzlich kein Hinderungsgrund, eine zweigeschossige oder zumindest zweigeschossig wirkende Bebauung zu realisieren. An dieser Stelle mögliche Lagergebäude können z.B. eine entsprechende architektonische Ausprägung erhalten. Es ist daher grundsätzlich möglich, die Erschließungsachse insgesamt in der genannten Weise zu bebauen und architektonisch auszugestalten.

Offene/abweichende Bauweise

Es besteht kein Zusammenhang zwischen Gebäudelänge und hochwertiger Architektur, wie entsprechende Beispiele für Industrie- und Gewerbebauten zeigen. Da der Bebauungsplan auch für produzierendes Gewerbe ausgerichtet wird, für das Gebäudelängen von über 50 m keine Seltenheit sind, wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Diese abweichende Bauweise entspricht dem Standard der Stadt Rheine in den neueren Bebauungsplänen für Gewerbegebiete. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch entsprechende Gebäude wird nicht gesehen, da durch entsprechende Vorgaben eine Eingrünung des Gewerbegebietes auf der Westseite zur Hauenhorster Straße hin vorgegeben wird.

Zu 6.6 Ver- und Entsorgung:

Im Gewerbegebiet Rheine R ist eine Versickerung von Oberflächenwasser der befestigten Flächen aufgrund einer zu geringen Wasserdurchlässigkeit des Bodens nicht möglich. Das Oberflächenwasser ist demnach der öffentlichen Kanalisation zuzuführen, die in der Planung entsprechend bemessen wird.

Generell wird in den Gebieten der Stadt Rheine, in denen keine Versickerung von Oberflächenwasser auf den Privatgrundstücken möglich ist, ein zusätzlicher Anteil in den Erschließungsbeiträgen, bezogen auf die Regenwasserbeseitigung, von den einzelnen Grundstückseigentümern erhoben. Zudem sind jährliche Niederschlagswassergebühren für die jeweilige Größe der befestigten Fläche auf den einzelnen Grundstücken zu entrichten. Es entsteht somit weder eine Umlage der Kosten auf die Allgemeinheit, noch resultieren daraus Beitragserhöhungen für die Allgemeinheit.

Zu 6.7 Grün- und Freiraum:

Die Stadt Rheine plant, ein regional bedeutsames Gewerbegebiet in Rheine „R“ zu errichten. Dabei bemüht sie sich, das Gewerbegebiet insgesamt landschaftsbildverträglich einzubinden (s.a. Pkt. *Zu 1 Anlass der Planung 4.1 Lage im Stadtgebiet...*) Dieses regional bedeutsame Gewerbegebiet muss aber auch als Gewerbegebiet erkannt und verortet werden können, da es sich im Osten insbesondere hinter einem Bahndamm „versteckt“. Die Stadt plant daher eine ca. 10 m hohe Werbestele mit einem Grundriss von ca. 1,5 x 1,5m zu errichten. Im Vergleich der Werbestele z.B. mit einer ausgewachsenen Eiche zeigt sich, dass diese die Stele in Höhe und Breite weit überragt. Die Stadt Rheine ist der Ansicht, dass es durch die Stele zu keiner problematischen Verschlechterung des Landschaftsbildes kommt. Sie sieht daher keinen Grund, auf dieses – nicht übermäßig groß dimensionierte – Identifikationsmerkmal für das Gewerbegebiet zu verzichten. Darüber hinaus ist vorgesehen, das Landschaftsbauwerk mit der zuständigen unteren Landschaftsbehörde direkt abzustimmen.

Ökologisch wertvoller Südraum

Wie auch von Herrn Grenzhäuser anschaulich dokumentiert, fußt die vom NABU herausgehobene Bedeutung von Rheine R auf permanenten menschlichen Eingriffen, die Sonderstandorte für Spezialisten und Pionierarten bieten. Insofern ist das RRB samt Ablaufgraben der Ersatz eines Sekundärstandortes durch einen anderen. Durch die entsprechende Ausgestaltung ist sicher gestellt, dass das RRB neben seiner wasserbaulichen Funktion auch ökologische Funktionen erfüllen kann. Diese Flächen sind zukünftig genauso Lebensräume, wie es heute Flächen der Bahnbrache sind.

Auch die angegebenen Flächengrößen sind falsch. Für den Südteil stehen einerseits schon Flächen von ca. 10.000 qm aktuell zur Förderung von Orchideen und gefährdeten Tierarten zur Verfügung. Andererseits sind die Flächen von RRB und Ablaufgraben ebenfalls als von Pflanzen und Tieren besiedelbare Flächen anzurechnen. Das ist ebenfalls für das geplante Landschaftsbauwerk zu konstatieren,

denn die Gestaltung ist in Abstimmung mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Steinfurt für die Nutzung durch die streng geschützte Zauneidechse optimiert worden. Unabhängig davon stehen im Südteil zusätzlich nicht nur 2500 qm, sondern ca. 44.000 qm zur Verfügung. Von den rund 35 ha des Plangebiets sind insgesamt über ca. 8 ha (mehr als 20 %) dem Freiraum südlich der Querspanne zuzurechnen. Hinzu kommt noch die im Bebauungsplan festgesetzte Grünfläche nördlich der Querspanne im Gewerbegebiet von rd. einem ha.

Für diesen Südteil liegt ein Pflege- und Entwicklungsplan (PEPL) vor, der mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt worden ist.

Bodentragfähigkeit, Gründung:

Der im Bebauungsplanentwurf enthaltene Hinweis bezieht sich im Wesentlichen auf Flächen, die zukünftig als Verkehrsfläche genutzt werden. Lediglich eine kleine Teilfläche wird zukünftig als gewerbliche Baufläche genutzt. Insgesamt wird die Auffüllung gemäß den anerkannten Regeln der Technik lagenweise so eingebracht und verdichtet, dass eine Gebäudegründung ohne Probleme möglich ist. Es handelt sich bei der angesprochenen Festsetzung somit um einen vorsorglichen Hinweis.

II Einzelne Punkte/Umweltbericht

Umweltbericht Werbebroschüre/keine Nachhaltigkeit

Die Flächenangaben des NABU entsprechen nicht der Realität: das geplante Gewerbegebiet ist im Nordteil deutlich kürzer und im Durchschnitt auch wesentlich schmaler. Aufgrund der Nachbarschaft zu wichtigen Verkehrssträngen und weiteren Gewerbebeständen ist die Argumentation des NABU nicht nachvollziehbar. Zu Zeiten der Nutzung als Rangierbahnhof ist dies auch nie in Frage gestellt worden.

Es wurde auch nie behauptet, dass nur der Südteil ökologisch wertvoll ist. Aber die ausführlichen systematischen landschaftsökologischen Untersuchungen von 2005 haben ein klares Ergebnis. Es bestand ein deutlicher Unterschied in der Heterogenität der Biotoptypen, im Anteil an gefährdeten und streng sowie besonders geschützten Arten und Biotoptypen, in der qualitativen Ausbildung von Pflanzengesellschaften und im Entwicklungspotential der Flächen. Dies ist auch plausibel erklärbar durch die besonderen und vielfältigeren Standortverhältnisse im Südteil wo Sand- und Kalkböden mit verschiedenen Grundwasserständen anstehen. Zudem ist hier keine unmittelbare Isolation der Fläche durch benachbarte Straßen, Schienenstrecken und Siedlungsstrukturen gegeben, es besteht eine bessere Vernetzung mit der umgebenden Landschaft (z.B. mit der Frischebachaue oder dem naturnahen Gewässer östlich der Hauenhorster Straße). Zudem ist der Flächenzuschnitt günstiger, da durch die Aufweitung geringere Randeffekte (s.o.) gegeben sind. Daher liegt hier landschaftsökologisch begründet ganz zu Recht der Schwerpunkt auf der Erhaltung der ökologischen Wertigkeiten.

Dies belegen auch Daten zu den Schutzwürdigen Böden aus dem Informationssystem des GLA und die Inhalte der entsprechenden Geologischen Karte des GLA sowie die Biotoptypenkarte von 2005.

Aus diesen Unterlagen ist ersichtlich, dass der Südteil Rheine R nicht nur eine höhere Standortvielfalt (Übergang der Bodentypen 1 und 3) sondern aus Sicht der Bodenqualitäten auch die höher bewerteten Böden aufweist wie dies in den Gutachten auch schon festgestellt worden ist. Selbstverständlich sind diese Böden im Bereich Rheine R aufgrund der Überprägung durch die jahrzehntelange Nutzung als Bahnfläche oberflächlich massiv verändert, aber durch die Bodensanierung im Süden in den neunziger Jahren und aktuell im Nordteil sind die Schotterdecken und anthropogen veränderten Deckschichten großflächig abgetragen worden und die entsprechenden Bodenverhältnisse werden wieder wirksam. So sind im Südteil eben gerade die Übergänge von "basenreich - feucht" zu "silikatisch-trocken" auch durch die Sanierungsmaßnahmen der neunziger Jahre zu einem entsprechenden Standortmosaik "entwickelt" worden, dass in Konsequenz zu der 2005 im Rahmen der Biotoptypenkartierung dargestellten Inhalte führte.

Schutzwürdige Biotope auf der Gesamtfläche/Artenvielfalt

Hr. Grenzhäuser hat in seiner Veröffentlichung gerade die Besonderheit als Bahnbrache herausgestellt. Durch seine floristische Arbeit ist die Bedeutung der Fläche dokumentiert, die allerdings bezüglich der Artenzahl - wie er es auch selbst beschreibt - auf die o. g. Bahnnutzung angewiesen ist. Die Bahnbrache kann diese Artenzahl bzw. diese Vielzahl an Arten bei Nutzungsaufgabe und natürlicher Sukzession nicht dauerhaft beherbergen. Insofern hat 2005 eine Situation bestanden, die durch den Aufwuchs von Sträuchern und Pionierwaldstadien und einer dadurch bedingten Reduktion der Artenzahl und Individuendichte vieler Offenlandarten gekennzeichnet war.

Die mit der Bodensanierung verbundene Freistellung dieser Flächen hat demgegenüber gerade wieder zu einer Verbesserung des Lebensraums für Offenland- und Pionierarten geführt - deshalb das (vorübergehende) Auftauchen von Arten wie Braunkehlchen und Steinschmätzer und weiteren Arten (s.u.).

Man muss daher ganz deutlich festhalten, dass die besondere Bewertung der Flächen mit dem Vorkommen von spezialisierten Offenlandarten nur eine vorübergehende Bedeutung ergeben kann. Eine Bewertung der Flächen für einen längerfristigen Zeitraum muss die Auswirkungen der Sukzession oder das Potential bzw. die Umsetzbarkeit von sinnvollen Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund wird auch wiederum der oben schon beschriebene Unterschied zwischen dem Nord- und dem Südteil deutlich.

Erfassung von Orchideen

Angesichts der Flächendynamik auf der Bahnbrache mit fortschreitender Sukzession einerseits und den durchgeführten Räumungsarbeiten andererseits beim Vergleich von Daten aus verschiedenen Jahren auf die Vollständigkeit der Erfassung zu schließen, ist sicher nicht sachdienlich.

Epipactis helleborine - die Breitblättrige Stendelwurz - ist sehr wohl erfasst worden und z.B. in der Gesamtartenliste Flora in 2005 dokumentiert. Es handelt sich

zwar um eine Orchideenart und damit um eine besonders geschützte Art. Es ist jedoch unter den einheimischen Orchideenarten die bei weitem verbreitetste und häufigste, u.a. findet man sie zahlreich auch in Gärten und Parks sowie auf Friedhöfen. Sie kommt im Bereich Rheine R an mehreren Stellen vor und von diesen werden einige nicht durch die geplanten Maßnahmen betroffen. Eine besondere Bedeutung oder notwendige Maßnahmen sind aus diesen Vorkommen nicht abzuleiten.

Statt des Weißen Waldvögeleins wurde deren Schwesterart, das Grüne Waldvögelein angegeben. Aufgrund der nahen Verwandtschaft ist eine sichere Ansprache nicht immer möglich. Hier handelt es sich daher eher um einen Streit um die Bestimmung, der aber für die Würdigung der Flächen keinen Ausschlag hat, ökologisch sind beide Arten vergleichbar einzuordnen.

Die Darstellung des NABU bzgl. der Unterschiede bei der Erfassung von *D. pratermissa* ist irreführend und unseriös. Wie schon ausgeführt, hat LökPlan schon im Anschluss an die Kartierung 2005 auf die Problematik der rasch fortschreitenden Sukzession hingewiesen. Gerade die im Südteil vorkommenden Orchideen waren durch die Beschattung (aufkommendes Weidengebüsch) schon stark beeinträchtigt. Im Rahmen des separaten Gutachtens zur Erfassung der Orchideen in 2008, aus dem die vom NABU angegebenen Zahlen der LökPlan GbR stammen, wurde diese Situation noch einmal verstärkt deutlich. Die Anzahl der Individuen und deren Vitalität waren stark zurückgegangen.

Daraufhin wurden im Zusammenhang mit den eingeleiteten Freistellungsmaßnahmen im Bereich des geplanten RRB-Standortes auch entsprechende Pflegemaßnahmen für die Orchideen durchgeführt. Im Rahmen eines von der Stadt Rheine angebotenen Geländetermins im Herbst 2008 wurde von Hr. Kuhnen in Abrede gestellt, dass sich die Orchideen durch die Maßnahmen retten lassen und dass durch die Freistellung und Befahrung mit Baufahrzeugen etc. schon alles zerstört worden sei. Allerdings haben sich die von der LökPlan GbR vorgeschlagenen Maßnahmen zwischenzeitlich erwartungsgemäß positiv auf die Anzahl der Orchideen ausgewirkt. Die Freistellung der Fläche hat zu einer deutlichen Zunahme, aber auch zu einer deutlich besseren Erfassbarkeit der Individuen geführt. Daher ist die vom NABU in 2009 durchgeführte Zählung eher ein Beleg dafür, dass die Einschätzung von Hr. Kuhnen falsch war und dass die von LökPlan vorgeschlagenen Maßnahmen sehr wohl wirksam sind und nachhaltig beibehalten werden sollten. Ein entsprechendes Pflegekonzept für den Südteil lehnt der NABU ab.

Aus einer Gegenüberstellung von Luftbildern des Südteils von Rheine R aus den Jahren (ca.) 1997 und 2005 lassen sich folgende Tatsachen ablesen: Auf dem Luftbild von 1997 ist deutlich ein offener Rohbodenbereich als weißer Fleck erkennbar. Es ist der Standort und Arbeitsbereich für die in den vorangegangenen Jahren erfolgte Bodensanierung im Südteil einhergehend mit einer vollständigen Vernichtung der Vegetation an dieser Stelle und einer entsprechenden Bodenverdichtung. Genau in diesem Bereich findet sich heute das Gros der Hybridorchideen, eben der Standort mit mehr und vitaleren Individuen. Zweitens ist aus der Gegenüberstellung der Luftbilder auch die schnell voranschreitende Gehölzsukzession (insbesondere auch im Bereich des RRB-Standortes) erkennbar, die offenen Bereiche gehen stark zurück. Dadurch verlie-

ren zahlreiche Pflanzenarten der Krautschicht ihren Lebensraum (vor allem jedoch die Pionierarten der offenen, sonnenexponierten Standorte, aber auch die Orchideen unter dem Weidengebüsch).

Drittens wird aus den Luftbildern der unterschiedliche Flächenzuschnitt des Südtails erkennbar und es wird deutlich, dass hier eine Aufweitung des Gebietes und eine Verzahnung mit der Frischebachaue sowie eine Nachbarschaft mit weiteren wichtigen Biotopstrukturen (Gewässer im Garten des Privatgeländes im Westen) gegeben sind.

Entferntährige Segge

Auch diese Darstellung, dass das Vorkommen der entferntährigen Segge übersehen worden sei, entspricht nicht den Tatsachen. Schon 2005 wurden von LökPlan - auch nach Austausch mit Hr. Grenzhäuser (Termin s.o.) - drei Standorte von *Carex distans* kartiert und dokumentiert. Völlig unabhängig vom NABU ist stets auf die Bedeutung dieser seltenen Pflanzenart, die keinen besonderen oder strengen gesetzlichen Schutz genießt, hingewiesen worden. Im Zuge des vorgenannten Orchideengutachtens wurde auch das Vorkommen von *Carex distans* überprüft. Durch die fortgeschrittene Sukzession (Ausbreitung des Weidengebüsches) konnte in 2008 jedoch nur noch ein Standort bestätigt werden. Dieser lag unglücklicherweise exakt im Bereich des - aus Sicht des Orchideenschutzes - günstigeren RRB-Standortes. Daher war er unmittelbar durch die erforderlichen Rodungs- und Abrissarbeiten im Bereich des geplanten RRB gefährdet. In Abstimmung mit der ULB wurden die Exemplare vor den Bauarbeiten in 2008 ausgegraben und im Bereich eines Kleingewässers angepflanzt, wo die Individuen aktuell noch stehen. Es ist mit der ULB abgestimmt, und dies ist auch bei der Planung des RRB berücksichtigt, dass die Art an geeignete Standorte dort wieder zurückgepflanzt wird, wenn das RRB entsprechend fertig ist.

Auch die Aussage des NABU, dass die Umsiedlungsaktion zum Scheitern verurteilt sei, ist eine bloße Behauptung. Natürlich ist eine Umsiedlung stets ein Risiko. *Carex distans* hätte aber an den bekannten Wuchsorten - unabhängig vom Bau des RRB- ohne Pflegeeingriffe - keine langfristige Überlebenschance gehabt, wie das natürliche Verschwinden an zwei von drei Wuchsorten zeigt.

Zu beachten ist auch, dass die entdeckten Standorte zu Zeiten des Bahnbetriebes und nachweislich in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts noch nicht bestanden haben. Der gesamte Südtail ist Anfang der neunziger Jahre schon einmal saniert worden, wobei die Gleisanlagen und der Schotter großflächig entfernt worden sind. Im Bereich des aktuellen Schwerpunktorkommens der Hybridorchideen stand eine Anlage zur Bodenaufbereitung. Hier bestanden über mehrere Jahre ständig umgewandelte Rohbodenflächen, was sich auch an Luftbildern aus dieser Zeit belegen lässt. Das Vorkommen von *Carex distans* sind dort erst (wieder? / Samenpotential im Boden oder Anflug etc. - das ist unbekannt) in einem Zeitraum der letzten 15 Jahre entstanden, ohne dass aktuell nachvollziehbar ist, wie sich das Vorkommen gegründet hat. Wie das erneute Auftreten von Tier- und Pflanzenarten auf den nun aktuell freigestellten Flächen belegt, sind neue Ansiedlungen seltener, vormals an den Standorten nicht bekannter Arten keineswegs auszuschließen sondern im Gegenteil eher so-

gar zu erwarten, zumal die Standortbedingungen gerade im Südteil sehr vielgestaltig sind (s.o.).

Die Kartenausschnitte aus den Fundortkarten zur Erfassung der Flora und Fauna in 2005 sowie des "Hybridorchideen-Gutachtens" aus 2008, die dem NABU anlässlich des Geländetermins im Oktober 2008 vorgestellt worden sind, belegen, dass die Art keineswegs vergessen worden ist. Schon im Umweltbericht 2005 wurde auf die besondere Bedeutung dieser Art (ganz im Gegensatz zu der von *Epipactis helleborine*) hingewiesen.

Steinschmätzer und Braunkehlchen

Es wurden in 2009 nach der Freistellung und Beräumung der Flächen keine systematischen Brutvogelkartierungen durchgeführt. Das Auftreten der beiden genannten Arten - gerade auf solchen großflächigen, offenen Flächen - ist typisch. In Ornithologenkreisen ist auch bekannt, dass es sich dabei in den allermeisten Fällen nur um Durchzügler handelt. Beide Arten haben ihr typisches Habitat in NRW nicht in Sekundärlebensräumen (Primärhabitats: Braunkehlchen extensiv genutzte Feuchtwiesen, Steinschmätzer in Sandheiden), da hier häufig wesentliche Requisiten für die erfolgreiche Brut fehlen. Da sie zudem sehr spät aus den Überwinterungsgebieten zurückkehren und diese Zugphase sehr lang andauert, kann aus der bloßen Anwesenheit (auch beim gemeinsamen Auftreten von Männchen und Weibchen) nicht auf eine Brutansiedlung geschlossen werden. Für die systematische Kartierung und den Beleg der Reproduktion werden entsprechend hohe Schwellen und Erfassungskriterien gefordert. In 2005 konnten bei der systematischen Kartierung ebenfalls Braunkehlchen auf der Fläche festgestellt werden. Im Juni 2005 waren diese Tiere jedoch wieder verschwunden, typisch für Durchzügler. Ähnliche Beobachtungen liegen auch aus anderen Gutachten vor. Während 2005 Verbuschung und mangelndes Grünland mit entsprechendem Nahrungsangebot ungünstig für die Arten waren, ist neben dem Nahrungsmangel auf dem Rohboden (zur Jungenaufzucht benötigen die Arten vor allem Insekten) natürlich auch die Störung ein Faktor. Grundsätzlich wären die Flächen auf Rheine R aber nur durch aufwendige Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen zu einem langfristig geeigneten Lebensraum dieser Arten zu gestalten.

Seltene Arten/Sandwegerich und Steifer Schöterich

Auch dieses Beispiel ist nicht stichhaltig. Wie schon ausgeführt, wurden keine separaten Erfassungen nach der Freistellung und Beräumung durchgeführt. Dies ist für die Bewertung der Flächen auch nicht erforderlich. Dass bei solchen Maßnahmen, die zu einer Aktivierung des Samenpotentials im Boden und zu einem geeigneten Keimbett für anfliegende oder anderweitige antransportierte Arten führen, gerade auch spezialisierte Arten und Pionierarten (wieder) auftauchen, ist typisch und zu erwarten.

Die genannten Arten sind dabei im Fall des Sand-Wegerichs (*Plantago arenaria*) als Neophyt und im Fall des Steifen Schöterichs (*Erysimum hieraciifolium* s. str.) als potentiell gefährdete Art (die in NRW auch an anderen Standorten vorkommt) einzuordnen. Sie weisen keinen gesetzlichen Schutzstatus auf und treten eben

als Pionierarten nur sporadisch und selten auf. Die Überlebensstrategie dieser Arten ist dann auch gerade eine Massenentwicklung, denn ohne weitere Eingriffe unterliegen diese Arten schnell der Konkurrenz folgender Arten und der raschen Veränderung des Standortes durch die natürliche Sukzession. In 2005 konnten die Arten aufgrund eben dieses Sukzessionsfortschritts nicht festgestellt werden. Entlang der Schienenstrecken in NRW und ganz Deutschland treten aber diese und weitere "scheinbar seltene" Arten immer einmal wieder auf geeigneten Flächen auf. D.h. der Güterverkehr als Vehikel und der Bahnbetrieb als "Pflege" der Standorte sind aktuell die typischen Lebensräume solcher Arten. Auch in Rheine bleiben ja nördlich des geplanten Gewerbegebietes weitere Gleisanlagen mit entsprechenden Standorten bestehen.

Flussregenpfeifer/Kiebitz

Eine systematische Brutvogelkartierung wurde 2005 durchgeführt. In 2008 wurde sie für die benachbarten, durch die Querspange betroffenen Flächen ergänzt. Eine darüber hinausgehende Erfassung war nicht vorgesehen und ist auch weder üblich noch für die angemessene Beurteilung der Flächen erforderlich. Sporadische Brutansiedlungen im Zuge von Bauarbeiten sind nicht a priori auszuschließen. Die zitierte Begehung war durch andere Gründe veranlasst und es sollte lediglich zusätzlich dokumentiert werden, dass diese Arten tatsächlich in 2009 dort vorkommen. Keineswegs wurde hier nachlässig kartiert oder erst "auf Zuruf" gehandelt.

Andererseits belegen auch diese Beobachtungen das entsprechende Entwicklungspotential des Südteils. Zu den Brutpaarzahlen ist anzumerken, dass aus Artenschutzgründen oft eine genaue Ermittlung schwierig ist und besondere Methoden (Einsatz von Spektiven etc.) erfordert. Gerade Kiebitze brüten oft in kleinen Trupps, um sich gegenseitig warnen zu können, teilweise helfen aber auch weitere nicht brütende Tiere dabei und eine exakte Einschätzung der Brutpaare ist schwierig.

Kritisch ist es dabei auch, diese streng geschützten Tiere mit dem Fotoapparat und der Filmkamera am Nest aufzusuchen. Dies ist gesetzlich verboten und führt u. U. gerade zur Aufgabe des Brutgeschäfts. Darüber hat man sich hier aus Gründen der "Publicity" entgegen der Grundsätze des NABU hinweggesetzt, wie entsprechende Veröffentlichungen in der Tagespresse belegen.

Unzulänglichkeiten des Umweltberichtes?

Die genannten Beispiele mit falschen Zahlen, Spekulationen und unbelegten Behauptungen sowie unrichtig dargestellten Zusammenhängen belegen keineswegs die These von den angeblichen Unzulänglichkeiten des Umweltberichts, sondern belegen vielmehr die Unzulänglichkeiten der Kritik des NABU. Der Umweltbericht basiert auf fundierten Erhebungen und belastbaren Auswertungen. Die Kritik des NABU ist in Inhalt und Form deutlich zurückzuweisen.

Hybridorchideenvorkommen

Bei der Behauptung, dass durch das geplante Gewerbegebiet und den Bau der Querspange und des RRB sich der Wasserhaushalt so negativ verändern wird, dass der Orchideenstandort zerstört wird, handelt es sich um eine reine Spekulation. Im Zuge der Entwicklung des Südteils wird der Hybridorchideenpopulation besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Eine dauerhafte Erhaltung und weitere Erforschung ist das Ziel. Im Rahmen der Sanierungsplanung wurden Grundwassermessstellen betrieben, die eine Strömungsrichtung im Bereich Rheine R von Nordwest nach Südost (grob: Waldhügel - Frischebachaue) belegen. Problematisch ist, dass die natürlichen Verhältnisse durch den Jahrzehnte langen Betrieb der Bahn mit Kanälen, Schächten etc. überformt worden sind. Der Grundwasserspiegel ist stellenweise dicht unter der Flur - vor allem im Frühjahr. An anderen Stellen ist durch anstehenden Mergel und die schluffigen Kolluvien im Zusammenspiel mit einer Bodenverdichtung eine Staunässe typisch (da lässt sich nichts versickern, s.o.). Wie schon erläutert sind die Orchideenstandorte im Bereich Rheine R nachweislich noch nicht sehr alt. Das Luftbild aus den neunziger Jahren zeigt sehr deutlich die Rohbodenstandorte. Daher ist es auch in diesem Fall nicht einfach darzustellen, wie die Orchideen sich an diesen Standorten entwickeln konnten und welche Standortfaktoren ausschlaggebend sind. Wie die positive Auswirkung der schon durchgeführten Freistellungsmaßnahmen (nicht zuletzt anhand der Zahlen von Hr. Kuhnen) belegt, kann aber mit geeigneten Maßnahmen sehr viel für diese Pflanzenarten getan werden. Sowohl das RRB in der geplanten Gestaltung als auch der restliche Südteil über das Pflegekonzept bieten gute Möglichkeiten für eine langfristige Sicherung dieser aufgrund ihrer Größe und Seltenheit durchaus landesweit bedeutsamen Vorkommen.

Auswahl und Abgrenzung des erforderlichen RRB-Standortes wurden eng mit der ULB des Kreises Steinfurt abgestimmt. Die Freistellung der ausgewählten Fläche betraf überwiegend Wuchsorte, die aufgrund des aufgewachsenen Weidengebüsches akut bedroht waren und wo die Individuen eine geringere Vitalität aufwiesen. Das Gros der Orchideen konnte an den ausgenommenen Standorten erhalten werden und ihre Zahl dort übersteigt durch die positive Entwicklung nach den durchgeführten Maßnahmen - wie von Hr. Kuhnen durch seine Zählung belegt - deutlich die Anzahl der am RRB-Standort verlorengegangenen.

„Gefällige“ Gutachter?

Aus dem Hinweis des Gutachters auf die Folgen einer fortschreitenden Sukzession bei der Wahl der Nullvariante auf ein „Gefälligkeitsgutachten“ zu schließen, offenbart entweder eine fachliche Inkompetenz oder den fehlenden Willen zu einer sachlichen und fairen Auseinandersetzung.

Für die naturschutzfachliche Bewertung der Bahnbrache Rheine R ist der zu erwartende Prozess der Sukzession bei der Wahl der Nullvariante von entscheidender Bedeutung. Ohne Maßnahmen, die diesen natürlichen Prozess zeitlich und räumlich "zurücksetzen", sind gerade die vom NABU zitierten Arten nicht auf der Fläche zu erhalten. Einige der Arten sind vermutlich auch mit sehr aufwändigen Maßnahmen nicht langfristig zu schützen, da sich das Samenpotential erschöpft und durch den fehlenden Nachschub (über den Güterverkehr etc.) keine weitere Reproduktion gegeben ist. Dabei spielen auch sehr wohl Arten wie Goldrute und

Staudenknöterich eine Rolle. Nicht weil sie fremdländisch sind (man kann hier auch die einheimische Brennnessel, den Wasserdost und weitere Arten eingliedern), sondern weil ihre Lebensstrategie und Konkurrenzkraft eben darin besteht, große Einartbestände auszubilden und andere Arten auf diesen Flächen schlicht zu überwachsen und auszuschatten. Das bedeutet, die von Hr. Kuhnen gerühmte Farbenpracht als Ausdruck des Blühaspektes dieser Arten ist gleichzeitig das Problem für Arten wie den Sandwegerich oder den Steifen Schöterich. Rheine R ist tatsächlich für viele Arten nur eine Naturoase auf Zeit. Die Erhaltung der tatsächlich bedeutsamen Elemente ist da, wo es sinnvoll und möglich ist, nämlich im Südteil, vorgesehen. Für den Nordteil ist eine Abwägung mit anderen Interessen geboten.

Dabei ist auch gerade die umfangreiche Bodensanierung nicht vollständig geringzuschätzen. Der Aspekt der Bodensanierung taucht in der Stellungnahme des NABU lediglich an der Stelle auf, wo aufgrund der zur Sanierung anstehenden bzw. schon sanierten Bereiche Gefahrenpotentiale heraufbeschworen werden können. Tatsächlich ist aber gerade in diesem Bereich aufgrund der gesetzlichen Vorgaben eine umfangreiche Vorsorge getroffen worden.

Bei der Bewertung der NABU-Kritik an dem Hinweis auf die fortschreitende Sukzession auf der hier in Rede stehenden Bahnbrache ist außerdem zu berücksichtigen, dass im Rahmen der in § 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB im Bebauungsplanverfahren zwingend vorgeschriebenen Umweltprüfung auch die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung zu ermitteln ist und in dem Umweltbericht gemäß der gesetzlichen Anlage 1 Nr. 2 b auch beschrieben und bewertet werden muss. Den Gutachter, der diese gesetzliche Pflichtaufgabe erfüllt, als „gefälligen Gutachter“ persönlich abzuqualifizieren, verlässt eindeutig den Boden einer sachlichen Auseinandersetzung. Statt sich inhaltlich mit den Hinweisen auf die natürliche Sukzession der Bahnbrache und deren Folgen für das propagierte Naturschutzanliegen auseinanderzusetzen, werden diese einfach als unnötige Problematisierung des NABU-Ziels, Rheine R als „Blütenmeer und Tierparadies“ für die Naherholung unbebaut zu lassen, hingestellt und als Argumentation eines „gefälligen Gutachters“ abgetan.

Trotz einzelner wichtiger Anregungen und sinnvoller Kritikpunkte in der Stellungnahme des NABU basiert die Ablehnung des Projektes insgesamt auf einer groben Fehlein- und Überschätzung der tatsächlichen Qualität und Bedeutung der Fläche in naturschutzfachlicher Sicht und einer vollständigen Ausblendung aller anderen Belange.

Rheine R als Blütenmeer und Tierparadies?

Die Anregung des NABU, Rheine R unbebaut zu lassen und das Ziel, diese Bahnbrache als „Blütenmeer und Tierparadies“ für die Naherholung zu nutzen, ist weder eine realisierbare noch eine dem Gebot der gerechten Abwägung aller betroffenen Belange entsprechende Alternative.

In dem Vorschlag des NABU wird nicht ausgeführt, wer diese Bahnbrache bei dem vom NABU vorgeschlagenen Nutzungskonzept als Eigentümer übernehmen und wer vor allem die umfangreichen Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege

durchführen und finanzieren soll, die erforderlich sind, um den vom NABU gewünschten Naturzustand zu erhalten und einer natürlichen Sukzession entgegenzuwirken. Wahrscheinlich setzt der NABU es als selbstverständlich voraus, dass die Stadt Rheine Eigentümerin der Flächen bleibt sowie die Durchführung und Kosten der notwendigen Naturschutzmaßnahmen übernimmt.

Offen bleibt vor allem auch die Frage, wer es verantworten soll, die für gewerbliche Siedlungszwecke benötigten Flächen im Freiraum zu überplanen, zu erwerben und zu entwickeln, statt eine auch aus ökologischer Sicht sinnvolle Nachnutzung der ehemaligen Bahnfläche zu wählen, für die die Stadt die Flächen bereits erworben hat und für deren Entwicklung die notwendige Förderung sichergestellt ist.

Die Annahme des NABU, Rheine R könne als Blütenmeer und Tierparadies für die Naherholung dem Ökobilanzkonto der Stadt gutgeschrieben werden und die Eingriffe durch das im Norden der Stadt geplante Gewerbegebiet Holsterfeld ausgleichen, ist rechtlich in keiner Weise abgesichert.

Bei dem angedeuteten Vergleich der Kosten der NABU-Lösung mit der geplanten Gewerbegebietslösung lässt der NABU zudem außer Acht, dass der Stadt bei seinem Lösungsmodell nicht nur die Kosten für die erforderlichen Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen entstehen, sondern vor allem auch Kosten für die Bereitstellung der zukünftigen im derzeitigen Freiraum gelegenen Gewerbegrundstücke. Außerdem muss die Stadt höchstwahrscheinlich auch den Ausfall der bei der Förderung vorausgesetzten Einnahmen aus dem Verkauf der im Bereich Rheine R geplanten Gewerbegrundstücke ausgleichen.

1.8 x, Robberskamp 2, 48432 Rheine; Schreiben vom 26. Oktober 2009

Inhalt:

„hinsichtlich der Planung der Querspange im Gebiet Rheine-R möchte ich dringend anregen im Hinblick, die restlich verbleibende Natur in Rheine zu erhalten und das Gebiet am Waldhügel zu erhalten. Warum kann die Querspange nicht direkt am Rheine Ortsausgang (Wasserturm) erfolgen. Dort wäre auch gleich gegenüber das kleine Industriegebiet am Bauhof. Die verbleibende kleine Restfläche – also ab Rheine Ortsausgang bis Richtung Hauenhorst könnte man doch komplett der Natur belassen, das ist doch nur ein kleiner Teil der gesamten Rheine-R-Fläche. Das ist die Meinung vieler Bürger.

Vielen Dank für eine Rückinformation.“

Abwägungsempfehlung:

Die Entwicklung von Rheine R zu einem Gewerbepark ist ein sinnvolles Beispiel für ein Flächenrecycling. Die Bahnbrache ist kein Frei- oder Naturraum, sondern eine großflächige durch die ehemaligen Gleiskörper, Anlagen und Gebäude geprägte, ehemalige Bahnbetriebsfläche. Vom ehemaligen Bereich Rheine R wird nur ein Teil als Gewerbegebiet überplant. Der ökologisch wertvollere Südtail bleibt der Natur erhalten. Hier sind Maßnahmen zum Schutz der Vorkommen zahlreicher Pflanzen- und Tierarten schon mit Erfolg in der Umsetzung.

Die angesprochene Trasse für eine Querspange etwa in Höhe des Wasserturms ist im Rahmen der Variantenuntersuchung für die Erschließung von Rheine R untersucht worden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse und der Höhenlage der Bahntrasse Rheine – Münster ist diese Variante aus verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Sicht eine deutlich schlechtere Lösung als die jetzige Trasse der Querspange.

1.9 Sonstige Stellungnahmen

Es wird festgestellt, dass von Seiten der Öffentlichkeit keine weiteren abwägungsrelevanten Stellungnahmen eingegangen sind.

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

2.1 DB Services Immobilien GmbH, Köln; Stellungnahme vom 20. August 2009

Inhalt:

„Seitens der Deutschen Bahn AG bestehen gegen den uns vorliegenden Bebauungsplan der Stadt Rheine grundsätzlich keine Bedenken, wenn folgende Hinweise beachtet werden:

- *Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen zu gewährleisten.*
- *Künftige Aus- u. Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren. Dabei sollte grundsätzlich ein 10 m breiter Vorhaltestreifen für die Unterhaltung der Bahnanlagen berücksichtigt werden.*
- *Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Ausführung und dem Betrieb des Vorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, haftet der Antragssteller. Er haftet auch für das Verschulden derjenigen Personen, denen er sich zur Verrichtung oder Erfüllung bedient.*
- *Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherren, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen.*

Bei evtl. weiteren Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass durch den Bebauungsplan keine Betriebsanlagen der Eisenbahn betroffen oder beansprucht werden. Die in Betrieb befindlichen Bahnanlagen liegen östlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (Bahnstrecke Rheine – Münster); mit Ausnahme der südlich der Querspange gelegenen Flächen ist das überplante Areal auch bereits entwidmet. Die Freigabe durch das Eisenbahnbundesamt ist Beleg dafür, dass keine Bahnbetriebsanlagen überplant sind.

Der Bebauungsplan setzt direkt angrenzend an die – außerhalb des Geltungsbereiches gelegenen – gewidmeten Bahnflächen auf fast der gesamten Strecke eine öffentliche Verkehrsfläche (Fuß- und Radweg) fest. Lediglich südlich der Querspange rückt eine Fläche für Aufschüttungen zwischen die Bahnanlagen und den Fuß- und Radweg. Da aber auch diese Fläche im öffentlichen Eigentum verbleibt, ist damit insgesamt die Zugänglichkeit zu den Bahnflächen auch zukünftig gewährleistet. Darüber hinaus verfügt die Deutsche Bahn AG auf eigenem Gelände über Zugangsmöglichkeiten. Zwischen Staelskottenweg bis zum Bunker (etwa Höhe der geplanten Querspange) verläuft auf der Ostseite der Bahnlinie eine Zuwegung. Auf die Festsetzung eines 10 m breiten Vorhaltestreifens kann deshalb verzichtet werden.

Es wird festgestellt, dass die Stadt Rheine oder die von ihr Beauftragten für Schäden, die ggf. bei der Umsetzung der Planung auf gewidmeten Bahnflächen entstehen, die Haftung übernimmt.

Es wird festgestellt, dass hinsichtlich der Freistellung der Deutschen Bahn AG von Ansprüchen resultierend aus Erschütterungen, Lärm, etc. in den Bebauungsplanentwurf ein entsprechender Hinweis aufgenommen wird.

2.2 Kreis Steinfurt, Steinfurt;

Stellungnahme vom 14. September 2009

Inhalt:

„Zum o. g. Planungsvorhaben werden folgende Anregungen vorgetragen:

Kreisstraßenbau

Aus der Sicht des Kreisstraßenbaus bestehen keine Bedenken gegen die vorgelegte Fassung des o. g. Bebauungsplanes.

Zum schalltechnischen Bericht der Begründung ist Folgendes anzumerken: Der Kreis Steinfurt als Straßenbaulastträger für die K 77 (außerhalb der Ortsdurchfahrt) ist von lärmtechnischen Ansprüchen Dritter, die sich aus dem planbedingten Mehrverkehr des Gewerbegebietes Rheine-R ergeben, freizuhalten.

Naturschutz und Landschaftspflege

Für den südlich der geplanten Querspange geplanten Bereich ‚zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft‘ wird ein Monitoring des Wasserhaushaltes für erforderlich gehalten. Diese Fläche darf nicht durch Grundwasserabsenkungen beeinträchtigt werden.

Artenschutzrechtliche Stellungnahme

1. *Textliche Festsetzungen*

Artenschutzrechtliche Festsetzung Nr. 1.8: Eine Vermeidung des Tötungs- und Störungsverbot § 42 (1) BNatSchG kann für die vorkommenden, geschützten Vogelarten durch die Bauzeitenbeschränkung von Mitte Februar bis Ende September erreicht werden. An erster Stelle sollte daher dieses Vermeidungsgebot stehen. Eine Verlagerung der Bauzeit außerhalb dieses Zeitraumes, kann nur genehmigt werden, wenn keine planungsrelevanten Arten dort zum Bauzeitpunkt gestört oder getötet werden. Die ggf. vor dem Baubeginn durchzuführende Kontrolle hat durch einen Fachgutachter zu erfolgen und muss durch die untere Landschaftsbehörde anerkannt werden.

Da die besonders geschützten Vogelarten den streng geschützten Arten im Artenschutzrecht nach § 42 BNatSchG gleichgestellt sind und sowohl besonders (Rebhuhn) wie streng (Kiebitz) geschützte Arten vorkommen, ist hier auf eine Differenzierung ‚streng‘ geschützte Vogelarten zu verzichten und durch ‚geschützte‘ Vogelarten zu ersetzen. Die Festsetzung 1.8 sollte dementsprechend angepasst werden.

*Artenschutzrechtliche Festsetzung Nr. 13: Der Hinweis gilt **nicht nur für streng** geschützte Vogelarten, sondern **für alle streng und besonders geschützten Arten** nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (z. B. Zauneidechse) und der europäischen Vogelschutzrichtlinie.*

2. *Umweltbericht Seite 38:*

Auf ein Monitoring für die Fledermäuse kann verzichtet werden. Dafür ist es für die Nachtigall durchzuführen.

3. *Artenschutzrechtliches Fachgutachten*

Hinweis Seite 1, Abs. 3:

Für eine Ausnahme nach § 43 (8) BNatSchG sind neben den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses folgende zwei weitere Kriterien zu erfüllen:

- *es dürfen keine zumutbaren Alternativen zur Verfügung stehen und –*
- *der Erhaltungszustand der Population darf sich nicht verschlechtern (bei FFH Arten muss dieser sogar günstig bleiben).*

Seite 7 Beurteilung Kiebitz und Nachtigall

Die Begründung für die Notwendigkeit der Maßnahmen ist artenschutzrechtlich nicht nachvollziehbar. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist nur beim Störungsverbot § 42 (1) 2 BNatSchG zu prüfen und nur für den Fall, dass eine Störung erheblich ist.

Da hier nach § 42 (1) 3 die Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen sind, kann durch vorgezogene, festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen nach § 42 (1) 5 BNatSchG eine Freistellung vom Verbot erfolgen. Der Verlust der Brutstätten ist daher nicht freiwillig, sondern gesetzlich notwendig als vorgezogene, festzusetzende Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

Seite 10: CEF Maßnahmen und Karten des Umweltberichtes der einzelnen planungsrelevanten Arten

Bis zur Rechtskraft des Bebauungsplanes müssen die Maßnahmeflächen gesichert und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bis zum Eingriffszeitpunkt wirksam sein.

4. *Artenschutzrechtliche Protokolle*

Für alle Arten ist unter Punkt 3.1 des Protokolls (Bauzeitenbeschränkung), das bereits unter Punkt 1 dieser Stellungnahme beschriebene Prozedere einzuhalten. Auch die Herausnahme von Brutbereichen ist aufgrund von potenziellen Störungen

im Umfeld durch einen Fachgutachter zu beurteilen und von der unteren Landschaftsbehörde zu bestätigen.

Zauneidechse: Eine Betroffenheit besteht auch im Bereich der Ablaufberge. Für die Zauneidechse muss zum Schutz potenzieller Winterquartiere in den festgestellten Bereichen für die Zeit der Winterstarre (15. September bis 15. April) eine Bauzeitenbeschränkung erfolgen. Falls auch Eiablageplätze im Bau-/Maßnahmebereich liegen, sind auch diese Bereiche durch eine Bauzeitenbeschränkung von 1. Mai bis 31. Juli zu schützen.

Bodenschutz, Abfallwirtschaft

Innerhalb des Planungsgebietes sind durch mehrere Gutachten lokale Bodenbelastungen nachgewiesen worden. Demnach besteht grundsätzlich eine Kennzeichnungspflicht für diese Belastungen.

Wie unter Punkt 4.6 der Begründung zum Bebauungsplan bereits erwähnt, soll ein Sanierungsplan im Auftrag der Stadt Rheine erarbeitet werden, der die Umlagerung von belasteten Böden innerhalb des Sanierungsgebietes regelt. Dieser Plan ist nunmehr fertig gestellt und unter Auflagen durch die untere Bodenschutzbehörde gem. § 13 Bundesbodenschutzgesetz für verbindlich erklärt worden.

Demnach sollen anfallende Böden, deren Belastungen nicht eluieren (ausgewaschen werden) vor Ort in die zwei ausgewiesenen Landschaftsbauwerke sowie in die Depression des ‚ehem. Ausziegleises Rose‘ wieder eingebaut werden. Bei den Belastungen handelt es sich überwiegend um Schlacken und Aschen, die zurzeit hohe PAK- und Schwermetallgehalte aufweisen. Daher ist eine entsprechende Abdeckung mit unbelastetem Bodenmaterial vorgesehen.

Aufgrund des Belastungsgrades besteht aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde nach der Sanierung der Flächen eine Kennzeichnungspflicht für die o. g. Ablagerungsstätten. Zum besseren Verständnis empfehle ich, den für verbindlich erklärten Sanierungsplan als Anlage dem Bebauungsplan beizufügen.“

Abwägungsempfehlung:

Kreisstraßenbau

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus Sicht des Kreisstraßenbaus keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung besteht.

Es wird festgestellt, dass die Stadt Rheine als Planungsträger für das Gewerbegebiet für mögliche Folgen aus dem planbedingten Mehrverkehr aufkommt. Der Kreis Steinfurt wird hiervon freigestellt.

Naturschutz und Landschaftspflege

Der Anregung hinsichtlich der Aufnahme der Überwachung des Wasserhaushaltes in das Monitoringkonzept wird entsprochen.

Artenschutzrechtliche Stellungnahme:

1. Textliche Festsetzungen:

Den Anregungen hinsichtlich der Formulierung der textlichen Festsetzung Nr. 1.8 bzw. des Hinweises Nr. 13 wird gefolgt.

2. Umweltbericht:

Der Umweltbericht wird entsprechend angepasst, auf das Monitoring für Fledermäuse wird verzichtet, dafür wird der Bestand an Nachtigallen in das Monitoringkonzept aufgenommen.

3. Artenschutzrechtliches Fachgutachten

Hinweis Seite 1, Punkt 2 Rechtliche Grundlagen, Absatz 3

Dem Hinweis bezüglich der Ausnahmen nach § 43 (8) BNatSchG wird gefolgt, der entsprechende Abschnitt ist neu formuliert und an das zwischenzeitlich (seit Abgabe der Stellungnahme September 2009) überarbeitete BNatSchG angepasst worden.

Seite 7 Beurteilung Kiebitz und Nachtigall

Der Anregung hinsichtlich der gesetzlich notwendigen, vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird bereits mit den bestehenden Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf entsprochen: mit der textlichen Festsetzung Nr. 1.8 wird darauf verwiesen, dass erst dann mit Bautätigkeiten auf den betroffenen Flächen begonnen werden darf, wenn für die betreffende Art vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsort umgesetzt und wirksam sind.

Seite 10 CEF Maßnahmen und Karten des Umweltberichtes der einzelnen planungsrelevanten Arten

Der Umweltbericht ist um die Benennung der entsprechenden Flächen ergänzt worden. Die Stadt Rheine hat mit der Naturschutzstiftung des Kreises Steinfurt, die Eigentümerin der Fläche ist, eine entsprechende Ablösevereinbarung geschlossen. Die Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen bis zum Eingriffszeitpunkt ist sichergestellt.

zu 4. Artenschutzrechtliche Protokolle

Die Bauzeitenbeschränkung zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotsstatbeständen wird für alle im Artenschutzgutachten mit Prüfprotokollen einzeln beurteilten, betroffenen Arten als vorrangige Vermeidungsmaßnahme berücksichtigt. Eine verpflichtende Kontrolle durch einen anerkannten Fachgutachter und Bestätigung durch die Untere Landschaftsbehörde bei ggf. erforderlichen Abweichungen von der pauschalen Bauzeitenbeschränkung wird ebenfalls berücksichtigt. Zudem wird der Forderung gefolgt, auch bei der zulässigen Inanspruchnahme von bisherigen Brutbereichen und Bautätigkeiten auf diesen Flächen, durch einen von der ULB anerkannten Fachgutachter im Vorfeld zu prüfen, ob erhebliche Störungen angrenzender Habitats oder Fortpflanzungsstätten zu befürchten sind und ob ggf. bestimmte Bauzeitenbeschränkungen einzuhalten sind.

Zauneidechse:

Der Stellungnahme hinsichtlich einer Betroffenheit der geschützten Reptilienart Zauneidechse auch im Bereich der Ablaufberge ist zu widersprechen. Bei den in 2005 erfolgten faunistischen Kartierungen wurde die Art lediglich mit wenigen Exemplaren im Bereich von Sandmagerrasenflächen südlich des Ringlokschuppens festgestellt. Für den Bereich der Ablaufberge, der durch eine etwa 3-4 m hohe, dicht mit Gehölzen bestandene Böschung von dem westlich liegenden Habitat der Zauneidechse getrennt ist, liegt kein Nachweis der Art vor.

Die potentiell als Winterquartier für Zauneidechsen geeignete Gleisschotterauflage wurde auch im Bereich der Ablaufberge bereits Anfang 2009, im Zuge des genehmigten Rückbaus der bahnbetrieblichen Anlagen, vollständig abgetragen. Ein als Winterquartier potentiell geeignetes Substrat existiert im Bereich der Ablaufberge seitdem nicht mehr.

Eine Betroffenheit der Zauneidechse ist im Bereich der Ablaufberge daher nicht zu erwarten. Insofern sind hier auch keine Bauzeitenbeschränkungen zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen erforderlich.

Bodenschutz, Abfallwirtschaft

Es wird zur Kenntnis genommen, dass nach Durchführung des Sanierungsplanes nur noch eine Kennzeichnungspflicht für die zwei Landschaftsbauwerke besteht. Ein entsprechendes Änderungsverfahren wird nach Abschluss der Maßnahmen durchgeführt werden. Der Anregung hinsichtlich der Beifügung des Sanierungsplanes an den Bebauungsplan wird nicht entsprochen. Der Sanierungsplan verfügt aufgrund der vielen zeichnerischen Darstellungen/Planunterlagen über eine Dateigröße von 100 MB, damit wird eine sinnvoll handhabbare Größenordnung überschritten. Der Sanierungsplan kann jederzeit bei der Stadt Rheine eingesehen werden und wurde allen betroffenen Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt.

2.3 Bezirksregierung Münster; Stellungnahme vom 06. September 2009

Inhalt:

„Zu dem Entwurf der 15. Änderung des Flächennutzungsplanes habe ich mit Schreiben vom 06. 07. 2007 zustimmend Stellung genommen.

Gegen die Darstellungen des geänderten Planentwurfes und den daraus entwickelten Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. 307, Gewerbepark Rheine R“ werden keine landesplanerischen Bedenken vorgebracht.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen den Bebauungsplan Nr. 307, Kennwort: „Gewerbepark Rheine R“ keine landesplanerischen Bedenken bestehen.

2.4 Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen, Kreisstelle Steinfurt, Hembergener Straße 10, 48369 Saerbeck; Stellungnahme vom 03. September 2009

Inhalt:

„dem o.g. Vorhaben stehen landwirtschaftliche Belange als öffentlich-rechtlicher Belang entgegen.

1. *Im Umfeld des Plangebietes ist der landwirtschaftliche Haupterwerbsbetrieb x belegen. Der Betrieb x bewirtschaftet 48 ha. Die anfallenden Bodenprodukte werden über 125 Sauen und 600 Mastschweine verwertet. Die Genehmigung für weitere 500 Mastplätze liegt vor. Durch das Planvorhaben darf der Betrieb x in seinem Bestand und in seiner alsbaldigen Entwicklung nicht beeinträchtigt werden. Der Betrieb darf nicht durch weitere immissionstechnische Auflagen (Filtertechnik) belastet werden.*
2. *Aus landwirtschaftlicher Sicht ist der Bau der Straße K 66 n „Querspange“ zwischen B 481 und K 77 ein störender Eingriff, da hierdurch eine betriebsnahe hochwertige Fläche des Betriebes x durchteilt und verkleinert wird. Im Interesse einer flächenschonenden Planung sollten bestehende Trassen genutzt werden. Die Nutzung bestehender Trassen würde zusätzlich versiegelte Fläche verringern und gleichzeitig einen weiteren Flächenverbrauch durch Kompensation verhindern.*
3. *Die vorhandene Stützmauer von 4 m Höhe zwischen dem landwirtschaftlichen Betrieb x und dem Plangebiet befindet sich nach Aussage des Landwirtes x nicht mehr in einem stabilen Zustand und ist deshalb sanierungsbedürftig. Die Arbeiten sollten im Interesse einer Unfallverhütung/Gefahrenabwehr umgehend vom Eigentümer ausgeführt werden.*
4. *Die Trinkwasserversorgung des landwirtschaftlichen Betriebes (Hausbrunnen) darf vor dem Hintergrund der möglichen Altlasten im Plangebiet nicht gefährdet werden.*
5. *Sofern bestehende Vorfluter zukünftig nicht mehr erhalten bzw. unterhalten werden sollen, muss die Entwässerung der Flächen und der Hofstelle x durch geeignete Ersatzmaßnahmen gesichert sein.“*

Abwägungsempfehlung:

Berücksichtigung der Interessen des landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebes Hauptstraße 190?

Es wird festgestellt, dass die Belange des angesprochenen Landwirtes Eingang finden in die verbindliche Bauleitplanung. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 ist u.a. durch die Erarbeitung mehrerer geruchstechnischer Berichte begleitet worden. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurde die Geruchsimmisionsbelastung – hervorgerufen durch die landwirtschaftlichen Betriebe im Umfeld des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 307 – ermittelt und beurteilt. Bei der Ermittlung der Emissionen der benachbarten Hofstellen sind auch mögliche Betriebserweiterungen berücksichtigt worden. Hierzu sind von dem von der Stadt Rheine beauftragten Gutachter – Büro Zech, Lingen – Gespräche mit den jeweiligen Eigentümern der Hofstellen geführt worden. Bezogen auf den in Frage stehenden direkt angrenzenden landwirtschaftlichen Betrieb sind die bei der Erstellung der Grundlagen für die verschiedenen Berechnungen angegebenen Erweiterungsabsichten – 500 Mastplätze für Schweine – eingeflossen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analysen wurde in den Planentwurf eine Gliederung des Gewerbegebietes in Abhängigkeit der Immissionswerte der angrenzenden landwirtschaftlichen Betriebe aufgenommen. In den Bereichen mit einem Immissionswert bis 0,15 (entsprechend einer relativen flächenbezogenen Häufigkeit der Geruchsstunden von 15% der Jahresstunden) bestehen keine Be-

denken gegen die Ausweisung von Gewerbegebietsflächen. In diesen Bereichen sind auch ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichtspersonen bzw. Betriebsinhaber zulässig. In den Bereichen mit einem Immissionswert zwischen 0,15 und 0,20 ist die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen zulässig, wenn durch Festsetzung im Bebauungsplan die ausnahmsweise nach BauNVO in Gewerbegebieten zulässigen Wohnungen ausgeschlossen werden. In den Bereichen mit einer höheren Belastung als 0,20 wird die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen als zulässig angesehen, wenn durch Festsetzung im verbindlichen Bauleitplan ständige Arbeitsplätze ausgeschlossen werden. Diese Vorgaben sind bereits durch entsprechende zeichnerische Darstellungen und textliche Festsetzungen im Planentwurf enthalten. Damit ist insgesamt der Konflikt zwischen der angesprochenen landwirtschaftlichen Hofstelle und dem geplanten Gewerbepark Rheine R in Hinsicht auf Emissionen aus planungsrechtlicher Sicht als gelöst anzusehen, die Belange der landwirtschaftlichen Betriebe werden in ausreichendem Maße im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 berücksichtigt.

Notwendigkeit der Querspange?

Ein regional wirksamer Gewerbepark Rheine R ist nur mit einer leistungsfähigen Straßenanbindung möglich. Die Trasse der geplanten Querspange erfüllt diese Voraussetzung. Der Bau dieser Trasse als Direktverbindung zwischen den klassifizierten Straßen Münsterlanddamm (B 481) und Hauptstraße (K 77) ist für die externe Erschließung des Bebauungsplangebietes unabdingbar.

Die Prognose des Quell- und Zielverkehrs für das geplante Gewerbegebiet im Rahmen des Umweltberichtes zum Bebauungsplan ergibt in der Summe bis zu ca. 5.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmenge macht zwei Anbindungen des Gewerbegebietes an das Netz der umgebenden Hauptverkehrsstraße erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in den beiden Anschlusspunkten gewährleisten zu können.

Neben der geplanten Anbindung an die Hauptstraße/Hauenhorster Straße K 77 im nördlichen Teil des Plangebietes über eine Rampe in Höhe des Kammweges sind im Süden des Gewerbegebietes Anschlüsse an den Münsterlanddamm und die Hauptstraße K 77 herzustellen.

Die vorhandene Zufahrt „Am Kombibahnhof“ ist nicht geeignet, den Verkehr des Plangebietes der Hauptstraße K 77 zuzuführen, da die vorhandene Straßenbreite nicht ausreichend dimensioniert ist und die Form der vorhandenen Einmündung in die Hauptstraße eine verkehrssichere Abwicklung des Verkehrs nicht ermöglicht. Der vorhandene Straßenoberbau genügt zudem nicht den Ansprüchen gemäß den aktuellen Regelwerken an Straßen in Gewerbegebieten. Sofern diese vorhandene Trasse als Zufahrt für das Gewerbegebiet genutzt werden sollte, wären zunächst ein vollständiger Rückbau der vorhandenen Straßenbefestigung und ein anschließender Neubau einer Erschließungsstraße im Vollausbau erforderlich. Daneben wäre zusätzlicher Grunderwerb erforderlich, um den Bau einer regelwerkskonformen Einmündung zu ermöglichen. Dies würde zu einer erheblichen Kostensteigerung im Vergleich zu der geplanten Querspange führen, auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Zufahrt „Am Kombibahnhof“ erheblich länger ist

als der Teil der Querspange, der die Flächen der angesprochenen Hofstelle in Anspruch nimmt.

Darüber hinaus tritt der Kreis Steinfurt als Baulastträger der Querspange K 66 n auf. Eine südliche Erschließung über die Trasse der vorhandenen Zufahrt „Am Kombibahnhof“ ließe jedoch nicht eine Trassierung zu, die den Ansprüchen an eine klassifizierte Kreisstraße gerecht würde.

Der Kreis Steinfurt als Straßenbaulastträger beabsichtigt in diesem Zusammenhang den Erwerb von ca. 2.800 m² landwirtschaftlicher Fläche aus der betroffenen Hofstelle. Die Stadt Rheine ist zudem dazu bereit, die landwirtschaftliche Restfläche südlich der Querspange mit einer Größe von ca. 4.100 m² zu erwerben, sofern sich dies in den Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Kreis Steinfurt und dem betreffenden Landwirt als erforderlich erweist.

Die Stadt Rheine beabsichtigt, dem betroffenen Landwirt Ausgleichsfläche in entsprechender Größe in der Nähe der Hofstelle anzubieten, so dass ein Flächenverlust für den landwirtschaftlichen Betrieb ausgeschlossen werden kann.

Der Versiegelung der o.g. ca. 2.800 m² landwirtschaftlicher Fläche für den Bau der Querspange steht gegenüber, dass mit dem projektierten Gewerbepark Rheine R ca. 35 ha ehemalige Bahnflächen entwickelt werden können, die in der Vergangenheit bereits intensiv wirtschaftlich genutzt worden sind. Durch dieses Flächenrecycling nicht mehr genutzter Verkehrsflächen kann somit die Inanspruchnahme großflächiger land- oder forstwirtschaftlicher Flächen an anderen Stellen im Stadtgebiet verzichtet werden. Auf der Ebene der Flächennutzungsplanung werden in diesem Zusammenhang zwei bisher im vorbereitenden Bauleitplan als gewerbliche Baufläche dargestellte Flächen wieder in „Fläche für die Landwirtschaft“ umgewandelt (Mesum-Nord und Gellendorf-Nord).

Sicherung der Stützmauer?

Die zukünftige Sicherung der Stützmauer zwischen dem landwirtschaftlichen Betrieb und dem Plangebiet wird in der Weise erfolgen, als die Stützmauer durch eine Erdschüttung auf der Seite des Gewerbegebietes gegen ein Fortschreiten der Neigung in Richtung des Gewerbeparks gesichert wird und die Standfestigkeit langfristig erhalten bleibt.

Gefährdung der Trinkwasserversorgung?

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 307 wird durch einen Sanierungsplan bezüglich der Altlasten auf dem Bahngelände begleitet. Ziel dieses Planes ist die Aufbereitung des Geländes durch Sanierung von Bodenbelastungen, dass eine gewerbliche Nutzung einschließlich betriebsbedingter Wohnungen ohne Gesundheitsgefährdung möglich wird. Die Altlastensituation wird somit – gegenüber dem heutigen – Zustand deutlich verbessert, wobei auch ohne Realisierung des Sanierungsplanes gegenwärtig kein akuter Handlungsbedarf hinsichtlich einer möglichen Grundwassergefährdung besteht. Die Trinkwasserversorgung der angrenzenden Hofstelle wird somit nicht gefährdet.

Sicherung der Entwässerung?

An der östlichen Grenze des Plangebietes verläuft gegenwärtig ein Entwässerungsgraben, der das Oberflächenwasser aus dem Plangebiet ableitet. Diese Vorflut wird auch zukünftig gesichert, der Bebauungsplan setzt entlang der Hofstelle eine Grünfläche fest, in die der angesprochene Entwässerungsgraben integriert wird.

2.5 LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen, 48133 Münster; Stellungnahme vom 25. September 2009

Inhalt:

„Gegen die vorliegende Planung bestehen nach unserem derzeitigen Kenntnisstand keine denkmalpflegerischen Bedenken.

Wir regen an, zukünftig in die Begründung bzw. in den Umweltbericht einen Ordnungspunkt „Denkmalschutz und Denkmalpflege“ aufzunehmen und dort unter Beteiligung der Unteren Denkmalbehörde alle denkmalrelevanten Objekte zu benennen und im Plan nachrichtlich zu kennzeichnen, die sich im Geltungsbereich bzw. in dessen Umfeld befinden und auch dann eine Aussage zu treffen, wenn aus Ihrer Sicht denkmalpflegerische Belange nicht berührt zu sein scheinen. Bei Negativanzeigen sollte folgende Feststellung getroffen werden: Sowohl innerhalb des Geltungsbereiches des Bauungs- bzw. Flächennutzungsplanes.....als auch in seinem Umfeld befinden sich weder Baudenkmäler noch sonstige Denkmäler in Sinne des Denkmalschutzgesetzes (DSchG NW) bzw. Objekte, die im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Stadt.....von....ausgestellt vom Westfälischen Amt für Denkmalpflege, enthalten sind. Blickbeziehungen und Fernwirkungen von zu Baudenkmalern sind gesondert zu berücksichtigen und entsprechend zu formulieren.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird festgestellt, dass die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 307 unter Punkt 4.8 bereits den geforderten Punkt „Denkmalschutz, -pflege“ enthält. Da in dem hier in Rede stehenden Bebauungsplan keine denkmalrelevanten Objekte vorhanden sind, erübrigt sich die geforderte genauere Bezeichnung von Denkmälern.

2.6 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Münsterland, Außenstelle Münster, Postfach 4807, 48027 Münster; Stellungnahme vom 07. September 2009

Inhalt:

„gegen die Aufstellung des o.g. Bebauungsplanes werden im Zuge der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen meinerseits keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen.

Die Entwurfsplanung wurde bereits mit der Regionalniederlassung Münster abgestimmt.

Auf der Grundlage der Bauausführung, für die noch eine Sicherheitsaudit durchgeführt wird, ist vor Baubeginn eine Vereinbarung zwischen der Stadt Rheine und der Regionalniederlassung Münsterland, Außenstelle Münster abzuschließen.

Durch den Bau der Querspange und der dadurch erforderlichen Linksabbiegespur im Zuge der B 481 entstehenden dem Straßenbaulastträger Unterhaltungskosten, die abzulösen sind.

Das Inkrafttreten des Bebauungsplanes bitte ich mir zu gegebener Zeit mitzuteilen.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens des Landesbetrieb Straßenbau NRW keine Bedenken gegen die Inhalte des Bebauungsplanes vorgetragen werden.

Die vom Landesbetrieb Straßenbau angeführte Vereinbarung wird auf der Grundlage der Bauausführungsplanung zwischen dem Landesbetrieb und dem Kreis Steinfurt als Baulastträger der Querspange geschlossen.

Das angeführte Sicherheitsaudit wird in Absprache zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Technischen Betrieben Rheine AöR im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführt.

Die Zahlung der Ablösekosten an den Landesbetrieb für den Mehraufwand an der B 481 ist noch im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Kreis Steinfurt und der Stadt Rheine festzulegen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW wird über das Inkrafttreten des Bebauungsplanes informiert.

2.7 Bezirksregierung Münster, obere Straßenaufsichtsbehörde, 48128 Münster;
Stellungnahme vom 03. September 2009

Inhalt:

„die vorgestellte Planung habe ich zur Kenntnis genommen.

Aus meinem Aufgabenbereich als obere Straßenaufsichtsbehörde werden hiergegen keine Einwendungen erhoben.

Die Beteiligung der sonstigen Träger öffentlicher Belange bleibt hiervon unberührt.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Bezirksregierung Münster als obere Straßenaufsichtsbehörde keine Anregungen zum Bebauungsplan Nr. 307 vorgetragen werden.

2.8 RWE Westfalen-Weser-Ems Verteilnetz GmbH, Prollstr. 2, 48529 Nordhorn;
Stellungnahme vom 24. August 2009

Inhalt:

„in Beantwortung Ihres Schreibens vom 31. 07. 2009 teilen wir mit, dass wir den v.g. Bebauungsplanentwurf hinsichtlich unserer Versorgungseinrichtungen durchgesehen haben. Gegen die Verwirklichung bestehen unsererseits keine Bedenken, wenn nachfolgende Ausführungen beachtet werden.

Änderungen und Erweiterungen unserer Versorgungseinrichtungen behalten wir uns Unter Hinweis auf die §§ 13, 30, 31 und 32 BauGB ausdrücklich vor.

Im Übrigen sind unsere früheren Stellungnahmen zum v.g. Bebauungsplan und zu den Änderungen weiterhin maßgebend.

Die uns zugestellten Unterlagen haben wir zu unseren Akten genommen.“

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anregungen vorgetragen werden, sofern die aufgeführten Sachverhalte beachtet werden.

Es wird festgestellt, dass die aufgeführten Paragraphen und deren Regelungsinhalte - § 13: vereinfachtes Verfahren (Bebauungsplanänderung), § 30: Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, § 31: Ausnahmen und Befreiungen (Festsetzungen eines Bebauungsplanes), § 32 Nutzungsbeschränkungen auf künftigen Gemeinbedarfs-, Verkehrs-, Versorgungs- und Grünflächen – im Zusammenhang mit der Änderung und Erweiterung von Versorgungseinrichtungen nicht relevant sind.

Es wird festgestellt, dass im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB die RWE keine Anregungen zum Bebauungsplan vorgetragen haben. Weitere Stellungnahmen zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Nr. 307 liegen seitens der RWE nicht vor.

2.9 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH, Niederlassung Nordwest, Poststr. 1-3, 26122 Oldenburg;
Stellungnahme vom. September 2009

Inhalt:

„vielen Dank für die Ankündigung des o.g. Bebauungsplanes der Stadt Rheine.

Zu der o.a. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes haben wir keine Einwände. In Teilbereichen befinden sich Fernverbindungskabelanlagen auf der westlichen Seite, in Höhe der geplanten nördlichen Zufahrt des Erschließungsbereiches.

Im südlichen Bereich, als DUSS Containerbahnhof (Hauptstraße 140) bezeichnete Fläche, befindet sich bereits eine oberirdisch geführte Telekommunikationslinie.

Leider stehen zur späteren telekommunikationstechnischen Versorgung der Gesamtfläche die erforderlichen Leitungen nicht zur Verfügung, so dass zur Versorgung des Baugebietes bereits ausgebaute Straßen ggf. wieder aufgebrochen werden müssen.

Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen beim zuständigen Ressort Produktion Technische Infrastruktur Münster, Dahlweg 112, 48153 Münster, Tel. (0251)902-7803, so früh wie möglich, mindestens zwei Monate vor Baubeginn, durch Ihren Fachbereich, schriftlich angezeigt werden.

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Einwände vorgetragen werden.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass in Teilbereichen bereits Telekommunikationslinien bestehen. Die geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sind so dimensioniert, dass für die Verlegung bzw. Neuanlage von Telekommunikationslinien ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die telekommunikationstechnische Versorgung des Gebietes bereits ausgebaute Straßen ggf. wieder aufgebrochen werden müssen.

Es wird festgestellt, dass der Bebauungsplanentwurf bereits einen Hinweis auf die rechtzeitige Information der Telekom enthält, dieser Hinweis wird jedoch – entsprechend der vorgetragenen Formulierung – abgeändert.

2.10 Energie- und Wasserversorgung Rheine GmbH, 48427 Rheine; Stellungnahme vom 05. August 2009

Inhalt:

„wir haben keine Anregungen und Bedenken zum o.g. Bebauungsplan.

Mit der ausgewiesenen Fläche zur Errichtung einer Trafostation sind wir einverstanden.

Hinweis zur Löschwasserversorgung:

Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung erfolgt im Rahmen, des der Stadt Rheine vorliegendem Entwurf zur Vereinbarung „über die Bereitstellung von Löschwasser durch das leitungsgebundene Wasserversorgungssystem der EWR“.

Abwägungsempfehlung:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anregungen vorgetragen werden und der vorgeschlagene Standort für eine Trafostation akzeptiert wird.

Der Hinweis auf die Löschwasserversorgung wird in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

2.11 Wehrbereichsverwaltung West, Postfach 30 10 54, 40410 Düsseldorf;

Stellungnahme vom 18. September 2009

Inhalt:

„gegen die Ausweisung der Flächen für den Gewerbepark „Rheine R“ und der Ausgleichs-/Rücknahmeflächen bestehen aus militärischer Sicht keine Bedenken, solange Bauhöhen bis 30 m über Grund eingehalten werden.

Bei größeren Bauhöhen für einzelne Bauwerke, sowie für alle Schornsteine, freistehenden Antennenträger, Hochregallager u.a. sind mit die Bauunterlagen mit genauen Koordinatenangaben und Bauhöhen zur Einzelfallprüfung zuzuleiten, damit ich aus flugbetrieblicher und flugsicherheitsmäßiger Sicht die Zulässigkeit an dem Bauplatz bzw. mögliche Kennzeichnungsforderungen prüfen kann.“

Abwägungsempfehlung:

Der bisher im Bebauungsplanentwurf enthaltene Hinweis wird entsprechend der Stellungnahme überarbeitet.

2.12 Stadt Rheine, FB 5.7.2 (Geoinformatik), 48427 Rheine;

Stellungnahme vom 18. August 2009

Inhalt:

„Der Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanes liegt innerhalb von Verdachtsflächen. Eine Beteiligung des staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienstes ist bereits erfolgt. Die Stellungnahmen sind dem GIS der Stadt Rheine zu entnehmen. Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung sind bereits veranlasst, bzw. mit dem Kampfmittelräumdienst besprochen.

Abwägungsempfehlung:

Die Kampfmittelbeseitigung auf dem Gelände „Rheine R“ ist noch nicht abgeschlossen. Der bisher im Bebauungsplanentwurf enthaltene Hinweis, dass für den Gesamtbereich des Bebauungsplanes mittlere Bombardierungsbeeinflussung erkennbar ist, bleibt deshalb unverändert bestehen. Nach Abschluss der Kampfmittelräumung kann der Planinhalt ggf. durch ein Änderungsverfahren angepasst werden.

2.13 Sonstige Stellungnahmen

Es wird festgestellt, dass von Seiten der übrigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange keine weiteren abwägungsrelevanten Stellungnahmen eingegangen sind.

Der Rat der Stadt Rheine fasst folgende Beschlüsse:

II. Beschluss über die Abwägungsempfehlungen des Stadtentwicklungsausschusses "Planung und Umwelt"

Der Rat der Stadt Rheine nimmt die Empfehlungen des Stadtentwicklungsausschusses "Planung und Umwelt" zu den Beteiligungen gemäß § 3 Abs. 1 (s. Vorlage Nr. 004/09) und § 3 Abs. 2 BauGB sowie § 4 Abs. 1 (s. Vorlage Nr. 004/09) und § 4 Abs. 2 BauGB billigend zur Kenntnis und beschließt diese. Er nimmt hiermit – zum allein maßgebenden Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses – die vollständige Erfassung, Bewertung und gerechte Abwägung aller von der Planung betroffenen Belange vor.

III. Änderungsbeschluss gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB

Gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB wird festgestellt, dass

- a) durch die geringfügige Reduzierung der Fläche, die gekennzeichnet ist als „Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, durch die Umformulierung der textlichen Festsetzung Nr. 1.8 „Artenschutz“ sowie die Änderung und Ergänzung von textlichen Hinweisen die Grundzüge der Planung nicht berührt werden,
- b) die Öffentlichkeit durch die lediglich klarstellenden Hinweise bzw. durch diese marginale Korrekturen nicht unmittelbar betroffen wird sowie
- c) die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange der o.g. Änderung ebenfalls zugestimmt haben bzw. diese gefordert haben.

Der Rat der Stadt Rheine beschließt die unter Punkt a) beschriebene Änderung des Entwurfes des Bebauungsplanes nach den Beteiligungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Öffentlichkeit) und gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange).

IV. Satzungsbeschluss nebst Begründung

Gemäß der §§ 2 Abs. 1 und 10 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316) sowie der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Dezember 2009 (GV. NRW S. 514) wird der Bebauungsplan Nr. 307, Kennwort: "Gewerbepark Rheine R", der Stadt Rheine als Satzung und die Begründung hierzu beschlossen.