

Vorlage Nr. 400/06

Betreff: **Vorstellung Strukturplanung für den 4. Quadrant/Lindenstraße und den Rangierbahnhof "Rheine R"**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt"	21.09.2006	Berichterstattung durch:	Herrn Hamerla, Büro Hamerla + Partner Herrn Dr. Kratzsch Herrn Schröer				
TOP	Abstimmungsergebnis				z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.		
Bau- und Betriebsausschuss	21.09.2006	Berichterstattung durch:	Herrn Hamerla, Büro Hamerla + Partner Herrn Dr. Kratzsch Herrn Schröer				
TOP	Abstimmungsergebnis				z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.		
Rat der Stadt Rheine	07.11.2006	Berichterstattung durch:	Herrn Dewenter Herrn Dr. Kratzsch				
TOP	Abstimmungsergebnis				z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.		

Betroffene Produkte

5101	Stadtplanung
------	--------------

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge) siehe Ziffer der Begründung
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil		
15.277 T€	13.258 T€	2.019 T€		

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

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ nimmt den Sachstandsbericht und die überarbeitete Strukturplanung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine, das oben genannte Projekt durchzuführen.

Begründung:

In den letzten Jahren richtete die Politik und die Stadtentwicklungsplanung ihr Augenmerk verstärkt auf die Innenentwicklung von Rheine aus. Es sind eine Vielzahl von Entwicklungen in Gang gesetzt bzw. realisiert worden (KinoCenter mit MediaMarkt und Parkhaus, Parkhaus an der Lindenstraße, Galeria Borneplatz, ThietorCenter, Lidl- und BurgerKing-Ansiedlung, Neubau Volksbank, Ansiedlung Berning). Diese Vorhaben leisten im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung einen Beitrag zur Attraktivierung und Stärkung des Zentrums der Stadt Rheine.

Ein Teil dieser Vorhaben entstand auf Flächen, die vormals durch die Deutsche Bahn genutzt worden. Die Weichen für die Realisierung der Vorhaben wurden im „Moderationsverfahren zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ gestellt. Dieses Forum führte sämtliche für die Umnutzung der Bahnareale relevanten Akteure zusammen. Im diesem Diskussionsprozess wurden weitere für die Stadt Rheine bedeutende Flächenpotentiale herausgearbeitet und in das Verfahren eingebunden. Es handelt sich dabei um einen mindergenutzten bzw. brachliegenden Streifen der von Südosten nach Nordwesten verläuft und sich mit seiner nördlichen Spitze bis in die Innenstadt von Rheine schiebt. Dabei handelt es sich zum einen um den ehemaligen Rangierbahnhof „Rheine R“ mit einer Fläche von ca. 35 ha und den sog. 4. Quadranten im Bereich Lindenstraße mit dem „Lokschuppen“ als stadtbildprägendem Gebäude. Dieser insgesamt rund 40 ha große Streifen bildet bislang eine Zäsur im Stadtkörper.

Das Umfeld dieses Areals wird durch eine unregelmäßige Abfolge von unterschiedlichen Nutzungen gebildet. Wohnen, gemischt genutzte Bereiche, Gewerbe und Freiflächen wechseln sich ab, ohne dass ein erkennbarer Zusammenhang besteht. Diese städtebauliche Situation verleiht dem direkten Umfeld eine minderwertige Prägung und beeinflusst das Erscheinungsbild der Stadt Rheine insgesamt negativ.

Die Abstimmungsgespräche über das weitere Vorgehen zur Entwicklung der Brachflächen, die Entwicklung von städtebaulichen Konzepten und die notwendigen Voruntersuchungen für diese Bereiche sind zwischenzeitlich soweit vorangetrieben worden, dass jetzt das weitere Vorgehen – in Abhängigkeit von der Finanzierung der Maßnahmen – konkret zu beschließen ist.

Die bisher erarbeiteten städtebaulichen Konzepte und Planungen werden in der Sitzung von den beauftragten Büros vorgestellt, im nachfolgenden werden die Planungen deshalb nur kurz erläutert.

4. Quadrant/Lindenstraße

Durch die bereits weitgehend abgeschlossene Umnutzung von Bahnflächen auf der östlichen Seite des Bahnhofes liegt der Schwerpunkt der Planung zukünftig im Bereich des sog. 4. Quadranten. Hierbei handelt es sich um das Bahnareal westlich des Hauptbahnhofes auf der der Innenstadt abgewandten Seite. Die Fläche liegt südlich der Bahnhofstraße und wird im Westen durch die Lindenstraße begrenzt. Im Süden reicht die Ausdehnung bis an die Laugestraße.

Der Loksuppen wurde zuletzt durch die Karsdorfer-Eisenbahn-Gesellschaft genutzt, nach Insolvenz dieser Firma gibt es keine Nachfolgenutzung. Die vorhandenen Gleise werden zum Teil durch die DB Regio zur Wartung und Betankung ihrer Züge benutzt. Diese Nutzung wird der innerstädtischen Lage des Areals insgesamt nicht gerecht.

Die Fläche stellt mit ca. 4,4 ha das einzige größere verfügbare zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt dar. Die optimale Anbindung an den zu Fuß erreichbaren Hauptbahnhof und die Nähe zum Zentrum zählen zu den wichtigsten Standortqualitäten des 4. Quadranten. Dieser Lagevorteil könnte durch einen Tunneldurchstich am Bahnhof in Richtung Westen noch erhöht werden. Es könnte ein Quartier entstehen, das zentrumsergänzende, städtische Nutzungen aufnimmt. Als Nutzungsoptionen mit städtischem Charakter sind insbesondere Büro- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Gastronomie, Freizeit und Kultur zu nennen.

Hinsichtlich der Anbindung an das Verkehrsnetz bietet die Lindenstraße mehrere Erschließungsmöglichkeiten. Zur Sicherung eines reibungslosen Verkehrsablaufs wird die Zahl der Anbindungen möglichst niedrig gehalten. Die Erschließung des rückwärtigen Bereiches erfolgt daher mittels einer Schleife, deren zweite Anbindung an der Laugestraße erfolgt. Diese Verkehrsachse wird östlich der bebauten Flächen, entlang der noch verbleibenden Gleisanlagen geführt. Dadurch können die projektierten Gebäude sich zur Bahn hin präsentieren, das Entstehen eines Hinterhofcharakters wird verhindert und zum anderen wird ein aus Lärmschutzgründen zu begrüßender größerer Abstand zu den noch in Betrieb befindlichen Gleisen geschaffen. Entlang der noch benötigten Gleisanlagen wird ein kleiner Grünzug geplant, in den die Verlängerung des bestehenden Nordsüd verlaufenden Fuß- und Radweges (Wettringen – Hauptbahnhof Rheine) eingebettet werden kann.

Besondere Beachtung findet bei der Entwicklung des 4. Quadranten das Umfeld des Loksuppen. Hier ist eine Verlängerung des Zugangstunnels zu den Bahngleisen geradlinig nach Westen bis zur Lindenstraße projektiert. Hierdurch soll der westliche Teil der Stadt mit der Innenstadt attraktiver verknüpft und für Fußgänger gefahrlos und schnell erreichbar werden. Der Eckbereich Lindenstraße/Bahnhofstraße soll dabei als Entreesituation hervorgehoben werden. Speziell für diesen Bereich sind mehrere Varianten untersucht worden, die sich inhaltlich insbesondere mit dem Umgang der Bausubstanz des Loksuppen unterscheiden.

Aus diesen Varianten ist diejenige für eine Konkretisierung der Planung ausgewählt worden, die einen weitgehenden Erhalt des Gebäudes vorsieht, das eines

der letzten Symbole der „Bahnstadt“ im Umfeld des Bahnhofes darstellt. Bei dieser Variante bindet die Verlängerung der Fußgängerunterführung über eine leicht geneigte Rampe (ca. 80 cm Niveauunterschied mit ca. 1,5 % Gefälle) direkt an die Lindenstraße an. Um dies zu ermöglichen wird der Lokschuppen in einer Breite von ca. 15 m „aufgeschnitten“. Die verbleibenden Teile des Gebäudes liegen gegenüber dem Niveau der Unterführung und der angrenzenden Lindenstraße und Bahnhofstraße auf dem aufgeschütteten Bahnniveau (ca. 2 m höher). Die Teilung des Lokschuppens in zwei Bestandshälften wird mittels einer neuen gläsernen Überdachung wieder verbunden. Für die verbleibenden Teile des Gebäudes wird eine Nutzung aus dem Spektrum Gastronomie, Ausstellungen, Veranstaltungen, Kultur oder Dienstleistung vorgeschlagen. Dabei können die beiden Teile unabhängig voneinander oder durch die neue Halle verbunden auch in Kombination genutzt werden. Die heutigen Plateaus vor dem Lokschuppen bleiben erhalten und werden durch Treppenanlagen von der Fußgängerachse aus erreicht. Das große südwestliche Plateau vor dem Lokschuppen wird durch einen Neubau und die großen Bäume in der Böschung zur Lindenstraße gefasst. Ein dreigeschossiger Neubau wird zwischen Lokschuppen und dem stillgelegten Bahnsteig die Bauflucht entlang der Bahnhofstraße aufnehmen und attraktive Nutzungen direkt am Tunnelausgang ermöglichen. Von diesem Gebäude ausgehend in Richtung Süden, die Verlängerung des Tunneldurchstichs überschreitend, ist eine leicht geneigte Rampe vorgesehen, über die – ohne Treppen – das Niveau der beiden neuen Gebäude auf der Südseite des Lokschuppens erreicht werden kann. Zwischen diesen beiden Gebäuden ist ein kleiner Parkplatz vorgesehen, der Bestandteil einer Park+Ride-Anlage oder auch Kiss+Ride-Anlage werden könnte. Die geplanten baulichen Maßnahmen sind bereits detailliert untersucht worden um eine genaue Kostenschätzung für ihre Realisierung erstellen zu können.

Rangierbahnhof Rheine R

Der Rangierbahnhof Rheine R erstreckte sich auf ca. 2,5 km Länge bei einer durchschnittlichen Breite von 130 m. Das Gelände ist terrassiert und befindet sich in einer Troglage. Aufgrund dieser Lage wird es von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen, obwohl es sich bis tief in das Stadtgefüge erstreckt. Ein Flächenrecycling wird deshalb das Landschaftsbild nicht wesentlich beeinträchtigen.

Die Entwicklung des Rangierbahnhofes könnte einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in Rheine leisten. Hierzu wird das* Areal in zwei Teilbereiche gegliedert. In dem südlichen Teil, der bis oberhalb des alten Lokschuppens/Drehscheibe reicht, soll vornehmlich das Ziel der Erhaltung des restlichen Gebäudebestandes und des sich entwickelnden Naturraumes verfolgt werden. Über diese ökologisch wertvollen Flächen soll die Vernetzung des FFH-Gebietes Emsaue mit dem Naturschutzgebiet Waldhügel gesichert werden.

Der nördliche Bereich des Rangierbahnhofes hingegen stellt durch seine aufgebene Nutzung durch die Bahn einen bestehenden und wertvollen Siedlungsbe- reich dar, zu mal die Voraussetzungen für den Erhalt des Landschaftsbildes und des Naturhaushaltes nicht vorliegen. Durch die Umnutzung wird verhindert, dass an anderer Stelle in Rheine freie Landschaft durch Siedlungserweiterungen unnötig beansprucht wird. Das Areal des Rangierbahnhofes eignet sich aufgrund sei-

ner Vornutzung, der Terrassierung und des optimalen Flächenzuschnittes besonders für Gewerbenutzungen. Die gewerbliche Entwicklung sollte dabei einen Themenbezug aufweisen, um ein individuelles, hochwertiges Standortprofil auszubilden. Als grobe Zonierung wird folgende Aufteilung angestrebt: Der nördliche Bereich des Rangierbahnhofes sollte für bahnaffine Nutzungen vorgehalten werden, da er über einen Gleisanschluss verfügt und von der Größe her für eine entsprechende Nutzung geeignet erscheint. Im zentralen Bereich von Rheine R soll ein hochwertiger Gewerbe- und Dienstleistungspark entstehen. Der südliche Bereich soll einer ökologischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Die Troglage des Rangierbahnhofes erschwert die Erschließung des Gebietes. Eine Zufahrtsmöglichkeit stellt der Kreuzungspunkt Kammweg/Hauenhorster Straße mit Hilfe einer Rampe dar. Die Größe des Areals bestimmt, dass jedoch mindestens zwei Anbindungen an das Straßennetz erforderlich sind. Die Abwicklung des zukünftigen Verkehrs über nur eine Anbindung würde zu unnötig langen Wegen und punktuell zu einer unverträglichen Belastung der Infrastruktur führen. Eine zweite, neue Verbindung wird deshalb nördlich des alten Lokschrupens/Drehscheibe projektiert. Die Trasse verbindet gleichzeitig den Münsterlanddamm (B 481) mit der Hauenhorster Straße (K 77). Mit Anschlüssen an diese überregionalen Verkehrsachsen ist das zukünftige Gewerbegebiet verkehrstechnisch optimal angebunden.

Das erarbeitete Strukturkonzept sieht in Hinblick auf die Grundstückstypologie im nördlichen Teilbereich Baufelder von 120 x 120 m vor. Nach Süden hin, im mittleren Bereich, wird eine kleinteiligere Ausparzellierung vorgezeichnet. Ausgehend von einer Erschließung in einer Mittelachse können hier Grundstücke mit einer für klassische Gewerbenutzungen optimalen Tiefe von 60 m angeboten werden. Je nach Bedarf können diese Baufelder zusammengefasst und den Wünschen von Interessenten angepasst werden.

Finanzierung

Bei einer Entwicklung der Flächen durch die Stadt Rheine kommt eine öffentliche Förderung im Betracht. Voraussetzung hierfür ist – nach Übereinkunft mit der Bezirksregierung Münster als zuständigem Fördergeber – die Ausweisung der möglichen Förderobjekte als Sanierungsgebiete und – bezogen auf den Haushalt der Stadt Rheine – die Bereitstellung der notwendigen Eigenanteile. Diese finanziellen Belastungen stehen jedoch erhebliche Vorteile im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung gegenüber: Mit der Reaktivierung der Flächen an der Lindenstraße und Rheine R wird durch die Bereitstellung zentrumsnaher Flächen für Dienstleistung und Gewerbe die Innenstadt gestärkt sowie durch möglichst hochwertige Gewerbeflächen aktive und wirtschaftliche Zukunftssicherung betrieben.

Die bisher vorliegenden Kostenschätzungen – die auch Grundlage für die Stellung von Förderanträgen bei der Bezirksregierung sind – gehen von Gesamtkosten für beide Gebiete einschließlich Anteil Städtebauförderung am Sonderprojekt Fußgängertunnel von 15,3 Mio € aus. Dabei entfallen 5,5 Mio auf den Grunderwerb einschließlich Gebäuderesten, 1,4 Mio auf eine Zwischenfinanzierung für den Grunderwerb und 8,4 Mio auf die Herrichtung und Erschließung. Diesen Gesamt-

kosten stehen geschätzte Erlöse aus dem Verkauf der Grundstücke von 8,4 Mio gegenüber.

Aus diesen Grunddaten errechnet sich folgende mögliche Förderung:

Die förderungsfähigen Ausgaben umfassen die Summe für die Herrichtung/Erschließung zuzüglich den Kosten der Zwischenfinanzierung für den Grunderwerb. Dieses ergibt eine Summe von 9,8 Mio. Von den förderungsfähigen Ausgaben sind die geschätzten Erlöse abzuziehen. Die abzuziehenden Erlöse in Höhe von 3,1 Mio errechnen sich als Differenz aus den Grundstückserlösen abzüglich der Kosten für den Grunderwerb.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben in Höhe von 6,7 Mio werden gebildet aus der Differenz der förderungsfähigen Ausgaben (9,8 Mio) und den abzuziehenden Erlösen (3,1 Mio). Es wird mit einer Förderung der zuwendungsfähigen Kosten mit einer Quote von 70% gerechnet, dies entspricht einer Summe von 4,7 Mio. Der hierauf bezogene Eigenanteil der Stadt Rheine beläuft sich auf 2,0 Mio und muss im Haushalt der Stadt Rheine bereitgestellt werden.

Verfahrensstand/weiteres Vorgehen

Die Verhandlungen mit den verschiedenen Grundstückseigentümern, die aus der Deutschen Bahn AG entstanden sind, über die Entbehrlichkeit der betroffenen Grundstücke (Freistellung) und deren Verkauf sind im Rahmen des angesprochenen Moderationsverfahrens bereits sehr weit fortgeschritten. Auch über mögliche Grundstückspreise ist bereits verhandelt worden. Eine Realisierung der Planungen scheint nach bisherigem Kenntnisstand möglich.

Die Umsetzung der dargestellten Konzepte setzt Änderungen/Verfahren auf mehreren planungsrechtlichen Ebenen voraus:

Der Bereich Rheine R ist im Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Münsterland, teilweise als Fläche für den „Agrarbereich“ dargestellt. Lediglich die Flächen, die nördlich des Gewerbegebietes Schulte-Werning/Bauhof liegen, sind als „Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich“ ausgewiesen. Das Verfahren zur Umwandlung ist bereits mit der Bezirksregierung und den zuständigen Fachbehörden und –verbänden abgestimmt worden. Der für die Umwandlung notwendige Umweltbericht für das Gebiet Rheine R ist erarbeitet und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt worden. Im August ist – aufbauend auf diesen Gesprächen – seitens der Stadt Rheine ein Antrag auf Durchführung eines entsprechenden Zielabweichungsverfahrens gestellt worden. Der zuständige Bezirksplanungsrat wird in seiner Sitzung im Dezember über das Verfahren informiert. In Abstimmung mit der Bezirksregierung könnten jedoch die notwendigen Bauleitplanverfahren bereits vor dieser Sitzung gestartet werden.

Der 4. Quadrant/Lindenstraße ist im Regionalplan als Wohnsiedlungsbereich ausgewiesen, die projektierten Nutzungen entsprechen dieser Vorgabe.

Auf der Ebene des Flächenutzungsplanes sind ebenfalls Anpassungen erforderlich:

Sowohl das Areal um den Lokschruppen als auch die Gesamtfläche von Rheine R

ist im vorbereitenden Bauleitplan als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage“ dargestellt. Hier ist eine Änderung in „gewerbliche Baufläche“ für den Bereich Rheine R und in „gemischte Baufläche“ für das Areal an der Lindenstraße erforderlich. Parallel zu diesen Änderungsverfahren können entsprechende Bebauungspläne entwickelt werden, um die Umsetzung der Konzepte planungsrechtlich zu sichern. Die für diese Bauleitplanverfahren notwendigen Beschlüsse sollen noch in diesem Jahr im Stadtentwicklungsausschuss gefasst werden.

Anlagen:

Anlage 1 Strukturkonzept Bahnhofsumfeld – Rheine VI. Quadrant

Anlage 2 Strukturkonzept Bahnhofsumfeld – Rangierbahnhof Rheine

Anlage 3 Förderantrag Rheine R und Lindenstraße/Darstellung der finanziellen Zusammenhänge