

# Niederschrift STEWA/021/2006

**über die Gemeinsame öffentliche Sitzung des  
Stadtentwicklungsausschusses "Planung und Umwelt"  
und des Bau- und Betriebsausschusses der Stadt Rheine  
am 21.09.2006**

Die heutige Gemeinsame öffentliche Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses "Planung und Umwelt" und des Bau- und Betriebsausschusses der Stadt Rheine, zu der alle Mitglieder ordnungsgemäß eingeladen - und wie folgt aufgeführt - erschienen sind, beginnt um 17:00 Uhr im Sitzungssaal 126 des Neuen Rathauses.

## **Anwesend als**

*Stadtentwicklungsausschuss "Planung und Umwelt":*

### **Vorsitzender:**

Herr Horst Dewenter                      CDU                                      Ratsmitglied

### **Mitglieder:**

Herr Robert Grawe	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Ratsmitglied bis 19:20 Uhr
Herr Jürgen Gude	CDU	Ratsmitglied
Frau Elisabeth Lietmeyer	SPD	Sachkundige Bürgerin
Herr Günter Löcken	SPD	Ratsmitglied
Herr Josef Niehues	CDU	Ratsmitglied bis 19:00 Uhr
Herr Eckhard Roloff	SPD	Ratsmitglied
Frau Frauke Thole	CDU	Sachkundige Bürgerin bis 19:00 Uhr
Herr Heinz Thüring	SPD	Sachkundiger Bürger
Frau Annette Tombült	CDU	Ratsmitglied bis 19:20 Uhr
Herr Johannes Willems	FDP	Ratsmitglied
Herr Kurt Wilmer	SPD	Sachkundiger Bürger
Herr Heinrich Winkelhaus	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Sachkundiger Bürger





**Öffentlicher Teil:**

**1. Vorstellung der Entwurfsplanung Bahnhofstunnel (Fußgängertunnel im Bahnhof Rheine)  
Vorlage: 406/06**

**I/A/950**

Herr Dewenter eröffnet mit einigen einleitenden Worten. Er beschreibt die Visionen, die die Mitglieder des Rates veranlasst hatten, die Büros Wesselmann und Brune und Hamerla und Partner mit der Entwurfsplanung des Fußgängertunnels im Bahnhof und der Strukturplanung für den 4. Quadranten und Rheine „R“; zu beauftragen.

Herr Dewenter schlägt vor, die Tops 1,2 und 4 gemeinsam zu behandeln, da alle drei Punkte zusammenhängen.

Diesem Antrag folgen alle Mitglieder einstimmig.

Herr Schröder ergänzt die einleitenden Worte von Herr Dewenter, indem er einen Überblick über die Entwicklung der Planungen der letzten 6 Jahre gibt. Mit den Planungen sei man nun soweit, dass weitergehende Entscheidungen getroffen werden müssten, wenn die Stadt Rheine mit in die Förderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und dem Städtebauförderungsprogramm kommen wolle. Könne der Rat diese Entscheidungen in diesem Jahr nicht mehr treffen, würde die Stadt Rheine erst wieder in vielen Jahren berücksichtigt werden können.

Mit diesen Worten übergibt Herr Schröder an Herrn Hamerla, der seinen Vortrag gemeinsam mit Herrn Brune anhand einer Powerpoint Präsentation vorträgt. Sie beginnen mit der Vorstellung des Tunnels und gehen dann über zur Vorstellung des 4. Quadranten und den damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für die Stadt Rheine.

Herr Hamerla schließt seinen Vortrag und eröffnet die Diskussion für die Mitglieder der Ausschüsse.

Herr Niehues fragt nach, ob die beiden Hallen links und rechts mit im Förderprogramm enthalten seien. Er bittet um eine Darstellung wie diese im Förderprogramm berücksichtigt werden. Ferner interessiert ihn wie die Vermarktung der Hallen aussehen solle? Zuletzt bittet er um Erläuterung wie die kleinere linke Halle erschlossen werden soll.

Herr Hamerla führt aus, dass die beiden Hallen auf einem Niveau liegen. Die vorgesehene Treppenanlage sei nicht zur Erschließung, sondern zur gemeinsamen Nutzung gedacht. Im Förderantrag sei das Aufschneiden, das Erstellen und Schließen der Gebäude vorgesehen. Die restliche Fläche sei privatrechtlich zu erschließen.

Herr Hamerla empfiehlt die frühzeitige Kontaktaufnahme zu potentiellen Investoren.

Herr Löcken weist drauf hin, dass die Nutzung des Lockschuppens (Umbau und Renovierung) nicht mit berücksichtigt sei. Hierfür müssten frühzeitig Investoren gesucht werden.

Herr Peter fragt nach, ob in den neu geplanten Gebäuden nur Treppen oder auch Aufzüge geplant seien.

Herr Hamerla zeigt anhand eines Querschnittentwurfs, dass die Gebäude mit versetzten Ebenen geplant seien. Sowohl Treppen, Aufzüge und auch Rampen seien möglich. Was letztendlich eingebaut werde, hänge von den Wünschen des Investors ab.

Herr Schröder erläutert, dass auch der alte Tunnel modernisiert werden müsse. Die Beleuchtung sei im Förderantrag enthalten. Lediglich die Aufzüge zu den Bahnsteigen könnten nicht gefördert werden. Die Aufzüge könnten unter bestimmten Voraussetzungen aus Bundesmitteln gefördert werden. Den Antrag hierfür müsste aber die DB stellen.

Herr Winkelhaus hält die Aufzüge für sehr wichtig. Er erkundigt sich nach den Lärmemissionen des Hubschraubers.

Herr Hamerla antwortet, dass die Lärmemissionen berücksichtigt wurden.

Herr Löcken weist darauf hin, dass auch die Bahn ihren finanziellen Beitrag zur Renovierung des alten Tunnels leisten müsse. Dies gelte insbesondere auch für die Aufzüge.

Herr Schröder merkt an, dass beabsichtigt sei, baierrefrei zu bauen. Die Verhandlungen mit der zuständigen Bahngesellschaft, DB Stationen und Service, liefen bereits. Über den Zeitpunkt der Installation der Aufzüge sei derzeit aber noch keine Aussage möglich.

Herr Willems erkundigt sich, ob es schon konkretere Vorstellungen bezüglich der Ausgestaltung des Tunnels gebe. Ihm wäre wichtig darauf zu achten, dass der Tunnel ab einem gewissen Zeitpunkt abschließbar sei, damit sich dort keine ungebetenen Übernachtungsgäste aufhalten könnten.

Der Tunnel werde abschließbar sein, führt Herr Schröder aus. Da erst noch Verhandlungen mit der DB zu führen seien, könne erst im Laufe der Verhandlungen der Schließzeitpunkt festgelegt werden.

Herr Hamerla ergänzt noch, dass der Tunnel recht schmal geplant sei, so dass eine Einbindung eines Kiosks direkt im Tunnel nicht möglich sei. An anderen Punkten seien sowohl Gastronomie, wie auch ein Bäcker oder Kiosk geplant.

Herr Grawe begrüßt die Fortschritte, die in der Projektplanung gemacht wurden. Für ihn sei jedoch der Verzicht auf die Förderung der Neugestaltung des Bustreffs für die nächsten drei Jahre als Bedingung nicht akzeptabel.

Herr Schröder antwortet, dass sich im Laufe dieses Jahres Förderkombinationen für Rheine „R“ und den Bahnhofstunnel ergeben haben, die die Stadt Rheine nicht

verstreichen lassen sollte. In dieser Kombination werde sich die Realisierung der vorgeschlagenen Projekte möglicherweise nicht mehr anbieten.

Herr Löcken bedauert, dass das Projekt Bustreff zeitlich verschoben werden müsse. Er sehe aber für Rheine die ganz große Chance in der Förderung der beiden Projekte Rheine „R“ und Bahnhofstunnel. Das Innenstadtbild würde wesentlich attraktiver werden. Der Bustreff sei momentan in einem einigermaßen akzeptablen Zustand, so dass eine zeitliche Verschiebung dieses Projektes vertretbar sei.

### **Beschlussvorschlag/Empfehlung:**

Der Bau- und Betriebsausschuss und der Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ nimmt den Entwurf für den Fußgängertunnel im Bahnhof Rheine zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, einen Zuschussantrag (Vorantrag zur Finanzierung) zu stellen.

### **Begründung:**

Die Stadt Rheine hat die Arbeitsgemeinschaft Hamerla/Brune mit der Durchführung des Entwurfes beauftragt. In der Sitzung des Bau- und Betriebsausschusses vom 22. September 2005 wurden die Ergebnisse des Vorentwurfes vorgestellt. Gegenüber dem Vorentwurf zeigt der Entwurf eine größere Planungsschärfe. Die Ergebnisse des Entwurfes mit der detaillierten Kostenaufstellung der gestalterischen Elemente und der statischen Berechnung werden in der Sitzung von Herrn Hamerla und Herrn Brune vorgestellt.

Das Projekt ist förderfähig nach folgenden Programmen:

1. GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
2. Städtebauförderung (Brache 1.0)

Mit dem Dezernat 35 und dem Dezernat 58 der Bezirksregierung haben Gespräche über die Förderung stattgefunden. Die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projektes wurde in den Gesprächen anerkannt. Nach GVFG kann nur der verkehrstechnisch notwendige Teil gefördert werden. Der städtebauliche Anteil würde in diesem Fall aus dem Programm Städtebauförderung (Brache 1.0) gefördert. Die Förderung gelingt hier nur, weil zeitlich die Entwicklung des gesamten Areals an der Lindenstraße erfolgt.

Die Bezirksregierung (Dezernat 58) hat zur Bedingung gemacht, dass die Stadt Rheine in den nächsten Jahren auf die Förderung des Busbahnhofes verzichtet.

Die Projekte würden dann ausgetauscht. Eine Einplanung ab 2008 könnte dann in Aussicht gestellt werden.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**2. Vorstellung Strukturplanung für den 4. Quadrant/Lindenstraße  
und den Rangierbahnhof "Rheine R"  
Vorlage: 400/06**

**I/B/1780**

Im weiteren Verlauf erläutert Herr Hamerla an Hand von Computerzeichnungen die Planungsvorstellungen für den vierten Quadranten und Rheine „R“. Hierbei handele es sich um ein schwieriges, kampfmittelbelastetes Gebiet. Nach Einschätzung von Gutachtern sei die Belastung jedoch in regelbarem Bereich.

Herr Löcken fragt nach, wer für die Beseitigung der Kampfmittel zuständig sei, die nach der Grundstücksübergabe gefunden würden.

Herr Lennertz von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft antwortet, dass die Bahn über Rückstellungen für die Beseitigung von Kampfmitteln auf Bahngeländen, verfüge. Nur hierfür komme die Bahn auch im Nachhinein auf. Für weitere bodenbelastende Funde sei der Erwerber zuständig. Sowohl im vierten Quadranten, wie auch in Rheine „R“ erwarte man jedoch keine spektakulären Funde mehr.

Herr Niehues weist darauf hin, dass im Bahnbereich keinerlei Flächen für das Dienstleistungsgewerbe bestehen würden. Daher sehe er in der Kombination Rheine „R“ und dem 4 Quadranten eine Chance für die Wertsteigerung der Lindenstraße.

Herr Niehues fragt nach, wie mit dem Bahnsozialgelände an der Lindenstraße verfahren werden solle.

Herr Willems schließt sich der Frage von Herrn Niehues an und erkundigt sich wie weit die Planungen in dem Bereich seien.

Herr Schröer antwortet, dass für das Gelände noch keine konkreten Planungen bestünden.

Herr Hamerla ergänzt, dass man bei den Planungen sehr auf Qualität bedacht sei. Die Stadt könne das Gelände nur dann erwerben, wenn alle Schwachstellen bekannt seien. Im Förderantrag seien 540.000 € für die Altlastenbeseitigung angegeben. Alles was über Z 2 liege würde von der Bahn beseitigt werden. Alles was kleiner, gleich Z 2 sei, bedeutet keine unmittelbare Gefahr und müsse vom Erwerber übernommen werden. Die Kampfmittelbeseitigung sei im vierten Quadranten ein gewisses Problem. Daher müssten alle erkennbaren Risiken vor dem Kauf bekannt sein. Das vorgesehene Gelände habe für den jetzigen Eigentümer nur noch einen Grundstückswert. Daher gehe er davon aus, dass das Grundstück günstig zu erwerben sei.

Herr Hagemeyer fragt nach, welche Nutzung dem im Plan rot markierten Kopffeld zugedacht sei. Ihm sei wichtig, dass dort nicht nur Büroflächen entstünden, sondern auch eine andere Nutzung möglich sei.

Herr Hamerla betont, dass es für das Gebiet wichtig sei, vielfältige Nutzungskonzepte zu verfolgen, besonders solche Nutzungen, die möglichst Besucher anziehen würden, wie z. B. Gastronomie.

Herr Hamerla beschreibt detailliert das Entwicklungskonzept für Rheine „R“.

Er bedauert, dass der NABU-Kreisverband Steinfurt sich an den Vorabstimmungen zu den Planungen für Rheine-R nicht beteiligt habe und nunmehr überraschend den Planentwurf abgelehnt habe. Wenn der NABU bei dieser Ablehnung bleibe, sei u. U. das in Aussicht genommene Zielabweichungsverfahren auf der Ebene des Regionalplanes gefährdet. Er habe kein Verständnis dafür, dass der NABU ohne Angaben von Gründen nicht an dem großen Erörterungstermin im Juni teilgenommen habe und nunmehr kurz vor dem Abschluss der regionalplanerischen Abklärung seine Zustimmung verweigere.

Herr Dr. Janning erläutert den Inhalt der von Herrn Kuhnen und Herrn Grenzhäuser verfassten Stellungnahme des Kreisverbandes Steinfurt vom 18. September 2006 (Anlage).

Herr Dr. Janning setzt sich sodann kritisch mit den Argumenten des NABU auseinander. Der Bereich Rheine-R sei kein unbelasteter Freiraum und erst recht kein Naturschutzgebiet, sondern eine planfestgestellte Verkehrsfläche, die bereits seit Jahrzehnten die Bereiche Emsaue und Waldhügel trenne und die jederzeit ohne weiteres wieder für Bahnzwecke genutzt werden dürfe. Bei der anstehenden Gewerbegebietsplanung gehe es also um die Wiedernutzung einer Verkehrsbrache und nicht um die Inanspruchnahme von Freiraumflächen.

Entgegen der Einschätzung des NABU bestehe gerade für den südlichen Stadtbereich von Rheine ein nachweisbarer Bedarf nach gewerblichen Bauflächen. Die im Bereich Rheine-R vorgesehenen Gewerbeflächen würden kurz- bis mittelfristig durchaus benötigt. Weil die Stadt im Flächenverhältnis von 1:1 auf im Regionalplan und im Flächennutzungsplan ausgewiesene gewerbliche Bauflächen verzichte, die heute noch faktisch Freiraum seien, würden mit der anstehenden Planung überhaupt keine zusätzlichen gewerblichen Bauflächen ausgewiesen.

Es sei zudem gerade aus ökologischer Sicht sinnvoll, die Brachflächen des ehemaligen Rangierbahnhofes gewerblich zu nutzen, statt im Freiraum gelegene Flächen für Gewerbebezüge in Anspruch zu nehmen. Alle beteiligten Umweltbehörden und auch die LÖBF hätten die Wiedernutzung dieser Brachfläche ausdrücklich begrüßt und auch den beabsichtigten Flächentausch gut geheißen.

Hinzu komme, dass der südliche Teil von Rheine-R, der ökologisch besonders wertvoll sei, als Naturschutzgebiet vorgesehen sei, das auch der Vernetzung zwischen Emsaue und Waldhügel dienen solle. Es sei illusorisch, dass die Bahngesellschaften als Flächeneigentümer das gesamte Areal von Rheine-R für die Entwicklung eines Naturschutzgebietes hergeben, aufbereiten und pflegen würden. Wenn aber das Gelände ungenutzt liegen bleibe, würde es weiter verbuschen und den meisten der dort entdeckten seltenen Pflanzenarten keine Chance mehr lassen.

Wenn der NABU-Kreisverband gleichwohl bei seiner ablehnenden Stellungnahme bleibe, werde wahrscheinlich ein förmliches Verfahren zur Änderung des Regio-

nalplanes notwendig. Dieses Änderungsverfahren werde zu unnötigen Verzögerungen und Aufwendungen führen. Da das Projekt aber auch unter ökologischen Gesichtspunkten sinnvoll sei, werde der NABU das Vorhaben aber wohl kaum verhindern können. Vor diesem Hintergrund müsse sich der NABU-Kreisverband überlegen, ob ein weiteres Nein verantwortlich oder vielleicht sogar rechtsmissbräuchlich sei.

Er, Dr. Janning, habe heute mit Herrn Grenzheuser ein längeres Telefongespräch geführt, in dem er das Vorhaben erläutere, sich mit den Argumenten des NABU auseinandergesetzt und auf die verfahrensmäßigen Konsequenzen einer Ablehnung hingewiesen habe. Das Gespräch sei sehr sachlich und vom Tonfall her durchaus freundlich gewesen. Es seien weitere Gespräche über das Projekt in Aussicht genommen worden. Deshalb hoffe er, dass es gelingen könne, den NABU-Kreisverband davon zu überzeugen, dass das Projekt gerade auch aus ökologischer Sicht sinnvoll sei und dass ein Verzögern oder Blockieren dieses Vorhabens dem Anliegen des Naturschutzes sogar schaden könne.

Herr Dewenter bedauere das Ablehnungsschreiben des NABU-Kreisverbandes. Da die Umweltfachbehörden und andere überörtliche Institutionen keine Bedenken hätten, sondern dem Projekt ausdrücklich zustimmen würden, sei die Haltung des NABU nicht nachvollziehbar. Er hoffe, dass der NABU seine Haltung noch einmal überdenken und das Vorhaben nicht unnötig belasten und verzögern werde.

Herr Löcken ergänze, dass die Pflanzen, die sich auf dem brachliegenden Gelände entwickelt hätten und auf der roten Liste stünden, sowieso durch die Ausweitung der Birken und andere Gehölze, mit der Zeit verschwinden würden. Der Erwerb und die Neugestaltung der Flächen Rheine „R“ seien eine einmalige Chance für Rheine. Das müssten auch die örtlichen NABU-Vertreter erkennen. Mit dieser Entwicklung eines Gewerbegebietes würden neue Arbeitsplätze möglich gemacht.

Herr Löcken bittet Herrn Hamerla sodann, einen kurzen Finanzierungsüberblick zu geben und darzulegen, was aus Landesmitteln finanziert werde und welche Kosten noch auf die Stadt Rheine zu kommen würden und welche Zahlungsmodalitäten mit der Bahn vereinbart werden könnten. Ebenso wünsche er eine Kostengegenüberstellung, wie die Entwicklungskosten bei den Bahnflächen und wie bei den übrigen städtischen Gewerbeflächen aussähen. Weiterhin sei zu klären, wer die Vermarktung der neuen Gewerbeflächen übernehmen solle, ob die Flächen von der EWG vermarktet werden könnten, oder eine eigene Gesellschaft gegründet werden müsse?

Herr Hamerla bittet für die Beantwortung dieser Fragen noch um etwas Geduld. Zum jetzigen Zeitpunkt könne er nur Kostenschätzungen abgeben. Bis Ende 2006 könne er den Mitgliedern beider Ausschüsse jedoch verlässliches Zahlenmaterial vorlegen.

Herr Schröder stellt klar, dass bei der vorliegenden Schätzung der Erschließungskosten nur der Straßenbau berücksichtigt werde, nicht aber der Kanalbau. Bei der Kanalisation handele es sich bekanntlich um eine kostenrechnende Einrichtung, die nicht förderfähig sei.

Herr Winnemöller schließt sich den Fragen von Herrn Löcken an und fragt ergänzend, ob sich der Kreis beim Bau der Verbindungsstraßen beteiligen würde. Er fragt weiter nach, wie die Planungen für den Loksuppen und den übrigen südlichen Bereich aussähen und was für die Drehscheibe geplant sei.

Herr Kohnen hält es für ein vernünftig, erst noch abzuwarten, bis exaktes Zahlenmaterial vorliege, damit solide Haushaltsentscheidungen getroffen werden könnten.

Herr Reiske begrüßt die vorgestellten Planungsentwürfe. Er halte das Schreiben des örtlichen NABU für einen nicht zu Ende überlegten Schnellschuss.

Herr Dr. Janning weist darauf hin, dass eine Entwicklung und Vermarktung der Flächen durch die EWG mit der derzeitigen Personalausstattung nicht möglich sei. Um diese Aufgabe übernehmen zu können, müsse die Personaldecke der EWG aufgestockt werden. Die damit zusammenhängenden Fragen könnten nicht so kurzfristig geklärt werden.

Weiterhin führt er aus, dass es sich bei der Entscheidung, die der Rat am 07.11. zu treffen habe, um eine grundsätzliche Richtungsentscheidung gehe. Würden im weiteren Planungsverlauf Probleme auftreten, die heute nicht vorauszusehen seien, könne das Projekt jederzeit abgebrochen werden. Es gehe jetzt lediglich um die Wahrung einer einmaligen und wohl auch letztmaligen Chance, kostengünstig ein Gewerbegebiet zu entwickeln und gleichzeitig durch die Wiedernutzung der Bahnstrecke den Freiraum zu schonen.

Herr Hamerla ergänzt, wenn die Kostenschätzungen für die Entwicklung gewerblicher Flächen bestätigt werden können, würde man bei einem Quadratmeterpreis von 9,40 €/m<sup>2</sup> liegen.

### **Beschluss:**

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

Abstimmungsergebnis:                    einstimmig

**3. Beginn der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141  
BauGB für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes  
im Bereich des 4. Quadranten/Lindenstraße und des Rangier-  
bahnhofes Rheine R  
Vorlage: 421/06**

**II/A/3000**

Herr Dewenter bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen von Herrn Hamerla und Herrn Brune und bittet um Abstimmung der TOP 1,2 und 3

**Beschluss:**

Der Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ und der Bau- und Betriebsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat der Stadt Rheine, folgenden Beschluss zu fassen:

**Beschluss des Rates:**

Der Rat der Stadt Rheine beschließt gem. § 141 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) – in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I, S. 2141, 1998, I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Juni 2004 (BGBl., S. 1359), den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes im Bereich des 4. Quadranten/Lindenstraße und des Rangierbahnhofs Rheine R.

Der Untersuchungsbereich für den im Bahnhofsumfeld gelegenen sog. 4. Quadranten/Lindenstraße wird begrenzt:

- im Westen durch die östliche Grenze der „Lindenstraße“ zwischen dem Knotenpunkt „Bahnhofstraße/Lindenstraße“ im Nordwesten bis zur Höhe der nördlichen Grenze, der von der Lindenstraße abgehenden „Neuen Straße“,  
durch die nordöstliche Grenze des Flurstücks 223,  
durch die hieran anschließende nordöstliche Grenze der „Laugestraße“ bis zur nordöstlichen Grenze des Flurstücks 315,
- im Norden durch die südliche Grenze der „Bahnhofstraße“ entlang der Flurstücke 177 und 4 bis zu einer westlich von Gleis 12 im Abstand von rd. 6,70 m verlaufenden Linie,
- im Osten durch eine östlich zum Gleis 12 im Abstand von 6,00 m parallel verlaufende Linie, beginnend an der südlichen Grenze der „Bahnhofstraße“ mit einer Länge von rd. 56,3 m,  
durch eine im Abstand von rd. 13,4 m westlich zu Gleis 12 verlaufende Linie, die sich hieran anschließend über rd. 56 m erstreckt,  
durch eine zwischen Gleis 14 und 15 verlaufende Linie bis zur nördlichen Spitze des Flurstücks 224, die im weiteren Verlauf über eine Länge von rd. 194 m auf die nordöstliche Grenze von Flurstück 315 trifft,
- im Süden durch die südliche Grenze der Flurstücke 313 und 224 und

durch die nordöstliche Grenze des an der „Laugestraße“ gelegenen Flurstücks 315.

Der Untersuchungsbereich für das im Umfeld des ehemaligen Rangierbahnhofs Rheine R gelegene Gebiet wird begrenzt:

- im Westen durch die westliche Grenze der Flurstücke 104, 135 tlw., 407 und 408,  
durch die nordöstliche Grenze des Flurstücks 405,  
durch die östliche Grenze der Flurstücks 409 bis zur nördlichen Grenze von Flurstück 399,  
durch eine im Abstand von ca. 37 m östlich des Flurstücks 134 verlaufende Linie, die sich bis zum Staelskottenweg auf einen Abstand von 24,4 m östlich des Flurstücks 777 verjüngt,
- im Norden durch eine gedachte Linie, die zwischen der nördlichen Grenze der Flurstücke 778 und 340 liegt,
- im Osten durch eine im Norden am „Staelskottenweg“ beginnende, bis zu Flurstück 402 im Süden in einem Abstand von rd. 5,0 m parallel zum äußersten in diesem Bereich verlaufenden Schienenstrang (westliches Gleis) gedachten Linie,
- im Süden durch die südliche Grenze von Flurstück 408 im Bereich der Straße „Am Kombibahnhof“ und einer Verlängerung der nördlichen Grenze von Flurstück 406 durch das Flurstück 405 verlaufenden Linie,  
durch die nördliche Grenze des Flurstücks 409,  
durch die südlichen Grenzen der Flurstücke 399 und 402 über eine Länge von insg. rd. 135 m.

In den vorgenannten beiden Gebieten sollen die vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch durchgeführt werden.

Der zu untersuchende Bereich des sog. „4. Quadranten“ umfasst folgende Flurstücke der

Gemarkung Rheine Stadt,  
Flur 112: Flurstücke 55, 224, 310, 311, 312, 313, 398 tlw.

Der zu untersuchende Bereich im Umfeld von Rheine R umfasst folgende Flurstücke der

Gemarkung Rheine Stadt,  
Flur 102: Flurstück 135 tlw.

Gemarkung Rheine Stadt,  
Flur 109: Flurstück 104 tlw., 340 tlw., 341 tlw.

Gemarkung Rheine links der Ems,  
Flur 19: Flurstücke 399, 402 tlw., 405 tlw., 407, 408 tlw., 410.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**4. Anbindung des Möbelhauses Berning an die Neuenkirchener Straße  
Sachstandsbericht und Konzept für die Umgestaltung der Neuenkirchener Straße  
Vorlage: 403/06**

**II/B/0000**

Herr Schröder führt in die Problematik der Verkehrsanbindung des neuen Möbelhauses Berning ein und begrüßt als Sachverständigen Herrn Ramm, vom Büro Ingenieursplanung.

Herr Ramm erläutert anhand einer Computersimulation die angedachten Verkehrsregelungen zur Anbindung des Möbelhauses.

Herr Löcken fragt nach, da es von der Neuenkirchener Straße auf die Salzbergener Straße viele Fußgänger gebe, ob es dort für die Rechtsabbiegenden Autofahrer nicht eine andere Signallösung geben könnte, damit diese nicht ständig durch die Fußgänger aufgehalten würden.

Herr Kohlen gibt zu bedenken, dass die Aufgabe des Zebrastreifens im Anschluss an die Friedensstraße den Radweg nach Wettringen einschränken könnte.

Herr Havers ergänzt, dass der Radweg an der Friedensstraße viel genutzt werde.

Herr Schröder führt aus, dass der Rechtsabbieger vom Kardinal-Galen-Ring auf das Grundstück durch die Firma Berning finanziert werde. Über das Problem Zebrastreifen ja oder nein, würde nochmals nachgedacht werden; ggf. könnte der heutige Zebrastreifen testweise noch bestehen bleiben. Der Rechtsabbieger an der Salzbergener Straße sei planerisch zwar bereits dargestellt. Er solle aber in der jetzigen Baustufe noch nicht umgesetzt werden, da er neben den zusätzlichen Kosten auch verkehrstechnische Nachteile habe.

Herr Ramm ergänzt, dass ein zusätzlicher Rechtsabbieger nur die Laufzeiten der Fußgänger verlängern würde. Durch einen zusätzlichen Abbieger könnten die Stauprobleme zwar in Richtung Norden verringert werden, das Stauproblem würde dann aber in Richtung Bahnhof verstärkt auftreten.

Herr Thüring weist darauf hin, dass es sich bei der Friedensstraße um eine Einbahnstraße handle und eine Nutzung Richtung Kaufmännischer Schulen nicht gestattet sei.

Herr Hagemeyer fragt nach, wie die Auslastung des Parkhauses nach der neuen Straßenerschließung aussehe. Würden dann auch die oberen Stockwerke mehr genutzt und werde es eine weitere Ausfahrtspur Richtung Norden aus dem Parkhaus raus geben?

Herr Schröder weist darauf hin, dass der Ausschuss nur für die äußere Erschließung zuständig sei. Das Problem der Innere Erschließung des Parkhauses am Bahnhof müsse im Beirat Verkehr behandelt werden.

Herr Ramm ergänzt, dass es für die Ausfahrt aus dem Parkhaus eine Verbesserung geben werde. Das „Paradies“ für Autofahrer könne dennoch nicht geschaffen werden.

**Beschluss:**

Der Bau- und Betriebsausschuss und der Stadtentwicklungsausschuss „Planung und Umwelt“ stimmt dem Umbau der Neuenkirchener Straße in der dargestellten Form zu.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**Ende der Sitzung:**

**20:00 Uhr**

Mit freundlichen Grüßen

gez.

---

Horst Dewenter  
Vorsitzender des  
Stadtentwicklungsausschusses  
„Planung und Umwelt“

---

Anke Fischer  
  
Schriftführerin