

Begründung

Bebauungsplan Nr. 308

Kennwort: "Bahnhof West/Lindenstraße"

Fachbereich Planen und Bauen / Stadtplanung
Stand : August 2009



Inhaltsverzeichnis

1	ANLASS DER PLANUNG	4
2	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH.....	4
3	ÜBERGEORDNETE VORGABEN	5
3.1	LANDES-, REGIONALPLANUNG	5
3.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG.....	5
I.	<u>BESTANDSAUFNAHME.....</u>	6
4	ANTHROPOGENE NUTZUNGEN UND EINFLÜSSE	6
4.1	LAGE IM STADTGEBIET; GEBIETSCHARAKTERISTIK; PRÄGUNG.....	6
4.2	SOZIALE INFRASTRUKTUR; GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN	6
4.3	EMISSIONEN; IMMISSIONEN	6
4.4	ÄUßERE VERKEHRSLICHE ERSCHLIEßUNG	7
4.5	VER- UND ENTSORGUNG; SONSTIGE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	8
4.6	BODENKONTAMINATION; ALTLASTEN	8
4.7	KAMPFMITTELBESEITIGUNG.....	9
4.8	DENKMALSCHUTZ, -PFLEGE	9
II.	<u>PLANUNG; AUSWIRKUNG; MASSNAHMEN.....</u>	9
5	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	9
6	PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN.....	11
6.1	ART DER BAULICHEN NUTZUNG	11
6.2	MAß DER BAULICHEN NUTZUNG.....	16
6.3	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN; BAUGESTALTUNG.....	17
6.5	VERKEHRSLICHE ERSCHLIEßUNG	17
6.6	VER- UND ENTSORGUNG; SONSTIGE TECHNISCHE INFRASTRUKTUR.....	18
6.7	EMISSIONEN/IMMISSIONEN	19
6.7.1	Festsetzungen zum Verkehrslärmschutz im Plangebiet	19
6.7.2	Festsetzungen zum Schutz der Umgebung des Plangebietes vor Gewebelärm	20
6.7.3	Verkehrslärmzunahme durch planbedingten Mehrverkehr auf den umgebenden öffentlichen Straßen	20
6.8	GRÜN- UND FREIRAUM.....	23
III.	<u>UMWELTPRÜFUNG.....</u>	24
7	UMWELTBERICHT	24
7.1	EINLEITUNG.....	24
7.1.1	Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes	24
7.1.2	Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes	25
7.2	BESTANDSAUFNAHME DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES	27
7.2.1	Planungsrechtliche Vorgaben	27
7.2.2	Anthropogene Nutzungen und Einflüsse	28

7.2.3	Naturräumliche Gliederung	29
7.2.4	Geologie und Boden.....	29
7.2.5	Wasser	30
7.2.6	Luft	31
7.2.7	Lärm	31
7.2.8	Klima.....	32
7.2.9	Biotoptypen, Flora und Fauna	32
7.3	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG.....	37
7.4	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG.....	37
7.5	BESCHREIBUNG DER UMWELTRELEVANTEN MAßNAHMEN	41
7.5.1	Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen	41
7.5.2	Ausgleichsmaßnahmen	42
7.6	DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSVORSCHLÄGE.....	43
7.7	BESCHREIBUNG DER VERBLEIBENDEN ERHEBLICH NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	43
7.8	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	43
7.8.1	Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	43
7.8.2	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen	44
7.8.3	Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts.....	47

IV. SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE ASPEKTE ... 48

8 UMSETZUNG; REALISIERUNG..... 48

Vorbemerkungen

1 Anlass der Planung

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

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

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

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

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

2 Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet westlich des Bahnhofes in der Innenstadt von Rheine umfasst Flächen der DB-Netz AG, die durch die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft veräu-

Bert werden sowie Flächen der Aurelis Real Estate GmbH. Die Kaufverträge zu beiden Flächen sind bisher noch nicht abgeschlossen. Die genaue Abgrenzung der zu veräußernden Flächen ist im Vorfeld durch zahlreiche Gespräche mit allen Beteiligten geklärt worden. Im Rahmen des Abschlusses von Kaufverträgen wird auch der Rückbau bzw. die Verlegung von Gleisanlagen und technischen Einrichtungen der verschiedenen Bahngesellschaften geregelt, die sich zurzeit noch auf dem überplanten Gelände befinden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

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

Der räumliche Geltungsbereich ist im Bebauungsplan geometrisch eindeutig festgelegt.

3 Übergeordnete Vorgaben

3.1 Landes-, Regionalplanung

Der Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland weist das Areal des IV. Quadranten als Wohnsiedlungsbereich aus. Die jetzt angestrebte Nutzung als Gewerbegebiet widerspricht dieser Darstellung insofern nicht, als es sich sowohl beim Wohnsiedlungsbereich als auch bei gewerblicher Baufläche um Siedlungsbereiche handelt, die einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen. Darüber hinaus ist lediglich – aufgrund der Nähe zu angrenzenden Wohnbauflächen – die Ansiedlung von wohnverträglichem Gewerbe vorgesehen. Damit wird insgesamt dem Anpassungsgebot gem. § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung Rechnung getragen.

3.2 Flächennutzungsplanung

Gegenwärtig ist das Areal des IV. Quadranten im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage bzw. Mischgebiet/Mi dargestellt. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 308 wird deshalb die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine durchgeführt. Ziel dieses Änderungsverfahrens ist die Umwandlung bzw. Verlagerung der genannten Darstellungen in gewerbliche Baufläche, örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraßen und Mischgebiet für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

I. Bestandsaufnahme

4 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

4.1 Lage im Stadtgebiet; Gebietscharakteristik; Prägung

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

Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Die Bahninfrastruktur des IV. Quadranten – Triebwagenhalle und Teile der Gleistrasse – wurde zuletzt von der in Konkurs gegangenen Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft genutzt. Weitere Gleise sind durch die DB Regio zur Wartung und Betankung ihrer Züge bestellt. Das ehemalige Verwaltungsgebäude beherbergte zuletzt neben Sozialräumen für die Arbeiter der DB Regio eine Arbeitslosenberatung. Auf dem weiteren Gelände finden sich außerdem ein Hochbunker und eine Schaltstation/Trafo.

Der Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße ist bereits bebaut. Es finden sich die Gebäude eines Baustoffhandels und einer Gaststätte. Beide Flächen werden in das Konzept zur Neustrukturierung des Gesamtgeländes miteinbezogen. Sowohl die aufstehenden Gebäude als auch die zurzeit ausgeübten Nutzungen unterliegen dem Bestandsschutz.

4.2 Soziale Infrastruktur; Gemeinbedarfseinrichtungen

Da es sich bei dem überplanten Bereich ursprünglich um ein Bahngelände handelt, dessen Nutzung weitgehend aufgegeben worden ist, finden sich im Plangebiet selbst weder Gemeinbedarfseinrichtungen noch Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Aufgrund der geplanten Nutzung des Areals als gewerbliche Baufläche ist die Vorhaltung entsprechender Flächen für den Gemeinbedarf/soziale Infrastruktur auch nicht erforderlich. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet von Rheine sind im Übrigen die für Besucher oder Arbeitnehmer von möglichen Gewerbebetrieben im Plangebiet notwendigen Infrastruktureinrichtungen – z. B. ÖPNV, Nahversorgungseinrichtungen – in fußläufiger Entfernung vorhanden.

4.3 Emissionen; Immissionen

Das Plangebiet wird von der Lindenstraße im Westen als örtliche Hauptverkehrsachse tangiert. Im Osten grenzt der Bahnhof Rheine mit seinen umfangreichen Gleisanlagen an.

Die von diesen Verkehrsachsen auf das Plangebiet einwirkenden Lärmemissionen sind im Rahmen der Erstellung eines schalltechnischen Berichtes durch das Büro

Zech, Lingen, untersucht worden. Das Gutachten ist Bestandteil dieser Begründung.

Dabei wurde insbesondere die zukünftige Verkehrslärmsituation im Plangebiet durch Straßen- und Schienenverkehrslärm berechnet. Auf der Basis von Prognosedaten für das Jahr 2020 werden durch den zu erwartenden Straßen- und Schienenverkehr in Teilbereichen des Plangebietes (Streifen entlang der Bahnhof- und Lindenstraße sowie entlang der nördlichen Spange) die für Verkehrslärm anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zu DIN 18005-1 im Tageszeitraum überschritten. Während der Nachtzeit ist von einer Überschreitung der zugehörigen schalltechnischen Orientierungswerte im gesamten Plangebiet auszugehen. Auf Grund der Überschreitungen sind entsprechende Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dabei wird auf die Festsetzung von Lärmpegelbereichen zurückgegriffen. Die Einstufung der Lärmpegelbereiche erfolgt auf Basis der DIN 4109 unter Zugrundelegung des maßgeblichen Außenlärmpegels durch die Summe aus Gewerbe- und Verkehrslärmeinwirkungen für die Tageszeit.

Für den Gewerbelärmanteil wird gemäß DIN 4109 von einer zulässigen Ausschöpfung der Immissionsrichtwertes für Gewerbelärm ausgegangen.

In den Bebauungsplanentwurf sind die entsprechenden Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 – IV und V – für das vom Lärm stärker betroffene 2. Obergeschoss übernommen worden. Entsprechend der Einordnung in die Lärmpegelbereiche werden textliche Festsetzungen in den Planentwurf übernommen. Durch diese Festsetzungen wird sichergestellt, dass beim Neubau bzw. bei baugenehmigungspflichtigen Änderungen von Wohn- und Aufenthaltsräumen sowie Büroräumen die gem. Lärmpegelbereich erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße durch die Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüftung, Dächer etc.) eingehalten werden. Auch auf die Notwendigkeit, beim Neubau bzw. baugenehmigungspflichtigen Änderungen im Zusammenhang mit Fenstern von Schlafräumen, schalldämmte Lüftungssysteme vorzusehen, wird durch textliche Festsetzung hingewiesen. Zusätzlich wird für das gesamte Plangebiet gefordert, dass Betriebsleiterwohnungen nur dann zulässig sind, wenn für jeden Einzelfall unter Berücksichtigung optimierter Gebäudestellungen sowie passiver Schallschutzmaßnahmen ein Schallschutzkonzept mit entsprechendem Nachweis erbracht wird.

4.4 Äußere verkehrliche Erschließung

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

Aufgrund der Lage westlich des Bahnhofes – mit der Option, den vorhandenen Bahnhofstunnel in westlicher Richtung bis auf das überplante Gelände zu verlängern – ist das Plangebiet optimal an das überregionale und regionale Schienennetz der DB angebunden. Auch die Angebote des regionalen ÖPNV sind vom Plangebiet aus optimal zu erreichen: Entlang der Lindenstraße im Abschnitt zwi-

schen Bahnhofstraße im Norden und Laugestraße im Süden finden sich zwei Haltestellen des örtlichen Stadtbussystems. Darüber hinaus sind der zentrale Busbahnhof in der Innenstadt und der Busbahnhof des überregionalen Busliniennetzes auf dem Bahnhofsvorplatz fußläufig zu erreichen.

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

Auf der Ebene der parallel laufenden Änderung des Flächennutzungsplanes wird im südlichen Bereich eine Trasse für eine Unterführung des Bahnanlagendamms zwischen der Laugestraße/Breite Straße und der Christianstraße/Hovestraße eingeplant. Diese zusätzliche Ost-West-Verbindung soll nicht kurzfristig umgesetzt werden, es soll lediglich für die Zukunft die Trasse langfristig gesichert werden. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird deshalb diese Unterführung nicht aufgenommen, die entsprechende Fläche wird jedoch als Grünfläche dargestellt um sie von einer Bebauung freizuhalten und eine spätere Realisierung zu ermöglichen.

4.5 Ver- und Entsorgung; sonstige technische Infrastruktur

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

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

4.6 Bodenkontamination; Altlasten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Seit Aufgabe der Bahnnutzung sind eine Vielzahl von Untersuchungen und auch Altlastensanierungen auf dem Bahngelände durchgeführt worden. Darüber hinaus sind zwischen den Beteiligten – Stadt Rheine, Grundstückseigentümer, zuständige Aufsichtsbehörden und Fachgutachtern – hinsichtlich der Altlastenproblematik und möglicher noch durchzuführender Schritte zahlreiche Gespräche geführt worden. Die Erarbeitung eines abschließenden Sanierungsplanes steht noch aus. Ziel des Sanierungsplanes wird es sein, das Gelände soweit von Altlasten zu räumen, dass – bis 1,0 m unterhalb der Geländeoberfläche – Sanierungswerte für Wohnsiedlungsbereiche erreicht werden. Aufgrund der zurzeit noch bestehenden Bodenbelastungen wird der gesamte Planbereich als Fläche dargestellt, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Nach Abschluss des Sanierungsplanes und dessen Umsetzung soll – sofern das genannte Sanierungsziel erreicht wird – durch ein Änderungsverfahren eine Anpassung an das erreichte Sanierungsziel erfolgen.

Die Entwicklung des IV. Quadranten zu einem Gewerbegebiet ist verzahnt mit der Entwicklung von Rheine R zu einem Gewerbepark. Auf beiden Arealen finden sich belastete Bodenmaterialien für die aufgrund der relativ geringen Belastun-

gen die Möglichkeit besteht, das Material wieder einzubauen. Für eine endgültige Lagerung entsprechenden Bodenmaterials sind die ehemaligen Ablaufberge im südlichen Teilbereich des Plangebietes Rheine R vorgesehen. Bei einer Erhöhung dieser vorhandenen Bodenerhebungen auf eine maximale Höhe von 5 – 6 Metern wird es möglich, ein Gesamtvolumen von ca. 35.000 m³ belasteten Bodenmaterials gesichert ein zu bauen. Die entsprechenden Flächen sind im Bebauungsplanentwurf Nr. 307, Kennwort: „Gewerbepark Rheine R“ dargestellt als Flächen für Aufschüttungen. Weitere Details sind noch in dem abschließend im Rahmen des Bodenmanagements zu erstellenden Sanierungsplanes für die angesprochenen Bereiche IV. Quadrant und Rheine R zu klären.

4.7 Kampfmittelbeseitigung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in einem Bereich, in dem Blindgänger aus dem zweiten Weltkrieg erwartet werden. Für einzelne Bereiche ist bereits eine Suche nach Kampfmitteln durchgeführt worden. Für den größeren Flächenanteil ist die detaillierte Absuche noch durchzuführen. Durch einen entsprechenden textlichen Hinweis wird auf die Notwendigkeit der Absuche nach Kampfmitteln bei Baumaßnahmen hingewiesen.

4.8 Denkmalschutz, -pflege

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanens finden sich Gebäude bzw. Gebäudereste der ursprünglichen bahnbetrieblichen Nutzung, insbesondere Triebwagenhalle, Sozialgebäude und Bunker. Diese Gebäude sind nicht als Baudenkmäler in die bei der Stadt Rheine bestehende Denkmalliste eingetragen. Die Triebwagenhalle – „Lokschuppen“ – soll jedoch als Relikt aus der Zeit Rheines als wichtiges Eisenbahndrehkreuz erhalten werden. Die verbindliche Bauleitplanung nimmt durch Aufnahme des Gebäudes in die überbaubare Fläche hierauf Rücksicht. Die Stadt Rheine als zukünftige Eigentümerin des Gebäudes hat zusätzlich die Möglichkeit, über die Vermarktung der entsprechenden Fläche den Erhalt des aufstehenden Gebäudes zu sichern.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist mit Bodendenkmälern zu rechnen. Durch einen entsprechenden Hinweis in der Plandarstellung wird auf mögliche Funde und die dann notwendigen Maßnahmen zur Sicherung der Denkmäler hingewiesen.

II. PLANUNG; AUSWIRKUNG; MASSNAHMEN

5 Städtebauliches Konzept

An der Lindenstraße soll ein Quartier ausgebildet werden, das dem innerstädtischen Umfeld gerecht wird und hochwertige gewerbliche Nutzungen aufnimmt. Auftakt der Entwicklung ist die Weiterführung des Fußgängertunnels des Hauptbahnhofes bis zur Lindenstraße. Hierdurch wird ein Beitrag zur besseren Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof und die Innenstadt geleistet.

Die ehemalige Triebwagenhalle – „Lokschuppen“ – an der Lindenstraße soll als eines der letzten Symbole der „Bahnstadt“ Rheine im Umfeld des Bahnhofes erhalten werden und zur Stärkung der Identifikation mit dem Standort beitragen. Eine günstige Voraussetzung für eine gut funktionierende Bahnhofsanbindung bietet der geringe Höhenunterschied zwischen Fußgängertunnel und Lindenstraße. Für diese effektive Anbindung soll die Triebwagenhalle aufgeschnitten werden. Die verbleibenden Teile der Triebwagenhalle werden mittels eines neuen gläsernen Bauteils wieder miteinander verbunden. Sie eignen sich gut für Nutzungen wie Erlebnisgastronomie, Ausstellungen, Galerien, Veranstaltungen, Kultureinrichtungen oder Ähnliches.

Neue Gebäude zwischen dem nördlichen Triebwagenhallenteil und dem stillgelegten Bahnsteig sowie auf dem südlich angrenzenden Plateau verbinden die unterschiedlichen Niveaus von Bahnhofstraße, Fußgängerachse und Triebwagenhalle miteinander. In Richtung Süden sorgt unmittelbar am Tunnelausgang eine leicht ansteigende, breite Rampe für eine Öffnung der Fußgängerachse, so dass ein offener und einladender Raum entsteht und viel Licht bis vor den Tunnelausgang dringt. Über diese Rampe wird das Areal behindertengerecht an den Bahnhof angebunden. Bike&Ride-Anlagen am Verknüpfungspunkt mit einem regionalen Radweg steigern die Attraktivität dieses Bahnhofsausgangs West.

Der Bereich des Bahnhofsausgangs West mit seinem unmittelbaren Umfeld bildet das Entree für den ca. 4 ha großen hochwertigen Gewerbestandort. Dieses Gebiet stellt derzeit das letzte größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt dar. Wichtig ist daher, dass ein Quartier mit städtischem Charakter geschaffen wird. Als Innenstadtergänzungsgebiet-West kann es zentrumsstärkende Funktionen übernehmen. Als Nutzungsoptionen mit städtischem Charakter sind Büro- und Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Gastronomie aber auch freie Berufe sowie Agenturen und die Mischung aus den vorgenannten Nutzungen gut vorstellbar. Diese lassen sich aufgrund der Grundstückstiefen und des Konzeptes, das eine flexible Parzellierung zulässt, sehr gut umsetzen.

Die verkehrliche Anbindung des Areals erfolgt über einen Erschließungsstich nördlich des ehem. Sozialgebäudes in der Lindenstraße und über eine Erschließungsspanne im südlichen Abschnitt des überplanten Bereichs. Diese Spanne wird von der Lindenstraße bis parallel zu den Bahnflächen und wieder zurück zur Lindenstraße geführt.

Die Flächen der vorhandenen Bebauung im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße werden in die städtebauliche Konzeption miteinbezogen. Die Ausrichtung der projektierten Neubebauung dieses Areals erfolgt insbesondere in Richtung der Kreuzung.

Das städtebauliche Konzept nimmt Rücksicht auf eine mögliche weitere Freigabe von Gleisanlagen: im vorliegenden Konzept sind östlich der Erschließungsstraße Senkrechtparkplätze vorgesehen. Werden östlich angrenzend weitere Bahnflächen entbehrlich, können die Parkplätze in Längsrichtung gedreht und um einen begleitenden Gehweg vor den möglichen neuen Baufeldern ergänzt werden.

6 Planungsrechtliche Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der geplanten Aktivierung der aufgegebenen bzw. noch freizustellenden Bahnflächen zu einem Gewerbegebiet werden alle Bauflächen als „Gewerbegebiet“ ausgewiesen.

Die Festsetzung als Gewerbegebiet eröffnet alle Möglichkeiten, die angedachten Nutzungen planungsrechtlich abzusichern. Gem. BauNVO sind im Gewerbegebiet Gewerbebetriebe aller Art – auch Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe – generell zulässig, ebenso Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und Anlagen für sportliche Zwecke. Ausnahmsweise zulässig sind u. a. Anlagen für kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke. Damit ist die gesamte bisher angedachte Bandbreite an Nutzungen, die im städtebaulichen Konzept entwickelt worden sind, abgedeckt.

Gemäß § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO werden die in Gewerbegebieten an sich zulässigen **Tankstellen ausgeschlossen**, um die mit Tankstellen verbundenen erhöhten Verkehrsbewegungen aus dem Gewerbegebiet fernzuhalten und die angrenzenden Zufahrtsstraßen von der entsprechenden Belastung freizustellen.

Unzulässig sind auch **Einzelhandelsbetriebe mit** den in der Festsetzung Nr. 1.2 aufgeführten **nahversorgungs- und zentrenrelevanten Hauptsortimenten**. Dieser Ausschluss des zentrenrelevanten Einzelhandels dient der Erhaltung und Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche in Rheine insbesondere der Innenstadt sowie des Grundversorgungszentrums Dorenkamp. Die Stadt Rheine verfügt über ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept, in dem die zentralen Versorgungsbereiche räumlich und funktional bestimmt sind, die nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimente in einer ortsspezifisch entwickelten Liste aufgeführt sind und in dem auch bestimmte Grundsätze für die räumliche Einzelhandelssteuerung festgelegt sind. Dieses vom Rat der Stadt Rheine beschlossene Konzept basiert auf einem vom Fachbüro Junker und Kruse zur Aktualisierung des bisherigen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes erstellten Einzelhandelsgutachten. Dieses Gutachten liefert fundierte Bewertungsgrundlagen für aktuell anstehende Ansiedlungsanfragen, zeigt aber auch Entwicklungsperspektiven und erforderliche Handlungsnotwendigkeiten auf. Ziel ist es, die Stadtverwaltung und die Politik in die Lage zu versetzen, stadtentwicklungspolitische Grundsatzentscheidungen zu treffen und frühzeitig mögliche Auswirkungen einzelner Standortentscheidungen auf die städtischen Versorgungsstrukturen einschätzen zu können.

Einen wichtigen Bestandteil der Überarbeitung des bisherigen Konzeptes bildete eine städtebauliche Analyse, bei der die handelsrelevanten Funktionsbereiche des gesamten Stadtraumes, also das innerstädtische Geschäftszentrum ebenso wie die Stadtteilzentren, sowie die für die Zentrenstruktur relevanten Einzelhandelsvorhaben bezüglich ihrer räumlichen Lage, der Funktionen der Teilbereiche und der funktionalen Vernetzung untersucht wurden. Diese Analyse war ein wichtiger integraler Bestandteil der Aktualisierung. Sie lieferte eine Grundlage zur Ablei-

tung städtebaulicher Handlungsempfehlungen insbesondere für die Versorgungszentren der Stadt Rheine. Gleichzeitig war die städtebauliche Analyse der Zentren ein unbedingt notwendiger Arbeitsschritt zur räumlichen Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche. In diesem Zusammenhang wurde deutlich darauf hingewiesen, dass die Fixierung der räumlichen Ausdehnung eines Zentrums vor dem Hintergrund aktueller Rechtssprechung keine planerische „Abgrenzungsübung“ sondern ein notwendiger Schritt ist, um eine rechtssichere Grundlage für spätere Entscheidungen im Rahmen kommunaler Einzelhandelsentscheidungen zu bieten.

Das Gutachten geht insgesamt auf die allgemeinen Rahmenbedingungen und Trends im Einzelhandel ein, ermittelte die übergeordneten standortrelevanten Rahmenbedingungen der Zentren- und Einzelhandelsstruktur in Rheine. Es wird ein einzelhandelsrelevantes Standortprofil erstellt und eine Analyse der Nachfrageseite erarbeitet. Aufbauend auf dieser eingehenden Untersuchung wurden Entwicklungsspielräume und Steuerungsmodelle der Rheiner Zentren- und Einzelhandelsentwicklung aufgezeigt.

Durch die Auswahl des Szenario „Räumlich-funktionale Gliederung“ als Steuerungsmodell der Einzelhandels- und Zentrenentwicklung für Rheine wurde ein klarer räumlicher und funktionaler Rahmen für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung geschaffen. Den Orientierungsrahmen bilden dabei einerseits die ökonomischen Rahmenbedingungen und andererseits die bestehenden Versorgungsstrukturen Rheines. Das politische und planerische Handeln innerhalb dieser „Leitplanken“ ermöglicht die Chance einer sinnvollen und zukunftsfähigen räumlich-funktionalen Entwicklung des Einzelhandels. So sollen Investitionen zur Stärkung des Rheiner Zentrensystems räumlich gelenkt werden. Die Einzelhandelsentwicklung wird somit zu einem integrativen Bestandteil einer übergreifenden Stadtentwicklung mit dem Ziel, die integrierten Grund- und Nahversorgungszentren sowie die Innenstadt zu stärken. So ist es bei diesem Entwicklungsmodell möglich, „schwache“ Nahversorgungszentren sowie die Innenstadt zu erhalten/zu stärken oder Investitionen zum Ausbau städtebaulich und funktional attraktiver Grundversorgungszentren zu nutzen. Handelsfunktionen werden nicht weiter zersplittet. Durch einen klaren räumlichen Entwicklungsfokus auf die Innenstadt wird diese zu einem für Investoren attraktiven Investitionsstandort.

Das im Gutachten empfohlene Konzept verdeutlicht, dass die Ausrichtung der Handelsentwicklung entsprechend der räumlich-funktionalen Gliederungsebenen sowohl die Interessen der Investoren einbezieht, als auch dem planerischen und politischen Anspruch einer nachhaltigen Stadtentwicklung entspricht. Unter Berücksichtigung der einzelhandelsrelevanten Rahmenbedingungen und der Ausrichtung an einem klaren räumlichen Konzept können zukunftsfähige Einzelhandelsstrukturen geschaffen werden, die im Endeffekt eine „Win-Win-Situation“ für alle Akteure genießen kann.

Im Rahmen der Ist-Analyse wurden deshalb die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Rheine unter städtebaulichen und funktionalen Gesichtspunkten in ein arbeitsteiliges, hierarchisches Zentrenmodell mit dem Schwerpunkt Einzelhandel eingeordnet. Neben den Zentren wurden solitäre Nahversorgungsstandorte und Sonderstandorte als Bestandteile des Zentrenkonzeptes herausgestellt. Alle un-

terschiedlichen Zentrentypen übernehmen eine wichtige Versorgungsfunktion in der Stadt Rheine, so dass sie als schützenswerte Bereiche u. a. i. S. von § 34 Abs. 3 Baugesetzbuch einzustufen sind.

Um eine geordnete Stadtentwicklung mit klaren räumlichen Handelsstrukturen zu gewährleisten, war auch die Festlegung von „Tabubereichen“ für den Einzelhandel notwendig. Den Grundsätzen der räumlichen Entwicklung des Einzelhandels in Rheine folgend sind Tabubereiche für den nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandel alle außerhalb der definierten zentralen Versorgungsbereiche befindlichen Gebiete. Auch für den nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel gilt die Prämisse, zukünftige Entwicklungen auf vorhandene Sonderstandorte oder zentrale Versorgungsbereiche zu begrenzen.

Das vom Gutachter unter Mitwirkung eines projektbegleitenden Arbeitskreises erstellte Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde vom Rat der Stadt im November 2005 als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.

Das Konzept gibt vor, dass der zentrenrelevante Einzelhandel mit bestimmten Hauptsortimenten den räumlich und funktional bestimmten zentralen Versorgungsbereichen zugeordnet werden soll. Im Rahmen der Bauleitplanung und der Genehmigung von Einzelhandelsvorhaben ist das Konzept zu berücksichtigen.

Das Plangebiet „Bahnhof West/Lindenstraße“ ist kein zentraler Versorgungsbereich, entsprechend der Vorgabe des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes soll deshalb für diesen Bereich der Einzelhandel entsprechend der Rheiner Sortimentsliste planungsrechtlich gesteuert werden um die städtebaulichen Leitvorstellungen zur Steuerung des Einzelhandels zu verwirklichen.

Für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 soll deshalb gem. § 1 Abs. 9 BauNVO der Einzelhandel mit zentren- und nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten ausgeschlossen werden. Mit diesem Ausschluss wird sichergestellt, dass das Gewerbegebiet seine Hauptintension – Bereitstellung von Flächen für Gewerbe und Handwerksbetriebe – erfüllen kann.

Aufgrund der direkten Bahnhofsnähe und der mit dem Bebauungsplan verbundenen Intention der Öffnung des Bahnhofes nach Westen durch den sog. Tunneldurchstich bis zur Lindenstraße wird für den unmittelbaren Bereich am geplanten Tunnelausgang eine Ausnahme vom generellen Ausschluss von nah- und zentrenrelevanten Sortimenten vorgesehen: In diesem Bereich können ausnahmsweise kleinere Läden bis zu 100 m² Verkaufsfläche mit nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten (Lebensmittel, Getränke, Drogerieartikel) sog. „Nachbarschaftsläden“ sowie Backshops bis 100 m² Verkaufsfläche zugelassen werden. Durch diese Ausnahmen vom Ausschluss des Einzelhandels mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten wird der räumlichen Nähe zum Bahnhof und der damit verbundenen Nachfrage nach Reisebedarfsartikeln bzw. dem Bedürfnis von Pendlern und Reisenden nach Versorgungsmöglichkeiten in Hinblick auf Nahrungs- und Genussmittel Rechnung getragen. Durch diese Festsetzung wird zum einen das Ziel des Zentrenschutzes nicht konterkariert und zum anderen aber auch der

funktionalen Lage der betreffenden Grundstücke im Stadtgefüge – Bahnhofsnahe/Lage unmittelbar am Stadtkern – entsprochen.

Eine weitere Ausnahme vom Einzelhandelsausschluss ist für Verkaufsstätten vorgesehen, die einem Handwerksbetrieb oder einem Betrieb des produzierenden Gewerbes zugeordnet sind. Es ist eine Sonderregelung für den Verkauf der von den im Gewerbegebiet zukünftig ansässigen Betrieben selbst hergestellten oder bearbeiteten Produkte getroffen, in der der sog. „Werksverkauf“ oder auch „Handwerkerprivileg“ genannt geregelt wird. In der Rechtsprechung ist es inzwischen anerkannt, dass der Einzelhandel im funktionalen und räumlichen Zusammenhang mit einem im Plangebiet ansässigen produzierenden Gewerbebetrieb oder Handwerksbetrieb ein eigener Betriebstyp sein kann, der einer Feindifferenzierung innerhalb von textlichen Festsetzungen zugänglich ist. Es wird deshalb eine Festsetzung mit dem Inhalt aufgenommen, dass im Gewerbegebiet ausnahmsweise Verkaufsstätten für Eigenproduktionen eines im Plangebiet ansässigen Betriebes des Handwerks oder des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes als untergeordnete Nebentriebe zugelassen werden können. Diese Verkaufsstätten müssen im unmittelbaren räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem jeweiligen Handwerks- oder Gewerbebetrieb stehen. Die Verkaufsstätte muss dem eigentlichen Betrieb räumlich angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar sein; die Verkaufsfläche muss der Betriebsfläche des produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetriebes untergeordnet sein. Bei zentrenrelevanten Sortimenten darf die Verkaufsfläche höchstens 150 m² betragen.

Funktionaler Zusammenhang bedeutet, dass nur solche Produkte verkauft werden dürfen, die in dem Betrieb hergestellt oder zumindest bearbeitet worden sind. Räumlich zugeordnet ist ein Betrieb, wenn die Verkaufsstätte dem eigentlichen Betrieb auch äußerlich erkennbar angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar ist.

Zur weiteren Steuerung der Einzelhandelsansiedlung im direkten Nahbereich der Innenstadt als zentralem Versorgungsbereich gem. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Rheine wird der sonstige, also der **nicht zentrenrelevante Einzelhandel, nur ausnahmsweise zugelassen**. Damit wird sichergestellt, dass kein Einzelhandelsschwerpunkt – mit z. B. nicht zentren- oder nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten – entstehen kann, sondern dass das Gewerbegebiet seiner Hauptaufgabe – Bereitstellung von Flächen für „klassische“ Gewerbebetriebe – gerecht werden kann, die auf diese Gebietskategorie und die Lage unmittelbar am Stadtkern angewiesen sind und dem Anspruch eines „Innovationsquartiers“ gerecht werden.

Außerdem entspricht diese Einzelhandelsbeschränkung auch der Empfehlung des Einzelhandelsgutachtens, den Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Hauptsortimenten vorrangig den dafür ausgewiesenen Sonderstandorten zuzuordnen. Weitere Entwicklungen im nicht zentrenrelevanten Bedarfsbereich sollen danach zur Arrondierung bestehender Sonderstandorte genutzt werden. Diese Konzentration des nicht zentrenrelevanten Einzelhandels ermöglicht funktions- und zukunftsfähige Sonderstandorte.

Der Ausschluss des Einzelhandels mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten dient dem Ziel, die Attraktivität der Innenstadt zu sichern und zu entwickeln und zudem auch die in diesem Stadtteil gelegenen Grund- und Nahversorgungszentren zu schützen. Dass das Planungsziel der Erhaltung und Stärkung der Attraktivität der Innenstadt und anderer zentraler Versorgungsbereiche den Ausschluss des zentrenrelevanten Einzelhandels gemäß § 1 Abs. 9 BauGB legitimiert, ist in der Rechtsprechung inzwischen allgemein anerkannt. Hinzu kommt, dass der Gesetzgeber den Aspekt des Zentrumschutzes ausdrücklich in den Belangekatalog des § 1 Abs. 6 BauGB aufgenommen hat. Mit der Ausschlussfestsetzung wird das vom Rat beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept umgesetzt, das die Vorgabe enthält, die in ihm festgelegten zentralen Versorgungsbereiche auch dadurch zu schützen und zu stärken, dass der zentrenrelevante Einzelhandel außerhalb dieser zentralen Versorgungsbereiche grundsätzlich ausgeschlossen wird. Welche Sortimente zentren- und nahversorgungsrelevant sind, ist in einer ortsspezifischen Sortimentsliste festgelegt, die Bestandteil des vom Rat beschlossenen Zentrenkonzeptes ist.

Die beiden Ausnahmen zu Gunsten kleinerer Läden mit nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten und zu Gunsten des Werksverkaufs im Gewerbegebiet ansässiger Gewerbebetriebe werden der Situation dieses Standortbereiches gerecht, ohne die Ziele des Zentrumschutzes zu gefährden.

Für den Fall, dass die beiden Ausnahmefestsetzungen zu Gunsten der kleinen Nahversorgungsläden und zu Gunsten des Werksverkaufs wider Erwarten unwirksam sein sollten, sollen auf jeden Fall die Festsetzungen zum Ausschluss des zentrenrelevanten Einzelhandels und zu nur ausnahmsweisen Zulässigkeit des sonstigen Einzelhandels Bestand haben. Ob für die jeweilige Ausnahmenutzung im Wege der Befreiung eine interessengerechte Lösung ohne Gefährdung der Planungsziele gefunden werden kann, ist dann im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu prüfen.

Die Festsetzung, dass der sonstige, d. h. nicht zentrenrelevante Einzelhandel, nur ausnahmsweise zugelassen werden darf, dient dem Ziel, das Gewerbegebiet Produktions- und Dienstleistungsbetrieben vorzubehalten, die auf diese Gebietskategorie angewiesen sind und an diesem Standort das Entstehen eines echten „Innovationsquartiers“ in unmittelbarer Nähe zum Stadtkern abzusichern. Dieses Ziel würde gefährdet, wenn sich in diesem Gewerbegebiet ein Schwerpunkt für den nicht zentrenrelevanten Einzelhandel herausbilden würde, der auf diese stadträumliche Lage nicht angewiesen ist und der auch zulasten der Sonderstandorte für den nicht zentrenrelevanten Einzelhandel gehen würde.

Gem. § 1 Abs. 5 bzw. 9 BauNVO werden außerdem die im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässigen **Vergnügungsstätten ausgeschlossen** sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999 handelt und zwar: Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Sex-Kinos und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows. Der zu überplanende Bereich soll zu einem hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebiet mit dem Schwerpunkt im Bereich Büro/Dienstleistung entwickelt werden, die dargestellten Betriebe würden diese projektierten Entwicklung verhindern, bzw. erschweren.

Aufgrund der zentralen Lage und der räumlichen Nähe zur Innenstadt, in der die Gestaltung von Werbeanlagen durch eine entsprechende Satzung detailliert geregelt ist, werden in den Bebauungsplanentwurf ebenfalls Gestaltungsvorgaben für Werbeanlagen aufgenommen. Dabei wird jedoch wegen der Nutzung als Gewerbegebiet nur sehr geringe Vorgaben hinsichtlich der Gestaltung aufgenommen: Werbeanlagen sind nur auf dem Gelände des jeweiligen Gewerbebetriebes zulässig. Außerdem dürfen sie die Traufhöhe des zugehörigen Betriebsgebäudes nicht überschreiten und sie müssen zur jeweiligen Erschließungsstraße orientiert werden.

Zentral im Bereich entlang der Lindenstraße befindet sich eine Trafostation der Deutschen Bahn AG. Diese Versorgungseinheit kann aus Kostengründen nicht verlegt werden. Das betreffende Grundstück wird deshalb als „Bahnanlage“ festgesetzt. Zu dieser Station führt aus dem Bahngelände eine Leitungsstrasse. Diese Trasse bleibt ebenfalls als Bahngelände gewidmet und wird im Planentwurf dargestellt als „planfestgestellte Kabeltrasse“. Als überlagernde Festsetzung wird die Fläche als Verkehrsfläche gekennzeichnet, wobei aufgrund dieser Festsetzung eine Bebauung ausgeschlossen wird und die notwendige generelle Zugänglichkeit der Fläche gesichert wird.

Der Bebauungsplan Nr. 308 überplant im Wesentlichen Flächen, die gegenwärtig noch als Bahngelände gewidmet sind. Die notwendigen Freistellungsverfahren laufen zurzeit bzw. werden demnächst gestartet. Der Bebauungsplanentwurf enthält deshalb die Festsetzung, dass die im Plan festgesetzten Nutzungen erst nach Freistellung der Flächen von Bahnbetriebsflächen zulässig sind.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung wird sowohl bei der Grund- als auch bei der Geschößflächenzahl auf die gem. BauNVO höchstzulässigen Werte zurückgegriffen: Mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,6 bzw. 1,8 wird Bezug genommen auf die besondere Lage des Gewerbegebietes am Rande der Innenstadt von Rheine. Es kann ein hoch verdichtetes Gewerbegebiet entstehen, das hinsichtlich des vorgesehenen Nutzungsschwerpunktes im Bereich Dienstleistung und Büro von besonderer Bedeutung ist.

Die Überschreitung der maximal zulässigen GRZ von 0,8 kann für die in § 19 Abs. 4 Nr. 1 BauNVO bezeichneten Anlagen, z.B. Stellplätze, ausnahmsweise zugelassen werden, wenn nur geringfügige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu erwarten sind. Hierfür bietet sich z. B. die Verwendung von Schotterrasen, Rasenkammersteinen, Rasenfugenpflaster oder Porenpflaster an. Durch die Aufnahme einer entsprechenden textlichen Festsetzung kann in Ausnahmefällen sichergestellt werden, dass die Bereitstellung von Stellplätzen nicht an der Überschreitung der GRZ scheitert.

Neben der Festsetzung von städtebaulichen Kennzahlen erfolgt eine Vorgabe der maximal zulässigen Geschößzahlen. Dabei wird zur Betonung der städtebaulich besonders wirksamen Bebauung entlang der vorhandenen bzw. geplanten Erschließungsstraßen eine Mindestzahl von II festgesetzt, der maximal zulässige Wert liegt bei III. In den Innenbereichen der Baublöcke wird ein maximal zuläs-

siger Wert von III festgesetzt. Damit werden insgesamt eine Orientierung der Bebauung entlang der Straßen und eine Fassung der Raumkanten sichergestellt. Der städtebaulichen Konzeption eines hochwertigen Gewerbegebietes wird damit gefolgt.

Für Grundstücke, die durchgängig von der Lindenstraße bis zur geplanten Erschließungsspanne durch einen Betrieb genutzt werden, entfällt die Verpflichtung, im Bereich der Planstraße/Bahnfläche zwingend ein 2-/3-geschossiges Gebäude zu errichten. Hiermit wird sichergestellt, dass zumindest die städtebaulich besonders bedeutsame Raumkante entlang der Lindenstraße zwingend 2-/3-geschossig bebaut wird, während bei der rückwärtigen Bebauung im beschriebenen Sonderfall von dieser Vorgabe zugunsten einer wirtschaftlichen Bebauung der Grundstücke abgewichen werden kann.

6.3 Örtliche Bauvorschriften; Baugestaltung

Die Flächen innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 308 liegen teilweise in der Einflugschneise des Rettungshubschraubers Christoph Europa 2, dessen Landedeck sich nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befindet. Um den Luftrettungsdienst nicht zu gefährden, enthält der Bebauungsplan für alle Baufelder Beschränkungen der maximalen Firsthöhe. Die hieraus sich ergebenden maximal möglichen Gebäudehöhen entsprechen den maximal zulässigen Werten um einen ungehinderten Flugdienst sicherzustellen.

Auf den Erlass weiterer örtlicher Bauvorschriften, wie etwa Vorgaben zur Fassadengestaltung wird verzichtet. Die Einhaltung architektonisch-gestalterischer Vorgaben wird im Rahmen der Vermarktung der Grundstücke durch die Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rheine geregelt.

6.4 Bauweise; überbaubare Grundstücksfläche

Auf die Festsetzung einer geschlossenen bzw. offenen Bauweise wird verzichtet, vielmehr wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Inhalt der abweichenden Bauweise ist der Bau von Gebäuden in der offenen Bauweise mit seitlichem Grenzabstand ohne Beschränkung der Gebäudelänge. Die mit der Festsetzung „offene Bauweise“ ansonsten verbundene Beschränkung auf eine Gebäudelänge von maximal 50 m würde zu einer Erschwerung der gewerblichen Nutzung führen, da im Gewerbebau Baulängen von über 50 m – in Abhängigkeit der Größe des Gewerbebetriebes – häufig vorkommen.

6.5 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet erhält über die Linden- und die Bahnhofstraße Anschluss an den Kardinal-Galen-Ring/B 65, der die Anbindung an das überregionale Straßennetz sichert. Die Auswirkungen der Anbindung an diese Verkehrsachse lassen sich nur schwer ermitteln: Die Dimension der Quell- und Zielverkehre des Plangebietes wurde im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung zwar überschlägig ermittelt. Über eine Mehrbelastung des umliegenden Straßennetzes lässt sich jedoch zum jetzigen Zeitpunkt keine aussagekräftige Prognose erstellen, da folgende Sachverhalte und offene Fragestellungen die Entwicklung des Ver-

kehrsaufkommens im Knotenpunkt B 65/Bahnhofstraße maßgeblich beeinflussen werden:

- Es wird eine Verringerung der vorhandenen Fahrbeziehungen im Knotenpunkt B 65/Bahnhofstraße erwartet, da die Einwohner der westlichen Stadtteile im geplanten Gewerbegebiet Arbeit finden, Dienstleistungen in Anspruch nehmen und sich versorgen können, so dass voraussichtlich weniger Kfz-Fahrten über die Bahnhofstraße in die östlichen Stadtteile stattfinden werden.
- Bei den im Plangebiet angesiedelten Gewerbebetrieben wird es sich teilweise auch um Standortverlagerungen vorhandener Unternehmen handeln, so dass nicht ausschließlich von zusätzlich erzeugtem Verkehr ausgegangen werden kann.
- Die geplante Querspange K 66n zwischen der B 481 und der K 77 im Süden von Rheine wird den Knotenpunkt B 65/Bahnhofstraße von Teilen des vorhandenen Verkehrs entlasten, da sie eine zusätzliche Verbindung der Stadtteile östlich und westlich der Bahnlinie darstellt.

Aus den genannten Gründen wird seitens der Stadt Rheine nicht von einer erheblichen Mehrbelastung im Knotenpunkt B 65/Bahnhofstraße durch das geplante Gewerbegebiet ausgegangen.

Der durch das Plangebiet erzeugte Quell- und Zielverkehr auf der Lindenstraße wird im Rahmen eines Monitorings zur Untersuchung der Verkehrslärmentwicklung in regelmäßigen Abständen nach der Erschließung des Gebietes erfasst werden. In diesem Zusammenhang kann auch der Anteil des Kfz-Verkehrs aus und in Richtung der Bahnhofstraße ermittelt und ggf. verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen werden.

Das eigentliche Plangebiet erfährt mehrere Anbindungen. Die Erschließung der Flächen östlich der Lindenstraße erfolgt über einen Erschließungsstich im Norden und eine Erschließungsspanne im Süden. Die südliche Erschließungsspanne wird auf Höhe der Steinfurter Straße an die Lindenstraße angebunden und auf der Höhe der Neue Straße wieder an die Lindenstraße zurückgeführt. Diese Spanne wird mit einer Fahrbahnbreite von 6 m östlich der Bauflächen, entlang der noch bestellten Gleise geführt. Hierdurch wird gewährleistet, dass sich die neuen Gebäude zur Bahn hin präsentieren können und das Entstehen eines Hinterhofcharakters vermieden wird. Zusätzlich wird aus Sicht des Immissionsschutzes der Abstand zur aktiven Gleistrasse vergrößert.

Sowohl von der nördlichen Erschließungsachse als auch von der Erschließungsspanne ist ein direkter Zugang zu den östlich gelegenen Gleisanlagen möglich, sodass die Zuwegung der weiterhin als Bahngelände genutzten Bereiche über öffentliche Verkehrsflächen gesichert ist.

6.6 Ver- und Entsorgung; sonstige technische Infrastruktur

Generell erfolgt ein Anschluss des Gewerbegebietes an das in der Stadt Rheine vorhandene Ver- und Entsorgungsnetz:

Die Abwasserentsorgung soll im Mischsystem – entsprechend der vorhandenen Abwasserableitung in der Lindenstraße – erfolgen. Das Abwasser wird der örtlichen Kläranlage zugeführt. Die über die neue Planstraße erschlossenen Grundstücke werden im Trennsystem erschlossen. In einem Teilabschnitt wird der Regenwasserkanal als Stauraumkanal ausgeführt, um die Niederschlagsmengen gedrosselt weiterleiten zu können. Am Auslauf dieses Stauraumkanals werden das Regenwasser und das Schmutzwasser zusammen in einem geplanten Mischwasserkanal geleitet und an das vorhandene Mischsystem angeschlossen.

Eine Versickerung oder Verrieselung des Niederschlagswassers auf den Baugrundstücken wird über eine textliche Festsetzung ausgeschlossen. Aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse ist eine beeinträchtigungslose Versickerungsfähigkeit nicht vorhanden. Damit sind die zukünftigen Nutzungsberechtigten gemäß § 51 a LWG (Landeswassergesetz NW) nicht beseitigungspflichtig, sondern die Beseitigungspflicht obliegt den Technischen Betrieben Rheine AöR.

Die zukünftige Versorgung mit Trinkwasser, Strom und Erdgas erfolgt über die Stadtwerke Rheine als örtlicher Versorgungsträger. Das geplante öffentliche Verkehrsnetz ist so dimensioniert, dass entsprechende Leitungstrassen innerhalb des Straßenraumes zur Verfügung stehen.

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.

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

6.7 Emissionen/Immissionen

6.7.1 Festsetzungen zum Verkehrslärmschutz im Plangebiet

Die Berechnungsergebnisse des schon erwähnten schalltechnischen Gutachtens ergeben für die Verkehrslärsituation im Plangebiet, dass während der Tageszeit im nördlichen und westlichen Teil des Plangebietes von Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte von 65 dB (A) an einem ca. 30 m breiten Streifen entlang der Bahnhofstraße und der Lindenstraße auszugehen ist. Des Weiteren sind solche Überschreitungen entlang der nördlichen Spange im Plangebiet von bis zu 1 dB (A) zu erwarten.

Während der Nachtzeit ist von einer Überschreitung des zugehörigen schalltechnischen Orientierungswertes von 55 dB (A) im gesamten Planungsgebiet auszugehen. Nachts wird sogar der Sanierungsgrenzwert von 60 dB (A) überschritten, sodass sich hier die Frage stellt, inwieweit hier die Schwelle der Zumutbarkeit für das Wohnen innerhalb des Gewerbegebietes überschritten wird.

Aufgrund dieser im Plangebiet zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen sind entsprechende Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die Lärmpegelbereiche werden auf der Basis der DIN 4109 unter Zugrundelegung des maßgeblichen Außenlärmpegels durch die Summe aus Gewerbe- und Verkehrslärmeinwirkungen für die Tageszeit eingestuft. Für den Gewerbelärmanteil wird gemäß DIN 4109 von einer zulässigen Ausschöpfung des Immissionsrichtwertes für Gewerbegebiete ausgegangen.

Darüber hinaus sind zusätzlich in Verbindung mit Fenstern von Schlafräumen bzw. zum Schlafen geeigneten Räumen im gesamten Plangebiet schallgedämpfte Lüftungssysteme vorzusehen, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassade nicht weiter verschlechtern.

Diese Festsetzungen für Betriebsleiterwohnungen betreffen das gesamte Plangebiet. In den Bereichen, in denen nachts Beurteilungspegel zwischen 60 dB (A) und 65 dB (A) erwartet werden, stellt sich die Frage, ob hier nicht die Schwelle der Zumutbarkeit überschritten ist. Daher sollen hier Betriebsleiterwohnungen nur dann zugelassen werden, wenn im besonders zu begründenden Einzelfall die erhöhten Anforderungen an den Schallschutz nachgewiesen werden und damit die Verträglichkeit des Wohnens innerhalb dieser Bereiche gewährleistet wird.

Die im Plan getroffenen textlichen Lärmschutzfestsetzungen entsprechen den Empfehlungen des schalltechnischen Gutachtens (S. 22 – 23).

6.7.2 Festsetzungen zum Schutz der Umgebung des Plangebietes vor Gewebelärm

Von der geplanten gewerblichen Nutzung gehen Emissionen auf die in der Umgebung vorhandenen Wohngebäude aus. Die in der Nachbarschaft vorhandene Wohnbebauung entlang der Lindenstraße liegt räumlich so nah, dass generell alle im Abstandserlass NRW vom 6. Juni 2007 genannten Gewerbebetriebe ausgeschlossen werden. Für Betriebe der Abstandsklasse VII werden gem. § 31 Abs. 1 BauGB Ausnahmen zugelassen, sofern nachgewiesen wird, dass der Immissionsschutz gesichert ist. Damit wird insgesamt sichergestellt, dass von der gewerblichen Nutzung direkt keine unzumutbaren Immissionen für die Nachbarschaft ausgehen.

6.7.3 Verkehrslärmzunahme durch planbedingten Mehrverkehr auf den umgebenden öffentlichen Straßen

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für Gewerbe- und Industriegebiete sind nach der DIN 18005 zusätzlich Aussagen zu dem zu erwartenden Verkehr und dessen Auswirkungen auf die Verkehrslärmsituation im Bereich der umliegenden öffentlichen Straßen zu treffen. Für diese Beurteilung ist die Verkehrslärmsituati-

on, die sich ohne Realisierung des Gewerbegebietes zukünftig ergeben würde, mit der Verkehrslärmsituation zu vergleichen, die zukünftig bei der Realisierung des Gewerbegebietes zu erwarten ist.

Zur Bewertung eines derartigen Situationsvergleiches liefert nur die TA-Lärm eine geeignete Grundlage. Nach der TA-Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück u. a. in Allgemeinen Wohngebieten und Mischgebieten durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB (A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und
- die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung erstmals oder weitergehend überschritten werden (Wohngebiet: tags 59 dB [A], nachts 49 dB [A]; Mischgebiet: tags 64 dB [A], nachts 54 dB [A]).

Wenn diese drei Voraussetzungen erfüllt sind, muss der entstandene Lärmkonflikt der jeweiligen Gewerbegebietsplanung zugerechnet werden. In einem solchen Fall ist die das Gewerbegebiet planende Stadt als Planungsträgerin für die Bewältigung dieses durch den planbedingten Mehrverkehr ausgelösten Lärmkonflikt verantwortlich.

Von diesen genannten Vorsorgegrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung sind zum einen die Grenzwerte für die sogenannte Lärmsanierung und zum anderen die in der Rechtsprechung entwickelte Grenze der (enteignungsrechtlichen) Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen zu unterscheiden. Die Lärmsanierungsgrenzwerte für Wohngebiete werden in der Praxis bei 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts angesetzt. Für Mischgebiete werden tlw. in den Lärmsanierungsprogrammen des Bundes und der Länder überwiegend noch höhere Grenzwerte angenommen, nämlich 72/62 dB (A).

Die Sanierungsgrenzwerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts werden von der Rechtsprechung als Einstiegsschwelle für die Prüfung genutzt, ob die Grenze zur enteignungsrechtlichen Unzumutbarkeit überschritten ist. Hierbei sind noch weitere Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen. Eine Unzumutbarkeit ist in jedem Fall anzunehmen, wenn Werte von mehr als 75 dB (A) am Tage und 65 dB (A) nachts auftreten.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung, die im Detail der Übersichtstabelle der Anlage 8 des Gutachtens zu entnehmen sind, zeigen, dass im Bereich der Immissionspunkte 1 bis 8 höhere Verkehrslärmimmissionen zu erwarten sind, wobei die Erhöhung nachts einheitlich 1 dB (A) beträgt.

Unter Zugrundelegung der zur Verfügung stehenden auf das Jahr 2020 bezogenen Verkehrsprognosezahlen für die hier in Rede stehenden Straßen kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung des gewerbegebietsbedingten Mehrverkehrs Beurteilungspegel zu erwarten sind, die tlw. über den einschlägigen Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung liegen und sogar den

nächtlichen Immissionsgrenzwert von 60 dB (A) und damit sogleich evtl. auch bereits die Schwelle der Unzumutbarkeit erreichen oder gar überschreiten könnten.

Als Planungsträgerin für das Gewerbegebiet ist die Stadt bei den Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (bei allgemeinen Wohngebieten 59/49 dB (A); bei Mischgebieten 64/54 dB (A) zunächst einmal gefordert, für den notwendigen passiven Schallschutz zu sorgen, wenn die gewerbegebietsbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels 3 dB (A) und mehr ausmacht.

Im vorliegenden Fall werden zwar entlang der Lindenstraße und der Bahnhofstraße die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Mischgebiete, nämlich 64/54 dB (A) überschritten. Die gewerbegebietsbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels erreicht aber nicht die 3-dB-(A)-Marke. Insoweit ist also keine erhebliche Zunahme des Verkehrslärms durch das Plangebiet zu erwarten.

Die Lärmberechnungen des Gutachtens zeigen aber, dass an allen Immissionspunkten unter Berücksichtigung auch des Mehrverkehrs nachts Beurteilungspegel von mehr als 60 dB (A) zu erwarten sind. Am Grundstück Lindenstraße 62 wird der Sanierungsgrenzwert wohl auch tagsüber überschritten werden.

Damit wird sich künftig die Frage stellen, ob die Grenze der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeit überschritten wird. Ist dies der Fall, sind an den betroffenen Gebäuden entlang der Lindenstraße ausgleichende Maßnahmen wie insbesondere passive Schallschutzvorkehrungen zu treffen.

Auch wenn das künftige Gewerbegebiet mit seinem Mehrverkehr auf den beiden umgebenden Straßen nur zu einem geringen Teil zur Erhöhung des Verkehrslärms beitragen wird, könnte die Stadt dann als Planungsträgerin für das Gewerbegebiet verpflichtet sein, die Kosten für die notwendigen passiven Schallschutzvorkehrungen zu übernehmen bzw. sich daran zu beteiligen.

Aus diesem Grund wird auf Vorschlag des Gutachters im Rahmen eines Monitorings in diesen Straßenbereichen überprüft, ob die zu erwartende Verkehrserhöhung tatsächlich wie prognostiziert auftritt und das Gewerbegebiet in diesem Abschnitt entsprechende Mehrverkehre hervorruft.

Ist dies der Fall, ist weiter zu prüfen, ob die Grenze der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeit überschritten ist und inwieweit die Stadt dann als Planungsträgerin die Kosten der notwendigen Schallschutzvorkehrungen zu übernehmen hat.

Die Kosten für die dann ggf. notwendig werdenden Lärmsanierungsmaßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt finanziell nicht genau beziffert werden, da hierzu eine detaillierte Bestandsaufnahme der betroffenen Gebäude notwendig ist. Nach den bisher vorliegenden Ergebnissen der Lärmberechnung ist an den Außenfasaden von 13 Gebäuden entlang der Lindenstraße möglicherweise eine Überschreitung des Nachtwertes von 60 dB (A) zu erwarten.

Wegen der Einzelheiten wird auf das schalltechnische Gutachten (S. 24 – 27 einschl. der einschlägigen Anlagen) verwiesen.

Festsetzungen zum Schutz vor einer gewerbebedingten Zunahme des Verkehrslärms an der Lindenstraße und an der Bahnhofstraße sind somit zum derzeitigen Zeitpunkt nicht notwendig; deshalb erübrigt sich auch eine Einbeziehung der Baugrundstücke entlang der Lindenstraße in das Plangebiet.

6.8 Grün- und Freiraum

Prägende Bestandsbäume werden möglichst erhalten und sind in das städtebauliche Konzept integriert worden. Es wurde darauf geachtet, dass möglichst die hochwertigen Laubbäume wie Ahorn, Linde oder Kastanie erhalten bleiben. Das gelingt insbesondere im Bereich der Böschung an der Kreuzung Bahnhofstraße/Lindenstraße. Zur Anbindung der Tunnelverlängerung bis zur Lindenstraße müssen lediglich einige wenige Bäume beseitigt werden. Für die zu fällenden Bäume werden im Gebiet Ersatzpflanzungen vorgenommen. Unter Erhaltung der Baumkulisse soll das Unterholz unter den Bäumen entfernt und die Bäume aufgeastet werden, sodass eine Sichtbeziehung zum neuen Areal entstehen kann.

Auf die Festsetzung eines Erhaltungsgebotes für die vorhandenen Bäume wird generell verzichtet, da zurzeit die Detailplanungen im Bereich des neuen Bahnhofsausganges West noch nicht soweit vorangeschritten sind, dass exakt festgesetzt werden kann, welche Baumstandorte gehalten werden können. Auch im übrigen Planbereich wird auf ein Erhaltungsgebot verzichtet, da hier im Rahmen der Vermarktung, der damit zusammenhängenden noch ausstehenden Grundstücksaufteilung und von Zu- und Abfahrten gegenwärtig nicht exakt festgesetzt werden kann, welche Bäume tatsächlich zu halten sind.

Das städtebauliche Konzept sieht einen schmalen Grünstreifen als Begrenzung zu den Bahnflächen vor. Dieser soll mit einer Hecke bepflanzt werden und die notwendige Abschirmung der Bahnflächen durch eine Zaunanlage aufnehmen. Weitere öffentliche Grünflächen sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

Die Gewerbegrundstücke sollen durch Hecken in den rückwärtigen Bereichen eingegrenzt werden. In diese Hecken können Zaunanlagen integriert werden um den notwendigen Schutz der Gewerbegrundstücke vor Diebstählen zu gewährleisten. Durch eine anspruchsvolle Gestaltung der Vorflächen vor Gebäuden zur öffentlichen Verkehrsflächen hin und eine Begrünung der Stellplatzanlagen soll ein besonderer Gebietscharakter entstehen.

Im Bereich des Tunneldurchstiches und des neuen Bahnhofsausganges West sind bereits umfangreiche Detailplanungen für die spätere Gestaltung des Freiraumes entwickelt worden. Diese baulichen Maßnahmen – u. a. Anlegen von Rampen, Platzgestaltungen – erfordern jedoch keine Festsetzungen im Bebauungsplan.

III. UMWELTPRÜFUNG

7 Umweltbericht

7.1 Einleitung

Im „Moderationsverfahren zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden in den letzten Jahren Flächenpotenziale für eine nachhaltige Entwicklung der Infrastruktur der Stadt Rheine herausgearbeitet und es wurden im Umfeld der Innenstadt und des Bahnhofes bereits eine Vielzahl von baulichen Entwicklungen und neuen Nutzungen ehemaliger Bahnflächen realisiert oder in Gang gesetzt.

Aktuell wird die Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnflächen für den Bereich des sog. „IV. Quadranten“, zwischen dem Hauptbahnhof und der Lindenstraße sowie für das großräumige Areal des ehemaligen Rangierbahnhofes Rheine R zwischen Rheine und dem Ortsteil Hauenhorst durch die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung vorbereitet. Die Aktivierung beider Brachflächen ist eine vorrangige Aufgabe im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung die mit einer umfangreichen öffentlichen Förderung beider Maßnahmen realisiert wird.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 308 „Bahnhof West/Lindenstraße“ wird der Bereich des so genannten „IV. Quadranten“ überplant. Die etwa 4 ha große Fläche zwischen der Lindenstraße und dem Hauptbahnhof stellt derzeit das einzige größere zusammenhängende Flächenpotential am Rande der Innenstadt von Rheine dar. Zur Entwicklung des Areals muss neben dem vorliegenden Entwurf zur verbindlichen Bauleitplanung in einem parallel laufenden Verfahren auch der Flächennutzungsplan geändert werden.

7.1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Inhalt und Ziele des Bebauungsplanes entsprechen dem für den Planbereich erstelltem und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichem Konzept. Auf den ehemaligen Bahnflächen an der Lindenstraße soll ein Quartier für hochwertige gewerbliche Nutzungen entstehen. Mit der geplanten Weiterführung des Fußgängertunnels des Hauptbahnhofes bis zur Lindenstraße soll zudem eine bessere Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof und die Innenstadt realisiert werden.

Der Bereich des neuen Bahnhofsausgangs West bildet das Entree für den geplanten, ca. 4 ha großen hochwertigen Gewerbestandort, der das letzte größere Flächenpotential am Rande der Innenstadt darstellt. Es soll daher ein Quartier mit städtischem Charakter entstehen, das als Innenstadtergänzungsgebiet zentrumstärkende Funktionen übernehmen kann.

Als dem Entwicklungsziel entsprechende Nutzungen werden Büro- und Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Veranstaltungen, Gastronomie aber auch freie Berufe sowie Agenturen und ähnliche gewerbliche Nutzungen angestrebt. Mit den gegebenen Grundstückstiefen und einer flexiblen Parzellierung sollen hierfür entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.

Die bereits vorhandene, gewerbliche Bebauung im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße wird in die städtebauliche Konzeption mit einbezogen. Eine für diesen Bereich projektierte Neubebauung soll sich insbesondere in Richtung der Straßenkreuzung ausrichten.

Die verkehrliche Anbindung des Areals erfolgt von der Lindenstraße über einen Erschließungsstich im nördlichen Teil des Plangebietes und eine Erschließungsspanne, mit der der zentrale und südliche Teil des Plangebietes erschlossen werden. Dabei berücksichtigt das Erschließungskonzept bereits evtl. mögliche weitere Baufelder an der Ostseite des Bebauungsplanes, falls hier zukünftig noch weitere Gleisanlagen aufgegeben werden sollten.

Eine im Plangebiet befindliche Trafostation der Deutschen Bahn AG, die nicht verlegt werden kann, wird im Bebauungsplan als „Bahnanlage“ festgesetzt. Die zu dieser Station führende, den Planbereich querende, Leitungstrasse bleibt ebenfalls als Bahngelände gewidmet und wird im Planentwurf als „planfestgestellte Kabeltrasse“ dargestellt und deren Zugänglichkeit mit einer überlagernden Festsetzung als Verkehrsfläche gesichert.

Entsprechend der städtebaulichen Konzeption zur Umwandlung der aufgegebenen bzw. noch freizustellenden Bahnflächen werden alle Bauflächen im Bebauungsplan als „Gewerbegebiet“ (GE) ausgewiesen. Damit sind gem. BauNVO im Plangebiet Gewerbebetriebe aller Art – auch Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe – generell zulässig, ebenso Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude und Anlagen für sportliche Zwecke. Ausnahmsweise zulässig sind u. a. Anlagen für kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke.

Um die Zielsetzung eines hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebietes realisieren zu können, werden die gem. BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten generell ausgeschlossen, sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999 handelt und zwar: Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Sex-Kinos und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows. Des Weiteren werden bestimmte Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ausgeschlossen.

Das Gewerbegebiet wird gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO nach Betriebsarten gegliedert. Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind alle in der Abstandsliste zum Abstandserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW vom 6. Juni 2007 genannten Betriebe unzulässig. Hierdurch werden erhebliche Beeinträchtigungen insbesondere der unmittelbar an den Planbereich angrenzenden, schützenswerten Wohnbebauung vermieden und wesentliche Vorgaben für eine gewerbliche Nutzung im Sinne der städtebaulichen Konzeption gemacht.

Im Bebauungsplan werden als wesentliche Maße für die bauliche Nutzung im gesamten Gewerbegebiet eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und eine Geschossflächenzahl von maximal 2,4 festgesetzt. Zudem erfolgt eine Festsetzung der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse, als Mindest- und/oder Höchstmaß. Entlang der Straßenfronten ist eine mindestens 2-geschossige und maximal 3-geschossige Bauweise festgesetzt. In den Innenbereichen der Baublöcke wird eine 3-geschossige Bebauung als Höchstmaß festgesetzt. Die Lage und das Ausmaß künftiger Baukörper werden lediglich über die Festsetzung von Baugrenzen geregelt. Weitergehende örtliche Bauvorschriften, bzw. konkrete architektonisch-gestalterische Vorgaben werden im Bebauungsplan bewusst nicht festgesetzt, sondern im Rahmen der späteren Vermarktung geregelt.

7.1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten und

für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes

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

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

Folgende Zielaussagen der Fachgesetze sind für den vorliegenden Bebauungsplan relevant:

Tab. 1: Ziele des Umweltschutzes

Schutzgut	Quelle	Zielaussage
Mensch	Baugesetzbuch	Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes bei der Aufstellung der Bauleitpläne, insbesondere die Vermeidung von Emissionen.
	Bundes-immissions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen).
Tiere und Pflanzen	Bundesnatur-schutzgesetz / Landschafts-gesetz NW	Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass . die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, . die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, . die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume sowie . die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
	Baugesetzbuch	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere . die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt sowie . die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes zu berücksichtigen.

Boden	Bundesboden-schutzgesetz	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere u. Pflanzen, als Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte, sowie als Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche u. siedlungsbezogene u. öffentliche Nutzungen. der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen und Förderung der Bodensanierung (Altlasten u. a.).
	Baugesetzbuch	Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung
Wasser	Wasserhaus-haltsgesetz	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit.
	Landeswasser-gesetz	Ziel der Wasserwirtschaft ist der Schutz der Gewässer vor vermeidbaren Beeinträchtigungen und die sparsame Verwendung des Wassers sowie die Bewirtschaftung von Gewässern zum Wohl der Allgemeinheit.
Luft	Bundesimmis-sions-schutzgesetz incl. Verordnungen	Schutz des Menschen, der Tiere und Pflanzen, des Bodens, des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelt-einwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Luftverunreinigungen, Wärme, Strahlen u. a.).
	TA Luft	Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelt-einwirkungen durch Luftverunreinigungen.
Klima	Landschafts-gesetz NW	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (und damit auch des Klimas)
Land-schaft	Bundesnatur-schutzgesetz / Land-schaftsgesetz NW	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggfs. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbe-siedelten Bereich zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.

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

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

7.2 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

7.2.1 Planungsrechtliche Vorgaben

Im Regionalplan des Regierungsbezirks Münster, Teilabschnitt Münsterland ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Wohnsiedlungsbereich ausgewiesen.

Gegenwärtig ist der Planbereich im Flächennutzungsplan der Stadt Rheine noch als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/Bahnanlage, und auf einer kleinen Teilfläche im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße als Mischgebiet/Mi dargestellt.

Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 308 wird deshalb die 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Rheine durchgeführt. Ziel dieses Änderungsverfahrens ist die Umwandlung der bisherigen Darstellungen in gewerbliche Baufläche. Im südlichen Abschnitt soll mit der Änderung des Flächennutzungsplanes eine Verbindung zwischen der Breite Straße/Laugestraße und der Christianstraße/Hovestraße als mögliche Unterführung der vorhandenen Gleisanlagen (Option für eine neue West-Ostverbindung) langfristig gesichert werden. Hierfür soll deshalb eine entsprechende Trasse durch die Darstellung als „Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge/örtliche und überörtliche Hauptverkehrsstraße“ gesichert werden.

7.2.2 Anthropogene Nutzungen und Einflüsse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 umfasst im wesentlichen Flächen, die ehemals von der Deutschen Bahn für unterschiedliche Aufgaben genutzt wurden. Das umzunutzende Areal blickt auf eine ca. 150-jährige Bahngeschichte zurück. Auf dem Gelände finden sich Gebäude bzw. Gebäudereste und befestigte Flächen der ursprünglichen bahnbetrieblichen Nutzungen, u. a. die Triebwagenhalle („Lokschuppen“) mit angrenzenden Stellplatzflächen, Sozialgebäude, Trafostation und ein Hochbunker, sowie Fundamente bereits vor Jahrzehnten abgebrochener Gebäude und Einrichtungen des ehemaligen Betriebswerkes „Rheine-P“. Zudem liegen eine bis vor kurzem noch genutzte Tankanlage sowie Reste eines ehemaligen Tanklagers und einer ehemaligen Waschanlage in diesem Bereich. Die Bahnfläche liegt derzeit überwiegend brach. Während im östlichen Teil, angrenzend an die in Betrieb stehenden Gleisanlagen im Umfeld des Bahnhofes Rheine, einzelne, nicht mehr benötigte, Gleisstränge liegen, weist der westliche Bereich des Geländes größere verbuschte und mit Bäumen bestandene Flächen sowie vegetationslose, aktuell noch genutzte Wege- und Lagerplatzflächen auf.

Im südwestlichen Eckbereich des Bebauungsplanes, im Kreuzungsbereich Lindenstraße/Laugestraße, sind mit einem Baustoffhandel und einer Gaststätte gewerbliche Nutzungen vorhanden, die in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes integriert werden.

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

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

Aufgrund der langfristigen, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen, weisen große Teile des Bebauungsplangebietes aktuell noch erhebliche Schadstoffbelastungen des Bodens auf. Auf Grundlage der für das Gelände in der jüngeren Vergangenheit bereits durchgeführten Untersuchungen, sind mehrere Altlastenverdachtsflächen abgegrenzt worden und in das Altlastenkataster des Kreises Steinfurt eingetragen worden. Zudem ist auf dem ehemaligen Bahngelände generell auch mit möglichen Kampfmittelvorkommen aus dem zweiten Weltkrieg zu rechnen.

7.2.3 Naturräumliche Gliederung

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

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

7.2.4 Geologie und Boden

Die Geologische Karte von Nordrhein-Westfalen weist für den Planbereich als oberste anstehende geologische Schicht quartäre Lockersedimente aus dem Weichsel-Pleistozän aus. Dabei handelt es sich um Fließerden aus feinsandigem Lehm und um den weichselzeitlichen Uferwall aus schluffigen Sanden. Unter dieser, im Plangebiet etwa 3-5 m mächtigen Quartär-Schicht stehen Kalkmergel-, Tonmergel- und Mergelsteine der Oberkreide (Turon) an.

Die natürlichen geologischen Ablagerungen sind im gesamten Plangebiet von anthropogenen Auffüllungen überlagert. Diese bis zu annähernd 4 m mächtigen Auffüllungen bestehen überwiegend aus Sand und Kies mit unterschiedlichen Nebenbestandteilen wie Asche, Schlacke und Bauschutt. Im Bereich der noch bestehenden Gleisanlagen befindet sich Gleisschotter in etwa 40 cm Schichtstärke an der Oberfläche.

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

Die Böden im gesamten Plangebiet sind insgesamt anthropogen überprägt. Im Bereich des Bahngeländes befanden sich ursprünglich lehmig-sandiger Gleyboden

und Plaggenesch (Bodenkarte von NRW, Blatt L 3710 Rheine, Maßstab 1:50000; Krefeld 1975). Infolge der in weiten Teilen mehrere Meter mächtigen Auffüllungen und der langfristigen baulichen und bahnbetrieblichen Nutzungen sind die im gesamten Plangebiet anstehenden Böden als reine Anthrosoles anzusprechen. Aufgrund der weit zurück reichenden, unterschiedlichen bahnbetrieblichen Nutzungen sind die Böden im Plangebiet teilweise mit Schadstoffen belastet. Hierzu gab es schon in der Vergangenheit entsprechende Untersuchungen. Im Altlastenkataster des Kreises Steinfurt sind für das Plangebiet insgesamt 18 DB-Altlastenverdachtsflächen eingetragen. Weitere Verdachtsflächen befinden sich auch noch im Umfeld des Planbereiches. Für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen aktuelle Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007) bzw. planungsbezogene Boden- und Rückbauuntersuchungen vor. Die Flächenrisiko-Detailuntersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass auf der Grundlage der vorhandenen Kenntnisse derzeit eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden-Mensch und Boden-Grundwasser nicht zu besorgen ist. Ein Sanierungserfordernis besteht nach den vorliegenden Untersuchungsergebnissen nicht. Dies gilt sowohl für die bereits bekannten Altlastenverdachtsflächen als auch für die übrigen Flächen des Untersuchungsbereichs.

Bezüglich der mit der künftigen Erschließung und gewerblichen Bebauung des Areals zu erwartenden Bodeneingriffe erfolgte im Rahmen der Flächenrisiko-Detailuntersuchungen auch eine abfalltechnische Auswertung zur Ermittlung der entsorgungsrelevanten Bodenaushubmassen. Hierzu erfolgte eine Klassifizierung der zu erwartenden Aushubmengen nach LAGA.

Der Großteil der Aushubmengen weist nach den vorliegenden Erkenntnissen relativ geringe Schadstoffbelastungen auf. Es besteht die Möglichkeit, diese Erdmassen entsprechend den Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes und der Bodenschutzverordnung an anderer Stelle geordnet wieder einzubauen. Hierfür sind Bereiche auf dem ehemaligen Rangierbahnhofkomplex „Rheine-R“ vorgesehen, der im Zusammenhang mit dem Plangebiet an der Lindenstraße zu einem Gewerbepark entwickelt wird.

Zurzeit wird ein abschließender Sanierungsplan für die beiden ehemaligen Bahnareale „Bahnhof West/Lindenstraße“ und „Rheine-R“ erstellt. Dieser Sanierungsplan soll in Kürze der Fachbehörde zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.

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

7.2.5 Wasser

Hydrogeologisch lassen sich im Untersuchungsgebiet zwei grundwasserführende Einheiten unterscheiden. Das sind die Festgesteine der Oberkreide sowie die Lockergesteine des Quartärs. In den Festgesteinen des Cenoman und Turon ist vor

allem in den Kalk- und Kalkmergelsteinen, die stärker geklüftet sind, eine gute Trennfugendurchlässigkeit und damit Wasserführung vorhanden. Dagegen führen die Tonmergel- und Mergelsteine nur lokal in Auflockerungszonen und größeren Klüften etwas Grundwasser, sind sonst aber eher Geringleiter. In den sandig-kiesigen Gesteinen des Quartärs („Uferwall“) ist ein durchgehendes Grundwasserstockwerk ausgebildet, die Durchlässigkeit ist meist nur mäßig, nur in wenigen Lagen gut (Mull & Partner Ingenieurgesellschaft mbH: Flächenrisiko-Detailuntersuchungen (FRIDU) Rheine Lindenstraße „BEG-Fläche“ und „aurelis-Fläche“, Februar 2007). Nach den Ergebnissen vorliegender Grundwasseruntersuchungen wird für das Plangebiet von einem Grundwasserflurabstand von etwa 2,5-3,5 m unter Geländeoberkante ausgegangen. Die anzunehmende Grundwasserfließrichtung nach Nordosten, zur Ems wurde bei den Untersuchungen nicht bestätigt. Vermutlich aufgrund von Drainagewirkungen des verfüllten Stadtgrabens oder nicht abgedichteter Kanaltrassen, wurde im Plangebiet eine südöstliche Grundwasserfließrichtung festgestellt.

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

7.2.6 Luft

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 befindet sich in verdichtet bebauter Innenstadtlage. Wesentliche, auf den Planbereich einwirkende Emittenten sind der Straßenverkehr auf der westlich anliegenden Lindenstraße und die Mischnutzungen von Wohnen, Gewerbe, Verwaltung und Bildungseinrichtungen westlich der Lindenstraße und südlich des Plangebietes. Für den Planbereich liegen nach den bisherigen Kenntnissen keine erheblichen Luftschadstoffbelastungen vor. Auch sind keine relevanten Geruchsimmissionen bekannt oder zu erwarten.

7.2.7 Lärm

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 308 ist erheblich durch Verkehrslärmemissionen vorbelastet. Lärmeinwirkungen resultieren insbesondere aus dem Straßenverkehr auf der an der Westseite des Plangebietes liegenden Lindenstraße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße) und den östlich angrenzenden Haupt-Bahnstrecken (Hamm–Emden und Löhne/Westf.–Rheine) im Bereich des Bahnhofes Rheine. Zusätzlich ergeben sich Lärmeinwirkungen auch aus dem Flugbetrieb des Rettungshubschraubers, der auf der etwa 100 m nördlich der Bebauungspiangrenze befindlichen Luftrettungsstation untergebracht ist.

Die vom Straßen- und Schienenverkehr verursachten Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet sind aktuell mit der Erstellung eines schalltechnischen Berichtes durch das Büro Zech, Lingen, untersucht worden. Das Gutachten ist Bestandteil der Bebauungsplanbegründung.

Ausgehend von den Prognosedaten für das Jahr 2020 hat die schalltechnische Untersuchung für den Straßen- und Schienenverkehrslärm ergeben, dass in Teilbereichen des Plangebietes (Streifen entlang der Bahnhof- und Lindenstraße sowie entlang der nördlichen Spange) die für Verkehrslärm anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 im Tageszeitraum überschritten werden. Während der Nachtzeit ist von einer Über-

schreitung der zugehörigen schalltechnischen Orientierungswerte im gesamten Plangebiet auszugehen.

Hinsichtlich der bestehenden, bzw. für den Prognosezeitraum zu erwartenden Verkehrslärmbelastungen, ist festzustellen, dass für die an der Lindenstraße, auf Höhe des Plangebietes bereits vorhandene Bebauung Lärmwerte von >60 dB (A), die in Wohngebieten bereits die so genannten Sanierungswerte darstellen, auch ohne Berücksichtigung des Plangebietes erreicht werden. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird an allen beurteilten Immissionspunkten für den Zeitraum der Nacht evtl. die Schwelle der Zumutbarkeit (60 dB [A]) überschritten. Es ist also bereits heute eine erhebliche Lärmgrundbelastung im Bereich der vorhandenen Bebauung an der Lindenstraße vorhanden.

7.2.8 Klima

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

Im ökologischen Beitrag zum Stadtentwicklungsprogramm Rheine 2000 sind die Bereiche im Radius von etwa 3.500 m um den Stadtkern verschiedenen Klimatopen zugeordnet worden und nach ihrer Bedeutung für das Stadtklima beurteilt worden. Dabei wurde das Plangebiet überwiegend dem Klimatop „vegetationsfreie, teilweise versiegelte Fläche“ und zu einem geringen Teil auch als „lockere Wohnbau- und Gemeinbedarfsfläche“ zugeordnet.

Da das Plangebiet über die in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bahntrassen einen weitgehend offenen Verbindungskorridor vom Freiland bis in das Stadtzentrum darstellt, wurde es als „Klimatop mit hoher Entlastungsfunktion“ und „hoher Bedeutung“ für das Stadtklima eingestuft. Aufgrund der in weiten Teilen des Plangebietes durch natürliche Sukzession entstandenen Gehölzvegetation, ist diese Funktion heute sicherlich deutlich eingeschränkt und eine Einordnung als „gehölzdominierte Freifläche“, mit einer nur mehr mittleren Bedeutung bzw. Entlastungsfunktion, wäre für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nach dem aktuellen Zustand des Geländes zutreffend.

7.2.9 Biotoptypen, Flora und Fauna

Der Fachbeitrag Biotoptypen, Flora und Fauna, einschließlich der in 2007 durchgeführten Kartierungen bzw. Bestandserfassungen und der in Kap. 7.4 des Umweltberichtes dargestellten Prognose zu diesem Schutzgut, wurde durch das Büro LökPlan, Gesellschaft für Landschaftsplanung und geografische Datenverarbeitung, erstellt

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

- Biotopfunktion und die
- Biotopvernetzungsfunktion

genannt werden.

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

Gesetzlich geschützte Biotope gem. § 62 LG NW

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

Planungsrelevante Arten

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

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

Tabelle 2

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

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

Säugetiere - Fledertiere

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

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

Vögel

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

Amphibien

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

Wirbellose

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

Reptilien

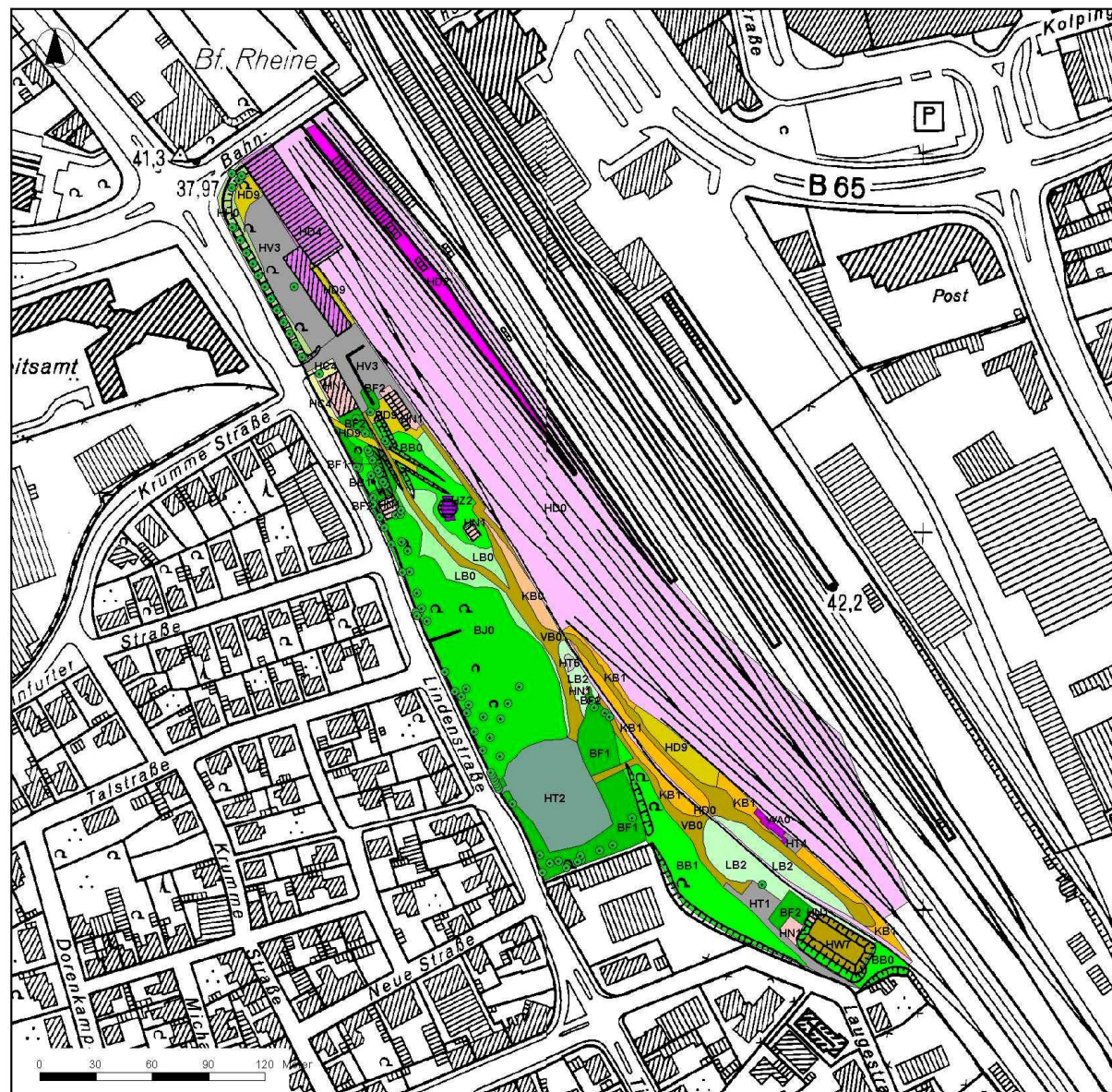
Bei den faunistischen Untersuchungen die das Büro LökPlan für das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofes „Rheine-R“ durchführte, wurden im Sommer 2005 einige Exemplare der streng geschützten Zauneidechse im Südteil des großräumigen Bahnbrachekomplexes festgestellt. Der Lebensraum dieser Population befindet sich etwa 3 km südlich des hier zu beurteilenden, in Innenstadt-lage befindlichen Plangebietes. Bei den von LökPlan im Zeitraum von Mai bis September 2007 zur Erfassung der Biotoptypen, Vegetation und planungsrelevanter Tierarten durchgeführten fünf Begehungen des Geländes an der Lindenstraße, wurden keine Zauneidechsen festgestellt. Aufgrund der erheblichen räumlichen Distanz zu dem bestätigten Vorkommen der Art auf der im Außenbereich liegenden Bahnbrache „Rheine-R“ und der landschaftlich weitgehend isolierten, zentralen Innenstadt-lage des Plangebietes an der Lindenstraße, westlich des Hauptbahnhofes, kann auch eine zwischenzeitliche Zuwanderung der Art ausgeschlossen werden. Ein Vorkommen der Zauneidechse im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist also auszuschließen.

Pflanzen

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

Biotoptypen im Plangebiet

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



Biotoptypen

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



Stadt Rheine
Klosterstraße 14
48431 Rheine

Projekt: Biotopkartierung Lindenstraße (Quadrant IV)

Darstellung: Biotoptypen

Planverfasser:



Conze, Cordes & Kirst GbR
Daimlerstr. 6, 59609 Anröchte
Tel. 02947/89241 Fax 02947/89242
www.l&kplan.de, info@l&kplan.de

Ausfertigung:

Blatt Nr.: 1

Maßstab: 1:2.000

Entwurf: Conze

Layout: Austenfeld

Datum: August 2009

Aufgestellt: Anröchte, den

7.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

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

7.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

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

Tab. 3: Mögliche Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter

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

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

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
Luft	Schadstoffbelastungen lufthygienische Belastungen	- Schadstoffausstoß durch Hausbrand und Verkehr aus den im Plangebiet projektierten Nutzungen - Verlust lufthygienisch wirksamer Gehölzbestände	geringe bis mittlere Beeinträchtigung, da kein produzierendes, „emittierendes“ Gewerbe zulässig mittlere Beeinträchtigung, da weitgehender Verlust der vorhandenen Gehölzbestände insgesamt geringe bis mittlere Beeinträchtigungen
Wirkungsgefüge	Wirkungsgefüge der biotischen Landschaftsfaktoren (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima)	Beeinträchtigungen des Wirkungsgefüges durch Vegetationsverluste, Bodenversiegelung, Überbauung und gewerbliche Nutzungen	aufgrund der Vorbelastungen und Störungen, der bestehenden Beeinträchtigungen des Biotop- und Bodenzustands und der Lage im verdichtet bebauten Stadtgebiet sind insgesamt nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten und hinsichtlich Boden und Grundwasser überwiegen die positiven Auswirkungen infolge der Bodensanierung
Mensch (Gesundheit, Erholung / Freizeit)	Gesundheit	- Belastungen des Umfeldes durch bau-, betriebs- und anlagebedingte Emissionen (Luftschadstoffe, Stäube, Lärm, Gerüche) der projektierten, gewerblichen Bebauung und des von den Vorhaben erzeugten Quell- und Zielverkehrs - Belastungen für die künftigen Nutzungen im Plangebiet durch Lärmimmissionen (aus Bahnverkehr, Straßenverkehr und Flugbetrieb des Rettungshubschraubers)	erhebliche, jedoch zeitlich befristete Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen, Staubentwicklung und Erschütterungen während der Bauphase und vorangehender Freiräumung, Bodenabtragung und Erschließung relativ geringe Beeinträchtigungen durch betriebs- und anlagebedingte (dauerhafte) Emissionen, da keine störenden Gewerbebetriebe zulässig sind erhebliche Beeinträchtigungen des gesamten Plangebietes durch Verkehrslärmimmissionen; das Plangebiet ist gem. DIN 4109 in die Lärmpegelbereiche IV (65-70 dB (A)) und V (70-75 dB (A)) einzustufen, entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen sind für Wohn-, Aufenthalts- und Büroräume erforderlich

Schutzgut	Funktionen / Faktoren	mögliche Auswirkungen	Art bzw. Intensität der erwarteten Auswirkungen
	Erholung/Wohnumfeld Freizeit	- Erhöhung der Lärmbelastungen für die gegenüber dem Plangebiet liegende Bebauung an der Lindenstraße, bedingt durch Erhöhung der Verkehrsmenge durch zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet und/oder Reflexion des Straßenlärms an den im Plangebiet neu entstehenden Gebäudefronten - Störungen oder Beeinträchtigungen von Erholungsflächen und Freiräumen im Wohnumfeld - Beeinträchtigung oder Verlust von Flächen oder Einrichtungen zur Freizeitgestaltung	Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkung durch das Plangebiet um weniger als 3 dB (A) zu erwarten; allerdings werden Lärmwerte von > 60 dB (A) im Nachtzeitraum erwartet, durch zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet kann es an der vorhandenen Bebauung in dem am Plangebiet liegenden Teil der Lindenstraße ggf. zu unzumutbar hohen Lärmeinwirkungen kommen, die weitergehende Schallschutzmaßnahmen an den zur Straße gewandten Fassaden dieser Gebäude könnten erforderlich machen können geringe Beeinträchtigung des Wohnumfeldes, da private Gartenflächen an Wohnhäusern der Lindenstraße nach Westen hin liegen, keine Erholungsflächen oder öffentlichen Freiräume betroffen Verbesserung durch mögliche neue Einrichtungen für Freizeit, Kultur und Gastronomie im Plangebiet resultierend aus der hohen Lärmgrundbelastung des Gebietes und der zu erwartenden Erzeugung zusätzlicher Verkehrsmengen, sind erhebliche Beeinträchtigungen für das Plangebiet gegeben u. ggf. auch für das nähere Umfeld zu sehen
Kultur- und Sachgüter	Kulturgüter Sachgüter	- Verlust oder Beeinträchtigung von Kulturgütern - Wertverluste für Sachgüter (Grundstücke, Gebäude) im Umfeld des Plangebietes	keine geschützten Kulturgüter bekannt aufgrund städtebaulicher Aufwertung des Quartiers werden Wertverluste aus der Umsetzung der Planung nicht erwartet insgesamt keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten

7.5 Beschreibung der umweltrelevanten Maßnahmen

7.5.1 Vermeidungsmaßnahmen, Verminderungs- u. Schutzmaßnahmen

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

Zudem wird mit der Realisierung des Baugebietes auch eine umfassende Sanierung vorhandener Bodenbelastungen durchgeführt. Der hierfür erforderliche Sanierungsplan wird zurzeit fachgutachterlich erstellt und soll in Kürze der zuständigen Fachbehörde zur Genehmigung vorgelegt werden. Die Stadt Rheine strebt hierbei ein über die gesetzlichen Mindestforderungen für ein Gewerbegebiet hinausgehendes Sanierungsziel an. Es ist vorgesehen, das Gelände soweit von Altlasten zu räumen, dass – bis 1,0 m unterhalb der Geländeoberfläche – Sanierungswerte für Wohnsiedlungsbereiche erreicht werden. Aufgrund der zurzeit noch bestehenden Bodenbelastungen erfolgt im Bebauungsplan zunächst aber noch eine Kennzeichnung des gesamten Planbereiches als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind.

Durch die Art der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorgesehenen gewerblichen Nutzungen und die städtebauliche Gesamtkonzeption soll ein dem innerstädtischen Standort entsprechendes, hochwertiges Quartier auf den zum Teil bereits seit langem brach liegenden Bahngelände entstehen. Um unzumutbare Beeinträchtigungen der im Nahbereich vorhandenen Wohnbebauung zu vermeiden, werden generell alle im Abstandserlass NRW vom 6. Juni 2007 genannten Gewerbebetriebe ausgeschlossen. Für Betriebe der Abstandsklasse VII werden gem. § 31 Abs. 1 BauGB Ausnahmen zugelassen, sofern nachgewiesen wird, dass der Immissionsschutz gesichert ist. Die Liste der unzulässigen, störenden bzw. emittierenden Betriebsarten ist der Begründung zum Bebauungsplan beigelegt. Zudem werden auch die gem. BauNVO in Gewerbegebieten ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten generell ausgeschlossen, sofern es sich um Betriebe in Sinne der §§ 33 a und 33 i der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999 handelt (Spielhallen, Betriebe mit Sexdarstellungen und Video-Kabinen/Video-Peep-Shows). Hierdurch soll insgesamt die Zielsetzung eines hochwertigen, innenstadtnahen Gewerbegebietes erreicht und mögliche Beeinträchtigungen der im Umfeld vorhandenen Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe und Gemeinbedarfseinrichtungen vermieden werden.

Zur Durchgrünung des Gewerbegebietes werden Baumanpflanzungen auf privaten Stellplatzflächen sowie Heckenpflanzungen zur Einfriedung der neuen Grundstücke festgesetzt. Weitere Baumanpflanzungen sind im Bereich der öffent-

lichen Straßenflächen vorgesehen. Diese werden jedoch nicht konkret festgesetzt sondern bleiben der späteren Straßenausbauplanung vorbehalten.

Aufgrund der mit dem vorliegenden Lärmgutachten festgestellten Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte, sind entsprechende Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen im Plangebiet erforderlich. Dazu wird auf die Festsetzung von Lärmpegelbereichen im Bebauungsplan zurückgegriffen. Die Einstufung erfolgt dabei gem. DIN 4109 unter Zugrundelegung des maßgeblichen Außenlärmpegels bei Berücksichtigung der Summe aus Gewerbe- und Verkehrslärmeinwirkungen für die Tageszeit.

Im Bebauungsplan werden für die entsprechenden Teile des Plangebietes die Lärmpegelbereiche IV und V festgelegt. Entsprechend der Einordnung in die Lärmpegelbereiche sind textliche Festsetzungen die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen textlich festgesetzt. Hierdurch wird festgelegt, dass für Wohn-, Aufenthalts- und Büroräume die gem. Lärmpegelbereich erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße durch die Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüftung, Dächer etc.) eingehalten werden müssen und dass schallgedämmte Lüftungssysteme für Schlafräume vorzusehen sind. Für das gesamte Plangebiet gilt zudem die Festsetzung, dass Betriebsleiterwohnungen nur dann zulässig sind, wenn für jeden Einzelfall ein wirksames Schallschutzkonzept mit entsprechendem Nachweis erbracht wird.

Im Bereich der auf Höhe des Plangebietes, an der Westseite der Lindenstraße vorhandenen Bebauung, sind Erhöhungen der derzeitigen Verkehrslärmsituation zu erwarten. Die schalltechnische Untersuchung ergab, dass an allen 8 hier untersuchten Immissionspunkten, unter Einrechnung des zu erwartenden Mehrverkehrs aus dem Plangebiet, nachts Beurteilungspegel von 60 dB (A) überschritten werden. Dabei beträgt die aus dem Mehrverkehr des Plangebietes resultierende Erhöhung nachts etwa 1 dB (A). An einem Immissionspunkt (Lindenstraße 62) werden voraussichtlich die Grenzwerte und Sanierungswerte auch im Tageszeitraum überschritten. Daher kann sich hier die Frage stellen, ob die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist. Ist dies der Fall, ist zu überprüfen, ob und inwieweit die Stadt sich an den Kosten für die dann notwendigen Schallschutzvorkehrungen beteiligen muss, auch wenn die planbedingte Verkehrslärmerhöhung unter 3 dB (A) bleibt.

Durch ein entsprechendes Monitoring ist die tatsächliche Entwicklung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße durch Verkehrszählungen in Abhängigkeit vom Fortschritt der Bebauung des Plangebietes zu analysieren und zu prüfen an welchen Gebäuden ggf. weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind.

7.5.2 Ausgleichsmaßnahmen

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

turschutzrechtlichen Eingriffsregelung keine Kompensationsmaßnahmen für die Überplanung der vorliegenden Bahnflächen erforderlich.

7.6 Darstellung der wichtigsten anderweitigen Lösungsvorschläge

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

Die mit dem Bebauungsplan Nr. 308 vorgesehene Entwicklung eines hochwertigen, entsprechend der Innenstadtlage verdichtet bebauten Gewerbegebietes resultiert aus der städtebaulichen Gesamtsituation und den für das nicht mehr benötigte Bahngelände zu sehenden Entwicklungs- und Vermarktungsmöglichkeiten. Im Rahmen des „Moderationsverfahrens zur Aktivierung von Bahnflächen NRW“ wurden für die aktuell zu entwickelnden Bahn-Areale „Quadrant IV“ bzw. „Bahnhof West / Lindenstraße“ und „Rheine-R“ städtebauliche Konzepte entwickelt und mit allen Beteiligten des Moderationsverfahrens abgestimmt. Hierbei wurden auch konkrete Planungsalternativen diskutiert. Der vorliegende Bebauungsplanentwurf setzt das letztlich vom Rat der Stadt Rheine beschlossene städtebauliche Konzept um und ist ein Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses.

7.7 Beschreibung der verbleibenden erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen sind, in Anbetracht der konkreten Festsetzungen zur Einschränkung der im Plangebiet zulässigen Gewerbebetriebe und den entsprechend der aktuellen schalltechnischen Untersuchung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, insgesamt keine verbleibenden, erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen für das Plangebiet und sein näheres Umfeld zu besorgen. Zu beobachten ist jedoch die tatsächliche Entwicklung der schwer zu prognostizierenden Verkehrsmengen, insbesondere im Bereich der Lindenstraße. Sollte es hier mit Umsetzung des Baugebietes zu erheblichen Beeinträchtigungen im Umfeld kommen, wären Maßnahmen der Verkehrslenkung oder ggf. auch weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden im Einzelfall vorzunehmen, um erheblich nachteilige Umweltauswirkungen zu vermeiden.

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

7.8 Zusätzliche Angaben

7.8.1 Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben liegen insofern vor, als dass den ausgeführten Beschreibungen teilweise nicht detaillierte Einzeluntersu-

chungen zugrunde liegen. Die Angaben beruhen daher zum Teil auf der Auswertung des vorhandenen Kartenmaterials und vorhandener großräumiger Untersuchungen.

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

Die künftige Entwicklung der Verkehrsmengen im Umfeld des Plangebietes und die tatsächlich mit der Bebauung des Plangebietes erzeugten zusätzlichen Verkehrsmengen, lassen sich nur schwer prognostizieren, da dies sowohl von der allgemeinen künftigen Verkehrsentwicklung und -führung im Stadtgebiet als auch von den noch nicht fest stehenden, späteren Nutzungen in dem neuen Gewerbegebiet abhängt. Die weitere Entwicklung der bereits heute hohen Verkehrslärmbelastungen im Bereich der Lindenstraße lässt sich somit nur schwer beurteilen und bedarf zukünftig der weiteren Überprüfung.

Der Sanierungsplan, der die konkreten Maßnahmen zur Bodensanierung und zum Umgang mit den unterschiedlichen belasteten Erdmassen festlegt, ist bisher noch nicht genehmigt und umgesetzt.

7.8.2 Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der planbedingten erheblichen Umweltauswirkungen

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

Für den Bebauungsplan Nr. 308 werden Maßnahmen zur Überwachung relevanter Umweltauswirkungen des Bebauungsplanes bzw. zum „Monitoring“ insbesondere bezüglich der Umsetzung der geplanten Bodensanierungen im Plangebiet und bezüglich der Entwicklung der Verkehrslärmbelastung und der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße und den nördlich liegenden Kreuzungsbereichen (Lindenstraße/Bahnhofstraße und Bahnhofstraße/Kardinal-Galen-Ring/B65) als erforderlich angesehen.

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

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

Nach dem Ergebnis des zu dem Bebauungsplan erstellten schalltechnischen Gutachtens, ist für den am Plangebiet liegenden Abschnitt der Lindenstraße ein Mo-

Monitoring zur Untersuchung der Verkehrslärmentwicklung in regelmäßigen Abständen mit Beginn der Bebauung des Plangebietes durchzuführen. Auf der Basis von jeweils aktuellen Verkehrszählungen sind dann die Lärmbelastungen fachgutachterlich zu berechnen und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung zu bewerten. Nach dem vorliegenden schalltechnischen Gutachten sind ggf. als unzumutbar einzustufende Verkehrslärmbelastungen an den straßenseitigen Fassaden von insgesamt 13, gegenüber dem Planbereich befindlichen Gebäuden an der Lindenstraße für den Nachtzeitraum zu erwarten, wenn sich eine Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße auf folgende Werte einstellen sollte:

- maßgebliche Verkehrsstärke, nachts: $M_n = 61,7$ KFZ/h
- LKW-Anteil, nachts: $p_n = 7,8$ %

Sollten die genannten Werte erreicht werden, ist fachgutachterlich zu prüfen, ob durch die Verkehrslärmbelastung die Schwelle der Zumutbarkeit tatsächlich überschritten ist und ob, bzw. wenn ja welche, passiven Schallschutzmaßnahmen im Einzelfall an den jeweiligen Gebäudefassaden notwendig sind.

Es ist vorgesehen, die erforderlichen Verkehrslärmanalysen im Bereich der Lindenstraße jeweils nach Realisierung von ca. 25 % der im Plangebiet möglichen Bebauung vorzunehmen. Die Beauftragung der entsprechenden Verkehrszählungen und Lärmgutachten erfolgt gesteuert über das im Produktbereich Stadtplanung geführte Monitoringkataster der Stadt Rheine (vgl. Tab. 4).

Zudem soll im Rahmen der im Bereich der Lindenstraße jeweils vorzunehmenden Verkehrszählungen dann auch der Anteil des Kfz-Verkehrs aus und in Richtung der Bahnhofstraße ermittelt werden. Hierdurch soll insbesondere die Belastung des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Kardinal-Galen-Ring/B 65 analysiert werden, durch den das Plangebiet in erster Linie an das überregionale Straßennetz angeschlossen wird. Sollten hier künftig Überlastungen festgestellt werden, wären geeignete verkehrslenkende Maßnahmen seitens der Stadt Rheine zu planen und umzusetzen.

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

Tab. 4: Monitoringkonzept

Monitoringkonzept zum Bebauungsplan Nr.: 308, Kennwort: "Bahnhof West/Lindenstraße" der Stadt Rheine					
Umweltauswirkung	Überwachung erfolgt durch		Überwachungsmaßnahme	Zeitpunkt	Wiedervorlage
Schutzgut "Mensch und seine Gesundheit"					
Emissionen (Luftschadstoffe, Stäube, Gerüche, Lärm, Erschütterungen u. a.) der im Planbereich entstehenden gewerblich Nutzungen	Stadt Rheine	FB 5.6 Bauordnung	Keine Zulassung von störenden Gewerbebetrieben, Ausschluss sämtlicher Gewerbebetriebe des Abstandserlasses NRW vom 6.6.2007. Betriebe der Abstandsklasse VII nur ausnahmsweise zulässig, bei Nachweis des gesicherten Immissionsschutzes. Beachtung der Festsetzungen des Bebauungsplanes und ggf. der erforderlichen Auflagen zum Immissionsschutz im Baugenehmigungsverfahren, Überprüfungen bei Bauabnahmen, Kontrollen vor Ort bei Beschwerden	im Baugenehmigungsverfahren oder bei Beschwerden	
Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Büroräume, ggf. auch im Einzelfall zulässiger Betriebswohnungen durch erhebliche Verkehrslärmimmissionen (Einordnung des Bebauungsplan-gebietes in Lärmpegelbereiche IV und V DIN 4109)	Stadt Rheine	FB 5.6 Bauordnung	Beachtung der Festsetzungen des Bebauungsplanes hinsichtlich der Einhaltung der erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße durch sämtliche Außenbauteile von Wohn-, Aufenthalts- und Büroräumen. Zulassung von betrieblichen Wohnnutzungen nur im Einzelfall bei Nachweis eines umfassenden Schallschutzkonzeptes im Baugenehmigungsverfahren, Überprüfungen bei Bauabnahmen, Kontrollen vor Ort bei Beschwerden	im Baugenehmigungsverfahren oder bei Beschwerden	
Erhöhung der Verkehrslärmbelastungen für vorhandene Bebauung an der Lindenstraße, auf Höhe des Plangebietes, möglicherweise überschreiten der Schwelle der Zumutbarkeit, insbesondere im Nachtzeitraum als unzumutbar einzustufende Verkehrslärmbelastungen sind zu erwarten, wenn sich eine Erhöhung der Verkehrsmengen auf der Lindenstraße auf folgende Werte einstellen sollte: • Verkehrsstärke, nachts: Mn = 61,7 KFZ/h • LKW-Anteil, nachts: pn = 7,8 %	Stadt Rheine	FB 5.1 Stadtplanung	Beauftragung von Verkehrszählungen auf der Lindenstraße, im Abschnitt zwischen Breite Straße/Laugestr. und Dutumer Straße/Bahnhofstraße Beauftragung von Lärmberechnungen/Schallgutachten zur Ermittlung der aktuellen Verkehrslärmbelastung und fachgutachterliche Bewertung der Lärmbelastung an vorhandenen Gebäuden an der Westseite der Lindenstraße ggf. Einzelfallprüfung evtl. erforderlicher passiver Schallschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden	in Abhängigkeit vom Fortschritt der Bebauung des Plangebietes, jeweils nach etwa 25 % Realisierung der Bebauung	1. Juni 2012
Mehrbelastung/Überlastung der Straßen und Knotenpunkte im Umfeld des Plangebietes, Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses, Ausweichverkehre, erhöhte Belastungen durch Verkehrsemissionen	Technische Betriebe Rheine AöR	Abt. Straßen	Durchführung/Veranlassung von Begehungen, Verkehrszählungen an Knotenpunkten im Umfeld des Plangebietes, insbesondere an der Kreuzung Bahnhofstraße/Kardinal-Galen-Ring/B65, ggf. Beauftragung von Verkehrsgutachten, Entwicklung verkehrslenkender Maßnahmen	in Abhängigkeit vom Fortschritt der Bebauung des Plangebietes, jeweils nach etwa 25 % Realisierung der Bebauung oder bei Beschwerden / Störungsmeldungen	1. Juni 2012
Schutzgut "Natur und Landschaft"					
Umsetzung der Bodensanierung gem. genehmigtem Sanierungsplan	Kreis Steinfurt	Umweltamt Kreis Steinfurt Abfallwirtschaft, Bodenschutz Untere Bodenschutzbehörde	Prüfung u. Genehmigungsverfahren Sanierungsplan, Überwachungen, Abnahmen der Sanierungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Sanierungsplans	innerhalb des Zeitrahmens gem. Vorgaben des Sanierungsplanes	
	Stadt Rheine	FB 5.1 Stadtplanung	Führung des Monitoringkatasters, abfragen in wie weit der Sanierungsplan umgesetzt wurde, ggf. Änderung des B- und F-Planes; Änderung/Anpassung der Kennzeichnung belasteter Flächen entsprechend dem tatsächlich erreichten Sanierungsgrad		1. Juni 2012
	Technische Betriebe Rheine AöR	Abt. Entsorgung (Altlasten)	Beauftragung und Beaufsichtigung der Sanierungsmaßnahmen gem. Sanierungsplan		
Erhaltung von vorhandenem Baumbestand	Technische Betriebe Rheine AöR	Abt. Grün	Kontrollen/Begehung oder Prüfung im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren (Beteiligung durch Bauordnung der Stadt Rheine), Vollzug der Baumschutzsatzung der Stadt Rheine	kontinuierlich und anlassbezogen bei Vorliegen von Meldungen, Anträgen oder Baugenehmigungsverfahren	
Anpflanzung von Hecken zur Einfriedigung der Gewerbegrundstücke und Anpflanzung von Laubbäumen im Bereich von Stellplatzflächen	Stadt Rheine	FB 5.6 Bauordnung	Auflagen in der Baugenehmigung gem. der entsprechenden Festsetzungen des Bebauungsplanes und	im Baugenehmigungsverfahren	
	Technische Betriebe Rheine AöR	Abt. Grün	Umsetzungskontrolle im Rahmen der Bauabnahme		
Anpflanzung von Bäumen im öffentlichen Straßenraum und einer Hecke auf einem öffentlichen Grünstreifen an der Bahnseite	Technische Betriebe Rheine AöR	Abt. Grün	Bepflanzungsplanung, Ausschreibung, Bauleitung und Abnahme im Rahmen des Straßenneubaus	im Rahmen der Straßenausbauplanung und -umsetzung	
Schutzgut "Kultur- u. sonstige Sachgüter"					
-					

7.8.3 Zusammenfassende Darstellung des Umweltberichts

Mit dem Bebauungsplan Nr. 308, Kennwort „Bahnhof West / Lindenstraße“ wird die Wiedernutzung bzw. Folgenutzung von nicht mehr benötigten Bahnflächen zwischen dem Hauptbahnhof Rheine und der Lindenstraße vorbereitet. Das im Stadtzentrum, westlich der Innenstadt liegende, etwa 4 ha große Plangebiet blickt auf eine über 150-jährige Geschichte als Bahnbetriebsfläche zurück und liegt in weiten Teilen bereits seit langem brach.

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

Im Zusammenhang mit dem großräumigen Areal des überwiegend bereits rückgebauten Rangierbahnhofs „Rheine-R“, das sich am südlichen Stadtrand befindet, soll das Gelände an der Lindenstraße für eine gewerbliche Bebauung vorbereitet werden. Die Entwicklung dieser beiden Bahnbrachen stellt für die Stadt Rheine aktuell einen besonderen Schwerpunkt der nachhaltigen Stadtentwicklung dar und wird mit einer umfangreichen öffentlichen Förderung unterstützt.

Der Bebauungsplan Nr. 308 sieht, entsprechend dem abgestimmten und vom Rat der Stadt Rheine beschlossenen städtebaulichen Konzept, für das gesamte Gelände an der Lindenstraße eine hochwertige gewerbliche Bebauung und Nutzung vor.

Die an der nördlichen Plangrenze, angrenzend an die Bahnhofstraße liegende ehemalige Triebwagenhalle („Lokschuppen“) soll nach der vorliegenden Planung erhalten und für eine neue Anbindung des im Hauptbahnhof vorhandenen Fußgängertunnels an die Lindenstraße durchbrochen werden. Der so neu entstehende Bahnhofsausgang West soll eine bessere Anbindung des westlichen Stadtgebietes an den Bahnhof gewährleisten und mit den möglichen neuen Nutzungen der Triebwagenhalle und in deren Umfeld (Gastronomie, Veranstaltungen, Kultur u.ä.) ein attraktives Entree für das neue Baugebiet bilden. In den weiteren Bereichen des Gewerbegebietes ist eine großzügige, 2-3-geschossige Bebauung und eine der Innenstadtlage entsprechende, hochwertige gewerbliche Nutzung vorgesehen. Das Gebiet ist insbesondere für die Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Störende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten, großflächige Einzelhandelsbetriebe oder Einzelhandelsnutzungen mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten sind im Plangebiet nicht zulässig. Ausgenommen sind davon nur kleinere Nahversorgungsläden und der Werksverkauf dort ansässiger Gewerbebetriebe.

Im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan Nr. 308 wurden die für das Plangebiet bestehenden planungsrechtlichen und städtebaulichen Voraussetzungen aufgezeigt und die heute gegebene Ausgangssituation von Natur und Landschaft sowie eventuelle Vorbelastungen im Planungsraum erfasst und dargestellt. Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biotope erfolgte in 2007 eine landschaftsplanerische Kartierung des Gebietes. Bei der Erfassung wurden keine geschützten, seltenen oder gefährdeten Arten und Lebensräume festgestellt. Aufgrund der für den Planbereich aus früheren Untersuchungen bereits bekannten Bodenbelastungen und Altlastenverdachtsflächen, erfolgten aktuelle fachgu-

tachterlich erstellte Flächenrisikodetailuntersuchungen, mit der die vorhandenen Bodenbelastungen näher analysiert und die Erdmassen in unterschiedlichen Belastungsklassen quantifiziert wurden. Mit der Aufstellung und Umsetzung eines Sanierungsplanes, der in Kürze der zuständigen Fachbehörde zur Genehmigung vorgelegt werden soll, beabsichtigt die Stadt Rheine eine möglichst weitgehende Sanierung der schadstoffbelasteten Flächen zu erreichen.

Eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung vorhandener, auf das Plangebiet einwirkender Verkehrslärmemissionen aus dem Bahn- und Straßenverkehr und zur Erstellung einer Prognose für die nach Bebauung des Gebietes zu erwartenden Verkehrslärmeinwirkungen, insbesondere auch auf die an der Lindenstraße, gegenüber dem Plangebiet bereits vorhandene Bebauung, ist von der Ingenieurgesellschaft Zech, Lingen, erstellt worden und ist Bestandteil der Bebauungsplanbegründung.

Das Plangebiet weist insgesamt eine hohe Verkehrslärmbelastung auf, die auch die westlich des Plangebietes bereits vorhandene Bebauung an der Lindenstraße betrifft. Für die künftigen Nutzungen im Plangebiet sind entsprechende Bauweisen zur Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes für sämtliche Aufenthalts- oder Büroräume erforderlich und werden im Bebauungsplanentwurf entsprechend festgesetzt. Betriebsbezogene Wohnnutzungen werden wegen der hohen Verkehrslärmbelastung im gesamten Plangebiet nur im Einzelfall und unter Nachweis eines umfassenden Schallschutzkonzeptes zugelassen.

Die im Gutachten empfohlenen Festsetzungen zum Schutz vor unzumutbarem Verkehrslärm durch den Schienen- und Straßenverkehr sind so mit in den Bebauungsplan übernommen worden.

Unzumutbarer Gewerbelärm für die Umgebung des Plangebietes ist durch die Festsetzung entsprechender Abstandsklassen ausgeschlossen.

Im Rahmen eines Monitorings wird die Verkehrsentwicklung überwacht und geprüft, ob der gewerbegebietsbedingte Mehrverkehr zu unzumutbaren Verkehrslärmbelastungen für die Wohnnutzungen entlang der Lindenstraße führen kann und damit passive Schallschutzvorkehrungen erforderlich werden.

Aus den vorgesehenen, durch einen umfassenden Sanierungsplan festgelegten, umfangreichen Maßnahmen zur Sanierung schadstoffbelasteter Böden, resultieren wesentliche positiv wirksame Umweltauswirkungen. Auch die städtebaulich attraktive Nachnutzung einer bereits baulich bzw. verkehrlich genutzten Fläche und die Nachverdichtung im Innenstadtbereich sind unter dem Aspekt Boden- und Landschaftsschutz positiv zu beurteilen.

IV. SONSTIGE PLANUNGS-/ENTSCHEIDUNGSRELEVANTE ASPEKTE

8 Umsetzung; Realisierung

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

der Flächen durch die Entwicklungs- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt Rheine – EWG – durchgeführt.

Rheine, 25. August 2009

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

im Auftrag

Michaela Gellenbeck
Städt. Baurätin