

# Bebaungsplan Wienkamp 2 Alternative Fakten

- 1. Überschwemmungsgebiet, Geländeerhöhungen,  
Hochwasser*
- 2. Baumallee am Kanal*
- 3. Baustellenverkehr*

Interessengemeinschaft Wienkamp [Senden](#)

# 1. Hochwasser und Überschwemmungsgebiet



## **Klimawandel -**

**Bedeutet nicht nur Hitze und Trockenheit, sondern:  
mehr extreme Wetterlagen,  
Wetterlagen bleiben länger konstant,  
auch die Wahrscheinlichkeit von Hochwasser und  
Überschwemmungen steigt an – Dümmer 2014**

## Urkatasterkarte 1865-1957



Bach mit Auen und Mäandern –die eigentlich  
wiederhergestellt werden sollten –

ISEK

## Wiederherstellung von Überschwemmungsgebieten und Retentionsflächen

§ 32, Abs. 2 WHG von 1996:

„Überschwemmungsgebiete sind in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteflächen zu erhalten; soweit dem überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit entgegenstehen, sind rechtzeitig die **notwendigen Ausgleichsmaßnahmen** zu treffen.“

§ 77 (2) Wasserhaushaltsgesetz, aktuelle Fassung.

Frühere Überschwemmungsgebiete, die als Rückhalteflächen geeignet sind, **sollen so weit wie möglich wiederhergestellt** werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen.“

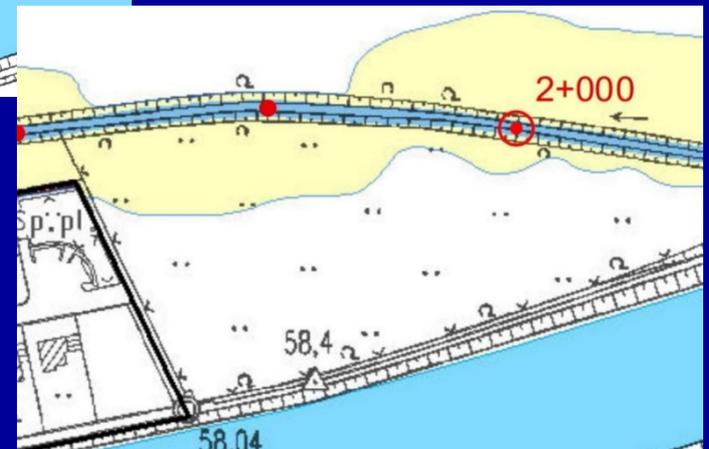
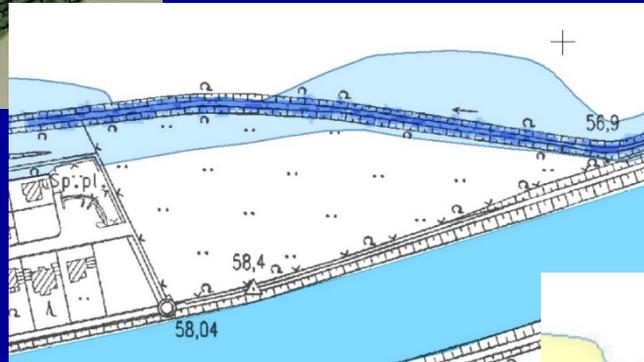
# Hochwasserbekämpfung: Breitwasser statt Hochwasser...

- Wiederherstellung von Auen und Retentionsräumen



**„Es konnte nicht geplant werden, weil die Grenzen des Überschwemmungsgebietes noch nicht bekannt waren.“**

**GEA 19.9.2018**



Drees &Huesmann, Begründung Wienkamp:

***„Diese Überschwemmungsgebiete haben aktuell nicht den Status eines festgesetzten Überschwemmungsgebietes...“***

Wasserhaushaltsgesetz § 78,Abs.8:

Für nach § 76 Abs. 3 ermittelte, in Kartenform dargestellte und vorläufig gesicherte Gebiete gelten die Absätze 1-7 entsprechend.

**Das Gebiet der Lippe und des Dümmer ist „vorläufig gesichert“ und damit rechtlich einem festgesetzten Gebiet gleichgestellt!**

## GEA : „Hochwasserangepasste Bauweise, Geländeerhöhung“

Wenn das Wasser sich nicht ausbreiten kann, fließt es ab – in den Ortskern, und breitet sich dort aus, wo es Platz findet.

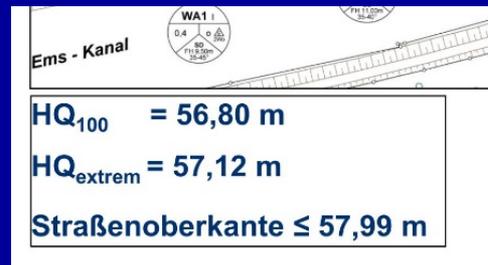


Das ist strittig:  
Gab es im Gebiet Wienkamp 2 Geländeaufschüttungen?  
Thema im HFA 18.3.2014

*Es gibt eine Unterschriftenliste von Anwohnern, die bezeugen,  
dass tagelang Erde auf den Acker gefahren wurde.  
(Der Landwirt hat das zugegeben)*

*Wir können mit exakten Höhendaten an relevanten Punkten  
Unterschiede von ca. 50 cm nachweisen.*

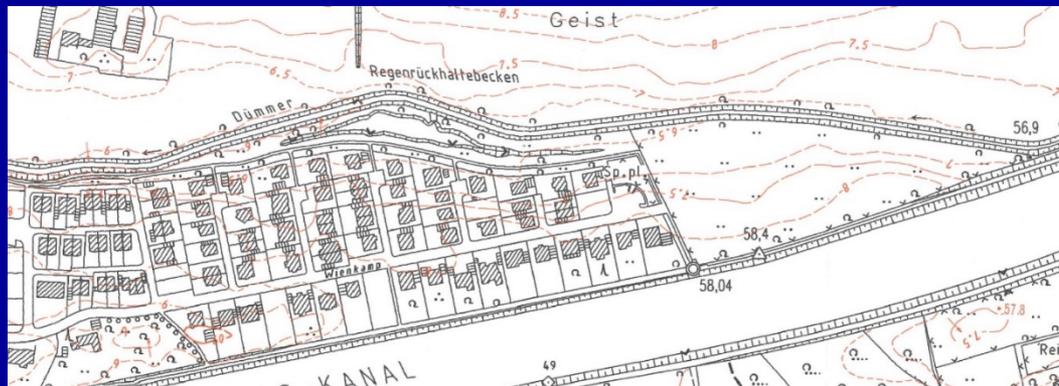
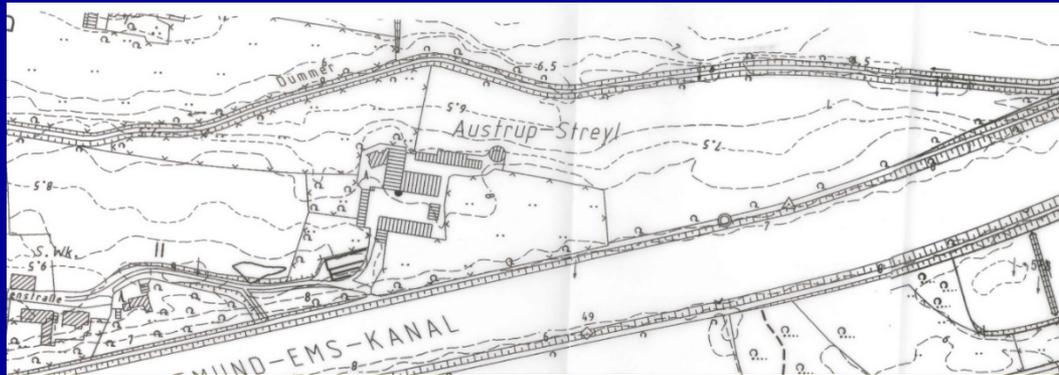
Der Unterschied zwischen HQ 100 und HQ Extrem beträgt 32 cm  
(Drees und Huesmann, GEA 19.9.2018).



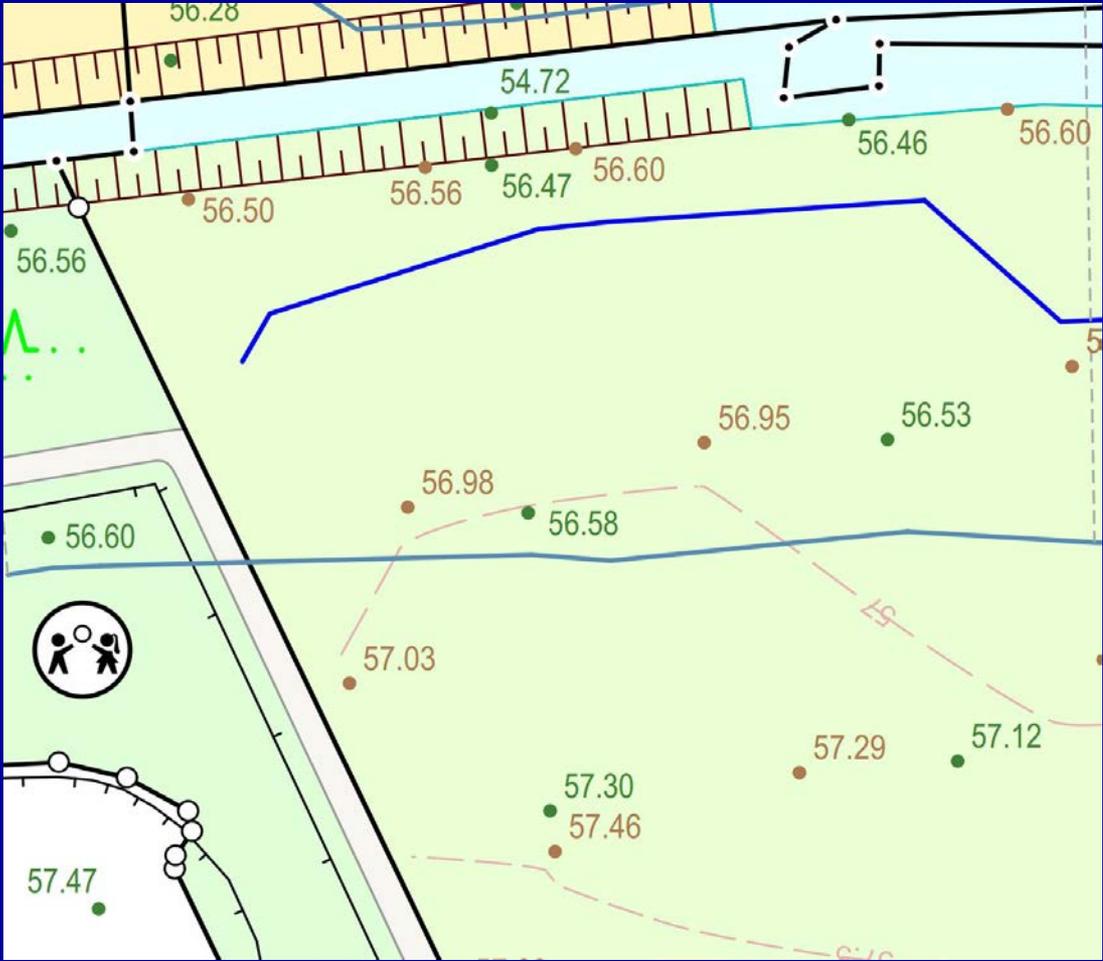
## Wurde das Gelände im Wienkamp erhöht?

Die Gemeinde sagt: nein

Beweis: 2 Höhenkarten vor und nach der Bebauung Wienkamp1:

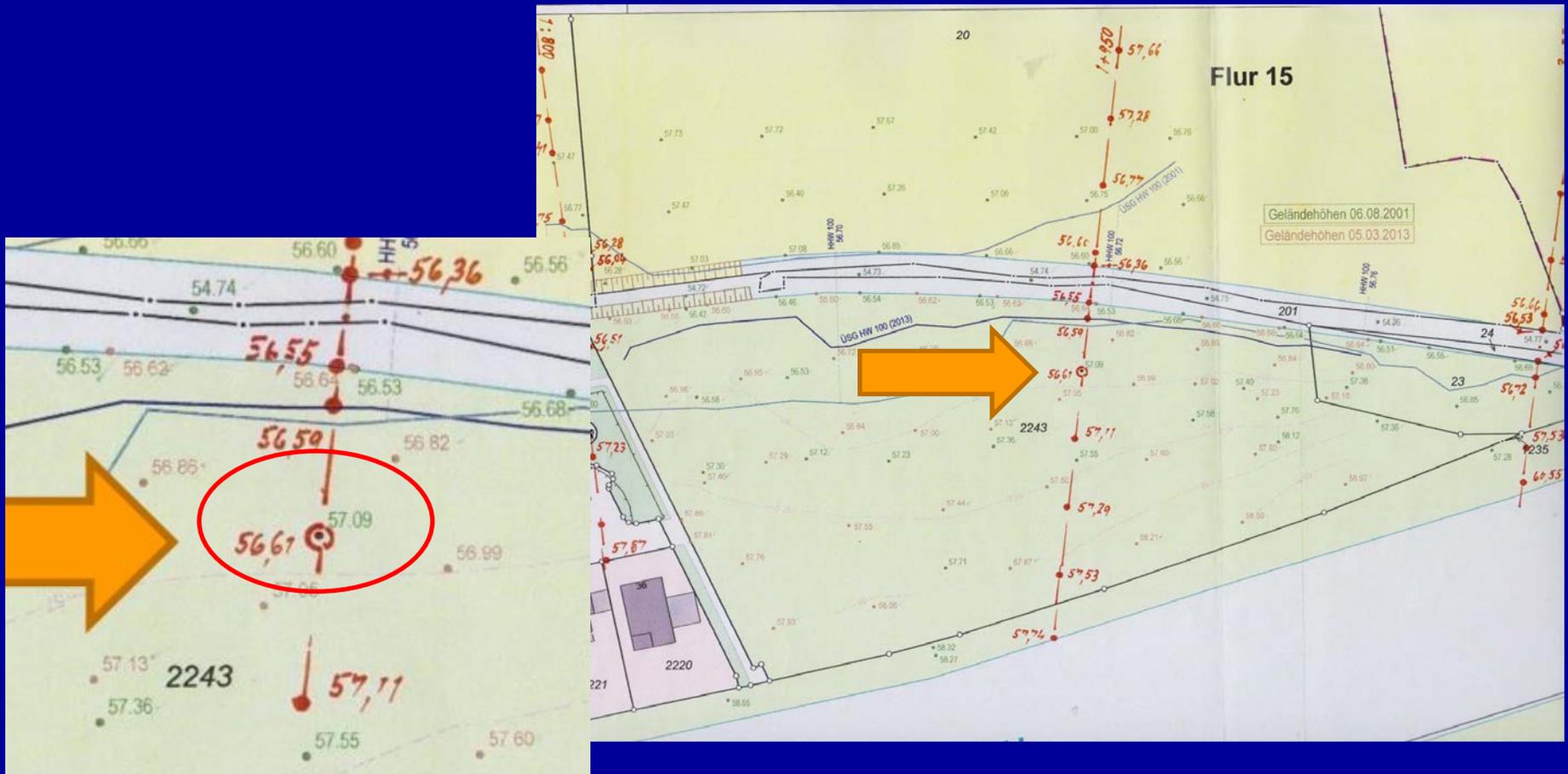


grün – Höhen von 2001  
braun – Höhen von 2013



Hier läßt sich eine Aufschüttung von ca. 50 cm beweisen.

Quelle: Höhendaten Bezirksregierung 1996  
Höhendaten Gemeinde 2010



Bauen im HQ Extrem ist nicht verboten,  
Aufschütten auch nicht

Verantwortungsvoll ist es nicht.

Das muss berücksichtigt werden:

-Im alten Baugebiet wurde Retentionsraum vernichtet.

-Aufschüttungen auf dem Acker haben weiteren  
Retentionsraum vernichtet.

-Die zu erwartende große Flächenversiegelung im  
Plangebiet führt zu einer weiteren Vergrößerung der  
Hochwassergefahr.

-Weitere Versiegelung Huxburg, alles östlich der B 235  
entwässert in den Dümmer.

**Wir sind der Ansicht, dass man von einer  
Bebauung des HQ Extremgebietes ebenso Abstand  
nehmen sollte wie von einer Erhöhung des  
Geländes im HQ Extremgebiet.**

Dümmer 2014



## 2. Bäume am Kanal

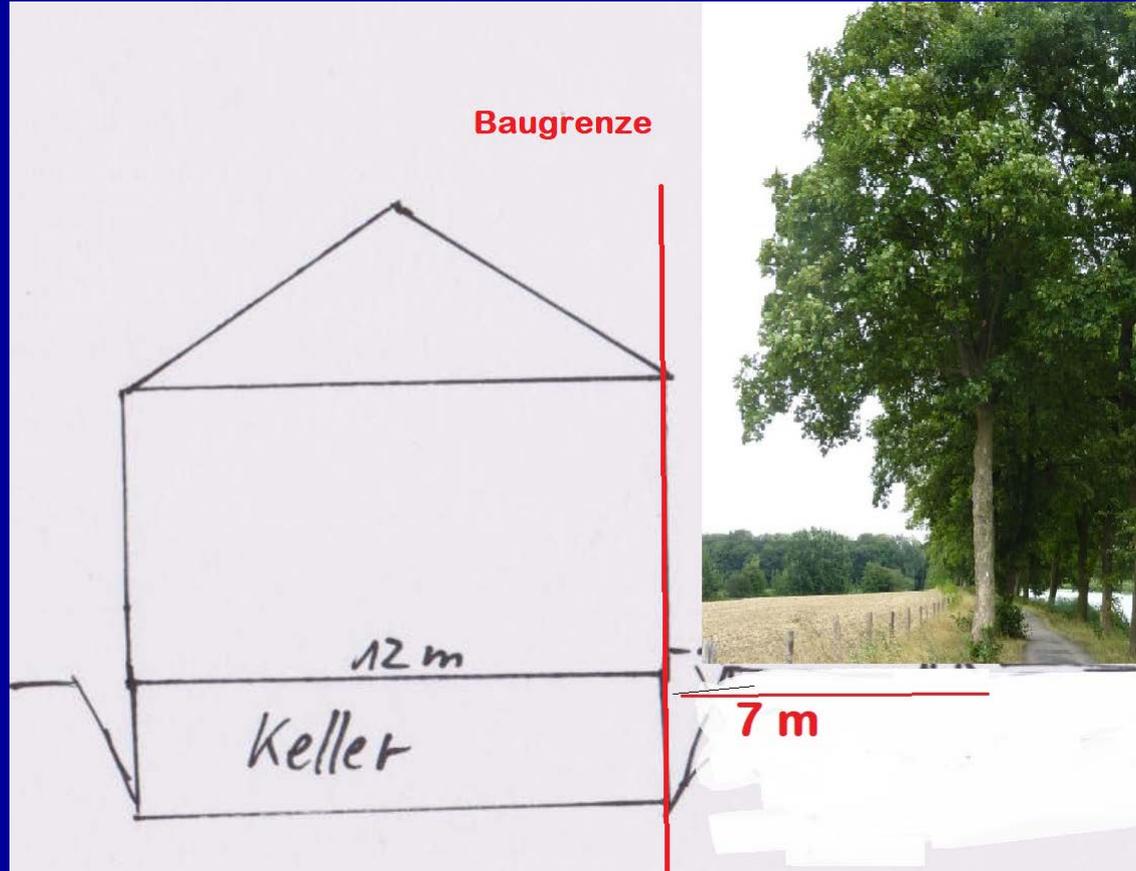
Die Gemeinde sagt:

*„Im Bebauungsplan werden jegliche die Vitalität beeinträchtigenden Maßnahmen untersagt.“*

Das funktioniert leider nicht !



Das lässt der Bebauungsplan zu:

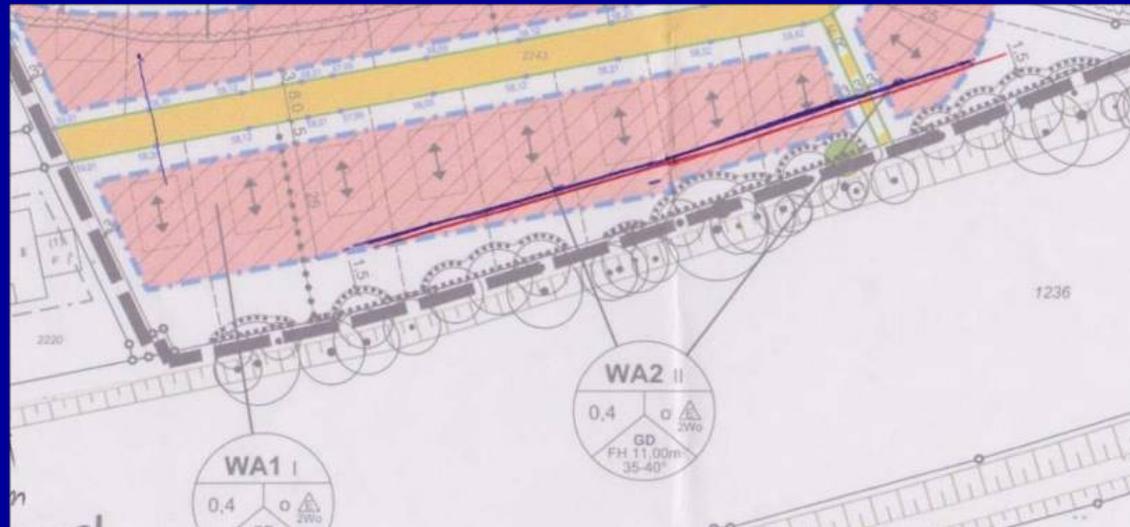


Außerdem : Frage an Ökon:  
„Erhalt von lichtarmen Dunkelräumen für Fledermäuse“

# Alter Bebauungsplan Wienkamp 1: Baugrenze: 25 m Abstand vom Kanalufer, das entspricht 20 m Abstand vom Baumstamm

Um eine städtebaulich und ökologisch gewünschte Durchgrünung der Wohnbauflächen zu erreichen und die Qualität der landschaftlichen Situation zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Dümmer-Aue zu unterstreichen, erscheint es insbesondere im Baufeld WA 1 erforderlich, die Mindestgrößen der Grundstücke auf 900 m<sup>2</sup> zu begrenzen (bedingt durch die entsprechende Tiefe der Grundstücke wg. des notwendigen Abstandes zum Dortmund-Ems-Kanal).

Grenze ausreichend Abstand zum rückwärtigen Nachbarn halt. Lediglich für das Baufeld WA 1 sind die überbaubaren Flächen enger gefasst, weil die zukünftige Hauptbebauung die nachrichtlich übernommene Abstandslinie zum Dortmund-Ems-Kanal (25 m ab Uferlinie Dortmund-Ems-Kanal) nicht überschreiten darf.



Die Gemeinde und der Gutachter sagen:  
*Der **Erhalt der Bäume ist dadurch sichergestellt**, dass der  
Bebauungsplan jegliche die Vitalität beeinträchtigenden  
Maßnahmen untersagt.*

Da ist noch ein völlig anderes Problem:

Die Bäume befinden sich im Eigentum  
der Kanalbehörde (WSA Rheine).

2003 -2004



# Baumfällaktion 2004



Ursache dafür ist diese Regelung:

Richtlinien für Regelquerschnitte von  
Binnenschifffahrtskanälen,  
Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung 2011

„Betriebswege

**(57) Auf beiden Ufern sollte ein durchgehender Betriebsweg mit Anschlüssen an das öffentliche Verkehrsnetz angelegt werden. Die befestigte Betriebswegbreite beträgt 3 m. ....“**

DER BÜRGERMEISTER



GEMEINDE  
SENDEN

Gemeinde Senden - Postfach 1251 - 48303 Senden

Herrn  
Theo Reddemann  
Wienkamp 30  
48308 Senden

Aktenzeichen	FB IV Bauen & Planen
Auskunft erteilt	Herr Busche
Durchwahl	02597 - 699 - 303
Vermittlung	02597 - 699 - 0
Telefax	02597 - 699 - 666
e-mail	c.busche@senden-westfalen.de
Internet	http://www.senden-westf.de
Datum	11.01.2013

### 19. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Senden und Aufstellung des Bebauungsplanes „Erweiterung Wienkamp“

Unser Gespräch vom 15.10.2012 / Ihr Schreiben vom 31.12.2012

Guten Tag Herr Reddemann,  
am 19.10.2012 hat ein Gespräch zwischen Herrn Beigeordneten Stephan und Herrn Busche und Vertretern des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine stattgefunden.

Folgende Informationen zu diesem Gesprächstermin möchte ich Ihnen geben:

- Die vorhandenen Bäume und die dazugehörige Allee befinden sich im Eigentum des WSA.  
Das WSA benötigt grds. entlang von Wasserstraßen einen Betriebsweg. Zurzeit endet der Betriebsweg an der vorhandenen Bebauung „Wienkamp“ und beginnt dann wieder in der Nähe der Tomberger-Brücke. Jedoch ist zurzeit nicht vorgesehen, die vorhandene Lücke zu schließen und die Baum-Allee zu beseitigen.
- Falls sich im Rahmen einer Baumschau des WSA jedoch herausstellen sollte, dass vereinzelte Bäume nicht mehr „gesund“ sind und die Verkehrssicherungspflicht gefährdet ist, müssten einzelne Bäume gefällt werden.
- Das WSA plant in Kürze durch ein Vermessungsteam den dortigen Grenzverlauf im Bereich der Baumallee feststellen zu lassen.

Sie können sich sicher sein, dass sowohl die Gemeinde Senden und das WSA Interesse daran haben, die Baum-Allee langfristig zu erhalten. Die Gemeinde Senden wird daher dieses Ziel bei der möglichen Überarbeitung der Bebauungskonzepte durch die Projektentwickler besonders beachten.

Mitgeteilte Zitate,  
dass

„derzeit nicht  
vorgesehen ist,

....“

nutzen gar nichts!

Das ist völlig  
unverbindlich.

## Lösung:

- Geländestreifen freigehalten hinter den Bäumen für Betriebsweg , verbindliche Vereinbarung mit dem WSA, dass ggf. dort ein Betriebsweg gebaut werden darf.



Oder:

- Verbindliche, schriftliche, rechtssichere Vereinbarung mit dem WSA, aus der hervorgeht, dass niemals ein Betriebsweg benötigt werden wird und keine Bäume gefällt werden.

# Bäume am Kanal



### 3. Baustellenverkehr



### Das Verkehrsgutachten sagt:

„Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen (auch gemessen an der Funktion der Wohnstraßen) gering ausfallen.“

Das mag für die Zeit nach Abschluß der Baumaßnahmen zutreffen – was den Anwohnern jedoch mit dem Baustellenverkehr zugemutet werden soll, läßt sich aus weiteren Aussagen des Gutachtens schlussfolgern:

Laut Richtlinie für Stadtstraßen ist die Straße für Begegnungsverkehr von LKW nicht breit genug.

Wie kann es sein, dass dennoch der Baustellenverkehr über die Wohnstraße abgewickelt werden soll?

## Zitate aus dem Verkehrsgutachten:

Notwendige Straßenbreite für Begegnungsverkehr von 2 LKWs: 6,35 m  
Notwendige Straßenbreite für Begegnungsverkehr LKW und PKW: 5,55 m

Straßenbreite im Wienkamp außerhalb der Baumfelder: 5,40 -5,80

Länge der Straße Wienkamp laut Gutachten: 400m,  
Wohnstraßen laut Richtlinie normalerweise nur 300 m lang ,  
Tatsache: Straßenlänge Wienkamp mit Mühlenstraßen = 620 m

Logisch: Je länger eine Straße, desto größer ist die  
Wahrscheinlichkeit von Begegnungsverkehr

Aussage des Gutachtens:

„Selbst dann wird ein Begegnungsfall zweier  
Schwerlastfahrzeuge eher selten auftreten.“

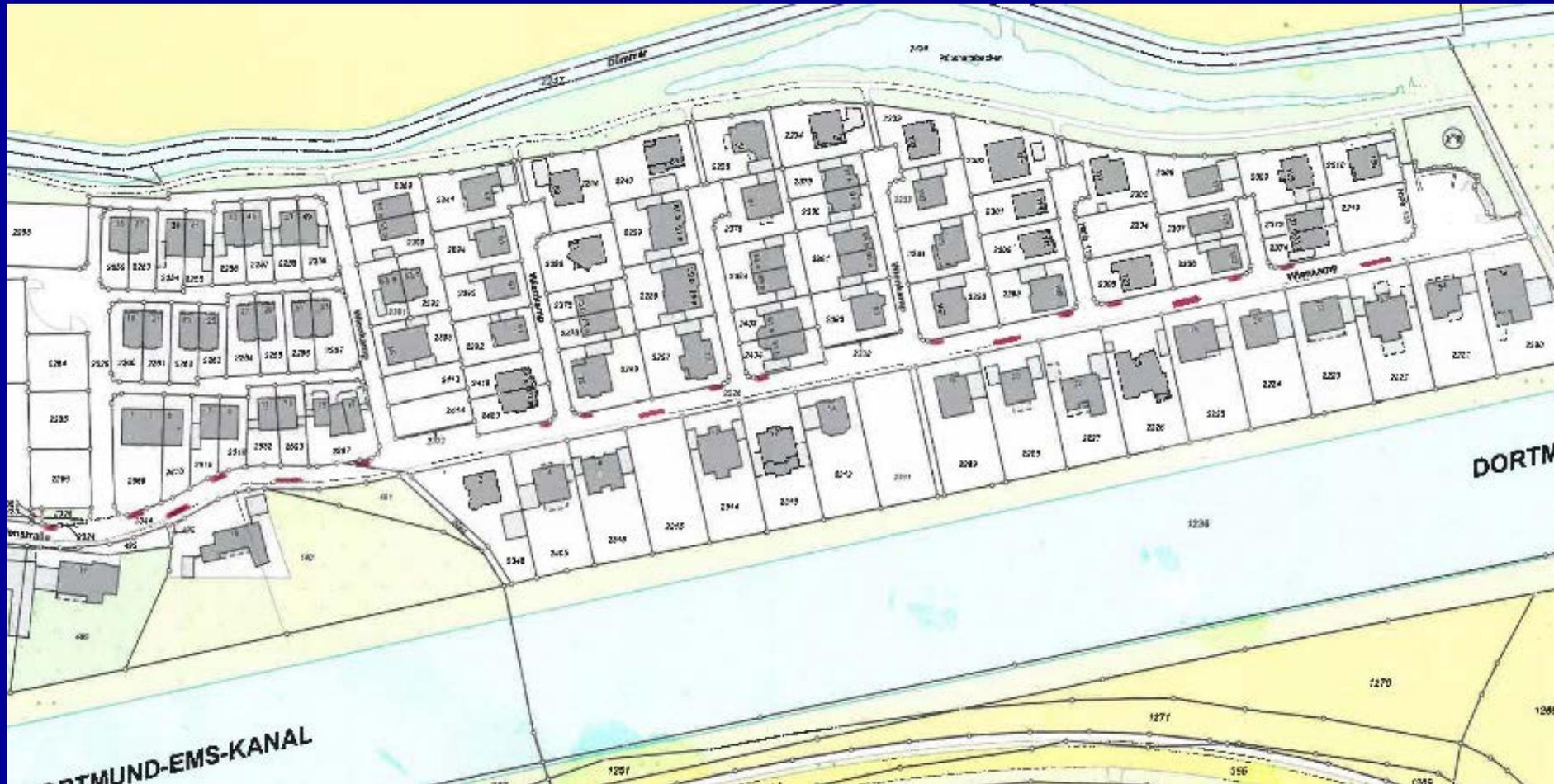
# Vorhandene Straßenquerschnitte



# Vorhandene Straßenquerschnitte



# 21 Baumfelder



19 Baumfelder 1,7m x 5 m- 8 m, 2 Baumfelder 1,7 m x 2,4 m

Versuch des Begegnungsverkehrs von kleinem LKW und Lieferfahrzeug – wie man sieht, muss das Lieferfahrzeug auf den Gehweg ausweichen.



# Hecken

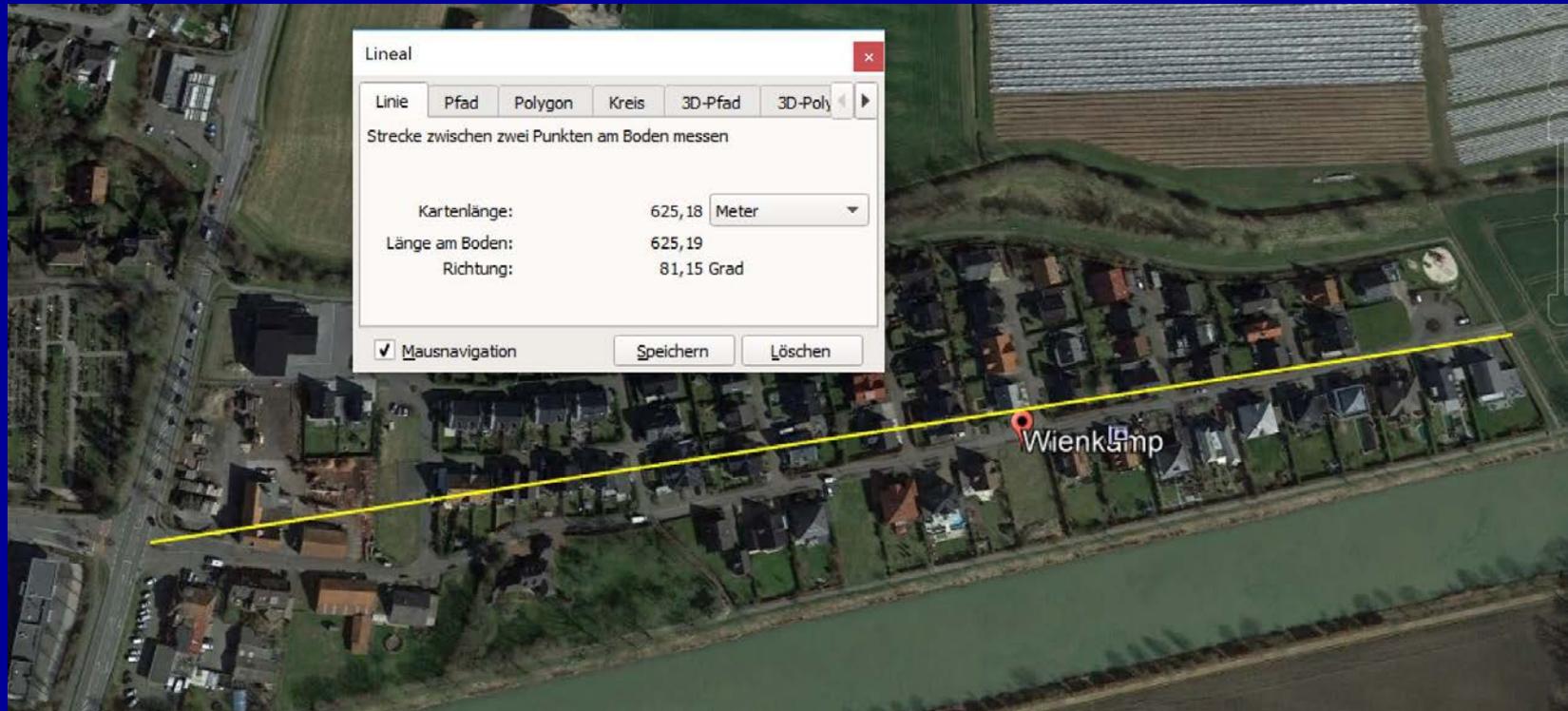


## Folgende Fakten liegen vor:

- Die laut Richtlinie RASt 06 notwendige Straßenbreite für den Begegnungsverkehr von LKW ist im Wienkamp überhaupt nicht gegeben, auch nicht für „eingeschränkten Begegnungsspielraum“.
- Das Gutachten versucht die Länge der Straße zu verharmlosen und gibt eine Länge von 400m an, tatsächlich ist der Wienkamp mit Mühlenstraße zusammen ca. 625 m lang.
- Logischerweise erhöht sich die Wahrscheinlichkeit von Begegnungsverkehr, je länger die Straße ist.
- Die vom Gutachter angegebene LKW Anzahl ist viel zu niedrig. Hierzu liegen uns völlig andere Werte vor.

# Länge der Baustraße

Das Verkehrsgutachten spricht von 450 m...  
Tatsächliche Länge: gut 625 m



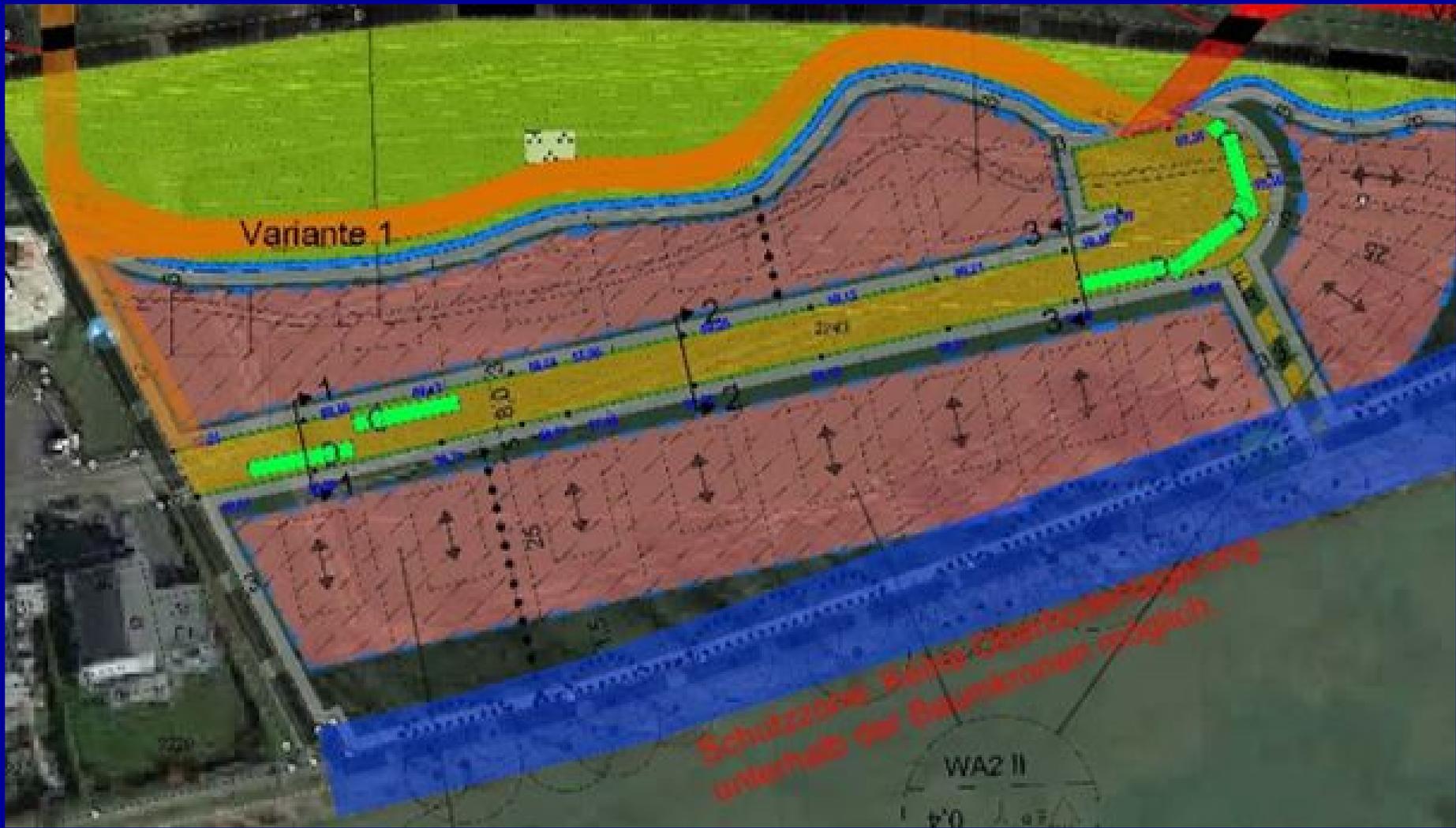
# Westlicher unübersichtlicher kurviger Bereich



# VERKEHRSSITUATION IM WIENKAMP



Der Gedanke einer Baustellenversorgung über die Wienkampstraße ist denklogisch absurd.



Variante 1

Schutzzone für die  
Umschlingung des  
Umschlingung

WA2 II

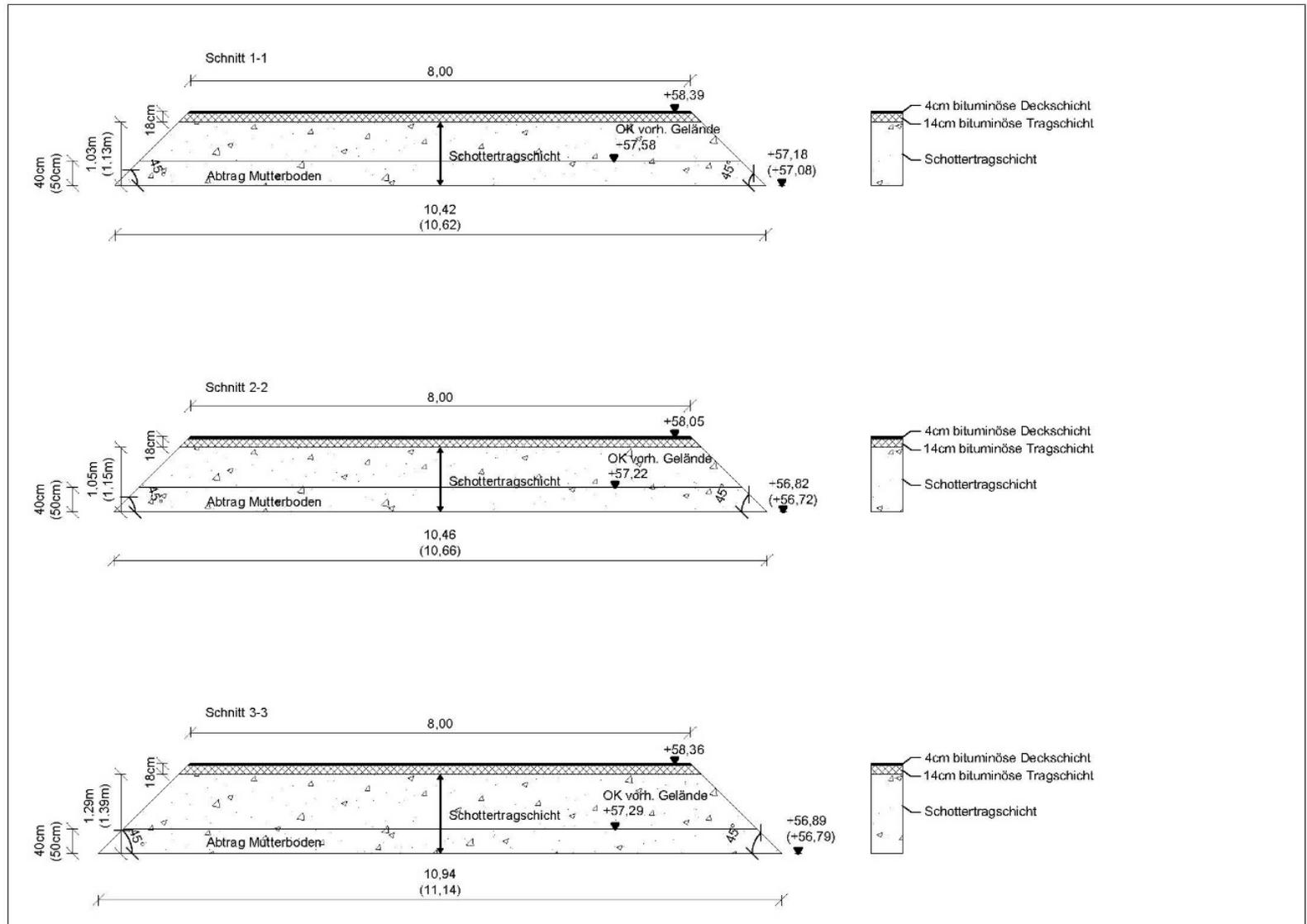
0.4 0.7

25

20.0

25

# Baustraße



## 7.2. Verkehrsgutachten – Bau der Stichstraße

Das Verkehrsgutachten geht für die Bauphase von 4 LKW – Fahrten und 2 Sattelzug – Fahrten pro Arbeitstag aus.

-> Unter Pkt. 7.2 des Verkehrsgutachtens wird beispielhaft der Bau der Stichstraße mit einem Baustellenverkehrsaufkommen von 240 LKW-Fahrten / 30 Arbeitstage = 8 LKW-Fahrten pro Arbeitstag aufgeführt.

-> Die von uns durchgeführte Mengenermittlung für den Bau der Stichstraße ergibt nachfolgend aufgeführte LKW-Fahrten:

-> Mutterbodenabtrag – Straße:

Fall 1,  $d = 40 \text{ cm}$ ,  $V = 939 \text{ m}^3 \Rightarrow 2 \times 94 \text{ LKW-Fahrten} = \underline{188} \text{ LKW-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr}$

Fall 2,  $d = 50 \text{ cm}$ ,  $V = 1.196 \text{ m}^3 \Rightarrow 2 \times 120 \text{ LKW-Fahrten} = \underline{240} \text{ LKW-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr}$

-> Aufbau Schottertragschicht – Straße:

Fall 1,  $V = 2.335 \text{ m}^3 \Rightarrow 2 \times 234 \text{ LKW-Fahrten} = \underline{468} \text{ LKW-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr}$

Fall 2,  $V = 2.593 \text{ m}^3 \Rightarrow 2 \times 259 \text{ LKW-Fahrten} = \underline{518} \text{ LKW-Fahrten im Ziel- und Quellverkehr}$

Summe LKW – Fahrten im Fall 1 = 656 LKW – Fahrten >>> 240 LKW – Fahrten

Summe LKW – Fahrten im Fall 2 = 758 LKW – Fahrten >>> 240 LKW – Fahrten

Angaben ohne Berücksichtigung von LKW Fahrten für Asphalteinbau, Kanalbau, Schmutz- und Regenwasserkanäle, Mutterbodenabtrag im Bereich der Häuser, Bodenaushub Kellergeschoss, Materialtransporte (Steine, Beton, Dachziegel, Innenausbau, Dachstuhl, Baustelleneinrichtung, Außenanlagen, Hausanschlüsse etc...!

**Das Gutachten geht von einer unrealistischen linearen Verteilung der LKW Fahrten aus.**

Legende

Fahrmischer



Muldenkipper



LKW



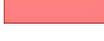
Flächenschutz Baumwurzeln



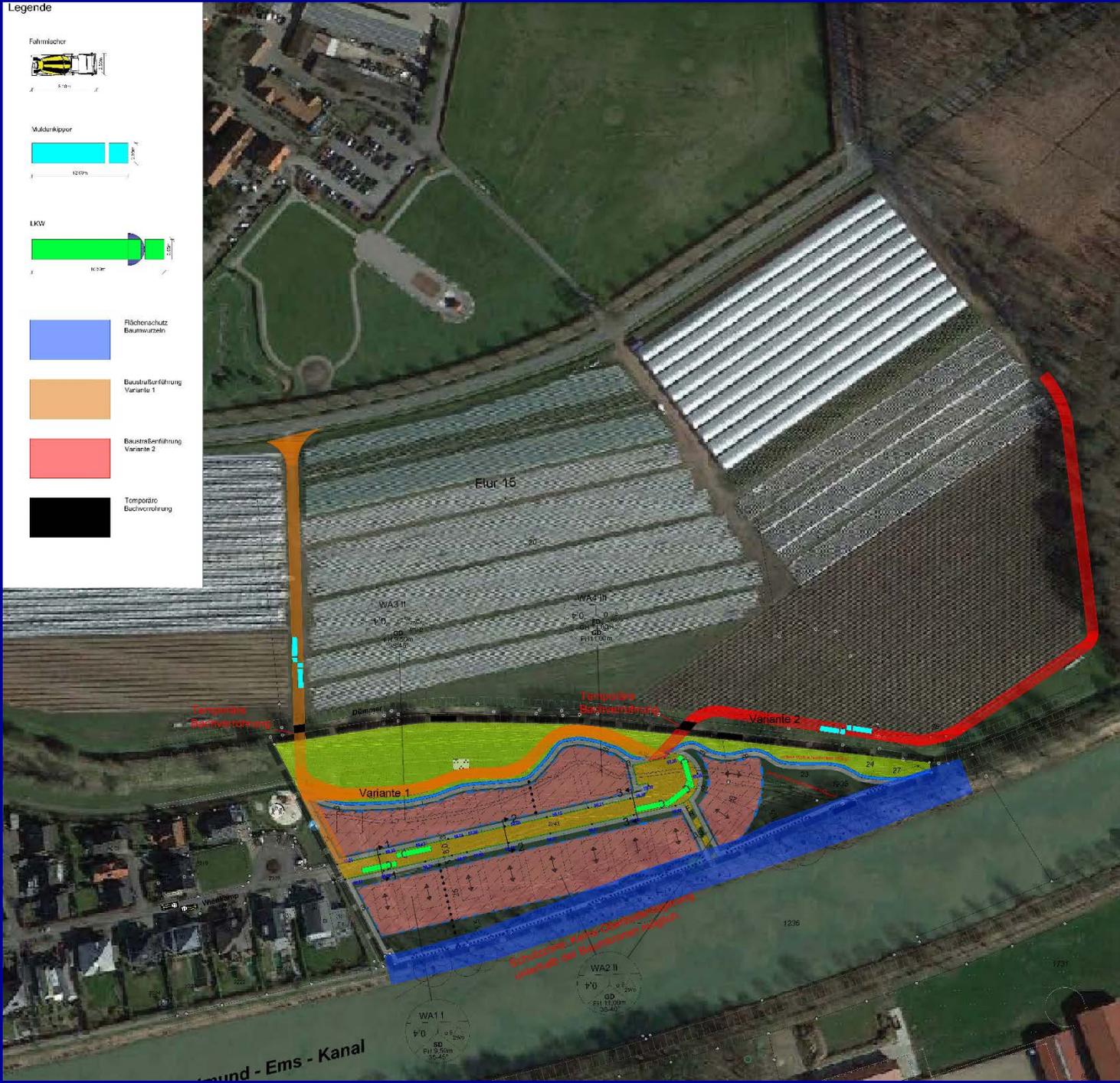
Baustraßführung Variante 1



Baustraßführung Variante 2



Temporäre Bachverrohrung



Der Bebauungsplan zeigt den geplanten Endzustand der Straßen, Wege und einer möglichen Bebauung, nicht aber die Zwischenzustände während der einzelnen Bauphasen.

Begrenzte Fläche zur Zwischenlagerung von Mutterboden und Baugrubenaushub.

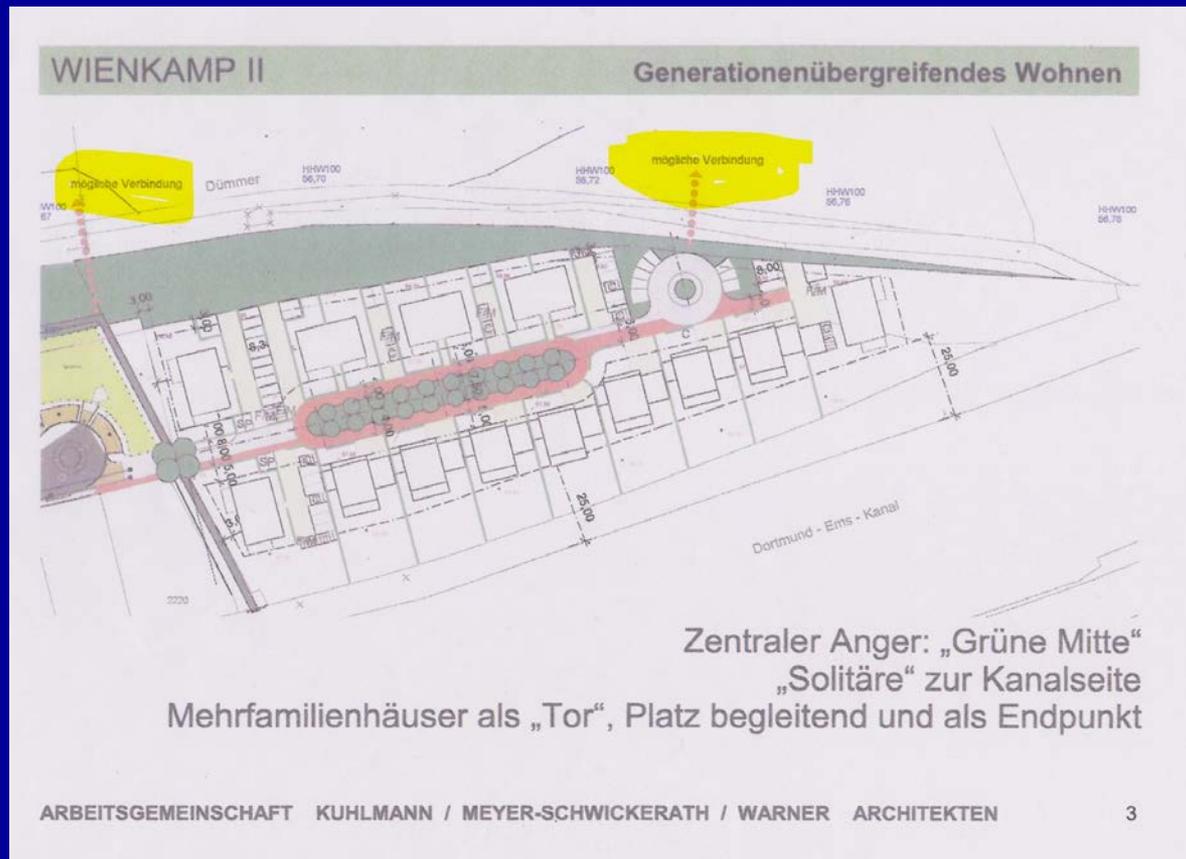
-> In einem Überschwemmungsgebiet sind Geländeaufhöhungen und damit auch Zwischenlagerungen von Mutterbodenmieten und Baugrubenaushub nicht erlaubt!

-> Die Bereiche unter den Baumkronen sind zu schützen und bieten mit dem im Bebauungsplanentwurf bereits vorgesehenen Schutzstreifen von 1,50 m ebenfalls keine Möglichkeit hier Bodenmaterial zwischenzulagern.

-> Folge daraus, die Zwischenlagerung von Boden wird erheblich erschwert und zum Teil außerhalb des Baugebietes erfolgen müssen.

-> Nach meiner Auffassung auch aus dem Grund, dass noch Platz für Flächen der Baustelleneinrichtungen, wie Materiallager, Kranstandplätzen, Baustellencontainer und Schutzgerüste berücksichtigt werden müssen.

Zuwegungen von Nord, bzw Nordost waren bereits bei der Planung 2011 angedacht:



Vor einem Jahr noch wurde seitens der Gemeinde argumentiert:  
Kein Brückenbau im Überschwemmungsgebiet.

Wo steht das?

Brücken dürfen kein Durchflusshindernis für das Gewässer sein, damit sie  
keinen Aufstau verursachen.

Eine vorübergehende Brücke für die Bauphase ist billig und bautechnisch  
überhaupt kein Problem. (Das Gewässer wird verrohrt).

# Bachverrohrung



### Die Gemeinde sagt:

Die Gemeinde hat Anfang 2018 Gespräche mit den Grundstückseigentümern zum Bau einer zweiten Anbindung geführt. Die erforderlichen Grundstücke stehen aufgrund der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung nicht zur Verfügung.

### Wir fragen:

Warum hat die Gemeinde nicht mit dem Eigentümer gesprochen, als der zu einem früheren Zeitpunkt Gespräche anbot?

Wir sind überzeugt davon, dass es auch jetzt noch Möglichkeiten gäbe, wenn Gespräche mit der Zielsetzung einer Lösung geführt würden.

## Zusammenfassung Verkehrssituation

- Die Anliegerstraße ist im westlichen Teil kurvig und unübersichtlich.
- Die Anliegerstraße wird zur Verkehrsberuhigung durch alternierend in die Straße hineinragende Baumfelder unterbrochen, so dass sie großenteils nur einspurig befahrbar ist.
- LKW – Begegnungsverkehr ist unmöglich, dieses Problem wird durch die Länge der Straße verschärft.
- Die Häuser an der Nordseite der Wienkamp – Anliegerstraße sind teilweise nur 2 m von der Straße entfernt, einen Gehweg gibt es dort nicht.
  - Im Wienkamp leben viele Kinder, diese würden durch den Bauverkehr gefährdet.
    - Die verkehrsberuhigte Anliegerstraße ist die einzige Zuwegung zum Wienkamp. Sollte also im westlichen Teil eine Kollision von Fahrzeugen geschehen, oder gar schlimmeres, dann wäre der restliche Wienkamp auch für Feuerwehr und Notarzt nicht mehr erreichbar.
- Zur Zeit befinden sich im Bereich der Einmündungen der Stichstraßen hohe Hecken. Müssen die Hecken im Fall einer Baustraße eingekürzt werden?

Wir sind der Ansicht, dass eine Durchführung der Baumaßnahme über unserer Wohnstraße unzumutbar ist. Dies werden die Anwohner, bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zum Ausdruck bringen.

Wir fordern die Politik und die Gemeinde auf, hier eine gerechte Abwägung von Interessen des Investors und der Anwohner vorzunehmen.