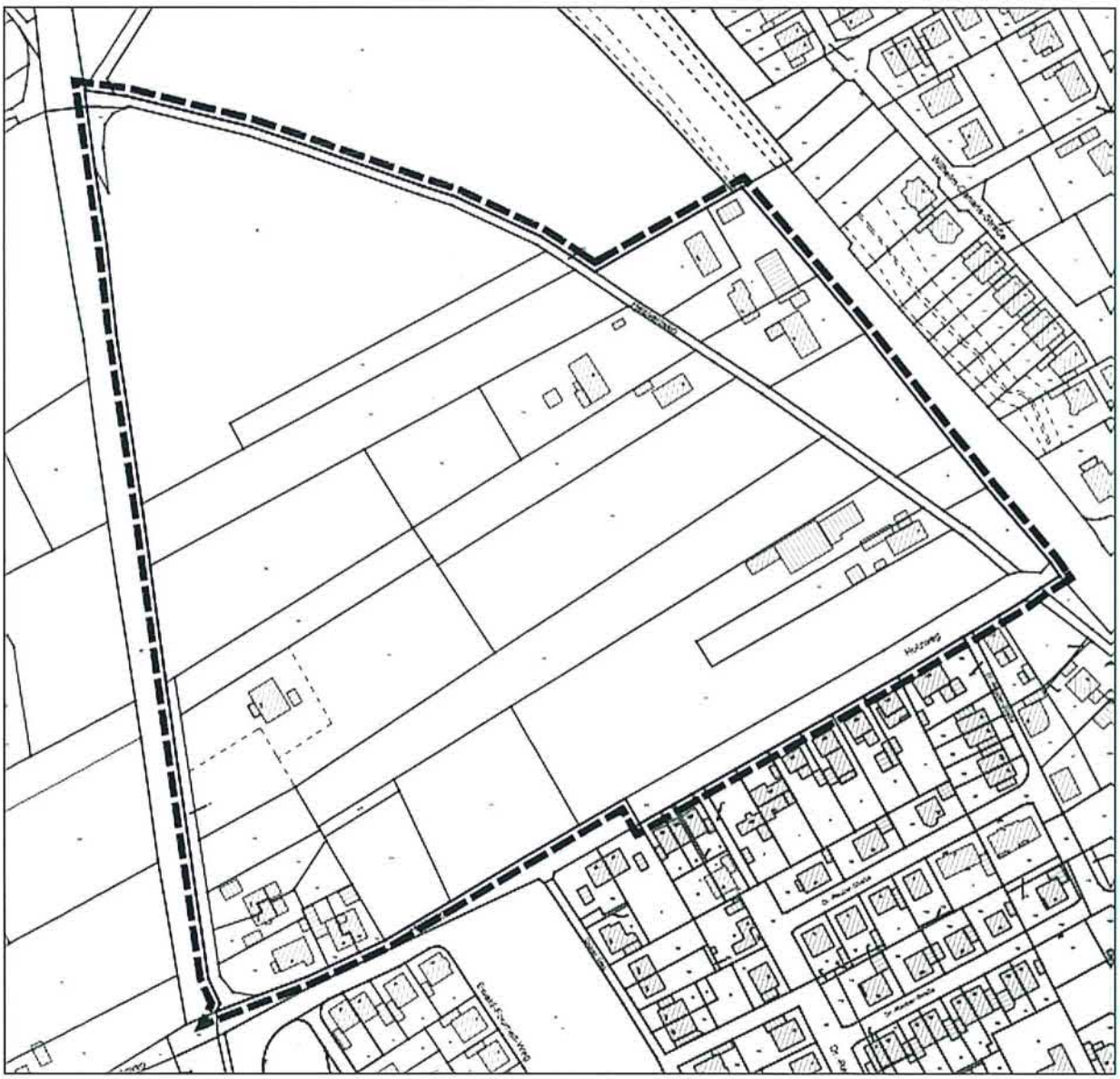
Hansestadt Wesel

Bebauungsplan Nr. 154
"Am Hessenweg"



Begründung – Originalausfertigung

Teil A -- Ziel, Zwecke und wesentliche Auswirkungen (Städtebaulicher Teil)

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel 3
A 2 Räumlicher Geltungsbereich 4
A 3 Entwicklung aus übergeordneten Plänen 4
- Flächennutzungsplan 4
- Regional- und Landschaftsplan 5
- Verbandsgrünfläche des RVR 5
- Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen 5

A 4 Alternativenprüfung 6
A 5 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation 8
- Außerhalb des Plangebietes 8
- Innerhalb des Plangebietes 9

A 6 Städtebauliches Konzept, Verkehrserschließung 10
- Städtebauliches Konzept 10
- Verkehrserschließung 12

A 7 Regelungen des Bebauungsplanes 15
- Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 15
- Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 19
- Mindestmaße für Wohnbaugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB) 23
- Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB) 24
- Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) 24
- Flächen für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB) 26
- Behandlung des Niederschlagswassers (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB) 26
- Grünflächen und Anpflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Nr. 25a BauGB) 27
- Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 1a BauGB) 31
- Mit Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) 32
- Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) 33
- Bauordnungsrechtliche Vorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW) 40
- Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise 45
- Anhang 48

A 8 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung 50
A 9 Technische Infrastruktur 53
- Versorgung/ Entsorgung 53
- Behandlung des Regenwassers 54

A 10 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes 56
- Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft 56
- Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung 57

A 11 Altlasten 58
A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik 58
A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung 58
Literaturverzeichnis/ Urteile 60
Anlagen 61

Teil B -- Umweltbericht (Belange des Umweltschutzes)

Der Teil B der Begründung folgt dem Teil A in eigenständiger Ausfertigung.

Teil A -- Ziel, Zwecke und wesentliche Auswirkungen (Städtebaulicher Teil)

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel

Der Rat der Stadt Wesel hat am 10.03.2009 sowohl die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 154 „Am Hessenweg“ als auch die Aufstellung der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes „Hessenweg“ beschlossen. Die Flächennutzungsplanänderung ist seit dem 29.07.2015 rechtswirksam.

Die frühzeitige Beteiligung berührter Behörden und der Träger öffentlicher Belange sowie das Scoping zum Umweltbericht wurden mit Anschreiben vom 04.06.2014 durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte durch Bekanntmachung am 04.06.2014 im Zeitraum vom 04.06.2014 bis 09.07.2014[1].

Ein Anlass der Bauleitplanung ist das Projekt ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen – die sogenannte Betuwe-Strecke –, das den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 2270 mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung vorsieht. Denn aufgrund des Streckenausbaus ergeben sich auch Änderungen bei derzeit kreuzenden Straßen. Von diesen Änderungen betroffen ist u.a. der Holzweg, die heutige innerörtliche Verbindungsstraße zwischen Hamminkelner Landstraße und der Emmericher Straße. Gemäß den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren soll der Bahnübergang am Holzweg für den motorisierten Individualverkehr geschlossen und zurück gebaut werden; als Ersatz soll eine neue Verkehrsanbindung entstehen, die von der Hamminkelner Landstraße ausgehend, nördlich des Berufskolleg Wesels verlaufend, die Bahntrasse unterführen soll. Die neu zu errichtende Verbindungsstraße soll im weiteren Verlauf die Strecke der Bocholter Bahn plangleich queren und an den Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße (L7) anbinden. Hieraus leiten sich Zwangspunkte hinsichtlich der Straßenführung ab. In der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde diese Verkehrsanbindung zwischen Emmericher Straße und Hamminkelner Landstraße bereits in ihrer gesamten Ausdehnung behandelt. Auf diese Weise konnten die sich aus den veränderten Netzbedingungen – Bahnunterführung, Verkehrsverlagerungen, Anbindungen usw. – ergebenden Konsequenzen umfassend diskutiert werden. Der Bebauungsplan Nr. 154 umfasst lediglich den Teilbereich zwischen dem Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße und der Bocholter Bahnstrecke. Der Planabschnitt zwischen den Bahnstrecken wird durch den Bebauungsplan Nr. 155 „An der Bocholter Bahn“ geregelt werden.

Neben der Entwicklung einer neuen, leistungsgerechten Verkehrsanbindung zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen ist ein weiteres Ziel des Bebauungsplanverfahrens die verträgliche städtebauliche Weiterentwicklung von Wohnbauflächen, die durch öffentliche Grünflächen in ein aufgelockertes, durchgrüntes Wohnumfeld eingebunden werden sollen.

---

[1] Gemäß § 245c BauGB können Verfahren, die förmlich vor dem 13.05.2017 eingeleitet worden sind, nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 S. 1 BauGB vor dem 16.05.2017 eingeleitet worden ist. Der Rat der Stadt Wesel hat am 10.03.2009 den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 154 „Hessenweg“ gefasst. Die öffentliche Bekanntmachung dieses Beschlusses erfolgte am 04.06.2014. Am gleichen Tag wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 S. 1 BauGB eingeleitet. Daher wird das Verfahren nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen.

Bei den Flächen für die Wohnnutzung soll ein besonderes Augenmerk auf eine energetisch verbesserte Versorgung des Plangebietes gelegt werden. Daher wird im Plangebiet ein Standort für eine Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage vorgesehen, mit dem die Wohnbaubereiche versorgt werden könnten. Aufgrund der Tatsache, dass bereits für das Kita-Jahr 2015/2016 die Notwendigkeit einer dreizügigen Kindertagesstätte im Hessenviertel (inkl. Plangebiet) ermittelt wurde, soll im Plangebiet auch die Möglichkeit geschaffen werden, eine Kindertagesstätte errichten zu können.

Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist für den Bebauungsplan eine Umweltprüfung vorzunehmen. Der Umweltbericht ist als gesonderter Bestandteil (Teil B) dieser Begründung beigefügt. Entsprechend der Regelung des § 2 Abs. 4 BauGB sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und beschrieben worden.

A 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 154 befindet sich im Norden des Stadtgebietes im Ortsteil Feldmark. Das Plangebiet umfasst in der Gemarkung Wesel, Flur 17 die Flurstücke 50, 51, 52, 53, 54, 55, 96, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 199, 214, 215, 216, 225 tlw., 226, 236, 238 und 239. Die Gesamtgröße des Planbereichs beträgt ca. 8,60 ha.

Die östliche Grenze des Plangebietes verläuft, vom Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße ausgehend, entlang der Emmericher Straße in nördliche Richtung bis in Höhe der Wohnbebauung Hessenweg Nr. 30a. Der Verlauf der Nordgrenze wird weitestgehend durch den Hessenweg beschrieben und endet in Höhe des Bahnübergangs der Bocholter Bahnstrecke. Diese Bahnstrecke bildet die westliche Grenze des Planbereichs. Die südliche Grenze wird durch den Holzweg definiert, wobei die Grenze sowohl entlang der nördlich als auch der südlich gelegenen Wohnbebauung geführt wird. Entlang der südlichen Grenze überlagert eine Teilfläche des Plangebietes den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 152 „Färberskamp“. Dieses ist erforderlich, da vom Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße ausgehend in westlicher Richtung Änderungen am Holzweg einzuplanen sind. Maßgeblich ist die zeichnerische Darstellung des Bebauungsplanes im Maßstab 1:500.

A 3 Entwicklung aus übergeordneten Plänen

Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der ursprüngliche Flächennutzungsplan stellte für den Bebauungsplanbereich überwiegend Wohnbauflächen dar. Im Bereich der südlichen Planbereichsgrenze war ein ca. 9.500 qm großes Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“ dargestellt, die für die zukünftige städtebauliche Entwicklung nicht mehr benötigt wurde. Entlang der Emmericher Straße (L7) war eine Grün- und Freihaltefläche dargestellt, die im Bebauungsplan übernommen werden soll.

Die angestrebten städtebaulichen Entwicklungsziele, die mit dem Bebauungsplan Nr. 154 umgesetzt werden sollen, leiteten sich in den wesentlichen Planaussagen aus den Darstellungen des ursprünglichen Flächennutzungsplanes ab. Gleichwohl bedingten die angestrebte Umwandlung der Sondergebietsfläche in eine Wohnbaufläche sowie die für den innerörtlichen Verkehr notwendige neue Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen eine Änderung des Flächennutzungsplanes. Auch sollte eine Grün- und Freihaltefläche entlang der Bocholter Bahnstrecke aufgenommen werden. Daher wurde der Flächennutzungsplan durch die 38. Änderung an die heutigen Bedürfnissen angepasst. Diese Änderung ist seit dem 29.07.2015 rechtswirksam. Der Bebauungsplan Nr. 154 steht somit mit dem Flächennutzungsplan im Einklang.

Regional- und Landschaftsplan
Gemäß des Regionalplanes der Bezirksregierung Düsseldorf (GEP 99) liegt das Plangebiet in einem „Allgemeinen Siedlungsbereich“. Die Wohngebietsfestsetzung im Bebauungsplan steht somit im Einklang mit den Zielaussagen des GEP.

In dem Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel ist das Plangebiet nicht berücksichtigt. Der Bebauungsplan Nr. 154 steht daher mit dem Landschaftsplan im Einklang.

Verbandsgrünfläche des RVR
Im Norden des Plangebietes wird durch die Festsetzung von Wohnbauflächen ein geringer Streifen der Verbandsgrünfläche Nr. 34 des RVR (Regionalverband Ruhr) betroffen. Mit Umsetzung der Planung wird die Löschung dieser geringfügigen Fläche aus dem Verbandsverzeichnis Grünfläche notwendig. Diese Anpassung wird nach Aussage des RVR zu einem späteren Zeitpunkt für das gesamte Stadtgebiet durchgeführt.

Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
Die zweigleisige Bahnstrecke 2270 aus Richtung Emmerich durchquert das Weseler Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung und führt weiter bis Oberhausen. Der Streckenabschnitt hat laut Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG für den internationalen Reise- und Güterverkehr eine herausragende Funktion (vgl. DB Projektbau GmbH 2013: 13). Er findet u.a. seine Bedeutung in der Fortsetzung nach Süden in die Ballungsräume Norditaliens sowie in seiner Fortsetzung über die „Betuwe-Lijn“ nach Rotterdam. Darüber hinaus ist die Strecke gleichzeitig Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (TEN-HGV). Durch die wachsenden Verkehrsströme auf der Schiene sowie die Nahverkehrsentwicklungen in der Umgebung hat die Strecke die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht (vgl. ebd.). Daher umfasst das Projekt ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der bestehenden Strecke mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung. Aufgrund des Streckenausbaus ergeben sich auch Änderungen bei derzeit kreuzenden Straßen.

Von diesen Änderungen betroffen ist u.a. der Holzweg, die heutige innerörtliche Verbindungsstraße zwischen Hamminkelner Landstraße und der Emmericher Straße. Gemäß den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren soll der Bahnübergang am Holzweg geschlossen und zurück gebaut werden. Während im Bereich des geschlossenen Bahnübergangs eine Unterführung für den querenden Fußgänger- und Radfahrverkehr angelegt wird, soll als Ersatz für den Kraftfahrzeugverkehr eine neue Verkehrsanbindung entstehen, die von

der Hamminkelner Landstraße ausgehend, nördlich des Berufskolleg Wesels verlaufend, die Bahntrasse unterführen soll. Die neu zu errichtende Verbindungsstraße soll im weiteren Verlauf die Strecke der Bocholter Bahn plangleich queren und an den Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße (L7) anbinden. Hieraus leiten sich Zwangspunkte hinsichtlich der Straßenführung ab. Das Planfeststellungsverfahren war u.a. Anlass für die Entwicklung des Plangebietes. Der Bebauungsplan Nr. 154 steht daher mit dem geplanten dreigleisigen Ausbau und den damit einhergehenden erforderlichen Änderungen der derzeit kreuzenden Straßen im Einklang.

A 4 Alternativenprüfung

In den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen befinden sich noch einzelne, kleinere Wohnbauflächen, deren Flächenpotenziale noch nicht vollständig ausgeschöpft sind. Im Jahr 2011 wurden insgesamt 9,39 ha Wohnbaulandpotenziale (ohne die Flächenpotenziale des Planbereichs) erhoben, von denen mittlerweile ca. 7,33 ha bebaut sind; somit bleibt ein Restpotenzial von ca. 2,06 ha, von denen sich 0,54 ha noch im Umlegungsverfahren befinden. Die Reserveflächen befinden sich in Privateigentum und sind somit nicht verfügbar. Darüber hinaus gibt es in Lackhausen noch einen Bebauungsplan, der vor kurzem zur Satzung beschlossen wurde und der zeitnah rechtskräftig wird. Hier sollen insg. ca. 3,3 ha Wohnbauflächen (ca. 70 Wohneinheiten) entwickelt werden. Für die Ortsteile Lackhausen und Feldmark gibt es eine Interessierten-Liste, in der ca. 330 Bauinteressierte gelistet sind.

In Flüren wurden im Jahr 2011 zwei nennenswerte potenzielle Wohnbauflächen ermittelt. Für die erste Fläche (Größe ca. 3,82 ha) sollte ursprünglich ein Bebauungsplan für Wohnzwecke aufgestellt werden. Für die zweite Fläche (Größe ca. 4,03 ha) ist ursprünglich die Entwicklung eines Gewerbegebietes vorgesehen worden. Die städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen der Stadt Wesel haben sich mittlerweile dahingehend geändert, dass die landwirtschaftliche Nutzung auf der ersten Fläche beibehalten werden soll, wohingegen für die zweite Fläche ein Bebauungsplan für Wohnzwecke und großflächige Grünflächen aufgestellt werden soll. Hier ist geplant, eine Wohnbaufläche in einer Größenordnung von ca. 2,50 ha vorzusehen. Bisher ist aber noch kein Verfahrensschritt eingeleitet worden. Daher stehen dort erst mittel- bis langfristig Flächen für Wohnzwecke zur Verfügung.

Im Ortsteil Fusternberg befindet sich ein Bereich, in dem derzeit große Flächen brachliegen. Ursprünglich waren in diesem Bereich zwei Gewerbebetriebe beheimatet. Bereits im Jahr 2008 ist beabsichtigt worden, diese gewerbliche „Insellage“ aufzugeben und an dieser Stelle eine Wohnbebauung vorzusehen. Daher wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, der eine Gesamtgröße von 6,70 ha aufweist. Hier sollten insgesamt ca. 3,63 ha Wohnbauflächen festgesetzt werden. Durch die Verlagerung eines produzierenden Betriebes schien die Aufwertung des Areals städtebaulich realisierbar. Da allerdings nach wie vor der andere Gewerbebetrieb ansässig ist, konnte der Bebauungsplan bisher nicht zur Rechtskraft geführt werden. Daher stehen die Flächenpotenziale für Wohnbauflächen derzeit nicht zur Verfügung.

Im Jahr 2011 wurden in den Ortsteilen Obrighoven und Wittenberg insgesamt 6,65 ha Wohnbaulandpotenziale erhoben. Aufgrund der Tatsache, dass mittlerweile 5,25 ha einer

baulichen Nutzung zugeführt oder als Grünflächen festgesetzt wurden, beläuft sich das tatsächliche Flächenpotenzial für Wohnbauzwecke auf ca. 1,40 ha. Die Grundstücke befinden sich nicht im städtischen Eigentum, die Flächenverfügbarkeit ist somit nicht gegeben.

Ein im Jahr 2013 zur Rechtskraft geführter Bebauungsplan an der Stoppenbergstraße weist mittlerweile keine Reserveflächen mehr auf. Für die derzeit noch nicht bebauten Grundstücke wurden bereits Bauanträge gestellt. Weitere kleinere Flächenreserven im Stadtgebiet sind zwar vorhanden, befinden sich aber fast ausschließlich in privatem Eigentum.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es derzeit zwar vereinzelte Flächenreserven für Wohnbauzwecke in der Stadt Wesel gibt, jedoch kann die Verfügbarkeit dieser Flächen von der Stadt Wesel nicht beeinflusst werden, da sich die Flächen überwiegend in privatem Eigentum befinden. Für das Planverfahren in Flüren wurde – wie bereits beschrieben – noch kein Verfahrensschritt eingeleitet. Der angestrebte Bebauungsplan im Ortsteil Fusternberg kann derzeit nicht zur Rechtskraft geführt werden. Für das Plangebiet in Lackhausen (BPL 237 „Am Schwan – Nord“) gibt es für die Wohnbaugrundstücke ca. 330 gelistete Bauinteressierte, hier werden allerdings nur ca. 70 Wohneinheiten entstehen. Auch in der Vergangenheit gab es bereits häufig Anfragen von Bauinteressierten für Wohngrundstücke in Lackhausen und Umgebung, die von der Stadt Wesel nicht befriedigt werden konnten. Auch nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens wird die Nachfrage in Lackhausen und Umgebung hoch bleiben. Da sich darüber hinaus ein Nahversorgungsstandort mit einem umfangreichen Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs sowie ortsteilübergreifende, bedeutende Schulstandorte in unmittelbarer Nähe befinden, so dass lange Wege vermieden werden können, ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 154 der am besten geeignetste Standort für die Entwicklung von Wohnbauflächen.

Das Plangebiet selbst zeichnet sich dadurch aus, dass es ohnehin weitgehend von Wohnbauflächen umgeben ist, bereits zwei kleinere Splittersiedlungen aufweist, im Flächennutzungsplan bereits als Wohnbaufläche dargestellt ist und im Norden durch die in Hochlage über die Bahnlinien geführte Emmericher Straße von der offenen Landschaft zwischen Lackhausen und Blumenkamp abgeschnitten ist. Die Ausweisung von Wohnbauflächen an anderen Stellen im Stadtgebiet würde damit mindestens ähnliche, wahrscheinlich aber größere Eingriffe in Natur und Landschaft auslösen. Darüber hinaus wurde bereits zum Kita-Jahr 2015/2016 die Notwendigkeit einer mehrzügigen Kindertagesstätte explizit im Hessenviertel (inkl. Plangebiet) festgestellt. Dieser Bedarf kann demnach nur im Plangebiet befriedigt werden.

Aufgrund des von der Deutschen Bahn AG geplanten dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke 2270 und der damit einhergehenden Änderung von derzeit die Bahnstrecke plangleich querenden Straßen, wird von der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine neue Verbindungsstraße vorgesehen, die im weiteren Verlauf bauleitplanerisch – über die Bebauungspläne Nr. 154 und 155 – entwickelt werden muss. Bei der Trassenplanung sind diverse Zwangspunkte zu beachten (siehe hierzu Kapitel „Verkehrserschließung“), so dass es für die grundsätzliche Linienführung der örtlichen Hauptverkehrsstraße keine Alternativlösung gibt.

A 5 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation

Außerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet wird durch Schienen- bzw. Straßenstrecken umgrenzt. Die östliche Grenze des Plangebietes verläuft, vom Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße ausgehend, entlang der Emmericher Straße in nördliche Richtung bis in Höhe der Wohnbebauung am Hessenweg Nr. 30a. Die Emmericher Straße ist derzeit als Landesstraße L 7 klassifiziert; im Zuge der durch den Neubau der Bundesstraße 58 (B 58n) veränderten Verkehrsströme könnte die Emmericher Straße aber eine Neubewertung erfahren. Ob tatsächlich eine Höherstufung zur Bundesstraße erfolgen wird, wird durch den Straßenbaulastträger (Straßen NRW) bei Bedarf geprüft. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet – östlich der Emmericher Straße (L7) im Ortsteil Lackhausen – befinden sich Dienstleistungseinrichtungen sowie ein Nahversorgungsstandort mit einem umfangreichen Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs. Diese sehr positive Entwicklung der Nahversorgungslage Lackhausens hat dazu geführt, dass der unmittelbar am Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße aufmündende Hessenweg vermehrt aus Richtung Blumenkamp in Anspruch genommen wird. Im Zuge der Schulwegesicherung zwischen den Ortsteilen Lackhausen und Feldmark ist dieser Knotenpunkt signalisiert worden. Das bauliche Umfeld in Lackhausen ist durch moderaten Wohnungsbau, überwiegend in Form von Doppel- und Einfamilienhäuser geprägt und wird über Bebauungspläne geregelt.

Der Verlauf der Nordgrenze wird weitestgehend durch den Hessenweg beschrieben und endet in Höhe des Bahnübergangs der Bocholter Bahnstrecke. Weiter nördlich grenzen landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen an, die sich bis zur in Hochlage geführten L7 erstrecken.

Die Bocholter Bahnstrecke bildet die westliche Grenze des Planbereichs. Sie wird durch plangleiche Straßen (Hessenweg und Holzweg) gequert und wird bisher überwiegend für den Personenverkehr genutzt. Zur Herstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen dem Bahnhof Bocholt und dem Ruhrgebiet soll die Strecke Wesel – Bocholt elektrifiziert werden. Die derzeit von Aachen bis Duisburg verkehrende Regionalbahn RB 33 würde dann bis nach Bocholt fahren; der Betrieb der Regionalbahn RB 32 würde dann eingestellt werden. Mit der Maßnahme einher gehen würde u.a. die Anpassung der Bahnübergänge an die Elektrifizierung und der Umbau der Haltepunkte nach aktuell geltenden Standards (z.B. Bahnsteighöhe 76 cm und barrierefreier Ausbau). Die derzeitige Planung der Deutschen Bahn AG sieht vor, dass die elektrifizierte Bahnstrecke im Dezember 2019 in Betrieb gehen soll. Derzeit wird seitens der Stadt Wesel geprüft, ob ein neuer Haltepunkt an der Bocholter Bahn südlich des Plangebietes etabliert werden könnte, um so das ÖPNV-Angebot attraktiver gestalten zu können. Die planungsrechtliche Zulassung des Baus müsste über das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) erfolgen. Aufgrund des neuen Gleisanschlusses in Hamminkeln hat die Bocholter Bahnstrecke eine gewerblich orientierte Nutzung erfahren. Wie sich die Ausnutzung dieser eingleisigen Strecke zukünftig ausgestalten wird, bleibt daher ungewiss. Eine Steigerung des Güterverkehrs ist aber anzunehmen.

Eine weitere Schienenstrecke mit Auswirkungen auf das Plangebiet stellt die Strecke Oberhausen – Emmerich dar, die eine herausragende Bedeutung für den internationalen Schie-

nenverkehr hat und zukünftig dreigleisig ausgebaut werden soll. Der Abstand zum Plangebiet beträgt im Bereich Holzweg ca. 170 m und im Bereich der geplanten neuen Querungsstelle der Bocholter Bahnstrecke ca. 280 m.

Das Gebiet zwischen den Gleisstrecken der Bocholter Bahn und der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich ist entsprechend der Festsetzungen des hier geltenden Bebauungsplanes Nr. 153 „Blumenkamper Weg-Süd“ durch Gewerbe (Druckereibetrieb) und Wohnbebauung geprägt. Der seit 1989 rechtskräftige Bebauungsplan weist umfangreiche, zweigeschossige Mischgebietsflächen aus. Baulich sind bisher nur Teilflächen realisiert worden.

Südlich des Plangebiets liegen der Holzweg sowie das Wohngebiet des Bebauungsplanes Nr. 152 „Färberskamp“. Dieses Gebiet ist gekennzeichnet durch vereinzelt ältere Wohnhausbebauung und überwiegend neuere Ein- und Zweifamilienhäuser. Die bauliche Entwicklung einschließlich der öffentlichen Straßen- und umfangreichen Grünflächen ist weitestgehend abgeschlossen. Lediglich der Endausbau des Holzweges ist aufgrund der städtebaulichen Weiterentwicklung nördlich des Holzweges (jetziges Plangebiet) noch nicht ausgeführt worden.

In ca. 1.000 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich ein Betrieb, der unter die Störfallverordnung (12. BImSchV) fällt. Die Störfallverordnung fordert, dass langfristig dem Erfordernis Rechnung getragen wird, zwischen Betriebsbereichen einerseits und schutzbedürftigen Gebäuden und Gebieten andererseits einen angemessenen Abstand zu wahren. Eine weitere Verdichtung schutzbedürftiger Objekte im Umfeld von Betriebsbereichen soll somit verhindert werden, denn nur so können die Auswirkungen von möglichen Unfällen möglichst gering gehalten werden. Das LANUV hatte für diesen Betrieb einen überschlägigen Achtungsabstand (Abstand ohne Detailkenntnisse) von 1.500 m ermittelt; das Plangebiet lag somit innerhalb des Achtungsabstandes. Da ein solcher Abstand nicht abwägbar ist, war es erforderlich, durch Einzelfallbetrachtung den „angemessenen Abstand“ (Abstand mit Detailkenntnissen) ermitteln zu lassen. Eine solche gutachterliche Bewertung wurde für ein anderes Planverfahren im Jahr 2012 beauftragt. Dieses Gutachten liegt vor und kommt zu dem Ergebnis, dass der tatsächlich erforderliche Abstand 350 m beträgt. Somit liegt der Bebauungsplan Nr. 154 außerhalb des angemessenen Abstandes; planungsrelevante Restriktionen aufgrund der Nähe zu einem Betrieb, der unter die Störfallverordnung fällt, liegen demnach nicht vor.

Innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet ist geprägt durch landwirtschaftliche Nutzflächen (Acker- und Grünlandflächen) und privat genutzte Gartengrundstücke. Entlang der Emmericher Straße, über den Hessenweg erschlossen, befinden sich vereinzelte Wohngebäude und landwirtschaftlich genutzte Gebäudeteile. Am Bahnübergang des Holzwegs über die Bocholter Bahnstrecke befindet sich eine Wohngebäudegruppe, die zum Teil über einen im Bahnbesitz befindlichen Stichweg erschlossen wird. Entsprechend der beschriebenen Nutzung konzentriert sich der Großgrünbestand (Bäume und Sträucher) in Nahlage der Gebäude bzw. entlang der Emmericher Straße als Abstandsgrün. Alle Gebäude innerhalb des Plangebietes liegen derzeit im planungsrechtlichen Außenbereich gemäß § 35 BauGB.

Die aktuelle verkehrliche Situation im Bereich des Plangebiets ist geprägt durch eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Verkehren sowie Schleichverkehren, die den Durchgangsverkehren zuzuordnen sind.

Der südlich angrenzende Bebauungsplan Nr. 152 wird entlang des Holzweges in der Höhe der Wohnbebauung Holzweg Nr. 96 bis 110 von dem Plangebiet überlagert. Dieses ist erforderlich, da vom Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße ausgehend in westlicher Richtung Änderungen am Holzweg (bis zur Wohnbebauung Holzweg Nr. 96) einzuplanen sind.

A 6 Städtebauliches Konzept, Verkehrserschließung

Städtebauliches Konzept

Wie bereits im Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ beschrieben, werden mit der Planung drei wesentliche Ziele der städtebaulichen Weiterentwicklung verfolgt: Zum einen die Schaffung einer attraktiven innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen, zum anderen die Entwicklung von Wohnbauflächen, die durch öffentliche Grünflächen in ein aufgelockertes, durchgrüntes Wohnumfeld eingebunden werden sollen. Darüber hinaus soll auch die Möglichkeit geschaffen werden, im Plangebiet eine Kindertagesstätte errichten zu können.

Es ist beabsichtigt, dass sich die Charakteristik der Wohnbebauung unterscheiden soll zwischen der Lage entlang der neu zu errichtenden Verbindungsstraße auf der einen Seite und den daran anschließenden rückwärtigen Wohnbereichen auf der anderen Seite. Beabsichtigt ist, dass sich die rückwärtigen Wohnbereiche in die vorherrschende Nutzungsstruktur der angrenzenden Wohnviertel einfügen. Daher sollen hier überwiegend klassische Wohngebäude realisiert werden. Entlang der Verbindungsstraße soll hingegen eine moderne, individuelle Architektursprache vorherrschen, so dass hier ein besonderer Raumeindruck entstehen kann. Durch diese städtebaulich unterschiedliche Bewertung der Bereiche gehen damit auch unterschiedlich intensive Steuerungsinstrumente hinsichtlich der Ausprägung sowie Stellung der Gebäude und der Grundstücksnutzung einher. Auch die gegenüber einer Anliegerstraße intensivere Verkehrsnutzung der innerörtlichen Verbindungsstraße erfordert städtebauliche Vorgaben, so dass sowohl eine hohe Qualität als Wohnstandort für zukünftige Bewohner als auch eine positive öffentliche Wahrnehmung durch die Nutzer des Straßenraumes gewährleistet werden kann.

Neben diesen Vorgaben wird die Qualität der Wohngebiete auch durch einen attraktiven, parkähnlich angelegten Grünzug nebst Spielplatz, Aufforstungsflächen und den darin eingebundenen Versickerungsflächen bestimmt. Dieser Grünzug ist so konzipiert, dass er eine Erweiterung des bereits vorhandenen Grünzugs südlich des Plangebiets darstellt und nördlich des Plangebietes in die offene Landschaft führt[2]. Dieser Grünzug wird – neben der beabsichtigten Durchgrünung des Plangebietes – aus immissionsschutzrechtlichen Gründen (Lärm, Erschütterungen) soweit möglich entlang der Bocholter Bahnstrecke festgesetzt. Die Lage des Grünzuges an dem Holzweg ergibt sich – neben der geplanten Vernetzung der Grünstrukturen – auch vor dem Hintergrund der potentiellen Möglichkeit, dass die zentrale Versickerungsanlage für das südlich des Holzweges gelegene Wohngebiet (im Bereich des

[2] Siehe hierzu Abbildung 2

rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 152) mit den für das Plangebiet erforderlichen Versickerungsanlagen verbunden werden könnte, um – falls erforderlich – auch zukünftige Starkregenereignisse auffangen zu können.

Um einen attraktiven Stadtraum zu schaffen, wird des Weiteren die Verbindungsstraße im Plangebiet als Allee mit trennenden Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Fußwegbereich angelegt. Als Straßenbaum der Allee ist bewusst der schnell wachsende Spitzahorn gewählt worden, um möglichst schnell eine gewisse Wirkung erzielen zu können. Die Wahrnehmung des Stadtraumes wird darüber hinaus positiv beeinflusst, indem Vorgaben zur Gestaltung und Versiegelung der Vorgartenzone in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Für den Versorgungsraum Wesel Nord (dieser umfasst insb. die Stadtteile Feldmark und Lackhausen) wurde von dem Fachbereich Jugend, Schule und Sport die Notwendigkeit einer weiteren dreizügigen Kindertagesstätte ermittelt. Als Prämissen für einen möglichen Standort im Versorgungsraum Wesel Nord hat der Fachbereich Jugend, Schule und Sport eine erforderliche Grundstücksgröße von ungefähr 3.000 qm (abhängig vom Zuschnitt des Grundstücks und Baufensters), die Möglichkeit der ausschließlich ebenerdigen Bebauung sowie eine gute Erreichbarkeit des Standortes – auch zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad – benannt. Der Fachbereich Jugend, Schule und Sport hat gemeinsam mit dem Fachbereich Stadtentwicklung insgesamt sechs Standorte auf deren Eignung und zeitgerechte Verfügbarkeit untersucht. Diese Untersuchung ist sowohl dem Jugendhilfeausschluss als auch dem Rat der Stadt Wesel zur Beratung vorgelegt worden. Nach vorangegangenen ausführlichen Diskussionen hat der Rat der Stadt Wesel beschlossen, dass der mittlerweile dringende Bedarf einer dreizügigen Kindertagesstätte im Plangebiet befriedigt werden soll.

Die im Plangebiet vorgesehenen, aber noch nicht existierenden Straßen können erst gebaut werden, nachdem der Bebauungsplan Nr. 154 zur Rechtskraft geführt wird. Aufgrund des dringenden Bedarfs sollte daher ein Kita-Standort an einer bereits vorhandenen Straße gefunden werden. Daher wurde in dem ersten Entwurf des Bebauungsplanes ein Kita-Standort am Holzweg vorgesehen. Neben den bereits bebauten Grundstücken am Holzweg (östlich der Bocholter Bahn), auf denen keine unbebauten Flächenanteile im erforderlichen Umfang existieren, gab es am Holzweg lediglich ein Flurstück, das den Flächenanforderungen des Fachbereiches Jugend, Schule und Sport entsprach und das sich im Eigentum der Stadt Wesel befand. Da dieses Flurstück aber für den durchgehenden Grünzug (s.o.) benötigt wurde, stand es für einen Kita-Standort nicht zur Verfügung. Da sich alle anderen bisher unbebauten Flächen entlang des Holzweges im Privateigentum befanden, war daher eine Ausweisung des Kita-Standortes auf bisher im Privateigentum befindlichen Flächen erforderlich. Da die Stadt Wesel mittlerweile weitere Flächen im Plangebiet erwerben konnte und der Rat der Stadt Wesel darüber hinaus beschlossen hat, dass bei entstehenden Zeitverzögerungen im Planverfahren in anderen Kitas überplanmäßige Plätze vorgehalten werden sollen, konnte nun in Abstimmung mit dem Fachbereich Jugend, Schule und Sport ein neuer Standort auf mittlerweile städtischem Eigentum vorgesehen werden. Dieser grenzt unmittelbar an dem durchgehenden Grünzug mit integriertem Spielplatz an und wird über (noch zu errichtende) verkehrsberuhigte Straßen erschlossen. Da die bauliche Konzeption der Kindertagesstätte derzeit (noch) nicht bekannt ist, wird das geplante Grundstück mit einer großen Bauzone ausgestattet. Aufgrund der GRZ-Bindung wird aber sichergestellt, dass der überwiegende Flächenanteil für außenliegende Spielbereiche genutzt wird. Für Allgemeine Wohngebiete hat u.a. das VGH Baden-Württemberg in einer Entscheidung vom 27.11.2013

– 8 S 1813/13 – ausgeführt, dass Kindertagesstätten gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO als Anlagen für soziale oder ggf. auch kirchliche Zwecke allgemein zulässig sind. Dies gilt auch dann, wenn eine Kindertagesstätte nicht (nur) der Versorgung des Gebietes dient. Eine gesonderte Gebietsausweisung (bspw. Flächen für Gemeinbedarf) ist daher nicht erforderlich.

Verkehrserschließung

In dem Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ ist bereits darauf hingewiesen worden, dass die heutige Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen – der Holzweg – im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich für den PKW-Verkehr (nicht aber für den querenden Fußgänger- und Radfahrverkehr) abgebunden wird. Als Ersatz wurde von der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine neue Verbindungsstraße nördlich des Berufskolleg Wesel vorgesehen, die im weiteren Verlauf bauleitplanerisch – über die Bebauungspläne Nr. 154 und 155 – entwickelt werden muss (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Gesamtverlauf der geplanten Verbindungsstraße

Bei der Trassenplanung der geplanten Verbindungsstraße sind diverse Zwangspunkte zu beachten:

- Die von der Deutschen Bahn AG geplante Verbindungsstraße, die von der Hamminkelner Landstraße ausgehend, nördlich des Berufskolleg Wesels verlaufend, die Bahntrasse der Betuwe-Linie unterführen soll (in der Abbildung 1 nicht farbig dargestellt, da es sich um eine „Fremdplanung“ handelt).
- Die plangleiche und aus Verkehrssicherheitsgründen möglichst im rechten Winkel verlaufende Querung der Bocholter Bahn (Stichwort: Streuwinkelplan) sowie der – in Verbindung mit dem Anschlusspunkt der von der Deutschen Bahn AG geplanten Trasse – schmale Korridor, der hierfür zur Verfügung steht.
- Der heutige Knotenpunkt Emmericher Straße/ Holzweg, da der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (im Folgenden Straßen.NRW genannt) einem weiteren Knotenpunkt auf der Emmericher Straße nicht zugestimmt hat und die geplante Verbindungsstraße hier demnach aufmünden muss.
- Die Bestandsgebäude im BPL 154 und BPL 155, die nicht mit einer Straße überplant werden sollten.
- Darüber hinaus kommen allgemeine Trassierungsgrundsätze (Verkehrssicherheit, einfache Fahrgeometrie und die/ der damit einhergehende Fahrdynamik/ -komfort,

Wirtschaftlichkeit) zum Tragen sowie das Paradigma, dass auf einer Verbindungsstraße ein durchgehender Verkehrsfluss ermöglicht werden sollte.

Unter Beachtung aller aufgeführten Punkte ist die grundsätzliche Linienführung der Verbindungsstraße alternativlos. Vor dem Hintergrund, dass sich nicht alle vom geplanten Trassenverlauf betroffenen Flurstücke in der öffentlichen Hand befinden, die Verbindungsstraße sowie die grundsätzliche Linienführung dieser alternativlos sind, ist die fremdnützige Überplanung privaten Eigentums somit erforderlich.

Aufgrund der Tatsache, dass die geplante Verbindungsstraße am heutigen Knotenpunkt Emmericher Straße/ Holzweg aufmünden muss, soll der Holzweg vor dem Knotenpunkt für den Kraftfahrzeugverkehr abgebunden werden. Der Holzweg wird mit Hilfe einer neuen Straße an die Verbindungsstraße angeschlossen, so dass vorhandene Wegebeziehungen aufrechterhalten werden können. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die verkehrliche Erschließung der Gebäude Holzweg 110, 112 und 116 (außerhalb des Plangebietes) sichergestellt wird.

Da an der Strecke der Bocholter Bahn ein neuer Bahnübergang aufgrund der Verbindungsstraße entsteht, soll der vorhandene Bahnübergang Hessenweg sowohl für den motorisierten, als auch für den Rad- und Fußverkehr abgebunden werden. Darüber hinaus wird der Hessenweg zukünftig auch vor dem Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße für den PKW-Verkehr abgebunden. Die Erschließung der Grundstücke wird durch zwei neue Straßen gewährleistet, die den Hessenweg an die neue Verbindungsstraße anschließen. In Kapitel „Außerhalb des Plangebietes“ wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Hessenweg derzeit vermehrt aus Richtung Blumenkamp in Anspruch genommen wird. Dies wird zukünftig aufgrund der Abbindungen des Hessenweges nicht mehr möglich sein, so dass sich die Verkehre aus dem Ortsteil Blumenkamp Richtung Lackhausen über die Hamminkelner Landstraße und der neuen Verbindungsstraße verlagern werden. Die geplante Verbindungsstraße hat somit drei Funktionen:

- Erschließung der Wohnbauflächen innerhalb des Plangebiets
- Ersatz für den Holzweg, der derzeit die Verbindung zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen darstellt
- Bündelung von Verkehren (insb. aus nördlicher Richtung kommend)

Mit Hilfe von Verkehrssimulationen können sowohl das durch die Planung induzierte Verkehrsaufkommen, als auch durch andere Maßnahmen (bspw. Abbinden vorhandener Wegeverbindungen) verursachte Neuverkehre oder Verkehrsverlagerungen untersucht werden und so die verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz ermittelt werden. Unter Berücksichtigung von 150 neuen Wohneinheiten, die im Plangebiet entstehen könnten (Maximalwertbetrachtung), sowie den Verkehrsverlagerungen, die sich durch das Abbinden vorhandener Wegeverbindungen ergeben werden, wurde zunächst für die neue Erschließungsstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 4.000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Da derzeit auch das westlich angrenzende Plangebiet (Bebauungsplan Nr. 155) als Mischgebiet entwickelt werden soll und somit weitere Verkehre hinzukommen und darüber hinaus die Verkehre des bereits vorhandenen Mischgebietes (Bebauungsplan Nr. 153), die bisher vorwiegend über den Holzweg abgeführt werden, zukünftig über die neue

Verbindungsstraße abgewickelt werden, wird daher in der Maximalwertbetrachtung von einer Verkehrsbelastung von ca. 5.100 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen.

Die Verbindungsstraße muss eine für dieses prognostizierte Verkehrsaufkommen (Maximalwertbetrachtung) ausreichende Fahrbahnbreite erhalten. Beidseitig der Fahrbahn werden – sowohl aus stadtgestalterischen Gründen als auch aufgrund von Sicherheitsaspekten – trennende Grünstreifen und im Anschluss daran Fußwegbereiche angelegt. Die neue Erschließung wird daher in einer Breite von 15,50 m ausgebaut und berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer in einer ausreichenden Dimensionierung. Das Verkehrsnetz im Plangebiet verfügt somit über eine Haupterschließung und darüber hinaus über davon abgehende reine Anliegerstraßen, die allesamt als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden und deren Fahrbahnbreiten mindestens 5,50 m (Ausnahme: Hessenweg mit ca. 4,50 m und vorhandener Stichweg parallel der Bocholter Bahn mit ca. 5,00 m) betragen werden.

Die Verkehrssimulation hat für das weitere Verkehrsnetz ergeben, dass im Bereich des Holzweges sowie des Hessenweges die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr infolge der Abbindungen deutlich abnehmen wird. Der Mühlenweg wird durch den Bau der neuen Planstraße nur marginal stärker belastet, die Hamminkelner Landstraße hingegen wird eine Mehrbelastung erfahren. Um einen guten Verkehrsfluss gewährleisten zu können, soll der Knotenpunkt Hamminkelner Landstraße/ neue Verbindungsstraße zukünftig als Minikreisverkehr ausgebaut werden (siehe Abbildung 1). Alle vorhandenen Straßen, die nach der Verkehrssimulation stärker belastet werden, können diese zusätzlichen Verkehre aufnehmen. Aus- oder Umbaumaßnahmen vorhandener Straßen sind daher nicht erforderlich. Darüber hinaus ist aufgrund der Forderung von Straßen.NRW eine Leistungsfähigkeitsberechnung/ Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt Emmericher Straße/ Holzweg/Julius-Leber-Straße in Auftrag gegeben worden[3]. In dieser Verkehrsuntersuchung sind zwei Varianten untersucht worden. In der Variante 1 wird für die geplante Verbindungsstraße eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h und eine Verkehrsbelastung von 5.100 Kfz pro Tag angenommen. Die Variante 2 geht von einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h und einer Verkehrsbelastung von 3.250 Kfz pro Tag aus. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass – auch unter Berücksichtigung der sich im Zuge der B 58n verlagernden Verkehre mit entsprechender neuer Verteilung der Verkehrsströme – zukünftig eine hinreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes mit dem heutigen Ausbauzustand für beide Varianten gegeben ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die Linksabbiegespur der Verbindungsstraße bei der geplanten Ausgestaltung des Knotenpunktarms eine Länge von mindestens 30 m bzw. 20 m aufweisen sollte. Tatsächlich weist die geplante Linksabbiegespur eine Länge von ca. 40 m auf.

Alle im Plangebiet entstehenden Wohnbauflächen sind verkehrstechnisch sehr gut angebunden. Da die Entfernung des Plangebiets zur Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich lediglich ca. 280 m beträgt und dort der (noch zu verlegende) Haltepunkt Wesel-Feldmark vorzufinden sein wird, ist das Plangebiet auch sehr gut an den schienengebundenen Personennahverkehr angebunden. Haltestellen für den straßengebundenen Personennahverkehr befinden sich derzeit nicht direkt im Plangebiet. Die Verbindungsstraße ist aber für eine mögliche Nutzung durch den ÖPNV ausreichend dimensioniert. Derzeit ist geplant, eine Haltestelle auf der neuen Verbindungsstraße im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 155 –

[3] Die Verkehrsuntersuchung ist als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt.

und somit westlich des Plangebiets – zu errichten. Die Haltestelle Feldmark Marktplatz (Entfernung zum Plangebiet ca. 650 m) wird von den Buslinien 64, 85, 86 und 96 und die Haltestelle Hüser (Entfernung zum Plangebiet ca. 300 m) von den Buslinien 83 und 89 angefahren. Die Anbindung an den straßengebundenen Personennahverkehr ist somit bereits heute ausreichend.

Die innerörtliche Anbindung für Radfahrer und Fußgänger zwischen den Ortsteilen Lackhausen und der Feldmark wird weiterhin über den Holzweg sowie über die geplante neue innerörtliche Verbindungsstraße (durch beidseitig angelegte Fußwegbereiche und Radspuren) sichergestellt werden. Beide Anbindungen werden plangleich die Bocholter Bahnstrecke und als Unterführungen der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich queren. Alle vorhandenen Radwegeverbindungen zu den Schulen in der Feldmark, zur Haltestelle Wesel-Feldmark sowie zum Nahversorgungszentrum in Lackhausen bleiben somit erhalten. Aufgrund der geringen Entfernungen zu den zuvor genannten Einrichtungen sowie zu der geplanten Kindertagesstätte ist anzunehmen, dass die Anteile der Fußgänger- und Radverkehre am Gesamtverkehrsaufkommen höher und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs geringer ausfallen werden, als in anderen, vergleichbaren Wohngebieten. Dem Planungsgrundsatz der Stadt der kurzen Wege wird somit entsprochen.

A 7 Regelungen des Bebauungsplanes

Art und Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Art der baulichen Nutzung, Grundflächenzahl

Im Plangebiet werden alle Wohnbauflächen als Allgemeine Wohngebiete (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Durch diese Ausweisung bleibt das Plangebiet vorwiegend einer Wohnnutzung vorbehalten, so dass hier die Wohnqualitäten der Ortsrandlage genutzt werden können. Darüber hinaus wird auf diese Weise gewährleistet, dass sich das Plangebiet in die vorherrschende Nutzungsstruktur der angrenzenden Wohnviertel einfügt.

Da sich Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Anlagen für Verwaltungen besser als die anderen ausnahmsweise zulässigen Nutzungen in die beabsichtigte städtebauliche Struktur einfügen können, werden die gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2, 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (nicht störende Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Der beabsichtigte Charakter des Plangebiets kann somit gewahrt werden. Diese Festsetzung erfolgt auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO. Bei der Anwendung von differenzierenden Festsetzungen (dazu gehört § 1 Abs. 6 BauNVO) ist immer darauf zu achten, dass die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebiets gewahrt bleibt. Da die allgemeine Zweckbestimmung nach den Bauvorschriften in der Weise bestimmt wird, dass maßgeblich auf die in § 4 Abs. 1 BauNVO geregelte Zweckbestimmung und weiter auf die in § 4 Abs. 2 BauNVO geregelte allgemeine Zulässigkeit von Vorhaben abzustellen ist, kann sich die Frage der Wahrung der Zweckbestimmung des Baugebiets grundsätzlich nicht stellen, wenn die Ausnahmen (geregelt in § 4 Abs. 3 BauNVO) bei bestimmten Nutzungen ausgeschlossen werden (vgl. Söfker in: E/Z/B/K, BauGB, § 1 Abs. 6 BauNVO, Rn. 80). Die allgemeine Zweckbestimmung eines Allgemeinen Wohngebiets bleibt somit auch dann gewahrt, wenn die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2, 4 und 5 BauNVO im Plangebiet ausgeschlossen werden.

Wie bereits im Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ beschrieben, soll im Plangebiet auch die Möglichkeit geschaffen werden, eine Kindertagesstätte errichten zu können. Für Allgemeine Wohngebiete hat u.a. das VGH Baden-Württemberg in einer Entscheidung vom 27.11.2013 – 8 S 1813/13 – ausgeführt, dass Kindertagesstätten gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO als Anlagen für soziale oder ggf. auch kirchliche Zwecke allgemein zulässig sind. Dies gilt in Allgemeinen Wohngebieten auch dann, wenn eine Kindertagesstätte nicht (nur) der Versorgung des Gebietes dient. Eine gesonderte Gebietsausweisung (bspw. Flächen für Gemeinbedarf) ist daher nicht erforderlich.

Das Plangebiet ist in die Teilbereiche WA 1 bis WA 5 gegliedert. Die als WA 1 bezeichneten Wohngebiete werden über die neue innerörtliche Verbindungsstraße erschlossen, WA 2 bis WA 5 bilden die Wohnbereiche ab, die über Wohn- und Spielstraßen erschlossen werden. Die Grundflächenzahl (GRZ) wird – ebenso wie bei den angrenzenden Bebauungsplänen Nr. 152, 183 und 184 – mit 0,4 festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 Nr. 1 und § 17 BauNVO und kann der Planzeichnung entnommen werden. Folgende textliche Festsetzung zum Ausschluss bestimmter ausnahmsweise zulässigen Nutzungen wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 1
In den Allgemeinen Wohngebieten werden die gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2, 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (nicht störende Gewerbebetriebe, Gartenbaubetriebe, Tankstellen) nicht Bestandteil des Bebauungsplans. (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)

Zahl der Vollgeschosse

Wie bereits in Kapitel „Städtebauliches Konzept“ erläutert, soll sich die Charakteristik der Wohnbebauung in den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten von der Charakteristik der rückwärtigen Wohnbereiche (WA 2 bis WA 5) unterscheiden. In den WA 1-Gebieten wird für die mit A gekennzeichneten Bauzonen eine zwingende Zweigeschossigkeit festgesetzt. Mit dieser zwingenden Festsetzung soll dem städtebaulichen Konzept dieser Planung das nötige Gewicht gegeben werden. Die mit WA 1 gekennzeichneten Bereiche sollen durch ein angeglichenes Erscheinungsbild der Fassadensilhouetten und der Kubatur eine städtebauliche Klammer erhalten, die zwar eine individuelle Architektur ermöglicht, dabei aber trotzdem eine gewisse Einheitlichkeit bzw. Zusammengehörigkeit vermittelt. Dieser Leitgedanke würde durch eine beliebige Abfolge von Gebäuden mit einem oder zwei Vollgeschossen unterbrochen werden und damit das gewünschte Siedlungsbild vermissen lassen.

Im Gegensatz zu den WA 1-Gebieten gilt für die Bebauung der Wohnbereiche in WA 2 bis WA 5 die Zielsetzung, dass sie sich in die durch Einfamilien- und Doppelhäuser mit einem Vollgeschoss geprägte Umgebung einfügen soll. Daher wird in diesen Bereichen festgesetzt, dass die baulichen Anlagen lediglich ein Vollgeschoss aufweisen dürfen.

Für die rückwärtigen Baufenster (mit B gekennzeichnete Baufenster) wird die Zahl der Vollgeschosse in allen Wohngebieten auf 1 begrenzt. In den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten ergibt sich daraus eine Abweichung von der festgesetzten zwingenden Zweigeschossigkeit für die A-Bauzonen. Diese Abweichung verstößt nicht gegen die städtebaulichen Gründe, die die zwingende Zweigeschossigkeit für die mit A gekennzeichneten Baufenster rechtfertigen, da es sich bei den mit B gekennzeichneten Bauzonen um von der erschließenden Straßenverkehrsfläche abgewandte Bereiche handelt, die im Gegensatz zu den

vorderen Bauzonen nicht prägend für die öffentliche Wahrnehmung sind. Die mit B gekennzeichneten Baufenster dienen insbesondere dazu, den Bauherren die (nachträgliche) Errichtung von Wintergärten o.ä. zu ermöglichen. Da Einzelbaufenster erfahrungsgemäß bereits durch das Hauptgebäude nahezu vollständig ausgenutzt werden, können Wintergärten dann häufig aus bauordnungsrechtlichen Gründen nicht mehr errichtet werden; schließlich sind Wintergärten üblicherweise als Aufenthaltsräume (= Wohnraumerweiterungen) und nicht als Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO zu bewerten. Im Gegensatz zu den Nebenanlagen dürfen Aufenthaltsräume deshalb nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen errichtet werden.

Die festgesetzte zwingende bzw. höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse kann der Planzeichnung entnommen werden; für die Ausnahme von der festgesetzten Geschossigkeit wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 2
In den WA 1-Gebieten ist in den mit B gekennzeichneten Baufenstern, abweichend von der im Plan festgesetzten zwingenden Zweigeschossigkeit, nur ein Vollgeschoss zulässig. (§ 16 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 5 BauNVO)

Höhe baulicher Anlagen
Um eine unerwünschte (Höhen-) Entwicklung der städtebaulichen Strukturen sowie eine damit einhergehende zu starke Dominanz der Bebauung bzw. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes weitgehend verhindern zu können, wird die zulässige Höhe baulicher Anlagen beschränkt. Gleichzeitig kann auf diese Weise ein geordnetes, einheitliches Erscheinungsbild des Gebiets gewährleistet werden. In den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten wird mit der Begrenzung der Trauf- und Firsthöhe auch der Gebäudehöhe der Bestandsbebauung sowie der Ortsrandlage des Plangebiets Rechnung getragen. Die Traufe ist die Schnittkante zwischen der Außenfläche des aufgehenden Mauerwerks und der oberen Dachhaut. Der First ist die obere Dachbegrenzungskante. Als Bezugspunkt der festgesetzten Höhen der baulichen Anlagen wird die Endausbauhöhe der angrenzenden Straßenbegrenzungslinie der erschließenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche – gemessen senkrecht von der Mitte der zugewandten Gebäudeseite – festgesetzt. Die Höhenlage des Bezugspunktes kann durch lineare Interpolation der festgesetzten Höhenlagen der Straßenverkehrsflächen ermittelt werden.

Hinweis: Einige Baufenster sind – überwiegend aufgrund der Lage der Bestandsgebäude – nicht parallel zur Straßenbegrenzungslinie ausgerichtet. In drei Fällen ist daher eine Hilfslinie zur Bestimmung des möglichen Bezugspunktes (hier: Straßenbegrenzungslinie der erschließenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche, gemessen senkrecht zur Mitte des Baufensters, da die zukünftigen Gebäudemaße nicht bekannt sind) in der Planzeichnung (Blatt B) aufgenommen worden.

Hinweis: Die festgesetzten Einfahrten bzw. Einfahrbereiche entlang der geplanten Verbindungsstraße machen deutlich, dass diese Verbindungsstraße die für die WA 1-Gebiete erschließende Straße darstellt. Die Höhen der baulichen Anlagen in den WA 1-Gebieten beziehen sich somit auf die Endausbauhöhen der Verbindungsstraße.

Die festgesetzten Trauf- und Firsthöhen (für die mit A gekennzeichneten Baufenster) können der Planzeichnung entnommen werden. Abweichungen hiervon werden über textliche Festsetzungen geregelt. Bei Gebäuden mit Flachdachausführung gilt gemäß Bebauungsplan in den WA 1-Gebieten eine Traufhöhe von maximal 7,00 m, in den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten eine Traufhöhe von maximal 4,00 m. Um Gebäude mit dieser Dachform im Vergleich zu Gebäuden mit Sattel- oder Pultdachausführung nicht zu benachteiligen, wird darüber hinaus die Errichtung eines Staffelgeschosses ermöglicht. Der Begriff Staffelgeschoss bezeichnet ein Geschoss, das gegenüber den darunterliegenden Geschossen zurückspringt und eine kleinere Grundfläche aufweist. Für dieses Staffelgeschoss müssen ebenfalls Höhenfestsetzungen vorgenommen werden, damit eine gewisse Einheitlichkeit der Baukörper gewahrt werden kann.

Darüber hinaus wird für die mit B gekennzeichneten Bauzonen eine abweichende Höhenangabe von 3,00 m festgesetzt. Eine Höhen-Beschränkung der Oberkante baulicher Anlagen (OK) von 3,00 m dient vordringlich der dem Gartenbereich zugeordneten verträglichen baulichen Nutzung. Insbesondere sollen in diesem Bereich Terrassenüberdachungen oder Wintergärten mit baulich untergeordneter Wirkung zugelassen werden. In dem als privaten Gartenraum zugeordneten Bereich soll eine erdrückende bzw. dominierende Wirkung von baulichen Anlagen auf benachbarte Grundstücke ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wird eine Überschreitung der maximal zulässigen Firsthöhe um bis zu 0,50 m für ausnahmsweise zulässig erklärt, sofern sich diese Überschreitung aufgrund eines höheren konstruktiven Dachaufbaus durch Passiv-Energiehäuser oder Solarenergieanlagen ergibt.

Um Schäden in baulichen Anlagen aufgrund von Starkregenereignissen vorzubeugen, soll die Fußbodenoberkante der Erdgeschosse der baulichen Anlagen höher liegen als die öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Wenn der Höhenunterschied aber nicht auf ein maximales Maß begrenzt wird, besteht die Gefahr, dass das Kellergeschoss als normale Wohnfläche genutzt wird. Dies würde den Sicherheitsgedanken der Festsetzung konterkarieren. Aus den oben angeführten Gründen werden daher folgende Abweichungen von den im Bebauungsplan festgesetzten Trauf- und Firsthöhen sowie eine Festsetzung zur Höhe der Fußbodenoberkante aufgenommen:

§ 3
In den WA 1-Gebieten kann bei den mit A gekennzeichneten Baufenstern bei Gebäuden mit Flachdachausführung über die im Plan festgesetzte Traufhöhe (TH) hinausgehend ein weiteres Geschoss als Staffelgeschoss (kein Vollgeschoss gem. § 2 Abs. 5 BauO NRW) zugelassen werden, wenn das Dach des Staffelgeschosses als Flachdach mit einer Traufhöhe von nicht mehr als 10,00 m ausgebildet wird. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)

§ 4
In den WA 2- bis WA 5-Gebieten kann bei den mit A gekennzeichneten Baufenstern bei Gebäuden mit Flachdachausführung über die im Plan festgesetzte Traufhöhe (TH) hinausgehend ein weiteres Geschoss als Staffelgeschoss (kein Vollgeschoss gem. § 2 Abs. 5 BauO NRW) zugelassen werden, wenn das Dach des Staffelgeschosses als Flachdach mit einer Traufhöhe von nicht mehr als 7,00 m ausgebildet wird. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)

§ 5
In allen mit B gekennzeichneten Baufenstern sind, abweichend von den im Plan festgesetzten Höhenangaben nur bauliche Anlagen mit einer Oberkante (OK) von maximal 3,00 m zulässig. (§ 16 Abs. 5 BauNVO)

§ 6
Geringfügige Überschreitungen der maximal zulässigen Firsthöhe um bis zu 0,50 m sind ausnahmsweise zulässig bei einem höheren konstruktiven Dachaufbau durch Passiv-Energiehäuser oder Solarenergieanlagen. (§ 16 Abs. 6 BauNVO)

§ 7
Die Fußbodenoberkante der Erdgeschosse der baulichen Anlagen muss höher liegen als die Oberkante der zugeordneten öffentlichen Straßenverkehrsfläche, höchstens jedoch bis zu 0,50 m.

§ 8
Bezugspunkt aller Festsetzungen der Höhen baulicher Anlagen ist die Endausbauhöhe der angrenzenden Straßenbegrenzungslinie der erschließenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche, gemessen senkrecht von der Mitte der zugewandten Gebäudeseite. (§ 18 Abs. 1 BauNVO)

Darüber hinaus wird ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, aus dem hervorgeht, dass die Planung oder Realisierung von baulichen Anlagen oder Aufbauten, die einzeln oder zusammen eine Höhe von 20,00 m über Grund übersteigen, mit der Wehrbereichsverwaltung West abzustimmen ist (siehe Kapitel „Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise“). Planerisch ist eine entsprechende Höhenentwicklung jedoch nicht beabsichtigt.

Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen, Stellung baulicher Anlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Bauweise

Die Zielvorstellung der Stadt Wesel ist die Schaffung von aufgelockerten, durchgrünten Wohnbauflächen. Daher gelten für das überwiegende Plangebiet die Bestimmungen der offenen Bauweise. Lediglich in den WA 5-Bereichen – hier soll u.a. die Errichtung einer Kindertagesstätte ermöglicht werden – wird keine Bauweise festgesetzt. Da derzeit die bauliche Konzeption der Kindertagesstätte nicht bekannt ist, die Länge eines Gebäudes bei der offenen Bauweise aber höchstens 50,00 m betragen darf, wird hier vorsorglich keine Vorgabe zur Bauweise vorgenommen (siehe Planzeichnung).

Der Bebauungsplan setzt fest, dass in den mit WA 1 und WA 2 gekennzeichneten Gebieten Einzel- und Doppelhäuser, in den WA 3-Gebieten nur Einzelhäuser und in dem WA 4-Gebiet nur Hausgruppen zulässig sind. Lediglich in den WA 5-Gebieten wird eine solche Einschränkung nicht vorgesehen, damit hier verschiedene Möglichkeiten zur Nutzung der Grundstücke zugelassen werden können. Ein Einzelhaus im Sinne des § 22 Abs. 2 BauNVO wird definiert als ein frei stehender Baukörper, der sich auf einem Baugrundstück befindet und zu allen Seiten die erforderlichen Abstandsflächen einhält (vgl. Rödel et al.: 6/4.2, Seite 4). Das Bundesverwaltungsgericht hat zum Grundstücksbezug eines Doppelhauses klargestellt, dass ein Doppelhaus im Sinne des § 22 Abs. 2 BauNVO eine bauliche Anlage ist, die

dadurch entsteht, dass zwei Gebäude auf benachbarten Grundstücken durch Aneinanderbauen an der gemeinsamen Grundstücksgrenze zu einer Einheit zusammengefügt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.02.2000 - 4 C 12.98). Dieser Definition folgend, ist eine Doppelhaushälfte als ein selbstständiges Wohngebäude zu definieren. Eine Hausgruppe im Sinne des § 22 Abs. 2 BauNVO besteht aus mindestens drei aneinandergebauten Gebäuden, jeweils mit Grundstücksgrenzen zwischen den aneinandergebauten Gebäuden. Bei einer Hausgruppe handelt es sich meist um Reihenhäuser. Durch diese Festsetzungen wird zum einen gewährleistet, dass sich das neue Baugebiet städtebaulich in die umgebende Bestandsbebauung einfügt, zum anderen können durch diese Festsetzungen aber auch die unterschiedlichen Ansprüche von Bauinteressierten berücksichtigt werden. Es wird sichergestellt, dass eine aufgelockerte Bebauung realisiert wird. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 22 BauNVO.

Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Plangebiet über Einzelbaufenster[4] geregelt. Dadurch kann nicht nur Einfluss auf die maximal zulässige Gebäudeabmessung genommen werden, auch die Gestaltung eines harmonisch wirkenden Stadtraumes kann auf diese Weise sichergestellt werden. Die Einzelbaufenster werden allesamt durch Baugrenzen anstatt durch Baulinien definiert, so dass ein gewisser Gestaltungsspielraum bei der Stellung der Gebäude zum Straßenraum verbleibt.

In den WA 1-Gebieten weisen diese Baufenster einen Abstand von 6,00 m zur Straßenbegrenzungslinie auf. Dies ist zum einen erforderlich, da die Verbindungsstraße als Allee geplant wird und die Baumkronen ausreichend Platz benötigen. Zum anderen wird dadurch dem Immissionsschutz Rechnung getragen, da für die Verbindungsstraße ein relativ hohes Verkehrsaufkommen prognostiziert wurde, mit dem eine entsprechende Immissionsbelastung einhergehen wird. Die mit A gekennzeichneten Baufenster weisen überwiegend eine Tiefe von 12,00 m auf. Um den Bauherren angesichts der relativ restriktiven übrigen Festsetzungen ausreichend Spielraum zur Realisierung individueller Wohnwünsche zu gewähren, wurden weitere Baufenster (mit B gekennzeichnet) in den rückwärtigen Bereichen der Grundstücke festgesetzt. In diesen Bereichen dürfen lediglich eingeschossige bauliche Anlagen errichtet werden. Gemäß dem Urteil des OVG NRW vom 22.05.2000 - 10a D 197/98 werden Baugrenzen nicht außerhalb ihrer Zweckbestimmung verwendet, wenn sie zugleich für die Abgrenzung des Maßes der baulichen Nutzung benutzt werden. Diese Baufenster sind u.a. auch deswegen festgesetzt worden, weil Einzelbaufenster erfahrungsgemäß bereits durch das (Haupt-) Gebäude nahezu vollständig ausgenutzt werden. Wintergärten können dann häufig aus bauordnungsrechtlichen Gründen nicht mehr errichtet werden, da Wintergärten üblicherweise als Aufenthaltsräume (= Wohnraumerweiterungen) und nicht als Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO zu bewerten sind. Im Gegensatz zu den Nebenanlagen dürfen Aufenthaltsräume deshalb nur innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen errichtet werden.

Drei Einzelbaufenster entlang des Holzweges (jeweils in einem WA 5-Gebiet) sind relativ groß dimensioniert. Diese Baufenster sind grundsätzlich geeignet, um bspw. eine private

[4] Eine Ausnahme hiervon stellt die große Bauzone (in einem WA 5-Gebiet) der geplanten Kindertagesstätte dar, da ihre bauliche Konzeption noch nicht bekannt ist. Aufgrund der GRZ-Bindung wird aber sichergestellt, dass der überwiegende Flächenanteil für außenliegende Spielbereiche genutzt wird.

Kindertagesstätte oder aber besondere Wohnformen (z.B. barrierefreie Wohnungen) realisieren zu können. Da aber auch übliche Wohnformen (bspw. Doppelhaus) ermöglicht werden sollen, wird hier die Bauweise nicht vorgeschrieben.

Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Da Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs (Garagen und Stellplätze gemäß § 12 BauNVO) genauso wie Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO das Straßenbild negativ beeinflussen können, sofern sie ungeordnet und losgelöst von dem gestalterischen Gebäudekonzept errichtet werden, wird die Zulässigkeit dieser Anlagen beschränkt.

Gemäß einem Ratsbeschluss sind je Wohneinheit 1,5 Stellplätze auf einem Baugrundstück nachzuweisen. Diese Verpflichtung soll verhindern, dass der öffentliche Verkehrsraum mit Fahrzeugen der Anlieger zugeparkt wird. Die öffentlichen Straßenverkehrsflächen wurden auf das für das zu erwartende Verkehrsaufkommen erforderliche Maß beschränkt und bieten daher beschränkten Raum für parkende Fahrzeuge. Die geplanten öffentlichen Stellplätze sollen aufgrund dessen für den Besuchsverkehr vorgehalten werden. Daher sind Garagen und Carports (Stellplätze mit offenem Schutzdach) in den WA 1-Gebieten in einem Abstand von mindestens 6,00 m und in den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten in einem Abstand von mindestens 5,00 m zur erschließenden Straßenverkehrsfläche zu errichten. Dadurch können im gesamten Plangebiet ein offener Charakter der Straße und eine ausreichende, nutzbare Aufstellfläche für Fahrzeuge im Bereich der Zufahrten gesichert werden. Diese Aufstellflächen können zum Stellplatznachweis herangezogen werden. Da in den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten bis zu vier Wohneinheiten pro Bauzone entstehen können, wird über die o.g. Regelung hinausgehend festgesetzt, dass je Wohngebäude (Einzelhaus, Doppelhaushälfte) ein weiterer – aber nicht überdachter – Stellplatz im Vorgarten errichtet werden kann. Auf diese Weise kann der Nachweis über die erforderlichen Stellplätze auf den Grundstücken erbracht werden. Diese Stellplätze sollen einen Abstand von mindestens 2,00 m zur Straßenbegrenzungslinie aufweisen, damit eine ausreichende Begrünung vorgenommen werden kann, so dass die öffentliche Wahrnehmung durch diese Stellplätze nicht beeinträchtigt wird. Eine solche Einschränkung bei den nicht überdachten Stellplätzen gilt nicht für die WA 2- bis WA 5-Gebiete. Hier könnten sie auch direkt an der Straßenbegrenzungslinie vorgesehen werden. Vorsorglich wird an dieser Stelle auf die festgesetzte Beschränkung der Versiegelung im Bereich des Vorgartens hingewiesen (siehe hierzu Kapitel „Bauordnungsrechtliche Vorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW)“).

Im Bereich der Vorgärten werden Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO – mit Ausnahme der Müllbehälter und Einfriedungen – für unzulässig erklärt, um hier die beabsichtigte städtebauliche Struktur, auf die auch die Straßenraumgestaltung abgestimmt ist, zu wahren. Dieser Ausschluss trägt auch dazu bei, eine ansprechende und geordnete Siedlungsraumentwicklung sowie ein harmonisches Erscheinungsbild zu sichern und den Versiegelungsgrad der Vorgärten zu beschränken. Ein Vorgarten wird definiert als der Bereich zwischen Begrenzungslinie der erschließenden Straßenverkehrsfläche und der Hausfront des Gebäudes, einschließlich der seitlichen Verlängerung bis zur seitlichen Grundstücksgrenze.

Im Bereich der rückwärtigen Gartenflächen werden Nebenanlagen über 30 cbm umbauten Raum ausgeschlossen. Auf den überbaubaren Grundstücksflächen hingegen sind solche Nebenanlagen zulässig. Auf diese Weise soll einerseits dem Wunsch der Bewohner nach

ausreichend Möglichkeiten zur Unterbringung von Gartengeräten, Fahrrädern usw. Rechnung getragen werden, andererseits die mögliche Versiegelung von grünen Gartenbereichen beschränkt werden.

§ 9
In den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten sind Garagen und Carports (Stellplätze mit offenem Schutzdach) in einem Abstand von mindestens 6,00 m zur erschließenden Straßenverkehrsfläche zu errichten. (§ 12 Abs. 6 BauNVO)

§ 10
Darüber hinaus kann in den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten pro Wohngebäude (Einzelhaus, Doppelhaushälfte) ein nicht überdachter Stellplatz im Vorgarten errichtet werden. Dieser muss einen Abstand von mind. 2,00 m zur Straßenbegrenzungslinie aufweisen.

§ 11
In den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten sind Garagen und Carports (Stellplätze mit offenem Schutzdach) in einem Abstand von mindestens 5,00 m zur erschließenden Straßenverkehrsfläche zu errichten. (§ 12 Abs. 6 BauNVO)

§ 12
Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO sind – mit Ausnahme der Standplätze für Abfallbehälter und Einfriedungen – im Bereich zwischen Begrenzungslinie der erschließenden Straßenverkehrsfläche und der Hausfront des Gebäudes einschließlich der seitlichen Verlängerung bis zur seitlichen Grundstücksgrenze (sog. Vorgarten) in allen Wohngebieten unzulässig. (§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO i.V.m. § 23 Abs. 5 BauNVO)

§ 13
Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO über 30 cbm umbauten Raum sind in den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. (§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO i.V.m. § 23 Abs. 5 BauNVO)

Darüber hinaus wird eine Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, die die Begrünung der Längsseiten von Garagen und Carports regelt, sofern diese Garagen und Carports entlang öffentlicher Straßenverkehrsflächen errichtet werden. Diese Regelung betrifft ausschließlich Eckgrundstücke. Auch wird geregelt, dass Garagen in Material und Farbe dem Hauptgebäude anzupassen sind und dass aneinander gebaute Garagen und Carports einheitlich zu errichten sind. Zu diesen Festsetzungen siehe Kapitel „Bauordnungsrechtliche Vorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW)“.

<u>Stellung baulicher Anlagen</u>
In Neubaugebieten hat die Stadtplanung einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Möglichkeit des solaren Bauens und des damit verbundenen Energieverbrauchs der später realisierten Gebäude. Daher wird häufig gefordert, dass bei der Entwicklung von städtebaulichen Strukturen auf die Orientierung der Gebäude zur Sonne und auf die Vermeidung von Verschattung geachtet werden soll.

Zunächst ist anzumerken, dass bei der Planung eines Wohngebietes – neben der solarenergetisch optimierten Orientierung der Gebäude – aber auch andere (insb. städtebauliche) Aspekte zu berücksichtigen sind. Im Plangebiet bilden u.a. die Zwangspunkte der innerörtlichen Verbindungsstraße sowie die Anforderungen an die Ausgestaltung bzw. Wirkung der Straße wesentlich zu berücksichtigende Aspekte, die Einfluss auf eine sinnvolle Gebäudestellung ausüben.

So ist es sinnvoll, dass sich die Anordnung der privaten Freizonen am Trassenverlauf orientiert, damit möglichst störungsfreie Gärten entstehen können. Aufgrund der Prämisse des flächensparenden Bauens und der damit einhergehenden Dichte kann es aber insbesondere in den Wintermonaten zu Verschattungen der unteren Gebäudeteile durch Nachbargebäude kommen.

Ferner wurde bereits darauf hingewiesen, dass in den mit WA 1 gekennzeichneten Bereichen – neben einer hohen Qualität als Wohnstandort – auch eine positive öffentliche Wahrnehmung durch die Nutzer des Straßenraumes gewährleistet werden soll. Ein gewisses einheitliches Siedlungsbild ist aus diesem Grund unabdingbar. Ein ständiger Wechsel von parallel und schräg zur Straßenverkehrsfläche errichteter Bebauung, der bei einer strikten Südausrichtung der Gebäude entlang der innerörtlichen Verbindungsstraße erforderlich wäre, würde zu einem insgesamt unruhigen Erscheinungsbild führen und sollte daher vermieden werden.

Da die innerörtliche Verbindungsstraße als Allee geplant wird und darüber hinaus das gesamte Plangebiet eine intensive Durchgrünung erfahren soll, kann es aufgrund der Vielzahl von geplanten Bäumen zu Verschattungen der Dächer und/ oder Fassaden kommen. Um Konflikte zu vermeiden, werden entlang der öffentlichen Straßenverkehrsflächen die Standorte für Bäume im Bebauungsplan verbindlich festgesetzt, damit zukünftige Nutzer ihre individuellen Gebäudeenergiekonzepte daraufhin abstimmen können. Auch ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich jedes Gebäude geeignet ist, durch bauliche und/ oder technische Maßnahmen klimafreundlich konzipiert zu werden.

Den städtebaulichen bzw. stadtgestalterischen Aspekten wird aufgrund der o.g. Gründe ein größeres Gewicht beigemessen als der relativ starren Orientierung der Gebäude nach Süden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

> § 14
> In den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten sind Gebäude zwingend traufständig zur erschließenden Straßenverkehrsfläche zu errichten.

Mindestmaße für Wohnbaugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BauGB)
Um eine aufgelockerte Wohnbebauung zu gewährleisten, wird festgesetzt, dass Baugrundstücke, die mit Einzelhäusern bebaut werden, eine Mindestgröße von 390 qm einzuhalten haben. Baugrundstücke, die mit einer Doppelhaushälfte bebaut werden, haben eine Mindestgröße von 280 qm einzuhalten. Da die zukünftigen Grundstückszuschnitte im Nahbereich von bauleitplanerisch gesicherten Bestandsgebäuden gewissen Restriktionen unterliegen, so dass die Mindestmaße von 280 qm bzw. 390 qm nicht immer erreicht werden können, soll für diese Fälle eine Ausnahme von der Festsetzung über die Mindestmaße der Wohnbaugrundstücke aufgenommen werden.

§ 15
Baugrundstücke, die mit Einzelhäusern bebaut werden, müssen mindestens 390 qm groß sein. Je Doppelhaushälfte müssen Baugrundstücke eine Mindestgröße von 280 qm aufweisen.

§ 16
Ausnahmsweise kann eine Reduzierung der Mindestmaße für Wohnbaugrundstücke von bis zu 10 % zugelassen werden. (§ 31 Abs. 1 BauGB)

Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)
Eine weitere Differenzierung zwischen den WA 1-Gebieten auf der einen Seite und den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten auf der anderen Seite ergibt sich durch die unterschiedliche Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten. Grundsätzlich gilt, dass die Begrenzung der Anzahl möglicher Wohnungen städtebaulich deswegen erforderlich ist, weil eine höhere Anzahl von Wohnungen ein Mehr an fließenden und ruhenden Verkehr und somit eine unerwünschte Störung des Wohngebietes bedeuten würde. Auch kann durch eine Beschränkung der maximal zulässigen Anzahl an Wohneinheiten je Wohngebäude eine unerwünschte Entwicklung der geplanten städtebaulichen Struktur des Baugebietes durch eine ortsuntypische und unerwünschte Verdichtung verhindert werden.

In den WA 1-Gebieten wird die höchstzulässige Zahl der Wohneinheiten auf 2 Wohneinheiten je Wohngebäude (Einzelhaus, Doppelhaushälfte) begrenzt. Zur Definition von Einzelhäusern und Doppelhäusern siehe Kapitel „Bauweise“. Bei den mit WA 2 bis WA 5 gekennzeichneten Gebieten wird die höchstzulässige Zahl der Wohneinheiten auf 1 begrenzt. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB und kann der Planzeichnung entnommen werden. Darüber hinaus wird folgende textliche Festsetzung zur Unzulässigkeit von Einliegerwohnungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 17
In allen Wohngebieten sind Einliegerwohnungen unzulässig.

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
Die innere Erschließung erfolgt durch eine zentrale Haupterschließung, die vom heutigen Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße bis zur Bocholter Bahnstrecke verlaufen wird. Diese Verbindungsstraße wird mit Straßen begleitenden Gehwegen sowie trennenden Grün-/ Parkstreifen und Radspuren auf der Fahrbahn ausgestattet. Dadurch ergibt sich ein Straßenquerschnitt von 15,50 m.

Der heutige Stichweg, der vom Holzweg abgehend parallel zur Strecke der Bocholter Bahn verläuft (Flurstück 134), befindet sich (derzeit) nicht im Eigentum der Stadt Wesel. Da die Flurstücke 136 und 157 (jeweils Gemarkung Wesel, Flur 17) nur über diesen Stichweg erschlossen werden können bzw. sollen (Wunsch des Eigentümers), wird dieser bisher private Stichweg als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die nördlich angrenzenden Flurstücke 135 und 147 werden zukünftig über den neuen Stichweg östlich der Flurstücke erschlossen. Daher wird das Flurstück 134 im weiteren Verlauf als Rad- und Fußweg bzw. als Grünfläche festgesetzt. Aufgrund des nur geringen Verkehrsaufkommens kann bei den Straßenverkehrsflächen (Ausnahme: die oben beschriebene innerörtliche Verbindungs-

straße) auf den kostenintensiven Ausbau im Trennprinzip mit Bürgersteigen verzichtet werden. Sie sollen vielmehr verkehrsberuhigt im Mischprinzip errichtet werden. Diese Straßenverkehrsflächen dienen der Erschließung der Wohnbauflächen und werden für die gleichberechtigte Benutzung durch Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrzeuge mit einem Querschnitt von mindestens 5,50 m (Ausnahme: Hessenweg und vorhandener Stichweg parallel der Bocholter Bahn) ausgebildet. Weitere Verkehrsflächen werden als „Rad- und Fußweg“ (RW+F) bzw. als „Parkplatz“ (P) festgesetzt.

Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen

Es ist beabsichtigt, das auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ortsnah versickern zu lassen. Vom Gutachter wurden daher zum Straßenverlauf parallel verlaufende Entwässerungsrinnen geplant mit anschließender, meist oberflächennaher Einleitung in entsprechende Versickerungsmulden. Um eine einwandfrei funktionierende Entwässerung gewährleisten zu können ist die Einhaltung eines entsprechenden Gefälles im Straßenraum erforderlich. Darüber hinaus ist diese Festsetzung auch erforderlich, da sich bestimmte Maße der anschließenden Bebauung auf die Höhenlage der öffentlichen Straßenverkehrsflächen beziehen. Daher werden die vom Gutachter geplanten Deckenhöhen in der Planzeichnung (Blatt B) als Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen festgesetzt[5]. Die vom Gutachter vorgesehenen Entwässerungsrinnen und das damit verbundenen Quer- und Längsgefälle der Straßen werden – zum besseren Verständnis der Festsetzungen – in der Planzeichnung (Blatt B) dargestellt.

Darüber hinaus wird der Hinweis, dass Zwischenwerte für die Straßenabschnitte durch lineare Interpolation zu ermitteln sind sowie die Empfehlung, die genauen Anschlusshöhen der Grundstücke mit der Stadt Wesel abzustimmen, als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe Kapitel „Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise“).

Hinweis: Die Höhenlagen des Holzweges wurden bereits im Bebauungsplan Nr. 152 „Färberskamp“ festgesetzt. Diese werden als Hinweis in die Planzeichnung (Blatt B) übernommen. Die im Bebauungsplan Nr. 154 festgesetzten Höhenlagen des Holzweges leiten sich von den im Bebauungsplan Nr. 152 festgesetzten Höhenlagen ab.

Einfahrtsbereiche, Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Entlang der innerörtlichen Verbindungsstraße (in den WA 1-Gebieten) werden Einfahrtsbereiche bzw. Einfahrten festgesetzt. Die Zwischenbereiche dürfen nicht für Ein- und Ausfahrten genutzt werden (siehe hierzu auch Kapitel „Grünflächen und Anpflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Nr. 25a BauGB)“). Diese Reglementierungen sind erforderlich, um eine durchgehende, nachhaltig funktionierende Alleebepflanzung – die ein wesentliches Qualitätsmerkmal der innerörtlichen Verbindungsstraße darstellen wird – abzusichern.

Durch den Bereich ohne Ein- und Ausfahrt kurz vor dem heutigen Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße wird verhindert, dass die Parkplätze, die an der Wendeanlage am Hessenweg angelegt sind, von der Verbindungsstraße ausgehend angefahren werden können.

[5] Die Studie zur Planung der Entwässerungseinrichtungen ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

Ein weiterer Bereich ohne Ein- und Ausfahrt befindet sich auf dem Flurstück 136 (Gemarkung Wesel, Flur 17). Das Grundstück wird bereits heute über den westlich gelegenen Stichweg erschlossen, eine weitere Erschließung über den neu geplanten östlich des Flurstücks verlaufenden Stichweg wurde vom Eigentümer nicht gewünscht und ist auch nicht erforderlich.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Versickerung“
Wie bereits im Kapitel „Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen“ beschrieben, soll das auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ortsnah versickert werden. Die vom Gutachter konzipierten Entwässerungsrinnen münden in die dafür vom Gutachter vorgesehenen Versickerungsmulden. Diese Versickerungsmulden, die in den öffentlichen Grün- bzw. MSPE-Flächen errichtet werden, werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt daher auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Kombination mit § 9 Abs. 1 Nr. 15 bzw. Nr. 20 BauGB. Die Festsetzungen, die die Versickerung des Niederschlagswassers regeln, erfolgen auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB (siehe hierzu Kapitel „Behandlung des Niederschlagswassers (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)“).

Flächen für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)
Um eine möglichst nachhaltige Versorgung der neuen Wohngebiete gewährleisten zu können, wird im Plangebiet eine Fläche für Versorgungsanlagen mit der Zweckbestimmung „Kraft-Wärme-Kopplung“ (KWK) festgesetzt. Eine solche Festsetzung beinhaltet ihre planungsrechtliche Zulässigkeit auf den hierfür festgesetzten Flächen. Sie bedeutet jedoch nicht eine Verpflichtung zur Nutzung im Sinne einer Nutzungspflicht. Der bundesrechtlich abschließende Katalog der Festsetzungsmöglichkeiten (§ 9 Abs. 1 bis 3 BauGB) ermöglicht einen solchen Anschluss- und Benutzungszwang nicht. Allerdings könnte auf der Grundlage von § 16 EEWärmeG i.V.m. § 9 GO NRW eine entsprechende gemeindliche Satzung zum Anschluss- und Benutzungszwang an ein Netz der öffentlichen Nah- und Fernwärmeversorgung zum Zwecke des Klima- und Ressourcenschutzes vom Rat der Stadt Wesel erlassen werden. Alternativ zu einer solchen Satzung könnten auch städtebauliche Verträge gem. § 11 BauGB einen solchen Anschluss- und Benutzungszwang regeln.

Hinweis: Der Rat der Stadt Wesel hat am 12.12.2017 die Verwaltung beauftragt, eine Satzung über den Anschluss- und Benutzungszwang an eine zentrale Nahwärmeversorgung für die jeweiligen zukünftigen Weseler Bebauungsplangebete zu erarbeiten.

Behandlung des Niederschlagswassers (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)
Wie bereits im Kapitel „Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)“ beschrieben, soll das auf den öffentlichen Erschließungsflächen anfallende Niederschlagswasser in entsprechende Versickerungsmulden eingeleitet werden. Darüber hinaus muss gem. § 44 Landeswassergesetz (LWG) sichergestellt werden, dass das Niederschlagwasser von Dachflächen baulicher Anlagen und von normal beanspruchten befahrbaren und sonstigen befestigten Flächen wie Hof- und Verkehrsflächen mit geringem Kfz-Verkehr sowie Flächen mit einem geringen LKW-Anteil (ohne abflusswirksame LKW-Parkplätze) über die belebte Bodenzone versickert werden kann.

Die geplanten Wohnbaugrundstücke sind aufgrund der Festsetzung zur Mindestgröße für Wohnbaugrundstücke so groß bemessen, dass auf diesen Flächen eine Versickerung des

anfallenden Niederschlagswassers über die belebte Bodenschicht erfolgen kann. Da die Eigentümer der Bestandsgebäude angegeben haben, dass sie kein Niederschlagswasser in die Kanalisation einleiten, sie demnach bereits heute das anfallende Niederschlagswasser versickern lassen, bedarf es keiner gesonderten Regelung für diese Gebäude. Für die Behandlung des Niederschlagswassers werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 18
Das auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen anfallende Regenwasser ist auf den angrenzenden öffentlichen Grün- und MSPE-Flächen zu versickern. (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG)

§ 19
Gemäß § 44 LWG ist das Regenwasser von Dachflächen baulicher Anlagen und von normal beanspruchten befahrbaren und sonstigen befestigten Flächen über ein geeignetes Entwässerungssystem auf privaten Grundstücken dem Untergrund zuzuführen. Die Dachflächen sind so zu erstellen, dass eine Verunreinigung durch die verwendeten Materialien ausgeschlossen ist. Das Niederschlagswasser ist über die belebte Bodenzone zu versickern. (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG)

Da laut Gutachten der unter dem Oberboden befindliche Auenlehm (dieser liegt in einer Mächtigkeit von ca. 0,50 m bis ca. 1,00 m vor) ungeeignet für die Versickerung von Niederschlagswasser ist, muss im gesamten Plangebiet auf die Errichtung von flachen Versickerungsmulden innerhalb des Auenlehms verzichtet werden. Dem gegenüber eignen sich die unter dem Auenlehm befindlichen kiesigen Sande der Niederterrasse gut für die Niederschlagswasserversickerung. Da ein hydraulischer Anschluss der Niederterrasse möglich ist, indem der Auenlehm durch Bodenmaterial mit einer höheren Wasserdurchlässigkeit ausgetauscht wird, haben sich laut Gutachten als Vorzugsvarianten für die dezentrale Versickerung Rigolen- und Mulden-Rigolen-Anlagen ergeben. Dieses Ergebnis wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe hierzu Kapitel „Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise“). Weitergehende Ausführungen können dem Kapitel „A 9 Technische Infrastruktur“ entnommen werden.

Grünflächen und Anpflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Nr. 25a BauGB)
Im Plangebiet ist ein Grünzug festgesetzt, der von dem Holzweg ausgehend entlang der westlichen Plangebietsgrenze bzw. entlang der Bocholter Bahnstrecke zur neuen Verbindungsstraße und darüber hinaus bis zum Hessenweg verläuft. Auf diese Weise wird ein durchgehender Grünzug geschaffen, der in der Grün- und Spielfläche an der Straße Färberskamp (Bebauungsplan Nr. 151) beginnt, durch den nördlich daran angrenzenden Bebauungsplan Nr. 152 verläuft und durch das jetzige Plangebiet in die freie Landschaft führt (siehe Abbildung 2).

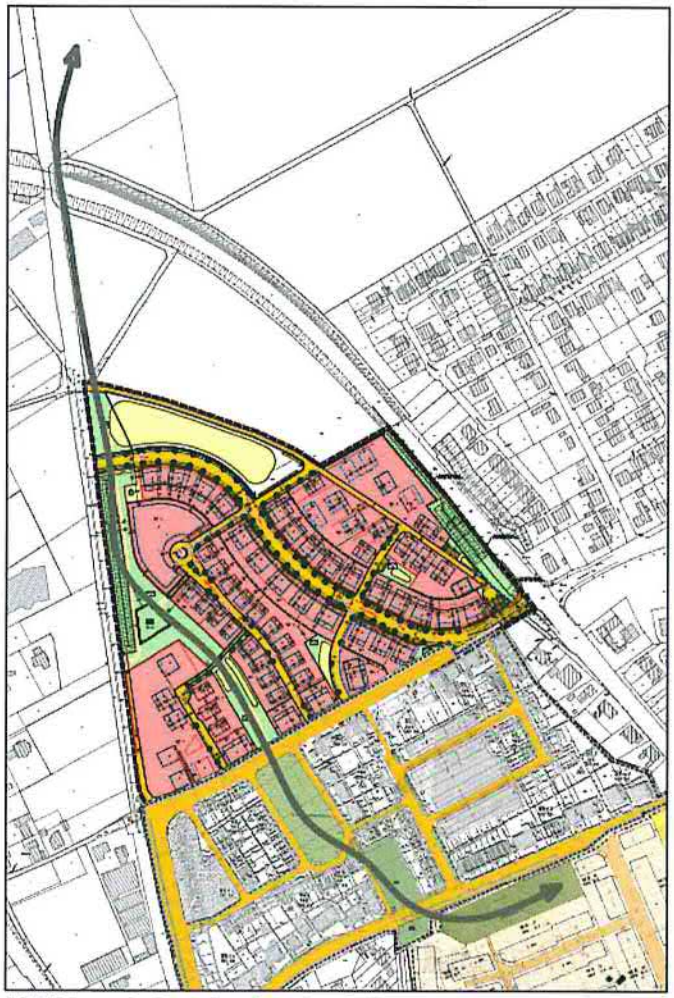


Abbildung 2: Durchgehender Grünzug

Wie bereits in dieser Begründung angedeutet, wird diese Grünfläche auch aus immissionsschutzrechtlichen Gründen (Lärm, Erschütterungen) entlang der Bocholter Bahnstrecke und aus Gründen der Durchgrünung der Wohnbauflächen festgesetzt. Dieser öffentliche Grünzug soll eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten, daher soll er parkähnlich – mit Blumenwiesen, Strauch- und Baumpflanzungen – ausgestaltet werden und über eine Wegeverbindung für den Fuß- und Fahrradverkehr verfügen, die in der Planzeichnung unverbindlich dargestellt wird. Vor dem Hintergrund des deutschlandweit festgestellten Insektenschwundes ist die Stadt Wesel bemüht, ihren Beitrag zur Gegensteuerung des Trends zu leisten, indem auf ausgewählten städtischen Flächen Blühwiesen angelegt werden sollen. Um dieses Ziel erreichen zu können, dürfen keine Nährstoffe (bspw. Gülle) von außen eingebracht werden und die Flächen müssen über Jahre gemäht und das Gras abgefahren werden. Auf diese Weise kann die Grundvoraussetzung geschaffen werden, damit sich Blühwiesen langfristig etablieren. Beschleunigt werden kann die Etablierung einer Blühwiese, indem die obere Bodenschicht abgetragen und Sand in die Fläche eingebracht wird (sog. Ausmagerung). Durch Verwendung von regionalem Saatgut und dem aktiven Einbringen von vor Ort vorkommenden blühenden Stauden, kann die Entwicklung ebenfalls beschleunigt werden. Welche Ausmagerungsmaßnahmen im Einzelnen ergriffen werden müssen, muss vor Ort – voraussichtlich unter Beteiligung der Bio-Station und des NABU – geprüft werden. Das Entwicklungsziel „Blühwiese“ kann hingegen verbindlich bereits im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Innerhalb dieses Grünzugs soll darüber hinaus ein Spielbereich für Kinder integriert werden. Aus dem Spielflächenbedarfsplan der Stadt Wesel geht hervor, dass die bestehenden Siedlungsbereiche im Ortsteil Feldmark mit Spielflächen sehr gut versorgt sind. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass bei dem geplanten Neubauviertel nördlich des Holzweges (Plangebiet) aufgrund der damit verbundenen Zuzügen zwei kleinere neue Spielplätze eingeplant werden müssen (vgl. Stadt Wesel 2012b: 20). Aus dem Spielflächenbedarfsplan geht des Weiteren hervor, dass im Ortsteil Feldmark 56 % der vorhandenen Spielplatztypen der Kategorie A, 26 % der Kategorie B, 10 % der Kategorie C[6] und 8 % der Kategorie Sonstiges

[6] Die mit der Kategorisierung der Spielflächen einhergehende Funktion der Spielbereiche kann dem Spielflächenbedarfsplan (S. 8-9) entnommen werden.

zuzuordnen ist (vgl. ebd.: 15). In Abstimmung mit dem Fachbereich Jugend, Schule und Sport wird aufgrund dessen ein größerer (anstatt zwei kleinere) Spielplatz festgesetzt, der sowohl Spielbereiche der Kategorie B als auch Spielbereiche der Kategorie C aufweisen wird.

Neben dem durchgehenden Grünzug sollen drei weitere, kleinere Flächen ebenfalls parkähnlich ausgestaltet werden. Weitere Grünflächen sollen ebenfalls mit autochthonem, regionalem Saatgut aus NRW für Blütenwiesen flächig und dauerhaft begrünt werden. Hier sind insb. die zwei Grünflächen, in denen aktive Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden sollen, zu nennen.

Außerhalb der Grünflächen werden weitere Anpflanzungen festgesetzt. Diese Maßnahmen dienen sowohl der Gestaltung als auch der ökologischen Aufwertung des Gebietes. Gleichermaßen dienen die Festsetzungen der Minimierung des Eingriffs und der Sicherung eines wohnumfeldtypischen, ökologischen wertvollen Lebensraumes. Um diese Ziele zu erreichen, müssen die entsprechenden Maßnahmen verbindlich im Bebauungsplan festgesetzt werden.

So wurde bspw. mehrfach darauf hingewiesen, dass die neue Verbindungsstraße als Allee mit trennenden Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Fußwegbereich angelegt werden soll, um einen attraktiven Stadtraum zu schaffen. Durch die Festsetzung der Einfahrtsbereiche entlang dieser Planstraße kann eine durchgehende, nachhaltig funktionierende Alleebepflanzung gewährleistet werden. Die Standorte der Bäume werden daher im Bebauungsplan festgesetzt. Im Bereich der übrigen Straßenverkehrsflächen wird die Lage der Bäume ebenfalls verbindlich festgesetzt.

Bei dem geplanten Kita-Standort wird entlang der geplanten Grundstücksgrenze (Ausnahme: entlang der erschließenden Straßenverkehrsflächen) eine 1,00 m breite Anpflanzungsfläche festgesetzt. Denn es ist davon auszugehen, dass aus versicherungstechnischen Gründen hohe Zaunanlagen (ca. 1,60 m Höhe) erforderlich werden, die entlang des Grünzugs und der angrenzenden Wohnbauflächen verunstaltend wirken könnten. Durch die 1,00 m breite festgesetzte Anpflanzungsfläche, in der keine baulichen Anlagen errichtet werden dürfen, wird somit eine beeinträchtigende Einzäunung der angrenzenden Flächen verhindert. Für Zugänge – bspw. einen direkten Zugang zur angrenzenden öffentlichen Grünfläche – können diese Pflanzflächen unterbrochen werden.

In den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten werden zwischen den Ein- und Ausfahrtbereiche Anpflanzungsflächen festgesetzt. Diese dienen der Eingrünung der Wohngrundstücke und tragen somit zur Absicherung eines attraktiv wirkenden Straßenraumes bei.

§ 20
Auf den offenen Flächen (ca. 80 %) der öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ hat eine Einsaat von autochthonem, regionalem Saatgut aus NRW für Blütenwiesen zu erfolgen. Die Mahd der offenen Flächen hat im Herbst eines jeden Jahres zu erfolgen. Um ein Einwachsen in die öffentlichen Verkehrsflächen zu vermeiden, hat die Mahd in diesen Bereichen (bis zu 1,50 m Tiefe) 10- bis 12-mal pro Jahr zu erfolgen. Das Mahdgut ist auszutragen und abzufahren. Die übrigen Flächen (ca. 20 %) sind als Gehölz-Inseln mit den in Pflanzliste A (im Anhang) angegebenen Bäumen und

Gehölzen im Abstand 1,50 x 1,00 m zu entwickeln. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

§ 21
Bei den öffentlichen Grünflächen, die nicht unter § 20 der textlichen Festsetzungen zu subsumieren sind (Begleitvegetation und Flächen für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen) ist die offene Bodenfläche mit autochthonem, regionalem Saatgut aus NRW für Blütenwiesen flächig und dauerhaft zu begrünen. Die Mahd der Flächen hat im Herbst eines jeden Jahres zu erfolgen. Um ein Einwachsen in die öffentlichen Verkehrsflächen zu vermeiden, hat die Mahd in diesen Bereichen (bis zu 1,50 m Tiefe) 10- bis 12-mal pro Jahr zu erfolgen. Das Mahdgut ist auszutragen und abzufahren. Darüber hinaus sind einzelne Gehölze der Pflanzliste A (im Anhang) einzubringen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

§ 22
Im Verlauf der Verbindungsstraße sind Acer platanoides (Spitzahorn) zu pflanzen (Qualität: mindestens Stammumfang 16/18 Hochstamm). Von den festgesetzten Standorten der anzupflanzenden Bäume kann bis zu 1,00 m abgewichen werden. Die offene Bodenfläche ist mit bodenbedeckender Vegetation aus standortgerechten Stauden oder Gehölzen oder mit Einsaat von Gräsern und Kräutern flächig und dauerhaft zu begrünen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

§ 23
An den übrigen festgesetzten Baumstandorten innerhalb der Straßenverkehrsflächen sind Ebereschen zu pflanzen (Qualität: mindestens Stammumfang 16/18 Hochstamm). Von den festgesetzten Standorten der anzupflanzenden Bäume kann bis zu 1,00 m abgewichen werden. Die offene Bodenfläche ist mit bodenbedeckender Vegetation aus standortgerechten Stauden oder Gehölzen oder mit Einsaat von Gräsern und Kräutern flächig zu begrünen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

§ 24
Die „Anpflanzungsfläche A“ ist mit den in Pflanzliste A (im Anhang) angegebenen Bäumen und Gehölzen zu bepflanzen. Die Anpflanzung hat in Gruppen von 4 bis 6 Stück einer Art zu erfolgen. Die Gehölzbestockung muss mindestens 50 % der Fläche erreichen. Die restlichen Flächen sind mit einem standortgerechten Landschaftsrasen aus bodenständigen Arten anzusäen und maximal 3-mal im Jahr zu mähen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Für Zugänge können diese Pflanzflächen unterbrochen werden. Bauliche Anlagen dürfen nicht errichtet werden.

§ 25
Innerhalb der festgesetzten „Anpflanzungsfläche B“ ist eine lückenlose, mindestens einreihige Hecke (5 St./ lfdm.) mit Arten der Pflanzliste B (im Anhang) anzupflanzen. Die Pflanzflächen dürfen nicht durch Ein- und Ausfahrten unterbrochen werden. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 1a BauGB)
Im nördlichen Bereich des Plangebiets wird eine MSPE-Fläche (MSPE= Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) „Aufforstung“ festgesetzt. Diese Festsetzung erfolgt zum einen aus klimatischen Gründen (näheres siehe Teil B der Begründung). Zum anderen wurde diese Fläche für die Aufforstung gewählt, da sich die in Hochlage geführte Emmericher Straße nördlich des Plangebietes befindet. Sobald die noch anzulegende Aufforstungsfläche eine gewisse Mächtigkeit erreicht hat, kann sie eine gewisse abschirmende Wirkung vor Verkehrslärm erzielen. Ein weiterer Grund ist das großräumige Entwicklungsziel der Stadt Wesel der Biotopvernetzung zwischen Aaper Busch und dem Diersfordter Wald. Im Stadtentwicklungskonzept heißt es hierzu: „Zwischen diesen im Osten bzw. im Nordwesten gelegenen zusammenhängenden Waldflächen bestehen kleinere eingestreute Waldstücke, die sich großenteils in freier Landschaft befinden. Sie stellen Gliederungselemente in der z.T. ausgeräumten landwirtschaftlich geprägten Umgebung dar. Dieser gering besiedelte Landschaftsraum eignet sich [...] nahezu gänzlich zu Kompensationsmaßnahmen. Darüber hinaus können die bestehenden Gliederungselemente miteinander verbunden werden, wobei langfristig eine Vernetzung der beiden Großbiotope Aaper Busch und Diersfordter Wald anzustreben wäre“ (Stadt Wesel 2012a). Da sich die im nördlichen Bereich des Plangebiets befindliche Fläche innerhalb des Korridors zur potentiellen Biotopvernetzung befindet, wird die Fläche als MSPE-Aufforstung festgesetzt:

§ 26
Entlang der Außenränder der MSPE-Fläche ist ein 5-reihiger Waldrand mit Gehölzen der Pflanzliste C (im Anhang) im Verband 1,50 x 1,50 m anzulegen. Die Sträucher sind in Gruppen von 4 bis 6 Stück einer Art zu pflanzen. Darüber hinaus sind je 10 Stück Wildapfel, Feldahorn und Eberesche (Mindestgröße 80/120 cm) einzeln in die Sträucher einzubringen.

Für die Aufforstung im Kern der MSPE-Fläche wird eine flächige und ungeordnete Gehölzpflanzung mit den in Pflanzliste C (im Anhang) angegebenen Bäumen festgesetzt. Die Schwarz-Erlen (20 %) sind einzeln in die Stieleichen (80 %) einzumischen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Es sind Bewegungsräume für Wartungs- und Pflegemaßnahmen einzukalkulieren.

Die gesamte MSPE-Fläche ist zunächst mit einem mindestens 1,50 m hohen Kulturzaun, der zum Schutz vor Kaninchen in die Erde eingelassen und nach außen abzuwinkeln ist, zu gattern.

Die Flächen und Maßnahmen sind den Grundstücken, auf denen Eingriffe zu erwarten sind, zugeordnet.

Durch die geplante großflächige erstmalige Versiegelung bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzter Flächen findet ein Eingriff in Natur und Landschaft statt, den es auszugleichen gilt. Allerdings findet im Plangebiet durch die bereits beschriebenen, festgesetzten Grün- und Anpflanzflächen und durch die ausgewiesene MSPE-Fläche eine Aufwertung der Natur statt, wodurch sich die Kompensationsforderung verringert. Für die Planung ist ein

Fachbeitrag zur Eingriffsbilanzierung erarbeitet worden, der Bestandteil des Teil B der Begründung ist[7]. Aus dieser Bilanzierung geht hervor, dass der erforderliche Ausgleich nicht nur vollständig im Plangebiet nachgewiesen werden kann; vielmehr wird durch die Planung ein Überschuss von 26.414 ökologischen Werteinheiten (ÖWE) erzeugt.

Allerdings ist ein Ausgleich für die Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Bodens (hier: Parabraunerde)[8] im Plangebiet nicht vollständig möglich. Die Parabraunerde-Linse weist laut Bodenkarte eine Größe von ca. 17.006 qm auf und wird bisher landwirtschaftlich genutzt. Laut Planung werden innerhalb der Parabraunerde-Linse ca. 1.949 qm als öffentliche Verkehrsfläche, ca. 12.078 qm als Wohnbaufläche und ca. 2.979 qm als öffentliche Grünfläche festgesetzt. Da mit der Festsetzung von Grünflächen keine Versiegelung einhergeht, ist ein Ausgleich für diese Festsetzung nicht erforderlich. Bei den Wohnbauflächen wird – wie bei der Eingriffsbilanzierung – mit 60 % Versiegelung gerechnet (Maximalwertbetrachtung), so dass ca. 7.247 qm auszugleichen sind. Die Verkehrsflächen weisen eine Versiegelung von 100 % auf und sind somit vollständig (ca. 1.949 qm) auszugleichen. Mit der Umsetzung der Planung wird im nördlichen Bereich des Plangebietes die zuvor beschriebene MSPE-Aufforstungsfläche (ca. 6.079 qm) hergerichtet. Durch die Anpflanzung von Bäumen geht eine Verbesserung der Bodenpufferung, ein besserer Nährstoffeintrag sowie eine bessere Durchlüftung des Bodens einher und kann daher als bodenverbessernde Maßnahme angesehen werden. Gleiches gilt für die Gehölz-Inseln innerhalb der öffentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“[9]. Hier werden Gehölze in einer Größenordnung von ca. 1.862 qm (ca. 20 % von 9.311 qm) vorgesehen. Dem auszugleichenden Eingriff in den schutzwürdigen Boden (insg. 9.196 qm) stehen demnach auch bodenverbessernde Maßnahmen (ca. 6.079 qm + 1.862 qm= 7.941 qm) gegenüber. Demnach ergibt sich ein externer Ausgleich in einer Größenordnung von ca. 1.255 qm. Dieser wird erbracht auf den Flächen des Ökokontos der Stadt Wesel unter der Bezeichnung AF 04 „Haferkamp“ (Gemarkung Wesel, Flur 73, Flurstück 39 tlw.). Hier wurde eine vormals intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche (Intensivwiese, artenarm) in einer Größenordnung von ca. 14.507 qm im Zuge der Umsetzung der Zielvorgaben des Ökokontos aufgeforstet (Feldgehölz und Hecken). Diese Maßnahmen stellen bodenverbessernde und somit Kompensationsmaßnahmen für den mit dem Bebauungsplan Nr. 154 einhergehenden Eingriff in schutzwürdige Böden dar. Daher wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

> § 27
> Da der Eingriff in die schutzwürdige Parabraunerde im Plangebiet nicht vollständig ausgeglichen werden kann, erfolgt der externe Ausgleich in einer Größenordnung von 1.255 qm auf den Flächen des Ökokontos der Stadt Wesel unter der Bezeichnung AF 04 „Haferkamp“ (Gemarkung Wesel, Flur 73, Flurstück 39 tlw.)

Mit Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
Auf den Flurstücken 138 und 157 wird entlang der östlichen Grundstücksgrenzen ein Leitungsrecht, Breite 4,00 m, zugunsten der Eigentümer der Flurstücke 136 und 157 festgesetzt. Durch dieses Leitungsrecht wird die bereits heute vorhandene unterirdische Ver- und

[7] Siehe hierzu Teil B der Begründung, Kapitel B 1.7
[8] Siehe hierzu Teil B der Begründung, Kapitel B 1.7
[9] Siehe hierzu Kapitel „Grünflächen und Anpflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Nr. 25a BauGB)“

Entsorgung der Flurstücke 136 und 157 gesichert. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 28
Auf den Flurstücken 138 und 157 (jeweils Gemarkung Wesel, Flur 17) wird entlang der östlichen Grundstücksgrenzen ein Leitungsrecht, Breite 4,00 m, zugunsten der Eigentümer der Flurstücke 136 und 157 festgesetzt. Durch dieses Leitungsrecht wird die bereits heute vorhandene unterirdische Ver- und Entsorgung der Flurstücke 136 und 157 gesichert.

Immissionsschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
Schallschutz[10]
Auf die geplanten Wohnbauflächen im Plangebiet wirken Straßenverkehrsimmissionen, hier insb. von der nordöstlich verlaufenden Emmericher Straße (L 7) und von der durch das Plangebiet verlaufenden geplanten Verbindungsstraße, sowie Schienenverkehrsimmissionen der westlich des Plangebietes verlaufenden Bahnstrecken 2270, 2279 und 2263 der Deutschen Bahn AG ein. Aufgrund dessen musste bei der Planung davon ausgegangen werden, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete überschritten werden könnten.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu berücksichtigen. Da für die Bauleitplanung der Grundsatz der Konfliktbewältigung gilt, sind mögliche immissionsschutzrechtliche Konfliktlagen zu identifizieren und zu bewerten. Daher sind zunächst die tatsächlichen und prognostizierten Immissionsbelastungen zu ermitteln; dieser Schritt erfolgt in der schalltechnischen Untersuchung. Des Weiteren ist zu klären, ob bei den ermittelten Immissionsbelastungen (noch) von gesunden und sicheren Wohn- und Arbeitsverhältnissen gesprochen werden kann. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass es keine normativ festgelegten Grenzwerte gibt, die zum Schutz der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.12.1990 – 4 N 6.88). Selbst technische Regelwerke wie die DIN 18005 enthalten nur „Orientierungswerte“ für die Zumutbarkeit von Lärmbelastungen. Daher kann im Rahmen der Bauleitplanung von diesen Werten abgewichen werden, sofern die Abweichung im Einzelfall noch mit dem Gebot der gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander (§ 1 Abs. 7 BauGB) vereinbar ist[11]. Aufgrund dessen schlussfolgert das BVerwG: „Welcher Lärm noch zumutbar ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit. Die Schutzwürdigkeit wird dabei vor allem durch den jeweiligen Gebietscharakter und durch eine planerische oder tatsächliche Vorbelastung bestimmt“ (ebd.). Schranken für die Bauleitplanung ergeben sich allerdings bei Beurteilungspegeln, die als gesundheitsgefährdend (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG)

[10] Weitergehende Ausführungen können dem Kapitel „A 8 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung“ und der schalltechnischen Untersuchung, die als Anlage 3 zu dieser Begründung beigefügt ist, entnommen werden.
[11] Es ist darauf hinzuweisen, dass sich mit zunehmender Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 laut ständiger Rechtsprechung der Abwägungsspielraum verringert.

und als Eigentums(-substanz)verletzungen (Art. 14 Abs. 1 GG) anzusehen sind. In der Rechtsprechung wird i.d.R. davon ausgegangen, dass bei Gebieten, die (auch) dem Wohnen dienen, als Zumutbarkeitsgrenze Beurteilungspegel von 70 dB/A tags und 60 dB/A nachts anzusetzen sind.

Bei der Wahrung gesunder und sicherer Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind aber nicht nur (Gesundheits-)Gefahren in den Blick zu nehmen, sondern sämtliche schädliche Umwelteinwirkungen. Gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG handelt es sich hierbei um Immissionen[12], die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Das Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen 1999 (BT-Drucksache 14/2300) geht unter Verwertung der Ergebnisse verschiedener Untersuchungen davon aus, dass die Schwellenwerte für Belästigungsreaktionen bei 50 bis 55 dB/A und für erhebliche Belästigungen um 10 dB/A höher liegen. Weiter heißt es, dass die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze kein naturwissenschaftlicher Erkenntnisakt ist, sondern eher die Merkmale einer „pragmatisch-politischen Entscheidung“ aufweist, bei der wirtschaftliche und soziale Faktoren zulässigerweise mitberücksichtigt werden dürfen. Bezugnehmend auf diese Aussage des Gutachtens führt das BVerwG (Az.: 4 A 1075.04) aus: „Da sich die Legislative dieser Aufgabe bisher entzogen hat, ist mangels anderweitiger Erkenntnisse, die sich als Beurteilungsposten heranziehen lassen, letztlich freilich doch den Aussagen der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung als Orientierungshilfe bei der Abgrenzung maßgebliche Bedeutung beizumessen. [...] Allgemein gültige Aussagen darüber, bei welchem Dauerschallpegel Lärmwirkungen sich in Konzentrationsstörungen oder Leistungsminderungen äußern, die als schädlich im immissionsschutzrechtlichen Sinne qualifiziert werden können, sind derzeit noch nicht möglich, da die Untersuchungsergebnisse, die zu diesem Themenkreis vorliegen, ein außerordentlich komplexes Bild von den Wirkungsmechanismen zeigen“. Im Ergebnis hält das Bundesverwaltungsgericht fest: „Die Planungsbehörde muss sich in einem offenen Erkenntnisprozess im Meinungsstreit der Sachverständigen nicht auf die Seite schlagen, die einem Lärmschutz auf dem denkbar anspruchsvollsten Niveau das Wort redet“ (ebd.).

Für die Außenwohnbereiche (hierzu gehören Terrassen, Balkone, Loggien) haben lärmmedizinische Gutachten ergeben, dass die Abkehr unzumutbarer Kommunikationsbeeinträchtigungen im Vordergrund des Schutzes der gebäudebezogenen Wohnnutzung steht, da sich nach allgemeiner Einschätzung Kommunikationsstörungen stärker noch als Störungen der Ruhe und der Entspannung nachteilig auf das Wohnklima auswirken, da sie als besonders lästig eingestuft werden. Für eine befriedigende und ausreichende Kommunikation ist ein Störpegel von 62 dB/A als kritischer Wert anzusehen. Als weiterer kritischer Wert ist ein Beurteilungspegel > 50 dB/A nachts anzusehen, da bei einem solchen Pegel ein ungestörter Schlaf innerhalb der schutzwürdigen Wohn- und Aufenthaltsräume oft nicht mehr möglich ist. Darüberhinausgehende Lärmbelastungen werden als schädliche Umwelteinwirkungen bewertet. Um solche schädlichen Umwelteinwirkungen vermeiden zu können, gibt in der Bauleitplanung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB drei Festsetzungsmöglichkeiten:

[12] Immissionen sind gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.

1. Die Ausweisung von Schutzflächen, die von der Bebauung freizuhalten sind
2. Die Ausweisung von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen i.S.d. BImSchG
3. Die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung/ Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen.

Die erste Möglichkeit (Schutzflächen) bezieht sich auf das sog. Trennungsgebot gemäß § 50 BImSchG. Demnach sind bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden. Allerdings kann die Durchsetzung dieses Trennungsgrundsatzes auf Grenzen stoßen, wenn – wie im vorliegenden Fall – in Nahlage zu den vorhandenen Straßenverkehrsflächen bereits (Wohn-) Gebäude existieren, die bauleitplanerisch gesichert werden sollen. Da das Einhalten größerer Abstände somit ausscheidet, kommen nur noch die Ausweisung von Flächen für besondere Anlagen (aktiver Lärmschutz) sowie die Festsetzung von baulichen und technischen Vorkehrungen (passiver Lärmschutz) in Frage, um gesunde Wohnverhältnisse sicherstellen zu können. Da bei der Planung von Schallschutzmaßnahmen aktiven Maßnahmen (Schallschutzwände/ -wälle) der Vorzug vor passiven Maßnahmen an den Gebäuden zu geben ist, wurden im Plangebiet entlang der Emmericher Straße sowie entlang der Bocholter Bahn aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Aus der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass die aktive Lärmschutzanlage entlang der Bocholter Bahn – lediglich die Schienenverkehrsimmissionen betrachtend – zu keiner deutlichen Verbesserung beiträgt. Sofern aber der Gesamtlärm (also Schienen- und Straßenlärm) betrachtet wird, ist ersichtlich, dass sich diese aktive Lärmschutzmaßnahme positiv insb. auf den Bereich auswirkt, der für die Errichtung der Kindertagesstätte vorgesehen ist. Da derzeit die zukünftige Ausnutzung der eingleisigen Strecke ungewiss ist, eine Steigerung des Güterverkehrs aber anzunehmen ist[13], soll diese aktive Lärmschutzmaßnahme in ihrer ursprünglichen Konzeption (2,00 m über Gelände) beibehalten werden. Um die Standsicherheit des Lärmschutzwalls, aber auch um eine möglichst sichere Unterhaltung und Pflege der Grünflächen (Arbeitsschutz/ Einsatz bestimmter Maschinen) zu gewährleisten, wird der Böschungswinkel festgesetzt.

Da die Emmericher Straße ab dem Knotenpunkt Holzweg bereits in Dammlage und weiter in nördlicher Richtung über die Bocholter Bahn als Brückenbauwerk geführt wird, ist eine erhöhte Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen an dieser Strecke nicht zielführend, da eine erheblich verbesserte Lärmvorsorge damit nicht einhergehen würde. Darüber hinaus würde damit eine städtebaulich unerwünschte Höhenentwicklung einhergehen. Daher wird die ursprünglich vorgesehene Höhe der aktiven Lärmschutzanlagen (Wall-/ Wand-Kombination) von 3,00 m über Straßenoberkante der L 7 beibehalten. Um auch hier die Standsicherheit/ sichere Grünpflege zu gewährleisten, wird auch hier der Böschungswinkel festgesetzt.

Die festgesetzten Lärmschutzwände entlang der Emmericher Straße sollen die bereits ansässigen sowie zukünftigen Bewohner des Plangebietes vor dem Verkehrslärm schützen.

[13] Siehe hierzu auch Kapitel „Außerhalb des Plangebietes“

Sie können aber – je nach Ausführung – zu einer Lärmpegelerhöhung an den gegenüberliegenden schutzwürdigen Nutzungen (hier: Allgemeines Wohngebiet an der Wilhelm-Canaris-Straße) durch Lärmreflexion führen. Denn wenn der von einer Straße ausgehende Schall auf eine Lärmschutzwand[14] trifft, wird ein Teil seiner Energie reflektiert, während ein anderer Teil in die Wand eindringt und absorbiert wird und ein weiterer Teil durch die Wand hindurch tritt. Um eine solche Lärmreflexion zu vermeiden, werden Anforderungen an die Schallabsorption[15] der Lärmschutzwand im Bebauungsplan festgesetzt. Eine absorbierende Ausführung (Absorptionsgruppe A 2 mit DL_a 4 bis 7) wird entsprechend festgesetzt. Darüber hinaus wird auch die Schalldämmung[16] festgesetzt. Sie sollte mindestens 25 dB betragen, um sicherzustellen, dass die durch die Wand hindurch dringenden Schallanteile gegenüber den anderen Schallanteilen vernachlässigbar gering sind. Aus den genannten Gründen werden folgende textliche Festsetzungen zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 29
Die aktiven Lärmschutzanlagen (Wall-/ Wand-Kombination) entlang der L 7 müssen eine Höhe von 3,00 m aufweisen. Bezugspunkt der Höhenangabe ist die Oberkante der L 7. Der Böschungswinkel des Lärmschutzwalls hat 1:1,5 zu betragen. Die Lärmschutzwände müssen eine Schalldämmung D_{LR} von mindestens 25 dB aufweisen und sind straßenseitig schallabsorbierend auszuführen.

§ 30
Der Lärmschutzwall entlang der Bahnstrecke muss eine Höhe von 2,00 m aufweisen. Bezugspunkt der Höhenangabe ist die vorhandene Geländeoberkante. Der Böschungswinkel des Lärmschutzwalls hat 1:1,5 zu betragen.

Entlang der geplanten Verbindungsstraße kommen aktive Schallschutzmaßnahmen aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Bereits im Kapitel „A 6 Städtebauliches Konzept, Verkehrserschließung“ ist darauf hingewiesen worden, dass die Verbindungsstraße als Allee angelegt werden soll, um einen attraktiven Stadtraum schaffen zu können. Darüber hinaus sind Vorgaben zur Gestaltung und Versiegelung der Vorgartenzonen im Bebauungsplan aufgenommen worden, um die Wahrnehmung des Stadtraums ebenfalls positiv zu beeinflussen. Dieses beabsichtigte Erscheinungsbild könnte mit der Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Straßenrand nicht aufrechterhalten werden. Im Gegenteil: In Kapitel „Einfriedungen“ wird ausgeführt, dass hohe, blickdichte Zäune entlang öffentlicher Straßenverkehrsflächen zu einer unerwünschten Hinterhofatmosphäre führen könnten, weshalb die Höhe dieser Einfriedungen begrenzt wird. Aktive Lärmschutzmaßnahmen direkt am Straßenrand würden ebenfalls eine solche Hinterhofatmosphäre bzw. Barrierewirkung entfalten, und somit das Gegenteil des beabsichtigten Charakters auslösen. Darüber hinaus ist eine durchgängige Anlage aufgrund der zahlreichen Ein- und Ausfahrtbereiche und der an der Verbindungsstraße angebundenen Erschließungsstraßen nicht möglich. Die Wirkung einer solchen Anlage wäre somit ohnehin erheblich eingeschränkt. Des Weiteren ist darauf

[14] Für Lärmschutzwälle müssen keine Anforderungen an Schalldämmung oder Schallabsorption wie bei Lärmschutzwänden gestellt werden.
[15] Die Schallabsorption wird gemäß der ZTV-Lsw 06 durch die Differenz DL_a in dB der Schallpegel der auftreffenden und der reflektierten Energie gekennzeichnet.
[16] Die Schalldämmung ist gemäß der ZTV-Lsw 06 die Differenz DL_R in dB der Schallpegel der auftreffenden und der durch die Wand tretenden Energie.

hinzuweisen, dass die Verkehrssimulation von einer Maximalwertbetrachtung – in Bezug auf die Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – ausgeht. Die tatsächlichen Immissionsbelastungen entlang der Verbindungsstraße könnten somit deutlich geringer als prognostiziert ausfallen, sofern bspw. eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt wird[17]. Aus den genannten Gründen wird auf eine Festsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Verbindungsstraße abgesehen. An dieser Stelle soll ergänzend darauf hingewiesen werden, dass durch die festgesetzte Stellung baulicher Anlagen entlang der Allee und der Ausweisung von rückwärtigen Baufenstern (mit B gekennzeichnete Baufenster), die für die (nachträgliche) Errichtung von Wintergärten o.ä. vorgesehen sind, geschützte Außenwohnbereiche auf der straßen- und somit lärmabgewandten Seite der Grundstücke geschaffen werden[18].

Da die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass in Teilen des Plangebietes die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 tags und nachts überschritten werden, müssen im Bebauungsplan neben den bereits festgesetzten aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch passive Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen werden.

Für die Außenwohnbereiche (hierzu gehören Terrassen, Balkone, Loggien) wird nur die Geräuschsituation während der Tageszeit (06:00 bis 22:00 Uhr) betrachtet[19]. In den Bereichen des Plangebietes mit Beurteilungspegeln > 62 dB/A[20] tags sind Festsetzungen zum Schutz der Außenwohnbereiche festzulegen. Denn während der Tageszeit ist die angemessene Nutzung von Außenwohnbereichen nur gewährleistet, wenn sie keinem Dauerschallpegel ausgesetzt sind, der 62 dB/A überschreitet, da dieser Wert die Schwelle markiert, bis zu der unzumutbare Störungen der Kommunikation und der Erholung nicht zu erwarten sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04). Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

> § 31
> Bei Neubauten bzw. baulichen Änderungen sind die mit Gebäuden baulich verbundenen Außenwohnbereiche (z.B. Loggien, Balkone, Terrassen) von Wohnungen, bei denen der Außengeräuschpegel von 62 dB/A tags (06:00 Uhr bis 22:00) überschritten wird, nur als verglaste Vorbauten oder verglaste Loggien zulässig. Bei Wohnungen mit mehreren baulich verbundenen Außenwohnbereichen, bei denen allesamt die Außengeräuschpegel von 62 dB/A tags überschritten werden, ist mindestens ein baulich verbundener Außenwohnbereich als verglaster Vorbau oder verglaste Loggia zu errichten.

[17] In Abbildung 3 ist beispielhaft dargestellt, wie sich die Immissionsbelastung bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer damit einhergehenden prognostizierten Verkehrsbelastung von 3.250 Kfz/d darstellen könnte.
[18] In Abbildung 4 ist beispielhaft dargestellt, wie sich die Immissionsbelastung im 1. OG unter Berücksichtigung aller geplanten und vorhandenen Gebäude (bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Verbindungsstraße) darstellen könnte. Diese prognostizierte Immissionsbelastung weicht deutlich von der prognostizierten Immissionsbelastung im 1. OG ohne Berücksichtigung der geplanten und vorhandenen Gebäude ab (siehe hierzu Planzeichnung, Blatt B).
[19] Die Außenwohnbereiche sind nur tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr) schutzwürdig, da sie nachts nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen zu dienen pflegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 – 11 A 33.97).
[20] Siehe hierzu Anhang 42 der Anlage 3

Laut Anhang 42 der schalltechnischen Untersuchung werden die Vorgartenbereiche entlang der Allee, zwei Grundstücke nahe des Knotenpunktes (ebenfalls an der Allee; nicht betroffen sind die rückwärtigen Gartenbereiche) sowie zwei Grundstücke mit Bestandsbebauung am Hessenweg einem Dauerschallpegel > 62 dB/A ausgesetzt. Da die Vorgartenbereiche meist nicht als Außenwohnbereiche genutzt werden, ist davon auszugehen, dass lediglich wenige Außenwohnbereiche gemäß § 31 der textlichen Festsetzungen auszugestalten sind. Da die Bewohner der Bestandsbebauung am Hessenweg heute einer größeren Lärmbelastung ausgesetzt sind (laut Anhang 35 der schalltechnischen Untersuchung ist mit bis zu 75 dB/A zu rechnen) und die Grundstücke ausreichend groß dimensioniert sind, so dass die Außenwohnbereiche auch an der lärmabgewandten Seite errichtet werden können, erscheint die Belastung vertretbar. Darüber hinaus ist bereits mit der Ausweisung der mit B gekennzeichneten Baufenster sichergestellt, dass Außenwohnbereiche an den lärmabgewandten Seiten errichtet werden können. Ein darüberhinausgehender Schutz wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Für die Beurteilung zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume ist der Verkehrslärm sowohl für die Tages- als auch Nachtzeit heranzuziehen. Wie bereits erwähnt, werden in Teilen des Plangebietes die schalltechnischen Orientierungswerte tags und nachts überschritten. In den Bereichen mit einem Beurteilungspegel > 55 dB/A tags bzw. > 45 dB/A nachts sind im Bebauungsplan entsprechende textliche Festsetzungen zu treffen, um einen ausreichenden passiven Schallschutz für Wohn- und Aufenthaltsräume zu regeln. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass allein aus den Anforderungen, die sich durch die Energiesparverordnung (EnEV) ergeben, die Dämmwerte der Fenster für den Lärmpegelbereich II i.d.R. bereits eingehalten sind, so dass für diesen Lärmpegelbereich laut schalltechnischer Untersuchung keine weiteren Auflagen notwendig sind. Für die Gebäude, die sich in den Lärmpegelbereichen III bis VI befinden, sind hingegen Auflagen bezüglich des Lärmschutzes notwendig.

Hinweis: Lediglich eine Fassade (1. OG) eines vorhandenen Wohngebäudes sowie ein vorhandenes Gebäude, das nicht dem Wohnen dient und auch bauleitplanerisch nicht gesichert wird, liegen innerhalb des Lärmpegelbereichs V. Das 1. OG der der Emmericher Straße zugewandten Fassade dieses Nichtwohngebäudes liegt im Lärmpegelbereich VI.

Durch eine geeignete Dimensionierung der Schalldämmung der Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüfter, Dächer usw.) kann gemäß den Empfehlungen der DIN 4109 ein gesundheitsverträgliches Wohnen ermöglicht werden. Da gemäß VDI 2719 bei Beurteilungspegeln > 50 dB/A ein ungestörter Schlaf, selbst bei Fenstern mit Spaltlüftungsstellung, oft nicht mehr möglich ist, sind daher für schutzbedürftige Räume (Schlafräume bzw. zum Schlafen geeignete Räume) mit einem Außengeräuschpegel > 50 dB/A nachts schalldämmende, evtl. fensterunabhängige Lüftungseinrichtungen notwendig[21]. Daher werden im Bebauungsplan folgende textliche Festsetzungen aufgenommen:

§ 32
In den gekennzeichneten Lärmpegelbereichen (siehe Planzeichnung, Blatt B) sind für Neubauten bzw. bauliche Änderungen von Wohn- und Aufenthaltsräumen im Sinne der

[21] Siehe hierzu Anhang 40 und 41 der Anlage 3

DIN 4109 die folgenden erforderlichen resultierenden Schalldämmmaße (erf. $R'_{W,res}$) durch die Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüfter, Dächer etc.) einzuhalten:

Lärmpegel-bereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB/A	erforderliches Schalldämmmaß erf. $R'_{W,res}$ in dB/A	
		Aufenthaltsräume in Wohnungen	Büroräume u.ä.
III	61-65	35	30
IV	66-70	40	35
V	71-75	45	40
VI	76-80	50	45

Bei Neubauten bzw. baulichen Änderungen sind Fenster von Schlafräumen bzw. von zum Schlafen geeigneten Räumen, bei denen der Außengeräuschpegel von 50 dB/A nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) überschritten wird, zu Lüftungszwecken mit einem schallgedämpften Lüftungssystem vorzusehen, welche die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern dürfen. Ausgenommen hiervon sind Fenster an den lärmabgewandten Fassadenseiten und von Räumen, die sich von ruhiger Seite belüften lassen.

§ 33
Von den textlichen Festsetzungen der §§ 31 und 32 kann abgewichen werden, wenn im Rahmen eines gutachterlichen Einzelnachweises nach DIN 4109 ermittelt wird, dass – bspw. durch die Errichtung vorgelagerter Baukörper oder sonstigen baulichen Anlagen – aufgrund der verminderten Lärmbelastung geringere Anforderungen an den Schallschutz resultieren.

Auch durch architektonische Maßnahmen (schalltechnisch günstige Gebäudeausrichtung/ Wohnungsgrundriss-gestaltung, Anordnung der zu öffnenden Fenster) kann ein Verzicht auf sonst erforderliche Lüftungseinrichtungen (s.o) erreicht werden. Hierbei wäre insb. darauf zu achten, dass schutzbedürftige Aufenthaltsräume und insb. Schlafräume so anzuordnen sind, dass deren Fenster im Bereich der lärmabgewandten Fassaden liegen oder die Belüftung der Räume über ein Fenster an einer Fassade ohne bzw. nur mit geringer Überschreitung der Orientierungswerte möglich ist. Da die Umsetzung architektonischer Maßnahmen bei Bestandsgebäuden häufig nicht möglich ist und da strikte Festsetzungen solcher Maßnahmen Bauherren sehr stark einschränken und somit benutzerunfreundlich sind, soll auf die Festsetzung solcher Maßnahmen verzichtet werden. Auf die Möglichkeit architektonischer Maßnahmen wird daher im Bebauungsplan nur hingewiesen (siehe Kapitel „Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise“).

Hinweis: Gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG sind Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen (bspw. Ballspielplätze) durch Kinder hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG. Bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen dürfen daher Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden.

Schutz vor Luftschadstoffen

Im Kapitel „Schallschutz“ ist bereits erläutert worden, dass schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG Immissionen sind, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Neben den Geräusch-Immissionen können auch Luftschadstoffe schädliche Umwelteinwirkungen sein, sofern bestimmte Grenzwerte überschritten werden. In der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Für das Planfeststellungsverfahren zur B 58n ist eine Schadstoffuntersuchung vorgenommen worden. Diese Untersuchung bezieht sich zwar nicht auf den für das Plangebiet relevanten Streckenabschnitt der L 7. Da auf der B 58n aber eine höhere Verkehrsbelastung als auf der L 7 prognostiziert wurde und darüber hinaus auch die Hintergrundbelastung bei der Untersuchung berücksichtigt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte an der L 7 nicht überschritten werden, wenn sie laut Schadstoffuntersuchung auch nicht an der B 58n überschritten werden.

Für die Hintergrundbelastung wurden in der Schadstoffuntersuchung die Daten der Messstelle „Wesel-Feldmark“ des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) NRW verwendet. Diese Station befindet sich im Gewerbegebiet an der Mercatorstraße (südöstlich des Plangebietes) und gilt als Messstation für „vorstädtisches Gebiet“. Im Rahmen der Untersuchung wurden die Luftschadstoffe NO_2, PM10 und PM2,5 betrachtet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Grenzwerte für NO_2, PM10 und PM2,5 (jeweils Jahresmittelwert) außerhalb der Fahrbahnbereiche der B 58n eingehalten werden. Die Abschätzung für die Überschreitungshäufigkeit der Kurzzeitgrenzwerte für NO_2 und PM 10 ergeben keinen Hinweis auf mögliche Überschreitungen, die primär-ursächlich auf die geplante B 58n zurückgeführt werden können. Da die berücksichtigte Messstation im Gewerbegebiet an der Mercatorstraße (ca. 900 m Entfernung zum Plangebiet) nahe der L 7 liegt, wurden somit sowohl die gewerblich als auch verkehrlich bedingten Luftschadstoffe berücksichtigt, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet deutlich unterschritten werden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der im Plangebiet zahlreich vorgesehenen Bäume und Büsche ein Teil der auftretenden Luftschadstoffe gebunden werden kann.

Hinweis: Gemäß der 39. BImSchV gelten für NO_2 und PM10 ein Grenzwert von 40 µg/m³ und für PM2,5 ein Grenzwert von 25 µg/m³. Nach Auswertung der Messergebnisse der Messstation „Wesel-Feldmark“ wurden Hintergrundbelastungswerte von 25,1 µg/m³ für NO_2, 25,7 µg/m³ für PM10 und 18,6 µg/m³ für PM2,5 ermittelt.

Bauordnungsrechtliche Vorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW)

Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u.a. die Belange der Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile und die Belange des Orts- und Landschaftsbildes zu berücksichtigen. Baugestalterische Festsetzungen können aber nicht über den bundesrechtlich abschließenden Katalog der Festsetzungsmöglichkeiten (§ 9 Abs. 1 bis 3 BauGB), sondern nur auf Grundlage von auf Landesrecht beruhenden gestaltungsrechtlichen Vorschriften getroffen werden. Mit Hilfe des § 9 Abs. 4 BauGB können solche auf

Landesrecht beruhende Regelungen als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

Zur besseren Integration der Neubebauung in das vorhandene Ortsbild sowie zur Schaffung eines einheitlichen äußeren Erscheinungsbildes der Siedlung werden folgende bauordnungsrechtliche Vorschriften gemäß § 86 BauO NRW getroffen:

1 Dächer

Die Vorschriften zur Dachgestaltung dienen der Verhinderung einer zu heterogenen Dachlandschaft, die sich negativ auf das städtebauliche Bild des Wohngebiets auswirken würde. Daneben können städtebauliche Fehlentwicklungen – unter anderem durch unmaßstäblichen Ausbau der Dachgeschosse – vermieden werden. Aus den angeführten Gründen werden daher bspw. Festsetzungen zur zulässigen Dacheindeckung (Farbe, Material) in den Bebauungsplan aufgenommen. Darüber hinaus wird festgesetzt, dass in allen Baugebieten Dachaufbauten und -Einschnitte nur in einem Geschoss des Daches zulässig sind. Dadurch wird eine übermäßige Höhenentwicklung der Dachbebauung durch übereinanderliegende Dachaufbauten (Gauben[22] und Zwerchhäuser) und Dacheinschnitte verhindert. Um übermäßige Dachüberstände und Dachaufbauten zu verhindern, wird auch deren Zulässigkeit begrenzt.

Um die Gestaltungsfreiheit der Bauherren nicht zu stark einzuschränken, aber auch, um flexible Anpassungen an technisch aktuelle Entwicklungen in der Solarenergienutzung zu ermöglichen, werden die Dachneigungen und Dachformen nicht eingeschränkt. Denn ein erklärtes Ziel der Planung ist die energetisch verbesserte Versorgung des Plangebiets.

Aus den aufgeführten Gründen werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

1.1 Bei zweiseitig geneigten Pultdächern müssen die Dachflächen gegeneinander geneigt und in der Höhe versetzt sein. Dabei muss der sichtbare Wandanteil zwischen Oberkante Dachhaut des unteren Daches und der Unterkante Dachhaut des Oberen Daches mindestens 1,00 m betragen. Bei dieser Dachform muss die Traufe zwingend an den Außenwänden des Gebäudes liegen.

1.2 Dachüberstände an Traufen und Ortgängen (= giebelseitiger Abschluss eines Daches)[23] sind bis maximal 0,30 m zulässig.

1.3 Dachaufbauten (Gauben, Zwerchhäuser) und Dacheinschnitte dürfen eine Breite von max. 4,00 m aufweisen und in der Summe max. die Hälfte der Trauflänge der zugehörigen Dachflächen betragen. Die Breite eines Dachaufbaus, der bei einem Doppelhaus als gemeinsamer Dachaufbau beider Doppelhaushälften hergestellt wird, darf abweichend davon das Maß von 5,50 m nicht überschreiten.

---

[22] Dachgauben sind Dachaufbauten für stehende Fenster, welche in allen Teilen auf dem Dach und nicht ganz oder teilweise vor oder auf einer Außenwand errichtet sind. Eine Gaube muss gegenüber der Außenwand des Gebäudes zurücktreten. Ihre vordere Wand (oder sonstige bauliche Begrenzung) darf sich nicht funktional als Teil der Außenwand des Gebäudes darstellen (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 14.11.2001 – 10 B 860/01).

[23] Als Messpunkt zählt der Schnittpunkt zwischen Außenwand und Dachhaut.

1.4 Der Abstand von Gauben, Einschnitten und Zwerchgiebeln untereinander muss mindestens 1,00 m, zu Firsten und Ortgängen mindestens 1,50 m betragen. Bei Ortgängen zählt als Messpunkt der Schnittpunkt zwischen Außenwand und Dachhaut. Bei Doppelhäusern beträgt der Mindestabstand zur gemeinsamen Grundstücksgrenze 1,25 m, sofern nicht ein gemeinsamer Dachaufbau durchgeführt wird.

1.5 Dachaufbauten und -Einschnitte sind nur in der 1. Dachgeschossebene zulässig. Im Spitzboden sind sie im Gegensatz zu Dachflächenfenstern unzulässig.

1.6 Bei geneigten Dächern sind, wenn die Dachflächen nicht begrünt sind, nur dunkle, nicht reflektierende Dacheindeckungen in Form von Dachsteinen, Naturschiefer, Kunstschiefer und Dachpfannen in Schwarz-, Grau- oder Brauntönen sowie nicht reflektierende Metalleindeckungen zulässig. Ausgenommen von dieser Festsetzung sind die Materialien von Einrichtungen, die der solaren Energiegewinnung dienen.

1.7 Nicht zulässig sind Dacheindeckungen aus glasierten Ziegeln sowie gemischte Farbgruppen. Bituminierte Dachoberflächen und Folienabdeckungen sind mit einer Kiesschicht zu versehen. Extensiv und intensiv begrünte Dächer sind zulässig.

Hinweis zu 1.6: Aus einem aktuellen Urteil des OLG Düsseldorf (Az.: I-9 U 35/17) geht hervor, dass ein Eigentümer die auf dem Dach des Gebäudes montierte Photovoltaikanlage durch geeignete Maßnahmen so auszugestalten hat, dass von der Anlage keine Blendwirkung in Richtung des Nachbargrundstücks ausgeht, durch die die Benutzung des Nachbargrundstücks wesentlich beeinträchtigt wird.

2 Fassaden

Über die Vorgaben zur Fassadengestaltung wird ein einheitliches Siedlungsbild gewährleisten. Die Festsetzungen definieren innerhalb des Plangebiets einen gemeinsamen Farb- und Materialkanon, der aber ausreichende Freiräume für die individuelle Gestaltung der einzelnen Gebäude gewährleistet. Demnach sind die Fassaden der Gebäude überwiegend (> 85 %) aus Ziegelstein/ Klinker oder Putz herzustellen. Andersartige Fassadenteile sind erlaubt, wenn sie sich dem Baukörper gestalterisch unterordnen. Hierzu können bspw. die gestalterische Absetzung von Erkern vom Hauptbaukörper oder die Anbringung anderer Materialien als gestalterisches Element gehören.

2.1 In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Fassaden aus Ziegelstein/ Klinker oder Putz herzustellen. Für untergeordnete Teilflächen und Bauteile (max. 15 % Wandflächenanteil) dürfen auch andere Materialien verwendet werden.

2.2 Bei Farbgestaltungen von Putz-Fassaden sind eine übermäßige Farbvielfalt und Leuchteffekte unzulässig. Es sind nur Farben mit einem Hellbezugswert (HBW) zwischen 65 und 80 erlaubt. Fassaden aus Ziegelstein/ Klinker sind nur in rotbraunen, schwarzen oder grauen Farbtönen auszuführen. Gemischte Farbgruppen sind unzulässig.

3 Vorbauten

Aus städtebaulich-gestalterischen Gründen sowie aus Gründen der Freihaltung der seitlichen Grenzabstände im Sinne der Erhaltung der offenen Bebauungsstruktur soll in den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten das Ausmaß von Vorbauten beschränkt werden.

In den mit WA 1 gekennzeichneten Gebieten dürfen Balkone, Altane und Loggien eine Breite von nicht mehr als 4,00 m aufweisen und max. um bis zu 0,75 m vor die der erschließenden Straßenverkehrsfläche zugewandten sowie die seitlichen Außenwände von Gebäuden vortreten, sofern die notwendigen Abstandsflächen gemäß § 6 BauO NRW eingehalten werden.

4 Doppelhäuser

Über die Bestimmung der Dach- und Fassadengestaltung sowie der einheitlichen Höhenentwicklung von zusammenhängenden Baukörpern, wie beispielsweise Doppelhäusern, wird neben der Maßstäblichkeit der Bebauung die Wahrung der Homogenität zusammenhängender Gebäudekörper gesichert.

Die Fassaden und Dacheindeckungen von Doppelhäusern sind in jeweils gleichem Material und gleicher Farbgebung auszuführen. Die Doppelhäuser sind mit gleicher First- und Traufhöhe, Dachform, Dachneigung sowie gleichen Dachüberständen und Dachaufbauten zu errichten. Ein Versatz der Doppelhaushälften zueinander um max. 1,00 m ist zulässig, ein Versatz in der Höhe ist nicht zulässig.

5 Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie

Bereits im Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ ist darauf hingewiesen worden, dass im Plangebiet ein besonderes Augenmerk auf eine energetisch verbesserte Versorgung des Plangebiets gelegt werden soll. Daher ist eine Überschreitung der maximal zulässigen Firsthöhe um bis zu 0,50 m für ausnahmsweise zulässig erklärt worden, sofern sich diese Überschreitung aufgrund eines höheren konstruktiven Dachaufbaus durch Passiv-Energiehäuser und Solarenergieanlagen ergibt. Somit wird der bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigende Belang der Nutzung erneuerbarer Energien Rechnung getragen. Um etwaige Störungen des Orts- und Landschaftsbildes zu vermeiden, ist es aber erforderlich, Gestaltungsvorgaben zu machen, um eine adäquate Einpassung von Solaranlagen zu gewährleisten. Daher wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Sie sind flächenbündig in die Fassade bzw. das Dachniveau zu integrieren oder in gleicher Neigung aufzusetzen. Auf Flachdächern errichtete Solaranlagen können andere Neigungen aufweisen. Alle auf Dachflächen installierten Solaranlagen müssen parallel zur Trauflinie errichtet werden.

6 Garagen und Carports

Bei Grundstücken, die an zwei Seiten an öffentliche Straßenverkehrsflächen grenzen (Eckgrundstücke), sollen die Längsseiten von Garagen und Carports einen Abstand von mindestens 0,75 m zu öffentlichen Straßenverkehrsflächen (einschl. Fuß-/ Radwegen) aufweisen. Diese Abstandsflächen sind zu begrünen und tragen somit zur positiven Wahrnehmung

und zur Gestaltung des Straßen- bzw. Stadtraumes bei. Entsprechend der Lage am Siedlungsrand soll der durchgrünte Charakter des Plangebiets insbesondere an den Übergängen zu öffentlichen Nutzungen in Erscheinung treten.

Wie bereits in Kapitel „Nicht überbaubare Grundstücksflächen“ beschrieben, können Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs das Straßenbild negativ beeinflussen, sofern sie ungeordnet und losgelöst von dem gestalterischen Gebäudekonzept errichtet werden. Daher wurde bereits die Lage dieser Anlagen auf den Grundstücken beschränkt. Um sicherstellen zu können, dass sich diese Anlagen auch gestalterisch einfügen, wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

6.1 Aneinander gebaute Garagen und Carports sind auf einer gemeinsamen vorderen Bauflucht zur erschließenden Straßenverkehrsfläche und mit gleicher Dachform, Dachneigung und Höhe zu errichten. Es kann eine vom Hauptgebäude abweichende Dachform realisiert werden. Garagen sind in Material und Farbe dem Hauptgebäude anzupassen.

6.2 Die Längsseiten von Garagen und Carports müssen einen Mindestabstand von 0,75 m zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen (einschl. Fuß-/ Radwegen) einhalten. Diese Abstandsflächen bzw. die Seitenwände von Garagen und Carports sind zu begrünen/ einzugrünen (Hecke, Berankung). Die Anpflanzungen müssen dauerhaft erhalten werden.

7 Vorgarten

Eine Vorschrift über die Begrünung der Vorgartenbereiche im Zusammenhang mit der Beschränkung der Breiten für Einfahrtsbereiche soll gewährleisten, dass nur ein erforderlicher Anteil der Vorgärten versiegelt wird. Die Bepflanzung der Vorgärten trägt zur Durchgrünung des Gebietes und zur Absicherung eines attraktiv wirkenden Straßenraumes bei.

Die Vorgärten sind bis auf den Anteil der notwendigen Erschließung (notwendige Stellplätze, Zufahrt zur Garage, Zuwegung zum Eingang) und den Standplätzen für Abfallbehälter zu bepflanzen und dauerhaft zu unterhalten.

8 Standplätze für Abfallbehälter

Im Kapitel „Nicht überbaubare Grundstücksflächen“ wurde bereits geregelt, dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO – mit Ausnahme der Standplätze für Abfallbehälter – im Vorgarten unzulässig sind. Die Errichtung von Standplätzen für Abfallbehälter soll aber nur dann zulässig sein, wenn sie eingegrünt werden. Eine solche Gestaltungsfestsetzung dient dem harmonischen Erscheinungsbild der Siedlungsbereiche. Mit einer Bepflanzung sollen sie so gestaltet werden, dass sie von der öffentlichen Straßenverkehrsfläche nicht eingesehen werden können.

Mülltonnen/ Abfallbehälter sind in Vorgärten nur zulässig, wenn ausreichender Sichtschutz durch Abpflanzungen und/ oder begrünte Rankgerüste vorgesehen wird. (§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO)

9 Einfriedungen

Einfriedungen sind Vorrichtungen, die der Abgrenzung, Abschirmung und Sicherung eines Grundstücks dienen. Sie stellen in der Regel Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO dar, da sie dem Nutzungszweck des Baugrundstücks dienen. Ihre Zulässigkeit richtet sich deshalb nach den Festsetzungen eines Bebauungsplanes.

Insbesondere wenn Grundstückseinfriedungen in ihrer Höhe, Material- und Farbwahl sehr unterschiedlich ausgebildet sind, können sie gegenüber dem Straßenraum ein unruhiges Bild erzeugen und können somit das gesamte äußere Erscheinungsbild einer Siedlung beeinträchtigen. Hohe Grundstückseinfriedungen können darüber hinaus insbesondere in Kurven und an Straßenkreuzungen, aber auch im Vorgarten die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs gefährden, da eine Übersichtlichkeit nicht mehr gewährleistet werden kann. Darüber hinaus können hohe, blickdichte Zäune entlang öffentlicher Straßenverkehrsflächen zu einer ungewünschten Hinterhofatmosphäre führen.

Verständlicherweise haben Grundstückseigentümer/ Mieter das Bedürfnis, dass das Grundstück vor unbefugtem Betreten geschützt werden soll. Aus diesem Grund sollten Zäune als Grundstücksbegrenzungen nicht für unzulässig erklärt werden. Die Abschirmung eines Grundstücks, um einen gewissen Schutz der Privatsphäre zu ermöglichen, ist ein weiteres Bedürfnis der Bewohner, wobei hier unterschieden werden muss zwischen den rückwärtigen, privaten Gartenbereichen auf der einen Seite und den halböffentlichen Übergangsbereichen zwischen Gebäude und Straßenverkehrsfläche (bspw. der sog. Vorgarten) auf der anderen Seite. Um sowohl den städtebaulichen Belangen, als auch den Bedürfnissen der Bewohner gerecht zu werden, wird die maximal zulässige Höhe – nicht aber die Material- und Farbwahl – von Einfriedungen privater Grundstücke entlang öffentlicher Straßenverkehrsflächen eingeschränkt:

> Einfriedungen entlang öffentlicher Straßenverkehrsflächen sind nur bis zu einer Höhe von maximal 1,00 m zulässig. Bezugspunkt ist die Endausbauhöhe der angrenzenden öffentlichen Straßenverkehrsfläche. (§ 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO)

Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise

Einsichtnahme von Vorschriften und Regelwerken

Die den textlichen Festsetzungen zugrundeliegenden Vorschriften (u.a. Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Erlasse) und sonstige Regelwerke (z.B. DIN-Normen) können bei der Stadtverwaltung Wesel im Rathaus-Anbau, Klever-Tor-Platz 1, 46483 Wesel, Team 14 (Zimmer 232 bis 234), während der Dienststunden eingesehen werden.

Höhe baulicher Anlagen und Aufbauten

Die Planung oder Realisierung von baulichen Anlagen – einschließlich untergeordneter Gebäudeteile – oder Aufbauten wie z.B. Antennenanlagen oder Werbemasten, die einzeln oder zusammen eine Höhe von 20,00 m über Grund übersteigen, ist mit der Wehrbereichsverwaltung West abzustimmen.

Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen/ Anschlusshöhen der Grundstücke

Die Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen sind in der Planzeichnung (Blatt B) festgesetzt. Zwischenwerte für die Straßenabschnitte sind durch lineare Interpolation zu ermitteln. Vorsorglich wird empfohlen, die genauen Anschlusshöhen der Grundstücke mit der Stadt Wesel abzustimmen.

Schallschutz

Durch architektonische Maßnahmen (schalltechnisch günstige Gebäudeausrichtung/ Wohnungsgrundrissgestaltung, Anordnung der zu öffnenden Fenster) kann ein Verzicht auf ansonsten erforderliche Lüftungseinrichtungen erreicht werden. Hierbei ist insb. darauf zu achten, dass schutzbedürftige Aufenthaltsräume und insb. Schlafräume so anzuordnen sind, dass deren Fenster im Bereich der lärmabgewandten Fassaden liegen oder die Belüftung der Räume über ein Fenster an einer Fassade ohne bzw. nur mit geringer Überschreitung der Orientierungswerte möglich ist.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist, als Bestandteil der Bauvorlagen, ein auf den Einzelfall abgestellter Nachweis gemäß DIN 4109 der konkret erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erbringen.

Niederschlagswasserbehandlung

Für die Versickerung des Niederschlagswassers ist eine gebietsbezogene Wasserbehördliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen. Das gewählte Regenwasserentwässerungssystem hat sich in jedem Fall an den speziellen Bodenverhältnissen des jeweiligen Standortes anzupassen. Laut Gutachten muss aufgrund der Bodenverhältnisse auf die Errichtung von flachen Versickerungsmulden innerhalb des Auenlehms verzichtet werden. Als Vorzugsvarianten für die dezentrale Versickerung haben sich laut Gutachten Rigolen- und Mulde-Rigolen-Anlagen ergeben. Hierbei ist der für die Versickerung ungeeignete Auenlehm durch Bodenmaterial mit einer höheren Wasserdurchlässigkeit auszutauschen. Versickerungsanlagen müssen einen Mindestabstand zum höchsten Grundwasserspiegel von 1,00 m aufweisen.

Baugrundbegutachtung

Es wird dringend empfohlen, den grundstücksspezifischen Bodenaufbau im Rahmen einer Baugrundbegutachtung erkunden zu lassen.

Bombenabwurfgebiet

Das Plangebiet liegt im ehemaligen Kampfgebiet des 2. Weltkrieges. Es gibt Hinweise auf vermehrte Kampfhandlungen im Plangebiet. Darüber hinaus existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Laufgraben). Vor Beginn von Bauarbeiten sollte aus Sicherheitsgründen eine geophysikalische Untersuchung des Geländes vorgenommen werden. Sollte sich der Verdacht auf Altlasten in Form von Blindgängern oder Sprengkörpern bestätigen, so sind in Absprache mit dem Kampfmittelräumdienst die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen. Erdarbeiten sollten mit der nötigen Vorsicht ausgeführt werden.
Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc., wird eine zusätzliche Sicherheitsdetektion empfohlen.

Verbesserung des Lokalklimas

Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas bzw. Verbesserung des Kleinklimas werden folgende Maßnahmen empfohlen:

a) Fassadenbegrünung entweder mit Selbstklimmer und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen
b) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht auf den Garagen
c) Anlage von Gartenteichen, die durch einen Teil des Niederschlagswassers gespeist werden können

Wasserbehördliche Erlaubnisse

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Entnahme von Grundwasser (temporär oder dauerhaft), dem Einbau von RC-Material (Recycling-Baustoffe), der Nutzung von Erdwärme sowie dem Anlegen von Gartenteichen, die durch Niederschlagwasser gespeist werden sollen, die erforderlichen Wasserbehördlichen Erlaubnisse einzuholen sind.

Schutz des belebten Oberbodens

Zum Schutz und zur Sicherung des belebten Oberbodens im Bereich der Baumaßnahme ist dieser in Mieten fachgerecht bis zur Wiederverwendung zu lagern. Der Boden ist gegen Verunkrautung und sonstige Verunreinigungen zu schützen. Bei den Bodenarbeiten sind die einschlägigen Bestimmungen zu beachten.

Artenschutz

Beim Abriss von Gebäuden könnten Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Um dies zu vermeiden, muss in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ein Fachgutachter beauftragt werden, der die An- und die Abwesenheit der Fledermäuse vor Ort überprüft. Erst nach der Freigabe durch den Fachgutachter darf mit dem Abriss der Gebäude begonnen werden.

Baumschutzsatzung

Einige Bäume im Plangebiet sind als geschützte Bäume gemäß der Satzung zum Schutz des Baumbestandes der Stadt Wesel zu bewerten. Die Bestimmungen dieser Satzung sind zu beachten.

Bodendenkmal

Für das Plangebiet liegen derzeit keine konkreten Hinweise auf die Existenz von Bodendenkmälern vor. Lediglich ein Fund eines Steinartefaktes im Plangebiet ist bekannt. Das Auftreten von Bodendenkmälern bei der Durchführung von Erdarbeiten ist nicht auszuschließen. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten. Gemäß § 28 Abs. 2 Satz 2 DSchG NRW können die Denkmalbehörden und Denkmalpflegeämter insbesondere verlangen, rechtzeitig vor Beginn eines Eingriffs Gelegenheit zur fachwissenschaftlichen Untersuchung von Denkmälern oder zu deren Bergung zu erhalten.

Richtfunkstrecke
Über das Plangebiet verläuft eine im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommene Richtfunkstrecke.

Bergwerksfelder
Das Plangebiet befindet sich über den auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern „Wesel 10“ und „Wesel 11“, sowie über den auf Steinsalz verliehenen Bergwerksfeldern „Bruckhausen 35“ und „Bruckhausen 36“.

Anlagen der Außenwerbung
Gemäß § 28 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) dürfen Anlagen der Außenwerbung außerhalb der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen in einer Entfernung bis zu 20,00 m, gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden (sog. Werbeverbot).

Anhang

Pflanzliste A	
Bäume (mind. StU 16/18 Hochstamm bzw. vorzugsweise Stammbüsche)	
Botanischer Name	Deutscher Name
Acer campestre	Feldahorn
Acer platanoides	Spitzahorn
Acer pseudoplatanus	Bergahorn
Carpinus betulus	Hainbuche
Fagus sylvatica	Rotbuche
Quercus petraea	Traubeneiche
Quercus robur	Stieleiche
Tilia cordata	Winterlinde
Tilia platyphyllos	Sommerlinde
Gehölze (Sträucher bzw. Heister 2-mal verschulte Ware)	
Botanischer Name	Deutscher Name
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus mas	Kornelkirsche
Cornus sanguinea	Roter Hartriegel
Corylus avellana	Haselnuss
Crataegus monogyna	Weißdorn
Crataegus oxyacantha	Rotdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Ilex aquifolium	Stechpalme
Lonicera periclymenum	Waldgeißblatt
Rhamnus frangula	Faulbaum
Rhamnus cathartica	Kreuzdorn
Rubus fruticosus	Brombeere
Rubus idaeus	Himbeere
Salix alba	Silberweide

***1 klarstellend ergänzt:**

Fluglärm
Das Plangebiet liegt im Platzrundenverlauf des Sonderlandeplatzes „Wesel-Römerwardt“. Aufgrund der Lage sind Belästigungen durch Fluglärm nicht auszuschließen.

Salix caprea	Salweide
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Sambucus racemosa	Traubenholunder
Taxus baccata	Eibe
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

Pflanzliste B	
Heckenpflanzen (Sträucher bzw. Heister 2-mal verschulte Ware)	
Botanischer Name	Deutscher Name
Acer campestre	Feldahorn
Berberis*	Berberitze
Carpinus betulus	Hainbuche
Chaenomeles*	Scheinquitte
Cornus mas	Kornelkirsche
Cotoneaster*	Felsenmispel
Crataegus*	Weißdorn
Deutzia*	Deutzie
Ilex*	Ilex, Stechpalme
Ligustrum*	Liguster
Mahonia aquifolium	Mahonie
Philadelphus*	Pfeifenstrauch
Potentilla fruticosa	Fünffingerstrauch
Ribes*	Johannisbeere
Rosa*	Rosen
Spiraea*	Spierstrauch
Symphoricarpus*	Schnee- und Purpurbeere
Taxus*	Eibe

* in Arten und Sorten

Pflanzliste C		
Bäume (Aufforstung im Kern)		
Botanischer Name	Deutscher Name	Qualität
Alnus glutinosa	Schwarz-Erle	1/ 2, 80-120 cm
Quercus robur	Stieleiche	1/ 2, 80-120 cm
Gehölze (Waldrand)		
Botanischer Name	Deutscher Name	Qualität
Corylus avellana	Haselnuss	1/ 2, 80-120 cm
Crataegus monogyna	Weißdorn	1/ 2, 80-120 cm
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen	1/ 2, 80-120 cm
Prunus spinosa	Schlehe	1/ 1, 80-120 cm
Rosa canina	Hundsrose	1/ 2, 60 cm
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder	1/ 2, 80-120 cm
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball	1/ 2, 80-120 cm

A 8 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) eingehalten werden. Daher wurde die Geräuschsituation durch Verkehrslärm und Schienenlärm ermittelt und beurteilt. Hierbei wurden die aus Lärmschutzsicht ungünstigsten, aber noch realistischen Annahmen berücksichtigt. So wurde bei der Ermittlung und Beurteilung der Straßenverkehrsimmissionen nicht die tatsächliche Verkehrsbelastung, sondern die von Straßen.NRW zur Verfügung gestellten Prognose-Zahlen der Emmericher Straße, die im Zuge der Südumgehung eine stärkere Verkehrsbelastung erfahren wird, zugrunde gelegt. Für die im Plangebiet vorhandenen und geplanten Straßen wurde mit Hilfe von Verkehrssimulationen das Verkehrsaufkommen prognostiziert. Hierbei sind 150 neue Wohneinheiten, die im Plangebiet entstehen könnten (Maximalwertbetrachtung) sowie die bereits beschriebenen Verkehrsverlagerungen berücksichtigt worden. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist des Weiteren insbesondere abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Straßen. Bei einer angenommenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf der Verbindungsstraße wurde eine Verkehrsbelastung von 5.100 Kfz/ Tag prognostiziert, wohingegen bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h lediglich 3.250 Kfz/ Tag zu erwarten sind. Auch hier wurde der aus Lärmschutzsicht ungünstigste Wert (somit 5.100 Kfz/ Tag) zugrunde gelegt.

Wie bereits erwähnt, plant die Deutsche Bahn AG den dreigleisigen Ausbau der Betuwe-Linie. Gleichzeitig werden aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Trasse vorgesehen. Die derzeitige Planung der Deutschen Bahn AG zur Bocholter Bahn sieht die zeitnahe Elektrifizierung der Strecke vor. Die Ermittlung und Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen erfolgt daher für alle Bahnstrecken nicht auf Grundlage der derzeitig vorliegenden Streckenbelastung, sondern auf Grundlage des von der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellten Prognose-Falls 2025. Für die Betuwe-Linie werden somit sowohl die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen als auch die zukünftigen Zugzusammensetzungen berücksichtigt.

Neben der prognostizierten Verkehrs- und der damit einhergehenden Immissionsbelastungen wurden in der schalltechnischen Untersuchung auch die von der Stadt Wesel geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt[24]. Unberücksichtigt sind die geplanten und vorhandenen Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplanes geblieben; somit ist bei der Berechnung eine freie Schallausbreitung angenommen worden. Diese Herangehensweise ist gewählt worden, da auf bedingte Festsetzungen (§ 9 Abs. 2 BauGB) – bspw. dürften ansonsten bestimmte Bereiche des Plangebietes baulich erst entwickelt werden, wenn andere Bereiche baulich bereits entwickelt sind – verzichtet werden sollte. Die bauliche Entwicklung bestimmter Teilbereiche des Plangebietes könnte sich ansonsten ggf. um Jahre verzögern. Da die Bestandsbebauung in Randlage des Plangebiets vorzufinden ist und einige Eigentümer bereits angedeutet haben, das Bestandsgebäude entfernen und anschließend das Grundstück einer Neubebauung zuführen zu wollen, sind auch sämtliche Bestandsgebäude bei der Berechnung der Immissionsbelastung unberücksichtigt geblieben. Auf der Grundlage dieser Annahmen ist ein größtmöglicher Lärmschutz sichergestellt, wodurch die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden.

[24] Nähere Informationen können dem Kapitel „Schallschutz“ entnommen werden.

Im Ergebnis zeigt die schalltechnische Untersuchung, dass unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Annahmen und der vorgenommenen Gesamtlärmbetrachtung (d.h. Straßen- und Schienenlärm überlagert) die anzustrebenden schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005 von 55 dB/A tags und 45 dB/A nachts für Allgemeine Wohngebiete in weiten Teilen des Plangebietes überschritten werden. Insbesondere der Bereich nahe der Emmericher Straße, aber auch entlang der Verbindungsstraße sowie unmittelbar an der Bocholter Bahn wird durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Aus der DIN 18005 geht hervor, dass sich in (solchen) vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen die schalltechnischen Orientierungswerte oft nicht einhalten lassen. Daher wird darauf hingewiesen, dass möglicht ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. Gebäudestellung, bauliche Schallschutzmaßnahmen) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden sollte, wenn im Rahmen der Abwägung – weil andere Belange überwiegen – von den Orientierungswerten abgewichen werden soll. Ergänzend hierzu wird in der schalltechnischen Untersuchung darauf hingewiesen, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) – diese sind im Vergleich zu den Orientierungswerten (für Verkehrslärm) 4 dB/A höher – nicht ohne weitere Maßnahmen überschritten werden sollten. Daher wird empfohlen, in den Bereichen mit Überschreitungen der Orientierungswerte tags, die Außenwohnbereiche im Schallschatten der zugehörigen Gebäude zu errichten, um unzumutbare Störungen zu vermeiden.

Zum Schutz der Wohn- und Aufenthaltsräume wird in der schalltechnischen Untersuchung ausgeführt, dass für die Beurteilung der Verkehrslärm sowohl für die Tages- als auch Nachtzeit heranzuziehen ist. Für die Bereiche mit einem Beurteilungspegel > 55 dB/A tags bzw. > 45 dB/A nachts sollten laut Schallgutachten im Bebauungsplan entsprechende textliche Festsetzungen getroffen werden, die einen ausreichenden passiven Schallschutz für Wohn- und Aufenthaltsräume sicherstellen. Darüber hinaus sollten für diejenigen Bereiche mit einem Beurteilungspegel > 50 dB/A nachts Maßnahmen für lüftungstechnische Einrichtungen für Schlafräume festgesetzt werden, da gemäß VDI 2719 ab diesem Beurteilungspegel, selbst bei Fenstern mit Spaltlüftungsstellung, ein ungestörter Schlaf oft nicht mehr möglich ist. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse sind entsprechende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden (siehe hierzu Kapitel „Schallschutz“).

Da der ungünstigste Lärmfall mit den von der Stadt Wesel geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei der Berechnung der Immissionsbelastungen zugrunde gelegt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächlichen Immissionsbelastungen geringer ausfallen werden, als die prognostizierten. Um dies zu verdeutlichen, wurden vom Schallgutachter zwei zusätzliche Abbildungen gefertigt, die nicht Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung sind. In Abbildung 3 ist beispielhaft dargestellt, wie sich die Immissionsbelastung (dargestellt in Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 für das 1. Obergeschoss) bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und einer damit einhergehenden prognostizierten Verkehrsbelastung von 3.250 Kfz/ Tag auf der Verbindungsstraße darstellen könnte[25]. Nahezu sämtliche Grundstücke entlang der Verbindungsstraße würden demnach im Lärmpegelbereich III liegen (laut schalltechnischer Untersuchung würden insb. die

[25] Alle anderen oben beschriebenen Annahmen sind beibehalten worden.

Vorgartenbereiche im Lärmpegelbereich IV liegen[26]). Die Grundstücke entlang des geplanten Stichweges westlich der Verbindungsstraße würden nahezu vollständig im Lärmpegelbereich II liegen, so dass für diese Grundstücke aufgrund der Anforderungen der Energiesparverordnung keine weiteren Lärmschutz-Auflagen notwendig wären.

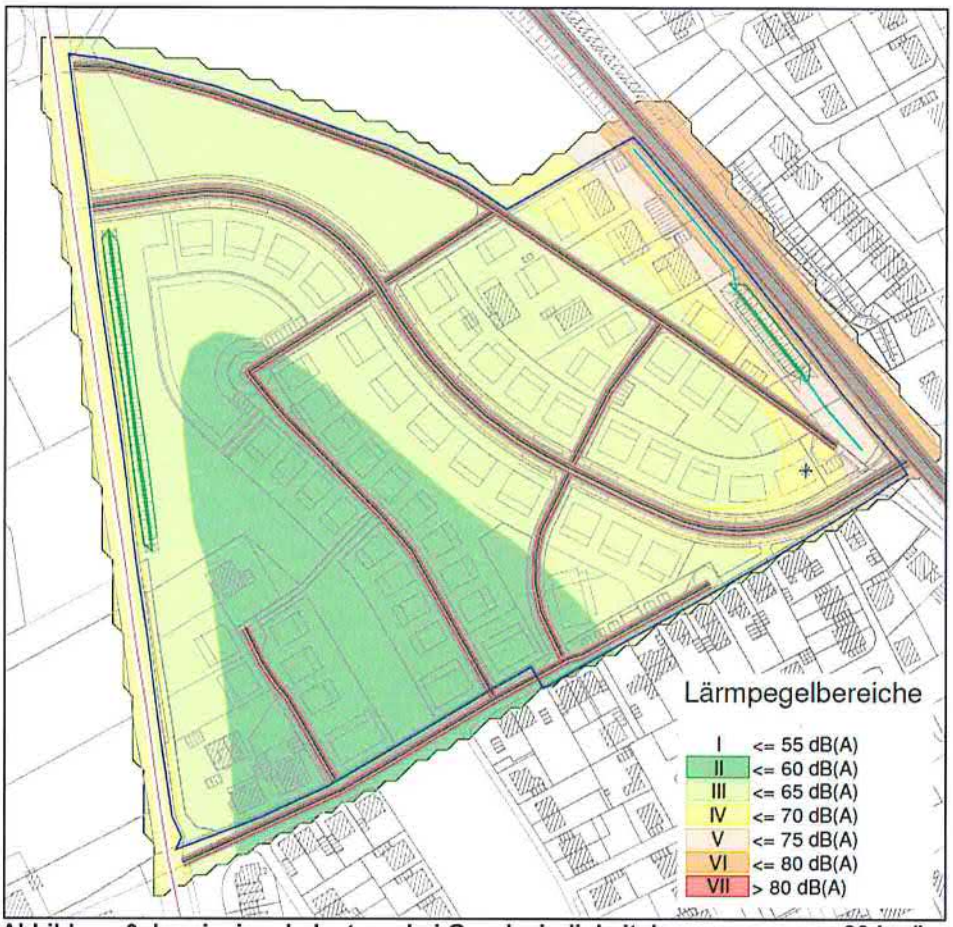


Abbildung 3: Immissionsbelastung bei Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h

In Abbildung 4 ist beispielhaft dargestellt, wie sich die Immissionsbelastung (dargestellt in Lärmpegelbereiche gemäß DIN 4109 für das 1. Obergeschoss) darstellen würde, wenn sämtliche geplanten Gebäude errichtet wären[27]. Diese Abbildung macht deutlich, dass die Gebäude den auf den Verkehrsflächen entstehenden Lärm abschirmen, so dass in den Gartenbereichen deutlich geringere Lärm-Immissionen auftreten, als berechnet. Insbesondere in den rückwärtigen Bereichen können die schalltechnischen Orientierungswerte eingehalten werden bzw. werden geringfügig überschritten, ohne dass besondere Lärmschutz-Auflagen berücksichtigt werden müssten (Lärmpegelbereiche I und II). Daher wird neben den textlichen Festsetzungen zum passiven Lärmschutz (§§ 31 und 32) eine textliche Festsetzung aufgenommen, die regelt, dass geringere Anforderungen an den Schallschutz zulässig sind, sofern verminderte Lärmbelastungen gutachterlich nachgewiesen werden können (siehe hierzu Kapitel „Schallschutz“).

[26] Siehe hierzu Anhang 39 der Anlage 3.
[27] Alle anderen oben beschriebenen Annahmen sind beibehalten worden.

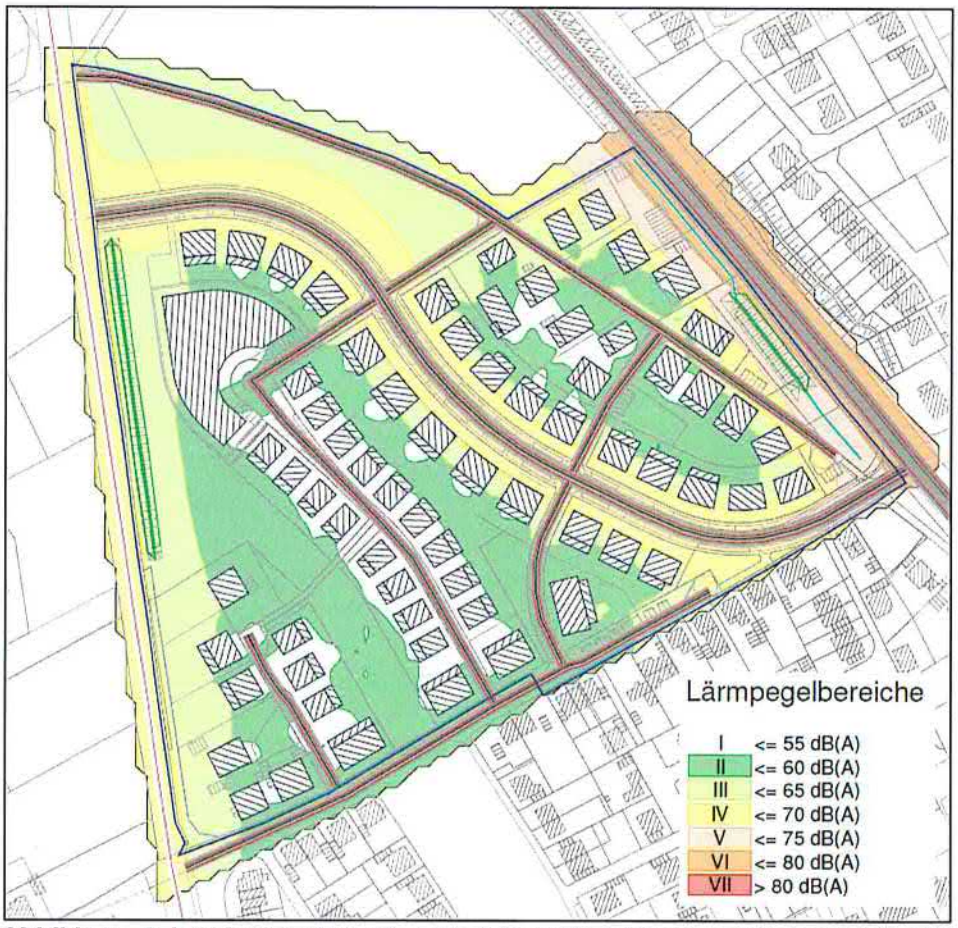


Abbildung 4: Immissionsbelastung bei Berücksichtigung aller geplanten Gebäude

A 9 Technische Infrastruktur

Versorgung/ Entsorgung

Innerhalb des Plangebietes befinden sich bereits einige bestehende Wohngebäude (Holzweg Nr. 61, 61a, 61b, 61e, 63 und 65 sowie Hessenweg Nr. 3, 3a, 3b, 28, 30 und 30a). Für diese Wohngebäude bedarf es keine Erstellung von technischen Infrastruktureinrichtungen.

Für den überwiegenden Teil des Plangebietes hingegen müssen sämtliche technische Infrastruktureinrichtungen neu erstellt werden. Die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser sowie die Abwasserentsorgung kann über ein neu einzurichtendes Leitungsnetz in das Plangebiet, ausgehend von den vorhandenen technischen Infrastruktureinrichtungen, die in dem am Plangebiet angrenzenden Holzweg verlegt sind, sichergestellt werden. Diese Leitungen sind geeignet, den geplanten Bedarf aufzunehmen. So kann bspw. die Einleitung des Schmutzwassers in das Kanalnetz der Stadt Wesel über den vorhandenen Kanal im Holzweg (DN 600) erfolgen. Auf diese Weise ist die Weiterleitung in das zentrale Klärwerk und somit eine ordnungsgemäße Behandlung des Schmutzwassers gewährleistet.

Die notwendige Löschwassermenge beträgt 48 m³/h und muss über das Wasserleitungsnetz zur Verfügung gestellt werden.

Der Plan weist eine Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Kraft-Wärme-Kopplung“ (KWK) aus. Die KWK-Anlage könnte die im Umfeld geplanten Wohnhäuser mit Heizwärme versorgen. Wie bereits im Kapitel „Flächen für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB)“ beschrieben, geht mit der Festsetzung einer solchen Versorgungsfläche aber noch kein Anschluss- und Benutzungszwang für die im Umfeld geplanten Wohnhäuser einher, allerdings könnte auf der Grundlage von § 16 EEWärmeG i.V.m. § 9 GO NRW eine entsprechende gemeindliche Satzung zum Anschluss- und Benutzungszwang an ein Netz der öffentlichen Nah- und Fernwärmeversorgung zum Zwecke des Klima- und Ressourcenschutzes vom Rat der Stadt Wesel erlassen werden. Alternativ zu einer solchen Satzung könnten auch städtebauliche Verträge gem. § 11 BauGB einen solchen Anschluss- und Benutzungszwang regeln.

Behandlung des Regenwassers

Gemäß § 44 LWG ist in dem Plangebiet das Niederschlagwasser von Dachflächen baulicher Anlagen und von normal beanspruchten befahrbaren und sonstigen befestigten Flächen wie Hof- und Verkehrsflächen mit geringem Kfz-Verkehr sowie Flächen mit einem geringen LKW-Anteil (ohne abflusswirksame LKW-Parkplätze) über die belebte Bodenzone zu versickern.

Zur Einschätzung der geotechnischen Bedingungen vor Ort sind versickerungstechnische Untersuchungen[28] vorgenommen worden. Hierbei wurden die Boden- und Grundwasserverhältnisse sowie die Wasserdurchlässigkeit der Böden ermittelt. Zur Erkundung des Bodenaufbaus wurden im Plangebiet insgesamt zehn jeweils rund 2,00 m bzw. 3,00 m tiefe Kleinrammbohrungen ausgeführt. Zur Ermittlung der Wasserdurchlässigkeit der oberflächennahen Böden wurden die meisten Bohrungen mit einer an der Sohle offenen Verrohrung gesichert und darin ein instationärer Bohrlochauffüllversuch (Open-End-Test) ausgeführt.

Die Gutachten sind zu dem Ergebnis gekommen, dass das (Boden-) Material überwiegend als durchlässig zu bezeichnen ist. Es wird ausgeführt, dass „Ausschlusskriterien für die Niederschlagswasserversickerung [...] nach den vorliegenden Untersuchungs- und Rechercheergebnissen nicht“ bestehen[29]. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass der unter dem Oberboden befindliche Auenlehm aufgrund seines hohen Feinkornanteils und der damit verbundenen geringen Wasserdurchlässigkeit als ungeeignet einzustufen ist. Daher muss im gesamten Plangebiet auf die Errichtung von flachen Versickerungsmulden innerhalb des Auenlehms verzichtet werden. Die unter dem Auenlehm folgenden kiesigen Sande der Niederterrasse eignen sich hingegen gut für die Niederschlagswasserversickerung. Es wird daher darauf hingewiesen, dass ein hydraulischer Anschluss der Niederterrasse durch einen Aushub des Auenlehms bzw. einen Austausch gegen Material mit höherer Wasserdurchlässigkeit möglich ist. Daraus ergeben sich Beckenanlagen mit einer Sohle im Niveau der Niederterrasse oder Rigolen- und Mulden-Rigolen-Anlagen als mögliche Varianten[30].

[28] Der Erläuterungsbericht zu den versickerungstechnischen Untersuchungen sowie der Bericht über die ergänzenden Versickerungsuntersuchungen sind als Anlage 4 und Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.
[29] Siehe Anlage 4, Seite 7
[30] Siehe Anlage 5, Seite 6

In der Studie zur Planung der Entwässerungseinrichtungen[31] werden die im Plangebiet befindlichen bzw. geplanten öffentlichen Straßenverkehrsflächen in 12 Teileinzugsgebiete unterteilt und für jedes Gebiet das Versickerungsvolumen berechnet. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass als Berechnungsgrundlage des Speichervolumens üblicherweise eine Überschreitungshäufigkeit von einmal in fünf Jahren (n= 0,2/a) angesetzt wird. Um bei der vorliegenden Planung jedoch eine höhere Sicherheit gegen einen Überstau aufgrund von z.B. immer stärkeren Niederschlagsereignissen zu erhalten, wurden die Gutachter von der Stadt Wesel beauftragt, von der üblichen Überschreitungshäufigkeit abzuweichen. Die gewählte Überschreitungshäufigkeit des Speichervolumens beträgt daher im vorliegenden Fall n= 0,05/a, also einmal in zwanzig Jahren. Damit wird eine um ca. 80 % bis 90 % höhere Sicherheit erreicht.

Anhand des Berechnungsergebnisses wurden zum Straßenverlauf parallel verlaufende Entwässerungsrinnen geplant mit anschließender, meist oberflächennaher Einleitung in entsprechende Versickerungsmulden. Gemäß den Berechnungen beträgt die Einstautiefe ca. 0,30 m und die Muldenentleerungszeit zwischen 8,1 und 8,9 Stunden. Eine Einzäunung der Mulden ist somit nicht erforderlich.

Das auf dem Teileinzugsgebiet Nr. 12 (innerörtliche Verbindungsstraße) anfallende Oberflächenwasser soll über Rinnenanlagen und Straßenabläufen dem geplanten Regenwasserkanal und letztlich der Versickerungsmulde 12 zugeführt werden. Die Sohle dieser Mulde wird sich im Niveau der Niederterrasse befinden. Im Gutachten wird explizit darauf hingewiesen, dass das Gelände im Bereich der Versickerungsmulde – wie geplant – auch mit Bäumen bepflanzt werden kann. Da die Mulde hier sehr groß ist und das Niederschlagswasser nur an einer Stelle eingeleitet wird, soll der letzte Schacht vor der Mulde laut Gutachter als Sandfang mit einer Tauchwand und einem Absperrschieber auf der Auslaufseite ausgebildet werden[32].

Um eine einwandfrei funktionierende Entwässerung gewährleisten zu können, ist die Einhaltung eines entsprechenden Gefälles im Straßenraum erforderlich. Daher werden die vom Gutachter geplanten Deckenhöhen im Bebauungsplan als Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen festgesetzt (siehe hierzu Kapitel „Höhenlage öffentlicher Straßenverkehrsflächen"). Eine ordnungsgemäße Aufbereitung und Versickerung der auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen anfallenden Niederschläge kann somit sichergestellt werden.

Die Wohnbaugrundstücke der konzipierten Neubebauung sind so groß bemessen, dass auf diesen Flächen ebenfalls eine Versickerung über die belebte Bodenschicht erfolgen kann. Als Vorzugsvarianten für diese dezentrale Versickerung haben sich – wie bereits ausgeführt – Rigolen- und Mulde-Rigolen-Anlagen ergeben. Für die bereits vorhandene Bebauung im Plangebiet ist keine Änderungspflicht hinsichtlich der Regenwasserbeseitigung erforderlich, da das dort anfallende Niederschlagswasser bereits versickert wird.

---

[31] Die Studie zur Planung der Entwässerungseinrichtungen ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

[32] Während bei der Verkehrsprognose (Maximalwertbetrachtung mit angenommener zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) eine Verkehrsbelastung von 5.100 Kfz/d prognostiziert wurde, ist im Gutachten (Anlage 2) für die Verbindungsstraße eine Verkehrsbelastung < 5.000 Kfz/d angenommen worden. Es ist darauf hinzuweisen, dass laut Berechnung die erforderliche Niederschlagswasserbehandlung bei einer Annahme von 5.100 Kfz/d identisch wäre (mechanische Reinigung durch Sandfang mit Tauchwand und Absperrschieber sowie Mächtigkeit des Oberbodens von 20 cm).

A 10 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes

Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden müssen. Die Betrachtung aller Umweltmedien ist im Umweltbericht, der als gesonderter Bestandteil (Teil B) dieser Begründung beigefügt ist, erfolgt.

Zur Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft ist ein Fachbeitrag zur Eingriffsbilanzierung erarbeitet worden, der Bestandteil des Teil B der Begründung ist[33]. Hierbei wurden zunächst die vorhandenen Biotopstrukturen hinsichtlich ihrer ökologischen Wertigkeit – auf einer Skala von 0 bis 10 – beurteilt. Nach dem gleichen Schema wurde auch die Planung bewertet. Hierbei wurde der vorliegende Bebauungsplanentwurf hinsichtlich seiner maximal möglichen Nutzung ausgewertet. Die Eingriffsbewertung kommt zu dem Ergebnis, dass die Kompensation für die Beeinträchtigungen der Schutzgüter vollständig im Plangebiet erbracht werden kann. Flächen und Maßnahmen zur internen Kompensation wurden als solche im Bebauungsplan festgesetzt und den kompensationspflichtigen Grundstücken zugeordnet. Mit Umsetzung aller Kompensationsmaßnahmen kann der Eingriff nicht nur ausgeglichen werden, vielmehr wird durch die Planung ein Überschuss von 26.414 ÖWE erzeugt. Diese überschüssigen ÖWE stehen grundsätzlich für eine externe Kompensation anderer Bebauungspläne zur Verfügung und können bei Bedarf entsprechend verrechnet werden.

Nicht vollständig ausgeglichen werden kann hingegen der geplante Eingriff in den schutzwürdigen Boden[34]. Die Parabraunerde-Linse weist laut Bodenkarte eine Größe von ca. 17.006 qm auf und wird derzeit bisher landwirtschaftlich genutzt. Mit der Umsetzung der Planung werden ca. 9.196 qm versiegelt, die entsprechend auszugleichen sind. Da im Plangebiet auch bodenverbessernde Maßnahmen in einem Umfang von 7.941 qm vorgesehen sind, ergibt sich demnach ein externer Ausgleich in einer Größenordnung von ca. 1.255 qm. Durch eine textliche Festsetzung ist dieser externe Ausgleich sichergestellt.

Die allgemeine Vorprüfung (Schritt 1) der Artenschutzrechtlichen Prüfung[35] ergab, dass – auch wenn bei den Begehungen keine Fledermäuse gesichtet bzw. geortet wurden – eine Betroffenheit und das Zutreffen von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG für insg. 13 Fledermausarten nicht sicher ausgeschlossen werden kann, sofern vorhandene Gebäude abgerissen werden. Daher wurde vorsorglich eine Vermeidungsmaßnahme formuliert, die als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen wurde. Hinweise auf eine mögliche Betroffenheit anderer planungsrelevanter Arten haben sich im Rahmen der Artenschutzrechtlichen Prüfung nicht ergeben. Die im Plangebiet festgestellten europäischen Vogelarten sind sog. „Allerweltsarten“. Aufgrund ihrer Anpassungsfähigkeit bestehen auch nach der Ausführung der Planung in den Gärten und Grünflächen weiterhin Lebensmöglichkeiten. Darüber hinaus stehen Ausweichflächen in der näheren Umgebung zur Verfügung. Daher kann davon ausgegangen werden, dass sich keine erheblichen Beeinträchtigungen

[33] Siehe hierzu Teil B der Begründung, Kapitel B 1.7
[34] Siehe hierzu Teil B der Begründung, Kapitel B 1.7
[35] Siehe hierzu Teil B der Begründung, Kapitel B 2

für die Allerweltsarten ergeben bzw. dass nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird

Zusammenfassend ist festzustellen, dass bei Realisierung der beabsichtigten Siedlungsentwicklung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 154 unter Berücksichtigung der dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter verbleiben. Weitergehende Ausführungen können dem Umweltbericht, der eigenständiger Bestandteil (Teil B) dieser Begründung ist, entnommen werden.

Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung
Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen der Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Weiter heißt es, dass landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden sollen.

Im Kapitel „A 4 Alternativenprüfung“ ist bereits geklärt worden, dass es derzeit zwar vereinzelte Flächenreserven für Wohnbauzwecke in der Stadt Wesel gibt, jedoch kann die Verfügbarkeit dieser Flächen von der Stadt Wesel nicht beeinflusst werden, da sich die Flächen überwiegend in privatem Eigentum befinden. Andere Bebauungspläne, die Wohnbauflächen ausweisen werden, können aus unterschiedlichen Gründen nicht kurzfristig zur Rechtskraft geführt werden. Weiter wird in Kapitel „A 4 Alternativenprüfung“ ausgeführt, dass es häufig Anfragen von Bauinteressierten für Wohngrundstücke in Lackhausen und Umgebung gibt, die derzeit von der Stadt Wesel nicht befriedigt werden können. Auch nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens in Lackhausen (BPL 237 „Am Schwan – Nord“) wird die Nachfrage nach Wohngrundstücken das Angebot deutlich übersteigen. Da sich darüber hinaus ein Nahversorgungsstandort mit einem umfangreichen Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs sowie ortsteilübergreifende, bedeutende Schulstandorte in unmittelbarer Nähe befinden, so dass lange Wege vermieden werden können, und weil die innerörtliche Verbindungsstraße mit ihren Zwangspunkten ohnehin geplant werden muss, ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 154 der am besten geeignetste Standort für die Entwicklung von Wohnbauflächen.

Das Plangebiet wird derzeit überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt. Durch die Planung werden daher Flächen in Anspruch genommen, die bisher baulich nicht genutzt wurden. Somit kann zwar dem Gebot der Innen- vor der Außenentwicklung nicht nachgekommen werden, aber unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 1 Abs. 6 BauGB (insb. in Bezug auf die Wohnbedürfnisse und der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung sowie den Belangen des Umweltschutzes) und der Erforderlichkeit einer neuen Verbindungsstraße für die Ortsteile Feldmark und Lackhausen, die nur im Plangebiet errichtet werden kann, hat die Alternativenprüfung ergeben, dass die für die Planung ausgewählten Flurstücke am besten geeignet sind. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Plangebiet nicht um eine Planung „auf der grünen Wiese“, sondern um eine Arrondierung von vorhandenen Wohnbauflächen handelt.

A 11 Altlasten

Für das Plangebiet und die nähere Umgebung liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Altlasten sowie keine Verdachtsmomente auf Altlasten vor.

Aufgrund der Zerstörung Wesels im 2. Weltkrieg muss im gesamten Stadtgebiet mit Altlasten in Form von Kampfmitteln gerechnet werden. Aus Sicherheitsgründen wird daher ein Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen (siehe hierzu Kapitel „Kennzeichnungen, Nachrichtliche Übernahmen, Empfehlungen und Hinweise“).

A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik

Die im ca. 8,60 ha großen Plangebiet ausgewiesenen Nutzungen weisen folgende Flächengrößen auf:

Allgemeines Wohngebiet (WA)	**ca. 49.181 qm**
- davon für Kita vorgesehen	ca. 3.717 qm
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	**ca. 14.118 qm**
Öffentliche Grünflächen	**ca. 16.329 qm**
- davon parkähnlich ausgestaltet	ca. 9.311 qm
- davon Lärmschutzflächen	ca. 4.572 qm
- davon Begleitvegetation	ca. 1.804 qm
- davon Spielplatz	ca. 642 qm
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen (MSPE)	**ca. 6.079 qm**
Versorgungsfläche	**ca. 272 qm**

A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung

Erschließungsaufwendungen fallen zum einen für den Neubau aller Straßen und der technischen Infrastruktur an. So ergeben sich für den Straßenbau (inkl. Beleuchtung) Kosten in Höhe von ca. 1.870.000 €. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es beabsichtigt ist, für die Haupterschließung eine öffentliche Förderung zu erhalten; ein entsprechender Einplanungsantrag ist gestellt worden. Die Baukosten für die Ableitung und Versickerung des auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers wurden auf ca. 715.000 € geschätzt (inkl. Bodenaustausch im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen). Die Kosten für die Schmutzwasserableitung im Plangebiet inkl. Überleitung an den vorhandenen Kanal im Holzweg wurden auf ca. 330.000 € geschätzt.

Weitere Aufwendungen fallen für grünordnerische Maßnahmen, wie der Anlage der parkähnlichen Grünflächen (ca. 430.000 €), der Aufforstungsflächen (ca. 120.000 €), der Errichtung und Herrichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (ca. 340.000 €) sowie für weitere Grünflächen (ca. 78.000 €) und Straßenbäume (ca. 100.000 €) an. Für die Herrichtung des Spielplatzes müssen ca. 120.000 € angesetzt werden. Sonstige Kosten und Maßnahmen für Fachgutachten und Vermessungsleistungen belaufen sich auf ca. 74.000 €.

Die Grundstücksstruktur im Bereich des Plangebietes macht zur Verwirklichung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und ihrer zügigen Umsetzung bodenordnerische Maßnahmen, wie die Umlegung sie darstellt, notwendig. Dies gilt nur unter der Prämisse, dass nicht mit sämtlichen betroffenen Grundstückseigentümern im Plangebiet eine einvernehmliche Lösung für die erforderlichen Flächen (für die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen) erzielt werden kann.

Die zwischenzeitlich geführten Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern haben erkennen lassen, dass ein Einvernehmen mit allen von der Planung betroffenen Eigentümern zur Erschließung und Neugestaltung ihrer Grundstücke bisher nicht erreicht werden konnte.

Der Rat der Stadt Wesel hat daher am 19.09.2017 beschlossen, für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 154 die Umlegung gemäß § 46 Abs. 1 BauGB anzuordnen. Gleichzeitig wurde dem Umlegungsausschuss auf der Grundlage von § 46 Abs. 5 BauGB die Befugnis zur Ausübung eines der Stadt Wesel nach § 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB zustehenden Vorkaufsrechts für sämtliche Grundstücke im Umlegungsgebiet übertragen.

Teil B -- Umweltbericht (Belange des Umweltschutzes)
Der Teil B der Begründung folgt dem Teil A in eigenständiger Ausfertigung unter dem Titel:

Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ Zusammenstellung Gutachten UMWELT

Aufgestellt:

Wesel, den 26.03.2018

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag

STADT WESEL 23

(Brandenburg)
Team Bauleit- und Verkehrsplanung

Literaturverzeichnis/ Urteile

Alle hier aufgeführten außerstaatlichen Regelwerke und Urteile können im Rathaus der Stadt Wesel, Klever-Tor-Platz 1, Team Bauleit- und Verkehrsplanung (Zimmer 232 bis 234), während der Dienststunden eingesehen werden:

- BVerwG, Beschluss vom 18.12.1990 – 4 N 6.88
- BVerwG, Urteil v. 24.02.2000 – 4 C 12.98
- BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 – 11 A 33.97
- BVerwG, Urteil v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04
- DB Projektbau GmbH 2013: Erläuterungsbericht – Planfeststellungsabschnitt 2.2
- DIN 18005, Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung (in der Fassung vom Juli 2002)
- DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 – Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (in der Fassung vom Mai 1987)
- DIN 4109, Teil 1: Schallschutz im Hochbau – Mindestanforderungen (in der Fassung vom Juli 2016)
- Ernst, Werner; Zinkahn, Willy; Bielenberg, Walter; Krautzberger, Michael: BauGB Kommentar, Stand: Oktober 2017. München: C.H.Beck
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. – Arbeitsgruppe Straßenentwurf 2006: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw 06)
- Landesbetrieb Straßenbau NRW – Regionalniederlassung Niederrhein 2011: Planfeststellung für den Neubau der B 58n Umgehung Wesel/ Büderich, Abschnitt Südumgehung Wesel – Schadstoffbelastungen an Straßen (Luftschadstoffe), Ergebnisse der Schadstoffuntersuchung (Unterlage 14)
- OLG Düsseldorf, Urteil v. 21.07.2017 – I-9 U 35/17
- OVG NRW, Urteil v. 22.05.2000 – 10a D 197/98
- OVG NRW, Beschluss vom 14.11.2001 – 10 B 860/01
- Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU) 1999: Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen – Umwelt und Gesundheit – Risiken richtig einschätzen (BT-Drucksache 14/2300)
- Rödel, Ralf; Menzel, Petra; Deutsch, Markus; Krautner, Horst: Das Praxishandbuch der Bauleitplanung. Konkrete Vorgehensweisen - Aktuelle Rechtsprechung, Stand: Juli 2011. Kissing: WEKA-Verlag
- Stadt Wesel 2012a: Stadtentwicklungskonzept 2022 Wesel
- Stadt Wesel 2012b: Spielflächenbedarfsplan 2012
- VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27.11.2013 – 8 S 1813/13
- VDI 2719 – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (in der Fassung vom August 1987)

Anlagen

Anlage 1 Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG 2018: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ in Wesel – hier: Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunktes L 7/ Holzweg/ Julius-Leber-Straße. Stand: März 2018

Anlage 2 Ingenieurbüro R.A. Patt GmbH 2017: Planung der Entwässerungseinrichtungen Bebauungsplan Nr. 154 – Am Hessenweg in Wesel. Stand: Oktober 2017

Anlage 3 Planungsbüro Hahm GmbH (pbh) 2018: Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ – Schalltechnische Untersuchung, Verkehrslärm nach DIN 18005, Schienenlärm nach Schall 03, Lärmpegelberechnung nach DIN 4109 – Erläuterungsbericht 03/2018

Anlage 4 geologie:büro 2011: Erläuterungsbericht zu den versickerungstechnischen Untersuchungen zum Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ in Wesel-Feldmark. Stand: 04.05.2011

Anlage 5 geologie:büro 2014: Bericht über ergänzende Versickerungsuntersuchungen im Rahmen der Studie zur Ableitung und Versickerung von Niederschlagswasser zum Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ in Wesel-Feldmark. Stand: 21.08.2014

***2 klarstellend ergänzt:**

Anlage 6 Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ in Wesel, hier: Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunktes L 7 / Holzweg / Julius-Leber-Straße. Stand: Juli 2018

Bescheinigung

Diese Entwurfsbegründung einschließlich aller v. g. Anlagen des Bebauungsplans Nr. 154 “Am Hessenweg“ der Stadt Wesel hat mit dem Entwurf des Bebauungsplans über einen Monat lang nach ortsüblicher Bekanntmachung am 09.05.2018 öffentlich ausgelegen in der Zeit vom 17.05.2018 bis einschließlich 22.06.2018.
Die Vermerke auf dem Bebauungsplan gelten auch für diese Begründung.

Wesel, den 06.07.2018

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag

(Brandenburg)
Team Bauleitplanung

Fortschreibung der Begründung

gem. § 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 154 “Am Hessenweg“ der Stadt Wesel.
Während der Beteiligung der Öffentlichkeit am Entwurf des v.g. Bebauungsplans wurden seitens der Öffentlichkeit Stellungnahmen abgegeben.
Während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange am Entwurf des v.g. Bebauungsplans wurden seitens der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ebenfalls Stellungnahmen abgegeben.
Gem. der Vorlage für die Sitzung des Rates am 18.09.2018 werden die Stellungnahmen, nach Abwägung der Belange gegeneinander und untereinander behandelt.

- Aufgrund der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau NRW vom 19.06.2018 wurde eine Ergänzung zur Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunktes L7/Holzweg/Julius-Leber-Straße erarbeitet und der Begründung als klarstellende Ergänzung beigefügt.
- Aufgrund der Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf vom 10.08.2018 wurden die Hinweise auf der Planurkunde sowie in der Begründung klarstellend ergänzt.
- Außerdem wurde aufgrund einer Einwendung aus der Öffentlichkeit der Umweltbericht im Teil B 2 Artenschutzrechtliche Prüfung klarstellend ergänzt.

Die vorgenommenen klarstellenden Ergänzungen der Begründung Teil A, der Begründung Teil B (Umweltbericht) sowie der Planurkunde erfordern keine erneute Durchführung der Offenlage.

Die Begründung Teil A – Städtebaulicher Teil wurde in den folgenden Punkten klarstellend ergänzt:

Seite 48
***1 klarstellend ergänzt:**
Fluglärm
Das Plangebiet liegt im Platzrundenverlauf des Sonderlandeplatzes „Wesel-Römerwardt“. Aufgrund der Lage sind Belästigungen durch Fluglärm nicht auszuschließen.

Seite 61
***2 klarstellend ergänzt:**
Anlage 6 Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 154 „Am Hessenweg“ in Wesel, hier: Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Knotenpunktes L 7 / Holzweg / Julius-Leber-Straße. Stand: Juli 2018

Die Begründung Teil B – Umweltbericht wurde in den folgenden Punkten klarstellend ergänzt:

Neue Seite 41a:
Ergänzung zur Begründung Teil B (Umweltbericht – B 2 Artenschutzrechtliche Prüfung) des Bebauungsplans Nr. 154 “Am Hessenweg“

Vogelarten
Der Star ist eine sog. planungsrelevante Art. Als Höhlenbrüter benötigt er Gebiete mit einem ausreichenden Angebot an Brutplätzen (z.B. ausgefaulte Astlöcher, Buntspechthöhlen) und angrenzenden offenen Flächen zur Nahrungssuche. Aufgrund des geringen Baumbestandes im Plangebiet sind derartige Brutplätze im Plangebiet nicht zu erwarten. In der Begründung (Teil B) ist bereits darauf hingewiesen worden, dass es im Plangebiet keine Baumhöhlen und Felsnischen gibt. Vor diesem Hintergrund kann ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. In Bezug auf die offenen Flächen, die der Star zur Nahrungssuche benötigt, ist darauf hinzuweisen, dass solche Strukturen derzeit im Plangebiet angetroffen werden können und mit der Umsetzung der Planung entfallen würden. Allerdings ist eine bloße Verschlechterung der Nahrungssituation nicht ausreicht, um einen Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu begründen. Darüber hinaus befinden sich in der näheren Umgebung – insb. in nördlicher Richtung – noch zahlreiche offene Flächen, die als Ausweichflächen fungieren könnten. Da der Star allerdings durch bereitgestellte Nisthilfen auch immer häufiger in Ortschaften brütet (in Höhlen, Nischen und Spalten an Gebäuden), könnten die Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG beim Abriss von Gebäuden verwirklicht werden. Da bereits ein Hinweis auf einen solchen Sachverhalt im BPL 154 aufgenommen wurde (hier: Zur möglichen Anwesenheit von Fledermäusen), der die Erforderlichkeit eines Fachgutachters thematisiert, sofern ein Gebäude abgerissen werden soll, sind darüberhinausgehende Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung nicht erforderlich. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass ausweislich der Begründung (Teil B) entsprechende Nistplätze an bzw. in Gebäuden nicht gefunden wurden. Daher kann im Ergebnis festgestellt werden, dass ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden kann.

Die Planurkunde wurde um folgenden Hinweis klarstellend ergänzt:

Ergänzter Hinweis

Fluglärm
Das Plangebiet liegt im Platzrundenverlauf des Sonderlandeplatzes „Wesel-Römerwardt". Aufgrund der Lage sind Belästigungen durch Fluglärm nicht auszuschließen.

Wesel, den 23.08.2018

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag

(Brandenburg)
Team Bauleitplanung

So beschlossen vom Rat der Stadt Wesel am 18.09.2018.