Gehört zur Verfügung des
Regierungspräsidenten Düsseldorf
vom 18.03.1991 A.Z. 352-12.27 (Wes 202)

Ausfertigung 1

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nr. 202 "Flachglaswerk"

der Stadt Wesel

Fortschreibung gem. Anmerkungsziffern nach öff. Ausl. ab Seite 24 ff

1. Allgemeines

Am 29.09.1987 faßte der Rat der Stadt Wesel den Beschluß zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 202 "Flachglaswerk" mit der Zielsetzung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der bestehenden Werksanlagen der Flachglas AG zu schaffen.
Für das Plangebiet überlagernde rechtskräftige Bebauungspläne (Nr. 15 einschl. 5., 9., 10. Änderung und Nr. 49.) wurde gleichzeitig der Aufstellungsbeschluß ihrer Aufhebung in den überlagerten Bereichen gefaßt.

Mit dem Vorentwurf für den Bebauungsplan wurde die Beteiligung der Behörden, Träger öffentlicher Belange und der benachbarten Gemeinden gemäß § 2 (2) und § 4 BauGB (Schreiben vom 28.06.1988, Frist bis 15.08.88) und die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB (öffentliche Bekanntmachung vom 05.09.1988, Bürgerversammlung am 28.09.1988) durchgeführt.

(1)

2. Erfordernis und Dringlichkeit der Planaufstellung

Die Flachglas AG ist als größter Produktionsbetrieb ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Stadt Wesel. Mit einer Belegschaft von derzeit 1.431 Arbeitnehmern ist der Betrieb unverzichtbar für den regionalen Arbeitsmarkt, dies insbesondere angesichts einer anhaltenden Dauerarbeitslosigkeit von ca. 15 %.
Der Betrieb ist im Bereich der Glasverarbeitung tätig. Der Schwerpunkt der Produktion liegt bei der Herstellung von Scheiben für die Automobilindustrie (Zulieferbetrieb). In der Automobilindustrie besteht die Tendenz, weitgehend vorgefertigte Teile zu verwenden und an diese zunehmend höhere Verarbeitungs- und Qualitätsanforderungen zu stellen. In der Glasverarbeitung werden deshalb zunehmend Veredelungsprozesse (z. B. für Isolierglas) erforderlich, für die die derzeitigen Produktionsanlagen des Betriebes nicht ausgelegt sind und die nur in zusätzlichen Bandstraßen realisiert werden können. Die Einrichtung der Produktionsstufe "Endveredelung" kann somit nur auf dem Wege des Baues zusätzlicher Werkshallen realisiert werden, die an bestehende Produktionsstraßen anschließen müssen.
Ohne diese Werkserweiterung kann der Betrieb den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden und würde seine Konkurrenzfähigkeit einbüßen, was zum Verlust der Arbeitsplätze und zu nicht absehbaren Folgen für die Wirtschaftsstruktur Wesels führen würde. Die Betriebserweiterung wird - nach Angaben des Unternehmens - nicht nur die vorhandenen Arbeitsplätze langfristig sichern, sondern auch insgesamt ca. 150 - 200 neue Arbeitsplätze schaffen (73 in der ersten Ausbaustufe). Gleichzeitig beabsichtigt das Unternehmen, mit dem Erweiterungsvorhaben Investitionen in Höhe von über 80 Millionen DM (im Endausbau ca. 200 Mio. DM) zu tätigen, was wegen der davon ausgehenden wirtschaftlichen Impulse von öffentlichem Interesse ist.

Die hohe Bedeutung des Vorhabens für die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtregion wird auch dadurch unterstrichen, daß seitens der Landesregierung eine erhebliche Förderung im Rahmen des Programms Zukunftsinitiative Montanregion (ZIM) vorgesehen ist.
Aus den genannten Gründen ist die Betriebserweiterung von erheblichem öffentlichen Interesse.

Es besteht darüber hinaus eine akute Dringlichkeit und Unaufschiebbarkeit des Projektes, vor allem aus 2 Gründen:

- Die Anpassung an die betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernisse muß kurzfristig erfolgen, die Baumaßnahmen für die erste Erweiterungsstufe sind bereits für Herbst 1989 geplant.

- Die öffentlichen Mittel aus dem ZIM-Programm müssen kurzfristig eingesetzt werden, um für dieses Projekt genutzt werden zu können. Ohne den Einsatz der termingebundenen Förderung ist das Gesamtvorhaben gefährdet.

Sollten also die planungsrechtlichen Voraussetzungen nicht noch im Jahre 1989 geschaffen werden können, ist aus heutiger Sicht das gesamte Projekt in Frage gestellt.

Die konkrete Erfordernis der Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes ergibt sich aus folgenden Tatsachen:

- Eine Betriebsverlagerung an einen insgesamt neuen Standort kommt sowohl aus betriebswirtschaftlichen Gründen, als auch mangels eines Ersatzstandortes nicht in Betracht. Zwar ist der nach dem Krieg hier entstandene Industriestandort wegen seiner Innenstadtnähe und Lage in der Haupt-Belüftungsschneise der Innenstadt, sowie seiner Nähe zu Wohn- und Erholungsbereichen (Groß-Gemengelage) kritisch zu bewerten, ein alternativer Industriestandort steht im Stadtgebiet jedoch nicht zur Verfügung. Die einzige disponible und planungsrechtlich gesicherte Industriefläche im Stadtgebiet Wesel liegt am Schornacker. Hier sind zwar unbebaute Industrieflächen ohne spezielle Nutzungseinschränkung in einer Größenordnung von ca. 28 ha vorhanden (Betriebsfläche des Flachglas-Werkes zukünftig ca. 22 ha), jedoch handelt es sich hierbei um mehrere nicht zusammenhängende Flächen. ~~Die größte zusammenhängende Fläche beträgt dort ca. 13 ha und kann den Platzbedarf des Betriebes nicht decken.~~ (2) Zudem liegt das Industriegebiet Am Schornacker in einer Wasserschutzzone III A. Die betriebliche Alternative wäre deshalb allenfalls die Abwanderung aus der Stadt. Hier ist ein Zielkonflikt gegeben, der in diesem Falle nur in Form einer Bestätigung des Standortes entschieden werden kann.
  (Zielsystem Stadtentwicklung 1982: "Konzentration von emitierenden Gewerbe- und Industriebetrieben in Gewerbe- und Industrieparks unter Einhaltung ausreichender Abstände zu Wohngebieten", "Beseitigung einzelner störender Betriebe durch Verlagerung", "Sicherung und Ausbau der mittelzentralen Funktionen vorrangig im Siedlungsschwerpunkt Mitte", "Sicherung vorhandener Betriebe durch Schaffung von Voraussetzungen für betriebliche Entwicklungsmöglichkeiten und ständige Beobachtung des Verlagerungsbedarfs").

- Auf bereits als Industriegebiet festgesetzten noch verfügbaren Freiflächen des Betriebsgeländes im westlichen Bereich ist eine Realisierung des Erweiterungsvorhabens deshalb ausgeschlossen, weil die geplanten Produktionsstufen aus betrieblichen und betriebsorganisatorischen Gründen unmittelbar an die Bandstraßen in den östlich gelegenen Hallen anschließen müssen (vergl. Betriebsbeschreibung in Anlage 3). Die Bandstraßen haben darüber hinaus eine Länge von 250 - 300 m und können auch deshalb auf dem westlichen Betriebsgelände nicht realisiert werden. Aus vorgenannten Gründen kann eine Erweiterung nur in östlicher Richtung unter Inanspruchnahme dort vorhandener Grünflächen und der Gymnasiums-Sportplatzanlage erfolgen. Dem steht jedoch geltendes Planungsrecht entgegen: Die geplante Erweiterung des Flachglaswerkes fügt sich in die Festsetzungen der z. Zt. rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 15 "Gelände zwischen Hansaring und Rhein" und Nr. 49 "Reeser Landstraße, Abschnitt 6" nicht ein.

- Es handelt sich bei dem Bebauungsplan Nr. 15 um einen übergeleiteten Durchführungsplan alten Rechts, der heutigen Ansprüchen an die Bauleitplanung nicht mehr genügt. Zur Bewältigung eines so gravierenden städtebaulichen Problems wie es das Heranrücken eines Industriebetriebes an die Wohnbebauung darstellt, muß auf die Instrumente heutigen Planrechtes zurückgegriffen werden. Dies zumindest in den Bereichen, wo konkrete Festsetzungen zur Lösung der Konfliktsituation erforderlich werden.

Aus vorgenannten Gründen ist die Aufstellung des neuen Bebauungsplanes erforderlich, durch den neues Planungsrecht geschaffen und die von diesem Plan überlagerten Teile der Bebauungspläne Nr. 15 und Nr. 49 aufgehoben werden sollen.

3. Lage und Größe des Planbereichs

Der Bereich des Bebauungsplanes Nr. 202 "Flachglaswerk" liegt im Innenstadtgebiet westlich des Stadtkerns. Der Geltungsbereich wird in etwa begrenzt durch die Fischertorstraße, die Bahntrasse der ehemaligen Eisenbahnbrücke, die Hafenbahn, die Reeser Landstraße und die Ostseite des Westglacis. Der genaue Verlauf der Planbereichsgrenze kann dem Plan entnommen werden. Die Größe des Planbereichs beträgt ca. 34,5 ha.
Im wesentlichen umfaßt der Plan somit das zukünftige Betriebsgelände selber. Darüber hinaus sind jedoch auch Flächen einbezogen, für die im Zusammenhang mit der Werkserweiterung erforderliche Festsetzungen getroffen werden müssen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Lärmschutzvorrichtungen, veränderte Werkszufahrt, Parkplätze etc.).
Die Wohnbebauung im Bereich zwischen Hansaring und Westglacis wird nicht in den Planbereich einbezogen, da hier die verbleibende Festsetzung des Durchführungsplans Nr. 15 als BIIo (reines Wohngebiet) ausreicht, um den Grad der Schutzbedürftigkeit gegenüber der heranrückenden Industrienutzung zu definieren. Die Belange der angrenzenden Wohnbebauung werden innerhalb dieses Bebauungsplanes in vollem Umfang gewürdigt und die aus der Nachbarschaft resultierenden Konflikte werden einer Lösung zugeführt, auch ohne daß das Gebiet in die Planabgrenzung einbezogen wird. Die Ausklammerung des reinen Wohngebietes ergibt sich auch aus der Tatsache, daß hier keine Maßnahmen zur Lösung des aus der Gemengelage resultierenden Planungskonflikts vorgesehen sind.
Anders zu bewerten ist der nördliche Bereich an der Delogstraße/Stadtrampe. Hier ist heute teilweise kein Planungsrecht vorhanden, im übrigen ergibt sich mit diesem Plan eine veränderte verkehrliche Erschließung, die innerhalb des Bebauungsplanverfahrens gelöst werden soll. Der Bereich ist deshalb in die Planabgrenzung einbezogen.

4. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Nach § 8 (2) BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.
Da die im Bebauungsplan Nr. 202 zur Festsetzung vorgesehenen Planungen und Nutzungen von den im Flächennutzungsplan enthaltenen Nutzungsdarstellungen abweichen, ist dieser anzupassen. Dies erfolgt im Parallelverfahren durch die 43. Änderung. Damit ist die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan gegeben.

Durch beide Bauleitpläne werden Ziele der überörtlichen Regionalplanung und Raumordnung berührt. Im Gebietsentwicklungsplan sind Grünflächen nicht dargestellt, sondern den Wohnsiedlungsbereichen zugeordnet. Aus diesem Grunde gehören die Flächen des Westglacis und des Gymnasium-Sportplatzes zum Wohnsiedlungsbereich. Die jetzt geplante gewerbliche Nutzung entspricht nicht den Darstellungen des Gebietsentwicklungsplanes. Seitens des Regierungspräsidenten werden jedoch keine landesplanerischen Bedenken geltend gemacht (Stellungnahme vom 28.09.1988).

5. Bestehendes Planungsrecht

Der Bebauungsplan Nr. 202 fügt sich mit seinen geplanten Festsetzungen in die örtliche Bauleitplanung ein. Er wird fast allseits von den rechtskräftig verbleibenden Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 15 eingefaßt. Dieser Plan weist im südlichen Anschluß an dem Bebauungsplan Nr. 202 eine Verkehrsfläche (Fischertorstraße) mit beidseitigen Grünflächen und daran anschließend Industriegebiete aus. Im Nordwesten sind angrenzend Grünflächen und Flächen für Bahnanlagen und im Osten B-Gebiete (reine Wohngebiete) festgesetzt. Der im Nordosten angrenzende Bebauungsplan Nr. 49 hat lediglich Verkehrsflächenfestsetzungen der Reeser Landstraße zum Inhalt.

Im Norden schließt sich der Bebauungsplan Nr. 103 "An der Stadtrampe" mit Festsetzungen für Verwaltungsgebäude an (Kreishaus und Kreispolizeigebäude), im Nordwesten ist der - ebenfalls angrenzende - Bebauungsplan Nr. 102 "Römerwardt" in Aufstellung.

6. Bestand innerhalb und außerhalb des Planbereiches

6.1 Innerhalb des Planbereiches

Der größte Teil des Planbereiches wird vom Betriebsgelände des Flachglaswerkes eingenommen. Dieses Gelände ist bis auf 2 Flächen im Westen bzw. Südosten mit Betriebsanlagen belegt, wobei die Gebäude bis nahe an die östliche Grundstücksgrenze reichen. Die straßenmäßige Erschließung des Flachglaswerkes erfolgt von Norden über die vollausgebaute und am Werksgelände endende Delogstraße. Am Ende dieser Straße ist noch eine Blumenzwiebel-Import Firma ansässig.
An das Betriebsgelände schließen im Osten die dem Schul- und Vereinssport dienende Gymnasium-Sportplatzanlage und die Grünanlage des Westglacis an. Die Sportplatzanlage umfaßt eine Kampfbahn Typ B, zwei Hartplätze, eine Rollschuhbahn, die zugehörigen baulichen Anlagen und das Sportheim des Fußballverbandes Düsseldorf. Die Erschließung erfolgt über die Straße Am Westglacis und über Zuwegungen von der Reeser Landstraße.
Bei den Grünanlagen handelt es sich überwiegend um forstartig bepflanzte Parkanlagen mit Spazierwegen. Eine größere vor der Sportanlage liegende Fläche der Grünanlage ist nur als Rasenfläche ausgebildet und dient für die Sportler und Zuschauer als Parkplatz. Zwischenzeitlich wird diese Fläche auch als Bolzplatz genutzt. Desweiteren befindet sich in den Grünanlagen noch ein Lagerplatz des Grünflächenamtes.
Das Sportplatzgelände liegt gegenüber dem Betriebsgelände des Flachglaswerkes um ca. 2,00 m und gegenüber der Reeser Landstraße um ca. 3,50 m tiefer. Ansonsten ist das Gelände im wesentlichen eben.
Im nördlichen Planbereich befindet sich um die Delogstraße und im Dreieck mit Hafenbahn und B 8 ein gemischt genutzter Bereich: Auf der Südseite der Delogstraße ist ein berufliches Bildungszentrum und die Autobahnpolizei ansässig, die gegenüberliegende Seite ist mit zwei-geschossigen Reiheneigenheimen bebaut. An der Stadtrampe befindet sich ein Handwerksbetrieb, eine Umspannstation und eine Tankstelle zur Reeser Landstraße. An der Reeser Landstraße befindet sich überwiegend Wohnnutzung in zwei dreigeschossigen Gebäuden und einem achtgeschossigen Gebäude.

6.2 Außerhalb des Planbereiches

Im Süden wird der Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 202 von der ausgebauten Fischertorstraße tangiert. Diese Straße hat eine Pappelallee und wird beidseits von forstartig bepflanzten Grünflächen begleitet. Daran schließen sich nach Süden eine Dauerkleingartenanlage sowie gewerbliche Betriebe (unter anderem auch die städtische Kläranlage) an.
Entlang der Nordwestseite verläuft das Gelände der ehemaligen Eisenbahnbrücke, woran sich das Gebiet der Rheinaue anschließt. Die noch vorhandenen Steinbögen der Brücke werden von den Luftsportfreunden nach entsprechendem Ausbau als Gaststätte und Flugzeughallen genutzt. Die Trümmer der zerstörten Bögen wurden zur Aue hin mit Erdreich eingeschüttet, bepflanzt und mit einem Wanderweg versehen. Daran anschließend liegt der Sonderlandeplatz Wesel.

Zwischen der alten Brückentrasse, der Hafenbahn und der Rheinpromenade befindet sich eine Dauerkleingartenanlage.
Im Norden liegen die neuen Verwaltungsgebäude des Kreises Wesel und der Kreispolizeibehörde.
Im Osten wird der Planbereich teilweise von der Bundesstraße 8, die im Zuge der Reeser Landstraße, des Grafen- und Hansaringes verläuft, tangiert. Bei dem auf der Westseite der Ringstraßen liegenden Baugebieten, welche bis an die Planbereichsgrenze des Bebauungsplanes Nr. 202 reichen, handelt es sich um reine Wohngebiete mit einer überwiegend ein- und zweigeschossigen Bebauung, einigen drei-geschossigen Hauszeilen und einem acht-geschossigen Punkthaus. Lediglich an der Ecke Hansaring/Fischertorstraße ist ein Transportunternehmen ansässig.
Die vorhandenen Bebauungen mit Verwaltungsgebäuden, Altersheim, Wohngebäuden etc. auf der Ostseite der Reeser Landstraße und der Ringstraßen haben gemischten Charakter.
Alle in den angrenzenden Bereichen vorhandenen Verkehrsflächen sind ausgebaut und mit den erforderlichen Ent- und Versorgungsleitungen versehen.

7. Planinhalt

7.1 Bauliche Nutzung

7.1.1 Industriegebiet (GI)

Als Industriegebiet festgesetzt wird das gesamte heutige Werksgelände der Flachglas AG unter Einschluß der Blumenzwiebel-Import-Firma. In das Industriegebiet einbezogen werden darüber hinaus die Flächen, die für die Erweiterungspläne der Flachglas AG zwingend erforderlich sind. Hierbei handelt es sich in erster Linie um diejenigen Flächen, auf denen in östlicher Erweiterung die zur Unterbringung zusätzlich erforderlicher Bandstraßen notwendigen Werkshallen errichtet werden sollen. Dies sind im einzelnen

a) eine bisher schon zum Werk gehörige und als Industriegebiet ausgewiesene Freifläche zur Fischertorstraße,
b) eine Fläche in der Tiefe von ca. 22 m westlich an die bestehenden Hallen angrenzend (Vergrößerung angrenzender Produktionsbereiche wie Zuschnitt, Glasvorbereitung, Siebdruck),
c) eine Fläche in einer Tiefe von ca. 106 m - 126 m und einer Länge von 181 m östlich im Bereich der Gymnasium-Sportanlagen an die bestehenden Hallen angrenzend (Endveredelung, Versand).

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden auf das Maß beschränkt, das entsprechend den Bauplänen der Flachglas AG mindestens für die neuen Hallen erforderlich ist.
In das Industriegebiet werden darüber hinaus nicht überbaubare Betriebsflächen einbezogen, die im unter b) beschriebenen Bereich einem Pflanzstreifen (1 m breit) und der Feuerwehrzufahrt (3,50 m breit mit 5,50 m breiten Aufstellflächen) dienen, bzw. im unter c) beschriebenen Bereich neben diesen Funktionen auch als Betriebsflächen, beispielsweise für die Auslieferung des Endproduktes dienen (Tiefen bis zu ca. 38 m im Osten und ca. 50 m im Norden).

Gegenüber den Festsetzungen des Durchführungsplanes Nr. 15 wird im Westen das Industriegebiet zugunsten von Flächen für Ersatzaufforstungen zurückgenommen (die Baugebietsgrenze verläuft nunmehr in einem Abstand von 101 m von der westlichen Werkshalle).
Die Gesamtgröße des Industriegebietes beträgt damit ca. 22,5 ha gegenüber einer Größe von 18,6 ha gemäß altem Planungsrecht.

7.1.2 Mischgebiet (MI)

In Übereinstimmung mit der vorhandenen Nutzungsstruktur wird das gesamte von den Straßen An der Stadtrampe, Reeser Landstraße, und Delogstraße umschlossene Gebiet, sowie die zwischen Delogstraße und Industriegebiet gelegenen Flächen als Mischgebiet festgesetzt. Alle vorhandenen Nutzungen bleiben damit uneingeschränkt zulässig. Die Ausnutzungsziffern tragen den hier vorgefundenen Maßen der baulichen Nutzung Rechnung, soweit dies im Rahmen des § 17 BauNVO möglich ist.

7.2 Immissionsschutz

Mit der östlichen Erweiterung des Industriebetriebes rückt die industrielle Nutzung bis auf einen Abstand von ca. 35 m im Osten an ein reines Wohngebiet (Abstand vorher: ca. 68 m) und bis unmittelbar an ein Mischgebiet im Norden (Abstand vorher 35 - 150 m) heran. Die Werkshallen, die heute vom nächstgelegenen Wohngebäude im Osten ca. 77 m und im Norden 130 m entfernt liegen, rücken auf ca. 55 m bzw. ca. 31 m an die Wohngebäude heran.
Mit dieser unmittelbaren Nachbarschaft zwischen einem emittierenden Industriebetrieb und insbesondere der östlich gelegenen reinen Wohnbebauung ist ein erheblicher Planungskonflikt gegeben. Bei dem - auch planungsrechtlich gesicherten - Wohngebiet handelt es sich um eine in hohem Maße schutzbedürftige Nutzung, von der Beeinträchtigungen der Wohnruhe, Belästigungen und sonstige schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich ferngehalten werden müssen.
Festzustellen ist, daß die industrielle Nutzung bereits heute zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Anwohner führt: Schallmessungen haben ergeben, daß der nächtliche Lärmpegel erheblich über den für ein reines Wohngebiet geltenden Orientierungswerten (35 dB nach DIN 18005) liegt. Es wird deshalb erforderlich, unter Einbeziehung der Belange der Wohnbevölkerung (ungestörtes Wohnen und Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen) und der Belange des Industriebetriebes (Standortsicherung durch Betriebserweiterung) nicht nur einer Erhöhung der Immissionsbelastung entgegenzuwirken, sondern auch bestehende Konfliktsituationen zu lösen oder zumindest zu mildern. Da hier eine Groß-Gemengelage besteht und mit der Planung weiter verfestigt wird, d. h. eine ausreichende räumliche Trennung der Nutzungsarten nicht gewährleistet werden kann, sind alle technisch möglichen und mit vertretbarem Aufwand realisierbaren Maßnahmen zu treffen, um den Schutz der Wohnnutzung dauerhaft zu gewährleisten.

Aufgrund der Kenntnis der bestehenden und geplanten Produktionsabläufe und -verfahren kann das Emissionsverhalten des Industriebetriebes weitgehend abgeschätzt werden. Die Maßnahmen können hierauf ausgerichtet werden. Dies setzt jedoch voraus, daß sichergestellt ist, daß jegliche Art der Produktion, die höhere Emissionen verursacht - wie z. B. die Glasherstellung - auf Dauer ausgeschlossen sind. Aus diesem Grund wird die industrielle Nutzung in der Form eingeschränkt, daß der Bebauungsplan folgende textliche Festsetzung trifft:

"Gemäß § 1 Abs. 5 in Verbindung mit Abs. 9 sind nur zulässig: Betriebe und Anlagen der Glasverarbeitung und Glasveredelung, sowie Betriebe und Anlagen mit geringerem Emissionsverhalten."

7.2.1 Schallschutz

~~Zur Ermittlung der heutigen und der prognostizierten Schallemissionen~~ und -immissionen hat die Stadt von einem Fachbüro ein Immissionsschutzgutachten erstellen lassen (vergleiche Anlage 4, 4a und 4 b). (3)
Wesentliches Ergebnis der Schallmessungen war, daß bereits heute ein im reinen Wohngebiet gemessener Beurteilungspegel von 41,5 dB (A) eine erhebliche Belastung erkennen läßt. Diese Belastung soll - soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist - auf ein Maß zurückgeführt werden, das für ein reines Wohngebiet verträglich ist. Erreicht werden kann und soll dies, indem die neuen Gebäude und Gebäudeteile des Industriebetriebes, die zwischen den bestehenden Werksanlagen und der Wohnbebauung errichtet werden, in der Form ausgelegt werden, daß deren Schall-Leistung die Werte 38 dB (A) pro qm für Wandflächen, Wandöffnungen und nicht bebaute Betriebsflächen und 42 dB (A) für Dachflächen und -öffnungen nicht überschreitet. Zu diesem Zweck werden im Bebauungsplan in Form von textlichen Festsetzungen (Festsetzung Nr.6) Maßnahmen und bauliche Vorkehrungen wie Schalldämm-Maße und Ausbildung der Türen vorgeschrieben.

Die so festgesetzten baulichen Vorkehrungen sollen für alle Gebäude und Gebäudeteile, die im Zuge der östlichen Werkserweiterung vorgesehen sind, zur Anwendung kommen.
Das Industriegebiet wird deshalb gegliedert nach GI 1 und GI 2, wobei die erhöhten baulichen Anforderungen für die in GI 2 gelegenen Erweiterungsflächen gelten sollen. Hier wird von den Empfehlungen des Gutachters abgewichen. Die Empfehlungen gehen von dem Ziel aus, daß im benachbarten Wohngebiet die vom Gesamtwerk ausgehenden Schallimmissionen den Wert 35 dB (A)* nicht überschreiten. Dies würde zur Folge haben, daß einerseits erhebliche Nachrüstungen an den Altanlagen erforderlich würden (bezifferter Aufwand geschätzt 2 Mio. DM), als auch die Gebäude der Werkserweiterung noch weniger emitieren dürften, als sie für sich alleine zur Einhaltung der Orientierungswerte abgeben dürfen (Addition der Schallquellen). Sowohl der erhebliche Aufwand bezüglich der Altanlagen als auch der zusätzliche Aufwand bei Neuanlagen wäre mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht zu vereinbaren und somit dem Industriebetrieb nicht zuzumuten. Bei dem Verzicht auf Festsetzungen für die Altanlagen (GI 1) ist auch berücksichtigt, daß bereits in der Vergangenheit die bau- und immisionsschutzrechtliche Genehmigungspraxis dem Schutz des reinen Wohngebietes Rechnung trug und weiterhin Rechnung tragen wird .

*/~~Nacht~~

~~Abweichend von den Empfehlungen wird aus diesen Gründen die Festsetzung~~ in der Weise getroffen, daß die von den neuen Anlagen alleine abgegebenen Schallemissionen den Orientierungswert im benachbarten reinen Wohngebiet nicht überschreiten. Es ist dabei davon auszugehen, daß die neuen, nach den höheren Anforderungen ausgelegten Werkshallen als Schallschirm gegenüber den Altanlagen wirken, mit der Folge, daß die heutige Lärmbelastung im Wohngebiet zurückgehen wird. Die Auslegung der Gebäude-Außenhüllen ist gemäß den nunmehr vorgesehenen textlichen Festsetzungen dem Industriebetrieb zumutbar und - auch im Hinblick auf die öffentliche Förderung - vereinbar mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit: Nach einer groben Kostenschätzung beträgt der Mehraufwand gegenüber einer um 5 dB höher angesetzten Schalleistung etwa 1 Mio. DM, was ca. 0,5 % der geplanten Gesamt-Investitionssumme entspricht.

Mit den nunmehr getroffenen Festsetzungen wird zwar nicht erreicht, daß die schalltechnischen Orientierungswerte eingehalten werden. Aufgrund der bestehenden Gemengelage und unter dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme ist dieser Wert mit zumutbarem Aufwand nicht zu erreichen. Allerdings kann sichergestellt werden, daß die Lärmbelastung in den Wohngebieten nicht nur nicht erhöht wird, sondern sukzessive mit dem Bau neuer Werkshallen in Richtung auf ein für die reine Wohnnutzung verträglicheres Maß reduziert wird.

Bezüglich der nördlich zur Delogstraße hin orientierten Werkserweiterung müssen aufgrund der dortigen gemischten Nutzungsstruktur (MI-Festsetzung) geringere Anforderungen an den Schallschutz gestellt werden, als gegenüber dem reinen Wohngebiet. Die textlichen Festsetzungen treffen deshalb hier differenzierende Aussagen, die dem unterschiedlichen Grad der Schutzwürdigkeit Rechnung tragen. Mit den Festsetzungen wird in jedem Falle sichergestellt, daß seitens des Industriegebietes keine die für MI-Gebiete geltenden Orientierungswerte überschreitenden Immissionen ~~einwirken werden.~~

Schallemissionen können auch von den zur Wohnbebauung gelegenen nicht überbaubaren Grundstücksflächen des Betriebes ausgehen (innerbetriebliche Verkehre, Lagervorgänge etc.). Auch hierfür ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, daß unzumutbare Belästigungen nicht entstehen können. Im Falle der südöstlich (zum heutigen Glacis) gelegenen betrieblichen Freiflächen handelt es sich um einen ausschließlich für die Feuerwehr vorgesehenen Weg mit entsprechenden Aufstellflächen. Beeinträchtigungen durch den Betrieb können deshalb ausgeschlossen werden, Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.
Anders verhält es sich mit den betrieblichen Freiflächen im Nordosten (heute Sportplatz). Über die Art der zukünftigen Nutzung durch den Betrieb lassen sich heute keine einschränkenden Aussagen machen. Um unzumutbaren Lärmimmissionen im Mischgebiet im Norden entgegenzuwirken, wird die Errichtung von Schallschirmen an der Grundstücksgrenze des Industriegebietes erforderlich. Ausgehend von einer plausiblen Betriebsdauer dieselbetriebener Fahrzeuge wird eine Lärmschutzwand von 3,5 m - 4,5 m Höhe an der nördlichen und östlichen Grenze des Industriegebietes festgesetzt (vergl. Schallschutzgutachten in Anlage 4 b und 5). V (4) Die Beschränkung auf den dem Mischgebiet zugewandten Bereich begründet sich darin, daß hier einerseits kein Schutzabstand zur angrenzenden Nutzung vorhanden ist und andererseits wegen der dort geplanten Auslieferung der Endprodukte mit erheblich mehr Fahrzeugbewegungen zu rechnen ist als im Bereich zum Wohngebiet. Die Prognosen lassen darüber hinaus erwarten, daß unverträgliche Schallemissionen von den zur reinen Wohnbebauung orientierten Betriebsflächen nicht ausgehen werden (vgl. Gutachten). Für den Fall, daß entgegen der Prognose derartige Schallemissionen dennoch

erzeugt werden (von betrieblichen Freiflächen, als auch von unbebauten Bauflächen), so werden hier entsprechende weitere Schallschutzwände gefordert (gvl. textl. Festsetzung § ~~8(1.10)~~ Zur optischen Abschirmung wird durch Text die Berankung der Schallschutzwände festgesetzt.

Die vorgesehenen Schallschutzwände gewährleisten am Tag bei mäßigen betrieblichen Nutzungen einen ausreichenden Schallschutz für angrenzende schutzbedürftige Nutzungen. Da seitens des Flachglaswerkes eine Nutzung der unbebauten Betriebsflächen in der Nacht nicht beabsichtigt ist, wird auf die Festsetzung weiterer Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Nachtruhe verzichtet. Sollten sich nächtliche Belästungen ergeben, so kann diesen mit geeigneten gewerbeaufsichtlichen Maßnahmen begegnet werden. Für überbaubare Flächen des Industriegebietes gelten für die Dauer einer Nutzung als betriebliche Freifläche die obigen Ausführungen.

Zum Verkehrslärm vergleiche Abschnitt 7.4.1 "Werkszufahrt".

7.2.2 Schwingungen

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden Beschwerden laut über wahrgenommene Schwingungsimmissionen, die vom Flachglaswerk verursacht würden. Zur Ermittlung dieser Immissionen hat die Stadt von einem Fachbüro ein Gutachten erstellen lassen (vergl. Anhang Nr. 2). Ergebnis der durchgeführten Messungen ist, daß die Anhaltswerte für Schwingungsimmissionen weit unterschritten werden. Es besteht deshalb kein Anhaltspunkt, eine Überschreitung der Anhaltswerte in der Zukunft befürchten zu müssen. Auf Festsetzungen von Maßnahmen zum Schutz vor Schwingungsimmisionen wird deshalb verzichtet.

7.2.3 Luftreinhaltung

Ein umfassender Überblick und eine abschließende Aufzählung der in der Produktion eingesetzten und anfallenden Stoffe und Substanzen ist auf der Grundlage der Angaben des Werkes nicht möglich. Aus der Betriebsbeschreibung (vergl. Anlage 3) geht jedoch hervor, daß Lösungsmittel eingesetzt werden, die auch geruchsbildend sein können (z. B. Pineöl). Geringfügig mit Lösungsmitteln versetzte Abluft soll durch das Hallendach ins Freie abgeleitet werden. Insgesamt ist nicht erkennbar, daß hochtoxische Stoffe eingesetzt werden bzw. gesundheitsschädliche oder geruchsbildende Stoffe in relevanter Konzentration an die Außenluft abgegeben werden sollen.
Die seitens des Betriebes zu treffenden Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden im einzelnen im Baugenehmigungsverfahren festgesetzt (je nach Anlagentyp gelten die Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes).

(5) ~~Um verbindlich sicherzustellen, daß im Genehmigungsverfahren der Stand~~ der Technik bezüglich der Maßnahmen zur Immissionsminderung zur Geltung kommt, trifft der Bebauungsplan folgende ~~textliche~~ Festsetzung:

"Die maximal zulässigen Emissions- und Immissionswerte der technischen ~~Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) sind einzuhalten.~~"

Da bekannt ist, daß geruchsbildende Stoffe ins Freie gelangen können, wird in diesem Punkt die allgemeine Bindung an die TA Luft durch folgende textliche Festsetzung zusätzlich präzisiert:

(6) ~~"Soweit Abgase mit geruchsintensiven Stoffen auftreten, sind diese zu erfassen und einer Abgasreinigungseinrichtung zuzuführen oder es sind gleichwertige Maßnahmen zur Emissionsminderung anzuwenden.~~"

Damit wird den Empfehlungen des im Auftrag der Stadt erarbeiteten Immissionsschutzgutachtens gefolgt (vergl. Anlage 4, Blatt 12/13). Mit den Festsetzungen ist sichergestellt, daß nur Produktionsanlagen und -verfahren genehmigungsfähig sind, die gesundheitliche Risiken und unzumutbare Belästigungen in der Nachbarschaft ausschließen.

7.2.4 Wasser

Beim Schneiden der Glasplatten werden Kühlschmiermittel-Konzentrate eingesetzt, die nach Angaben des Werks schwach wassergefährdend sind (Wassergefährdungsklasse 1) und im Verhältnis 1 : 100 verdünnt werden, so daß sie als nicht mehr wassergefährdend gelten (Wassergefährdungsklasse 0). Diese Verdünnung wird der öffentlichen Kanalisation zugeführt. Die Gewährung entsprechender Einleitungsgenehmigungen erfolgt nach den allgemein gültigen gesetzlichen Vorschriften und dem Stand der Technik durch die Stadt Wesel. Bei Einleitung von gefährlichen Stoffen in die öffentliche Kanalisation bedarf es zusätzlich einer Indirekt-Einleitergenehmigung durch den Kreis.
Besondere Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen sind über die danach einzuhaltenden Vorschriften hinaus nicht erforderlich.

7.3 Öffentliche Grün- und Freiflächen, Forstflächen

Die Erweiterung des Industriebetriebs erfolgt auf Flächen, die heute als städtische Grünflächen der Erholung dienen (Westglacis) und stadtklimatische Ausgleichsfunktionen haben, sowie auf Flächen, die dem Schul- und Vereinssport dienen. Es handelt sich hier um einen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 4 Landschaftsgesetz NW.

7.3.1 Glacisanlagen

Das Westglacis ist Teil eines die Innenstadt umgebenden Grüngürtels, der - entstanden auf dem alten Festungsgrundriß - sich von der Schermbecker Landstraße aus nördlich und westlich bis zum Rheinhafen zieht.
Die Glacisanlagen weisen weitgehend waldartigen Bewuchs auf und werden vom städt. Grünflächenamt bewirtschaftet.
Die städtebauliche Bedeutung liegt zum einen in ihrer siedlungsstrukturierenden Funktion, zum anderen in ihrem Freizeit- und Erholungswert, insbesondere wegen ihrer Innenstadtnähe.
Der Freiflächenplan der Stadt Wesel räumt dem Westglacis einen hohen Stellenwert ein, insbesondere auch als Hauptfußwegeverbindung. Danach soll der Grünzug bis zur Zitadelle weiter entwickelt werden, um eine straßenunabhängige Verbindung von dort bis zur Aue zu erreichen.
Im Stadtentwicklungsprogramm von 1982 wird das Ziel "Erhaltung und Ausbau von siedlungsstrukturierenden und begrenzenden Freiflächen (Glacisanlagen und Zitadelle)" formuliert.
Die besondere Bedeutung des Westglacis ergibt sich aus folgenden Funktionen:

- hervorrangende stadtgliedernde und gestaltende Elemente,
- Sauerstoffproduktion, Gewährleistung der Frischluftzufuhr und des Luftaustausches gegenüber den durch Luftverunreinigungen belasteten Wohngebieten,
- Verbesserung des Kleinklimas durch Beschattung und Erhaltung der Luftfeuchtigkeit,
- Filterwirkung des Laubes gegenüber Lärm- und Staubimmission,
- Lebensraum für Vögel, Kleinsäuger und Nützlinge.

Im Zuge der Werkserweiterung entfallen insgesamt ca. 9.733 qm Glacisflächen (einschl. Bolzplatz und Lagerplatz des Grünflächenamtes). Davon sind ca. 4.533 qm Waldflächen. Die damit verbundene Funktionsminderung kann nur dann mit dem öffentlichen Interesse in Einklang gebracht werden, wenn die Eingriffe ausgeglichen werden und an anderer Stelle zumindest gleichwertiger Ersatz geschaffen wird, und wenn die verbleibenden Glacisflächen in ihrer Funktion gestärkt werden. Zu diesem Zweck wurde von einem Fachbüro ein Gutachten erarbeitet, in dem die erforderlich werdenden Maßnahmen im einzelnen erläutert sind. Das Gutachten definiert die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die am Eingriffsort (d.h. im Bereich des Glacis) erforderlich sind. Neben einer Verbesserung der Gestaltung und ökologischen Qualität der verbleibenden Glacisflächen ist hier auch vorgesehen, Brachflächen und die außerhalb des Betriebsgeländes gelegenen Restflächen der Sportanlagen sowie den nunmehr überflüssige Wendehammer der Straße Am Westglacis in die Neugestaltung einzubeziehen, so daß mit Abschluß der Maßnahmen aufgeforstete Glacisflächen in einer Größenordnung von ca. 31033 qm entstehen ~~(heute ca. 36.662 qm).~~

(7)

Da nach Erstellung des Gutachtens Modifizierungen in der Planung erforderlich wurden (Verlauf der Grenze des Industriegebietes) wurde eine Modifizierung des Gutachtens erforderlich. Die nunmehr zu erfolgenden landschaftspflegerischen Maßnahmen sind aus dem Text des Gutachtens mit Korrekturanlage und aus den auf dieser Grundlage entwickelten Plänen in der Anlage 1 ersichtlich.

Im Bebauungsplan wird das zukünftige Westglacis als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - mit Erhaltungs- und Pflanzgebot festgesetzt. Damit ist ausgedrückt, daß der waldartige Bestand weitgehend erhalten bleiben soll, jedoch mit Hilfe von Durchforstungsmaßnahmen und ergänzenden Anpflanzungen in seiner Funktion verbessert werden soll, sowie heute brachliegende Flächen durch Bepflanzung einbezogen werden sollen.
Die konkrete Art der durchzuführenden Maßnahmen wird aus Anlage 1 deutlich, die als landschaftspflegerischer Begleitplan Bestandteil dieses Bebauungsplanes wird.

Mit dem Heranrücken der Produktionshallen an die Wohnbebauung und die damit verbundene Einengung der Freiflächen entstehen optische Beeinträchtigungen. Um die Hallen optisch zurücktreten zu lassen, setzt der Bebauungsplan textlich fest:

"Die an- bzw. parallel der Baugrenze errichteten östlichen und nördlichen Außenwände von Gebäuden des Industriegebietes sind mit einem grünen Anstrich zu versehen und mit Selbstklimmern zu beranken."

Mit den geplanten neuen Werkshallen erfolgt auch eine zunehmende Verschattung der verbleibenden Glacisanlagen, sowie des Wohngebietes. Um sicherzustellen, daß die neuen Werkshallen die tatsächlich erforderliche Höhe von 8 m nicht überschreiten, wird für das Industriegebiet GI 2 textlich festgesetzt:
"Gebäude und Gebäudeteile dürfen eine mittlere Höhe von 33,0 m über NN nicht überschreiten."
Ausgenommen sind untergeordnete Bauteile wie z. B. Lichtsheds, Lüfter, Ventilatoren.

7.3.2 Ersatzaufforstung

Der Eingriff in die Glacisflächen und die Freiflächen des Sportplatzes kann durch die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen am Eingriffsort nicht vollständig ausgeglichen werden. Der Nettoverlust beträgt immer noch ca. 5.630 qm. Zudem kann die zukünftige Glacisfläche ihre Funktionen wegen ihres schmaleren Zuschnitts nicht mehr in dem Maße erfüllen wie das derzeitige Glacis. Deshalb ist eine Ersatzmaßnahme erforderlich. Hierfür ist eine zusammenhängende Fläche im Westen zwischen Werk und Rhein vorgesehen. Zur Schaffung der Ersatzfläche in einer Größe von 10.000 qm wird hier das Industriegebiet gegenüber den bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 15 entsprechend reduziert.
Die für Ersatzmaßnahmen erforderliche Fläche wird im Bebauungsplan als Fläche für die Forstwirtschaft festgesetzt. Die konkrete Ausgestaltung der Aufforstungsmaßnahmen (die die dort vorhandene Vegetation mit einbezieht) ist im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 2) dargelegt, der Bestandteil dieses Bebauungsplanes wird.

Der Verlust und die Versiegelung von ca.37600 qm Freifläche durch den Neubau der Hallen infolge Erweiterung nach Osten kann nur teilweise dadurch ausgeglichen werden, daß auf der westlichen Ersatzfläche im Zuge der Aufforstungen eine erhebliche Verbesserung der Bodenstruktur erfolgen soll.

Im Hinblick auf Naturhaushalt und Landschaft sind die festgesetzten Ersatz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen jedoch geeignet, eine ausgeglichene Bilanz zu erreichen.

7.3.3 Gymnasium und Vereinssportplatz

Der an dieser Stelle entfallene Sportplatz wird an anderer Stelle (in der Aue, planungsrechtlich gesichert durch den Bebauungsplan Nr. 100 "Aue-Zentrum") neu errichtet. Die dort entstehenden Sportanlagen sind als mindestens gleichwertig bzw. höherwertig als die an alter Stelle entfallenden anzusehen. Der neue Sportplatz soll rechtzeitig fertiggestellt werden, bevor die heutigen Anlagen durch die Baumaßnahmen an den neuen Werkshallen nicht mehr nutzbar sind.

Der Sportplatz wird im wesentlichen durch die Hauptschule, die Realschule, sowie das Gymnasium im Bereich Martinistraße genutzt. Die heutige fußläufige Erreichbarkeit wird nach der Verlagerung nicht mehr gegeben sein. Als Ersatz muß der Transport der Schüler zum und vom Sportplatz in der Aue durch Busse erfolgen.
Die durch den Transport entstehenden Folgekosten werden ebenso wie die Verlagerung der Sportanlagen selbst (unmittelbare Folge der geplanten Werkserweiterung) in die Kostenschätzung (vergl. Abschnitt 9) eingestellt.

7.3.4 Die Grünfläche an der Fischertorstraße wird als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - im Plan übernommen.

7.4 Verkehrliche Erschließung

7.4.1 Werkszufahrt

Die großräumige Anschließung erfolgt über die B 8 (Reeser Landstraße aus Richtung Norden, Hansaring aus Richtung Voerde und Rheinbrücke). Werksverkehre aus Richtung Schermbeck/Brünen belasten teilweise den Herzogen- und Kurfürstenring, teils die Nordstraße (K 7). Ziel ist es, insbesondere Schwerlastverkehre aus dem Herzogenring und Kurfürstenring herauszuhalten und über die Nordstraße zu leiten.

Die Werkszufahrt von der B 8 aus erfolgt zu wesentlichen Teilen über die Delogstraße. Pkw-Verkehre aus Wesel-Nord nutzen teilweise auch die Kreishaus-Zufahrt. Die Straße An der Stadtrampe ist für Kfz-Verkehr gesperrt.

Nach den vorliegenden Verkehrszählungen vom 25.02.1988 ist die Delogstraße im Bereich der Einmündung zur B 8 mit ca. 2900 Kfz/6-20 Uhr belastet; hiervon sind ca. 315 Lkw's.
Nach Angaben der Flachglas AG fahren zur Frühschicht um 6.00 Uhr ca. 600 Mitarbeiter-Pkw's an und um 14.30 Uhr wieder ab. Zur Spätschicht fahren um 14.00 Uhr ca. 170 an und um 22.00 Uhr ab, zur Nachtschicht um 22.00 Uhr fahren ca. 130 an und um 6.00 Uhr wieder ab. Darüber hinaus fahren um 7.30 Uhr ca. 100 Angestellten-Pkw's an und um 16.15 Uhr ab. Die nach diesen Angaben sich ergebende hohe Belastung zu Zeiten des Schichtwechsels konnte weder durch die Verkehrszählung am 25.02.1988, noch durch eine Stichprobenzählung am 11.01.1989 von 10.00 bis 11.00 Uhr und von 13.30 Uhr bis 15.00 Uhr verifiziert werden. Ausgegangen wird deshalb von den durch die Zählungen ermittelten Belastungswerten.

Nach Angaben der Flachglas AG fahren derzeit täglich 85 Lkw's (ohne Lieferwagen) das Werk an (Querschnittsbelastung 170 Lkw's). Gezählt wurden am 25.02.1988 zwischen 6.00 und 20.00 Uhr 315 Lkw's, bei der Stichprobenzählung am 11.01.1989 wurden 64 Lkw's innerhalb von 2,5 Stunden gezählt. Auch hier wird von den durch Zählung ermittelten Werten ausgegangen.

Durch die Werkserweiterung wird sich der Lkw-Verkehr erhöhen: Nach Angaben des Werkes von derzeit 85 auf 102 im Jahre 1996 (zusätzlich 34 im Querschnitt pro Tag). Die voraussichtliche Erhöhung der Mitarbeiterzahl um bis zu 200 wird darüber hinaus weitere Pkw-Verkehre erzeugen.

Die Delogstraße ist zwar aufgrund ihres Ausbaustandartes in der Lage, auch die zukünftig erhöhten Belastungen aufzunehmen, jedoch verursacht der Werksverkehr (insbesondere durch den hohen Lkw-Anteil) Belästigungen für die Anwohner, die nach Möglichkeit vermindert werden sollen, sich zumindest aber in Folge der Erweiterungspläne nicht verstärken sollen. Die angrenzende Bebauung ist zwar insgesamt einem Mischgebiet zuzuordnen, dessen Schutzbedürftigkeiten nicht der eines Wohngebiets vergleichbar ist, es muß jedoch berücksichtigt werden, daß auf der nördlichen Seite der Delogstraße ausschließlich Wohngebäude vorhanden sind. Zu berücksichtigen ist ferner, daß in der Delogstraße mit der Autobahnpolizei und einem beruflichen Ausbildungszentrum Nutzungen ansässig sind, die für sich bereits Verkehre in nennenswertem Ausmaß anziehen, und daß die Delogstraße zunehmend von Verkehren von und zum Kreispolizeigebäude/Kreishaus genutzt wird.

Eine Verbesserung der Situation für die Anwohner ist hier in jedem Falle anzustreben, zumal infolge der Nachtschichten Werksverkehre in erheblichem Umfang während der nächtlichen Ruhestunden auftreten (Anfahrt von ca. 800 Beschäftigten zur 6-Uhr-Schicht).

(9)

Zur zukünftigen verkehrlichen Erschließung des Flachglaswerkes bestehen insgesamt 9 Alternativen:

a) Beibehaltung der Werkszufahrt über die Delogstraße

Diese Lösung verursacht einerseits weder Kosten, noch Flächenverbrauch, noch Eingriffe in Natur- und Landschaft. Die Anbindung an die Bundesstraßen wird weder verbessert noch verschlechtert. Die innerstädtischen Straßen (Ringe) werden durch steigende Werksverkehre zusätzlich belastet. Diese Alternative beinhaltet jedoch keine Lösung des Problems, daß fast der gesamte Werksverkehr durch eine Straße mit hohem Wohnbesatz verläuft. Den Belangen der Anwohner kann diese Lösung nicht Rechnung tragen.

b) Führung des Lkw-Verkehrs über eine neuzubauende Zufahrt am nördlichen Rand des heutigen Sportplatzgeländes entlang unter (Teil-) Abriß des Sportlerheimes, gerade auf die B 8 aufsetzend.

Diese Alternative hat den Vorteil, daß sämtliche Lkw-Verkehre aus der Delogstraße herausgenommen würden. Die Delogstraße würde jedoch weiterhin als Zufahrt für den Pkw-Werksverkehr dienen, so daß hier nur eine graduelle Entlastung eintritt. Desweiteren erfolgt kein Eingriff in schützenswerte Landschaftsteile bzw. in den Naturhaushalt.
Die Nachteile bestehen jedoch darin, ~~daß die Einmündung in die B 8 bereits im Rückstauraum zum Knoten Herzogenring liegt, was zu verkehrstechnischen Problemen führt, und~~ (ersatzlos gestrichen) daß durch die Nähe zum Herzogenring Lkw-Verkehre voraussichtlich zunehmend innerstädtische Straßen belasten werden. Darüber hinaus würden 2 Wohngebäude, sowie Wohnungen im verbleibenden Teil des Sportlerheimes, die heute vom Verkehrslärm entweder völlig oder zumindest nach hinten abgeschirmt sind, erheblich belastet. Eine Fläche von ca. 1.850 qm würde versiegelt (Flächenverbrauch), der Neubau einer Straße von 235 m Länge würde - insbesondere auch infolge der Niveauunterschiede in der Geländehöhe - erhebliche Kosten verursachen. Letztlich bestehen auch betriebsorganisatorische Probleme: die Straße würde über die für die Auslieferung der Endprodukte benötigten betrieblichen Freiflächen verlaufen.

c) Wie b), jedoch unter Abknicken der neuen Lkw-Zufahrt nach Süden und am Knoten Herzogenring auf die B 8 aufsetzend.

Der Entlastungseffekt entspricht dem unter b) Ausgeführten. Zusätzliche Nachteile ergeben sich jedoch daraus, daß im Vergleich zu b) die Glacisanlagen durchschnitten würden mit dem entsprechenden Eingriff in wertvolle Waldfläche (vergl. Punkt 7.3.1), daß sich der Flächenverbrauch auf über 2.000 qm erhöhen würde, sowie die Tatsache, daß durch den unmittelbaren Anschluß an den Herzogenring eine erhebliche zusätzliche Belastung der innerstädtischen Ringe durch Lkw-Schwerlastverkehre erwartet werden muß. Von Erheblichkeit ist es vor allem, daß bei dieser Lösung ein 8-geschossiges Wohngebäude, das durch den Hansaring heute bereits von vorne in hohem Maße durch Verkehrslärm belastet ist, nunmehr auch von hinten zusätzlich belastet würde. Durch die längere Straßenführung und den notwendig werdenden Umbau des Knotens Herzogenring würden noch höhere Kosten entstehen als nach Alternative b).

d) Ausbau der Straße An der Stadtrampe als Werkszufahrt und Abbindung der Delogstraße.

Nach dieser Lösung würde die Delogstraße vollständig von Werksverkehren entlastet. Es erfolgt weder zusätzlicher Flächenverbrauch, noch ein Eingriff in Landschaft- und Naturhaushalt. Durch die weiter nördliche Anbindung an die B 8 wird die An- und Abfahrt über die Nordstraße attraktiver, was zu einem gewissen Entlastungseffekt auf Herzogenring und Kurfürstenring führen kann.

(10) ~~Probleme können sich jedoch infolge des kurzen Knotenpunktabstandes~~ zur Kreishauseinfahrt ergeben, zumal die Einmündung An der Stadtrampe signalisiert werden müßte (Verkehrsablauf). ~~Erhebliche~~ zusätzliche Belastungen entstehen für die Wohnnutzungen ~~im~~ Kreuzungsbereich Delogstraße/An der Stadtrampe. Für die ~~westlich~~ gelegenen Reiheneigenheime an der Delogstraße entfällt ~~zwar~~ der Verkehr nach vorne, es entstehen jedoch ~~gleichzeitig~~ noch höhere Belastungen von der Rückfront her. Die Möglich~~keit~~ eines aktiven Lärmschutzes besteht aufgrund der räumlichen ~~Situation nicht~~.
Kosten entstehen durch den Ausbau der vorhandenen Straße und die Signalisierung zur B 8, sie sind jedoch im Vergleich zu Alternative b) und c) geringer anzusetzen.

e) Werkszufahrt über eine neu zu bauende Straße auf der nördlichen Seite der Hafenbahn parallel zur Straße "An der Stadtrampe" und Abbindung von Delogstraße und An der Stadtrampe.

(11) ~~Neben den Problemen der Einmündung in die B 8 - wie b) - ergibt sich~~ hier der Nachteil eines Flächenverbrauchs von ca. 1.900 qm, der jedoch durch Rückbaumaßnahmen an ~~Delogstraße~~ und An der Stadtrampe (ca. 1.075 qm) ~~zum größten~~ Teil ausgeglichen werden kann (Flächenbilanz ~~ca. 825 qm~~).
Die Vorteile (Entlastung innerstädtische Straßen, Entlastung Delogstraße) entsprechen denen von Alternative d). Die für die Straße in Anspruch genommene Fläche hat praktisch keine Bedeutung für Landschaft- und Naturhaushalt.
Im Gegensatz zu Alternative d) ist es hier möglich, durch Lärmschutzvorrichtungen die Wohnbebauung im Bereich Delogstraße/An der Stadtrampe soweit abzuschirmen, daß zusätzliche Belastungen minimiert werden können. ~~In Bezug auf~~

(12) ~~Wohnnutzungen treten somit ausschließlich - zum Teil erhebliche - Entlastungseffekte auf~~.
Die durch Straßenneubau, Grunderwerb, Signalisierung zur B 8, Lärmschutzvorrichtungen und Entsiegelungsmaßnahmen entstehenden Kosten sind höher anzusetzen als nach Alternative d) und sind mit den nach den Alternativen b) und c) verursachten Kosten vergleichbar.

f) Ausbau der Privatstraße der Kreisverwaltung als Werkszufahrt und Abbindung der Delogstraße.
Als Vorteil ergibt sich, daß infolge der Verlegung der Anbindung an die B 8 nach Norden ein erhöhter Anteil des Werksverkehrs auf die Nordstraße verlagert wird und Herzogenring/Kurfürstenring entlastet. Auch wird kaum zusätzlicher Flächenverbrauch und kein Eingriff in die Landschaft und in den Naturhaushalt erforderlich. Die Delogstraße wird vollständig von Werksverkehren entlastet. Auch verläuft die Zufahrt soweit von der Wohnbebauung Delogstraße/An der Stadtrampe entfernt, daß nur relativ geringe Belästigungen auftreten, die ggf. durch Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen werden können.

Erhebliche verkehrstechnische Probleme sind jedoch am Knoten zur B 8 zu erwarten, wenn hier sämtliche Werksverkehre gebündelt mit den Verkehren zur Kreisverwaltung und zum Kreispolizeigebäude auftreten. Es steht zu erwarten, daß der Knoten die zu bewältigenden Verkehrsmengen nicht aufnehmen kann. Dies wirkt um so schwerer, als die Polizei für schnelle Einsätze auf diese Ausfahrt angewiesen ist. ~~Als Problem ergibt sich ferner,~~ daß die Bediensteten der Kreisverwaltungen ~~in erheblichem~~ Maße von Lärmbelästigungen ~~- insbesondere~~ durch Schwerlastverkehr ~~- betroffen wären.~~ (13)
Kosten entstehen in erheblichem Maße dadurch, daß die Straße infolge des für Schwerlastverkehr nicht ausgelegten Unterbaus und der zu geringen Straßenbreite voraussichtlich vollständig erneuert werden muß.

g) Zufahrt über eine neu zu bauende Straße entlang des Banndeichs (nördliche Seite), aufsetzend auf die Nordstraße (Aue-Damm).

Vorteile ergeben sich insbesondere durch die völlige Entlastung der Delogstraße von Werksverkehren (Wohnbebauung an Einmündung Delogstraße/An der Stadtrampe vergl. Alternative f), sowie infolge der völligen Entlastung von Herzogenring und Kurfürstenring von Lkw-Verkehren (Verlagerung zur Nordstraße). Darüber hinaus ist die Anbindung an die B 8 als günstig zu bezeichnen. Nachteilig ist zu vermerken, daß die Maßnahme mit einem unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch verbunden ist (abzüglich der durch Rückbaumaßnahmen in der Delogstraße gewonnnenen Flächen ergibt sich ein Nettoverbrauch von ca. 5000 qm). Darüber hinaus ergibt sich ein gravierender Eingriff in Landschaft und Naturhaushalt. Bei den beanspruchten Flächen handelt es sich um ein Landschaftsschutzgebiet, in dem der Bau von Straßen und Wegen generell untersagt ist. Teile der beanspruchten Flächen sind für Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 107 (Arbeitsamt) vorgesehen. Nicht nur müßten die Ersatzmaßnahmen des Bebauungsplanes Nr. 107 nunmehr an anderer Stelle geplant werden, sondern es wären auch für den durch den Straßenbau verursachten Eingriff selbst Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung müßte den Grad der Auswirkungen im Detail ermitteln. Die grobe Prüfung läßt jedoch den Eingriff bereits als schwerwiegend erkennen. (14)
Mit einem erforderlichen Straßenneubau in einer Länge von ca. 510 m wird diese Alternative kostenmäßig zur weitaus teuersten Lösung.

h) Zufahrt über die Fischertorstraße.

Da Pkw-Verkehre aus innerbetrieblichen Gründen das Werksgelände nicht passieren dürfen, andererseits die Auslieferung der Endprodukte nach Norden erfolgt, läßt sich nur die Anlieferung des Rohglases auf die Fischertorstraße verlagern. Die Einfahrt würde zu den neu zu errichtenden Hallen auf dem süd-östlichen Betriebsgelände erfolgen. Gegenüber der Hallenzufahrt müßte die Fischertorstraße um ca. 20 m ausgebuchtet werden und der Radweg und Gehweg entsprechend zurückverlegt werden.
Als Vorteil ergibt sich die Entlastung der Delogstraße von den Tiefladern der Rohglas-Anlieferung.

Nachteilig wirkt sich aus: Ungünstige Anbindung an die B 8 (von Norden kommend ist die Einmündung zur Fischertorstraße für Tieflader zu eng), zusätzliche Belastung der Ringstraßen (die Anfahrt über Herzogenring/Kurfürstenring wird attraktiver), die Anwohner der Fischertorstraße müssen zusätzlichen Verkehrslärm in Kauf nehmen, von den beiderseits der Fischertorstraße gelegenen Grünflächen würden ca. 1.670 qm Flächen versiegelt mit den damit verbundenen Eingriffen in diesen Grünzug und den Naturhaushalt.
Die Höhe der Kosten ist in etwa vergleichbar mit Alternative b) und c).

i) Zufahrt über die Hafenstraße und ihre Verlängerung, die Fischertorstraße querend.
Abgesehen von den nicht zur Verfügung stehenden Flächen zur Durchführung der Hafenstraße und den dieser Lösung zuwider laufenden Umgestaltungsplänen der Rheinpromenade/Fischertorstraße scheitert diese Alternative grundsätzlich an der Tatsache, daß sie durch das Überschwemmungsgebiet des Rheins führen würde.

Die Lösungsalternativen b), c) und h) bewirken nur eine graduelle Entlastung der Delogstraße, jedoch zum Teil erhebliche zusätzliche Belästigungen anderer Wohnbebauung durch Verkehrslärm. Die relativ hohen Kosten, der relativ hohe Landschaftsverbrauch und die negativen Auswirkungen auf innerstädtische Straßen stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen.

Die Alternativen f) und g) führen zwar zu einem hohen Entlastungseffekt, sie scheiden jedoch im ersteren Fall wegen verkehrstechnischer Probleme, wegen der erheblichen Belästigung der Kreishaus-Bediensteten und wegen relativ hoher Kosten, im zweiten Fall wegen des enormen Eingriffs in Natur und Landschaft, sowie unvertretbar hoher Kosten aus.

(15) ~~Soll die Konfliktsituation (sh. Alternative a) durch eine Verbesserung~~ für die Anlieger der Delogstraße gelöst werden, so kann auch die Lösungsalternative d) letztlich nicht zu befriedigenden Ergebnissen führen, da hier einzelne Anlieger zugunsten anderer zusätzlich belastet werden und somit die Probleme nur verlagert werden.

In der vergleichenden Abwägung erscheint somit die Lösungsalternative e) als die geeignetste, ~~um~~ sowohl den Belangen der Anlieger der Delogstraße Rechnung zu tragen, ohne dabei jedoch das Problem zu anderen Wohnnutzungen hin zu verlagern und gleichzeitig negative Auswirkungen sowohl ~~auf Natur und Landschaft als auch auf innerstädtische Straße zu vermeiden~~. Die neue Zufahrt beansprucht nur ökologisch relativ wertlose Flächen, der Flächenverbrauch ist größtenteils ausgleichbar. Die Problematik der Anbindung an die B 8 (Knotenabstand) ist in der Form lösbar, daß sie zusammen mit der Kreishauszufahrt und mit einer bahnabhängigen Steuerung als ein Knoten signalisiert wird. An der B 8 wird von Süden eine Linksabbiegerspur erforderlich. Das Aufsetzen der Privatstraße zur Kreisverwaltung muß leicht verändert werden und soll dergestalt ausgeführt werden, daß ggfls. auch ein Tanklastzug zur Versorgung der Polizei-Tankstelle die Einfahrt passieren kann.

(16)

Zur Prognose der von der Werkszufahrt ausgehenden Schallemissionen wurde von der Stadt Wesel ein Fachgutachter beauftragt ~~(vgl. Anlage 5 und 4 b).~~ (17) Mögliche Lärmbelästigungen der Wohnnutzung an der Einmündung Delogstraße/An der Stadtrampe können und sollen in der Weise ausgeschlossen werden, daß Schallschutzwände in einer Höhe von 2,5 - 3 m und einer Länge von 100 m zwischen der neuen Zufahrt und den Gleisanlagen errichtet werden. ~~Auch ohne Schallschutzwände würde infolge der Werkszufahrt das in Mischgebieten zumutbare Maß nicht überschritten (vgl. Gutachten in Anlage 4 b/5).~~ (18) Mit der im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzwand wird gewährleistet, daß die für Mischgebiete geltenden Orientierungswerte nach DIN 18005 weit unterschritten werden. Um hieraus entstehende negative gestalterische Auswirkungen zu reduzieren, wird im Bebauungsplan insgesamt festgesetzt, daß Schallschutzwände zu bepflanzen sind.
~~Die Querung der Hafenbahn verbleibt an gleicher Stelle wie heute, der~~ Radweg zur Aue soll senkrecht über die Gleise geführt werden. (19)
Unter Berücksichtigung der positiven ~~Effekte~~, die mit einer derartigen Verlegung der ~~Werkszufahrt~~ erzielt werden können, erscheinen die ~~entstehenden Kosten~~.

7.4.2 Ruhender Verkehr

Den Mitarbeitern des Werks steht heute die Parkplatzanlage nördlich der Hafenbahn (Zufahrt über Brückenweg) zur Verfügung (ca. 500 Stellplätze).
Darüber hinaus sind südlich der Bahn vor der Werkszufahrt ca. 40 Stellplätze vorhanden. Auf dem Betriebsgelände selbst parken nach Angaben des Werkes 50 Angestellte.
Die Schichtbelegungen berücksichtigend (vergl. Abschnitt 7.4.1) ist die Zahl der Stellplätze nicht ausreichend. Danach würden für die sich überschneidenden Früh- und Spätschichten ca. 770 Stellplätze und für die Angestellten weitere 100 Stellplätze benötigt. Bei maximal 200 neuen Beschäftigten ergibt sich bei gleicher Verteilung auf die Schichten ein zusätzlicher Bedarf von 122 Stellplätzen. Die maximale Anzahl der zukünftig erforderlichen Stellplätze beläuft sich somit auf 992. Allerdings muß darauf hingewiesen werden, daß die wiederholten Verkehrszählungen z. Zt. des Schichtwechsels auf eine beträchtlich geringere Quote der mit Pkw anfahrenden Mitarbeiter schließen läßt.
Der Stellplatzbedarf nach der Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauONW) beläuft sich für Industriebetriebe auf einen Stellplatz je 50 - 70 qm Nutzfläche. Danach wären über 2.000 Stellplätze erforderlich. Da sich hier ein offensichtliches Mißverhältnis zum tatsächlichen Stellplatzbedarf ergibt, beläuft sich der Bedarf nach BauONW auf einen Stellplatz je 3 Beschäftigte: Bei zukünftig maximal 1.631 Beschäftigten ergibt sich somit ein Gesamtbedarf von 544 Stellplätzen.
Da heute ein Fehlbestand feststellbar ist, (Werksmitglieder parken zum Teil auf den Parkplätzen der Kreisverwaltung etc.) ist der tatsächliche Bedarf zwischen 544 und 992 anzunehmen, wobei angestrebt werden soll, zur Vermeidung ungeregelten Parkens weitmöglichst einen maximalen Bedarf zu befriedigen.
Die Schaffung zusätzlicher Parkplätze ist wegen der beengten Platzverhältnisse und wegen der umgebenden Nutzungen, die insgesamt weiter bestehen sollen (Grünanlagen, Flugplatzgelände, Bahnanlagen etc.) weitgehend nur in zweiter Ebene möglich.

Beispielsweise können auf der vorhandenen Parkplatzfläche zwischen Hafenbahn und Brückenweg bis zu 642 Stellplätze in 2 Ebenen geschaffen werden. Beidseitig des Brückenweges können auf vorhandenen Stellplatzflächen weitere 174 Parkplätze untergebracht werden. An der Werkszufahrt südlich der Bahn (Delogstraße) können zu den 40 bestehenden mindestens weitere 42 Stellplätze geschaffen werden. Zusammen mit den 50 auf Betriebsgelände parkenden Fahrzeugen finden damit mindestens 948 Pkw's Platz.
Die neu anzulegenden Stellplätze entlang der Zufahrt zum Werkstor können im Bedarfsfall nachts von wartenden Lkw's genutzt werden. Weitere Aufstellflächen können für diesen Zweck ggfls. im Zuge der neu zu bauenden Zufahrt geschaffen werden, sofern gewährleistet ist, daß Lärmemissionen an der Wohnbebauung auszuschließen sind.
Die zur Unterbringung dieser Stellplätze und deren Zufahrten erforderlichen Flächen werden im Bebauungsplan als Verkehrsflächen festgesetzt. Für die Fläche nördlich der Bahn erfolgt der Hinweis auf die erforderliche Parkpalette durch den Zusatz "P in 2 Ebenen".
Das Parkdeck liegt zwar teilweise in der Einflugschneise des Sonderlandeplatzes Wesel, eine Parkpalette erreicht jedoch maximal eine Gesamthöhe von ca. 5 m, was die Flugsicherheit nicht beeinträchtigt.
Das Anpflanzen hochstämmiger Bäume muß hier aus Gründen der Flugsicherheit jedoch unterbleiben.
Um gestalterische Beeinträchtigungen durch die Parkpalette zur Aue hin zu vermeiden, setzt der Bebauungsplan im Text fest, daß das Parkdeck zwischen Brückenweg und Hafenbahn an seiner nördlichen Front mit Bepflanzungen und mit einer Berankung zu versehen ist. Um eine zusätzliche Eingrünung zu gewährleisten, wird innerhalb der Verkehrsfläche der vorhandene und mit Städtebauförderungsmitteln hergestellte Pflanzstreifen mit einem Erhaltungsgebot belegt (Straßenbegleitgrün). (20)

7.4.3 Schienenverkehr

Am nordwestlichen Rand des Planbereiches verläuft die von den Stadtwerken Wesel betriebene Hafenbahn. Sie dient der Erschließung des Flachglaswerkes, sowie gewerblicher Betriebe im Hafen und am Lippeglacis. Die im Planbereich liegenden Anlagen der Hafenbahn werden weitgehend übernommen und als Flächen für Bahnanlagen festgesetzt. Im Abschnitt zwischen Reeser Landstraße und der westlichen Begrenzung der geplanten Parkpalette wird zugunsten der erforderlichen Verkehrsflächen (Werkszufahrt, Stellplatzanlagen) die Breite der Flächen für Bahnanlagen auf das Maß zurückgenommen, daß als Lichtraumprofil für den Bahnverkehr mindestens erforderlich ist (2,50 m ab Gleisachse zu jeder Seite).
Südlich parallel zur Hafenbahn verläuft auf den heutigen Bahnflächen ein empfindliches Steuerkabel. Im Zuge eines Baus von Parkplätzen wird ggfls. eine besondere Sicherung oder auch Verlegung des Kabels erforderlich.
Für die durch das Gelände des Flachglaswerkes verlaufende Gleistrasse wird das für die Stadtwerke Wesel grundbuchlich gesicherte Geh-, Fahr- und Leitungsrecht auch im Bebauungsplan durch eine entsprechende Festsetzung gesichert.

7.5 Ver- und Entsorgung

- Entwässerung: In den östlichen Erweiterungsflächen des Industriegebietes (im Bereich des Sportplatzes und der Glacisanlagen) ist ein Regenwasser- und ein Schmutzwasser-Hauptsammler vorhanden (Durchmesser 2,40 m bzw. 1,30 m). Im Zuge der Errichtung neuer Werkshallen ist der Schmutzwasserkanal parallel zum an alter Stelle verbleibendem Regenwasserkanal neu zu verlegen. Für die Gesamtbreite der damit entstehenden Kanaltrasse (7 m einschl. Schutzstreifen) wird ein Geh-, Fahr- und ein Leitungsrecht für die Stadt festgesetzt. Die Überbauung der Trasse durch Werkshallen muß nach statischen Gesichtspunkten in einer Weise erfolgen, daß Beeinträchtigungen der Hauptsammler ausgeschlossen sind.
  Alle anfallenden Regen- und Schmutzwässer werden über die vorhandenen Leitungsnetze ordnungsgemäß der Kläranlage zugeleitet.

- Stromversorgung: Die vorhandene Umspannanlage und die Trafo-Stationen an der Fischertorstraße und An der Stadtrampe sind im Plan übernommen. In den östlichen Erweiterungsflächen des Industriegebietes (im Bereich des Sportplatzes und der Glacisanlagen) ist ein Kabel zur Versorgung der städtischen Kläranlage vorhanden. Diese Leitung ist im Zuge der Errichtung neuer Werkshallen zu verlegen. Vorgesehen ist, die Leitung zukünftig außerhalb des Industriegebietes im Verlauf des Waldweges durch die Glacisanlagen bis zum Sportlerheim und von dort über den Parkplatz und die Delogstraße zu verlegen, wo sie an die vorhandene Leitung anschließt.
  Eine Erweiterung der vorhandenen Versorgungsleitungsnetze ist nicht vorgesehen.

7.6 Altlasten

Im östlichen Planbereich befindet sich eine Trümmerschuttdeponie. Nach 1945 wurde dort ein ehemaliger Rheinarm und - mit geringerer Mächtigkeit - das östlich an den Rheinarm angrenzende Gelände der heutigen Sportanlage mit Trümmerschutt verkippt.

Da Anlaß zu der Vermutung gegeben war, daß hier möglicherweise auch andere, ggfls. umweltgefährdende Stoffe mit dem Bauschutt zusammen abgelagert worden sein könnten, hat die Stadt Wesel ein Fachbüro beauftragt, eine Gefährdungsabschätzung vorzunehmen. Die auf der Grundlage von Schürfen, Bodenluftmessungen und Grundwasseruntersuchungen durchgeführte Analyse kam zu folgendem Ergebnis (vergl. auch Anlage 7):

"Die Geländeuntersuchungen auf dem Betriebsgelände der Flachglas AG und im Bereich der Sportanlage ergaben keine Hinweise auf organische und andere bedenkliche Ablagerungen.
Solche Stoffe konnten weder durch die Bohrung, die Schürfe und die Rammkernsondierungen noch durch die Untersuchungen der Bodenluft nachgewiesen werden.
Aufgrund der vor-Ort-Untersuchungen kann festgestellt werden, daß es sich nur um Ablagerungen von Trümmerschutt und Bodenaushub handelt.
Eine Verunreinigung des Grundwassers durch die festgestellten Ablagerungen kann im Rahmen der vor-Ort durchgeführten Wasseruntersuchungen nicht erkannt werden. Die erhöhte Leitfähigkeit deutet möglicherweise auf die Bauschuttdeponie hin.

Auch die vom Hygiene-Institut durchgeführten Grundwasseranalysen zeigen bis auf erhöhte Mangan- und Nitritgehalte keine weiteren Auffälligkeiten. Eine Beeinflussung des Grundwassers durch Rheinhochwasser kann nicht ausgeschlossen werden.

Gegen die Erweiterung des Betriebsgeländes der Flachglas-AG im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 202 bestehen nach Maßgabe der vorliegenden Untersuchungsergebnisse aus Sicht des Gutachters keine Einwände."

Nach diesen Erkenntnissen liegt keine Belastung des Bodens mit umweltgefährdenden Stoffen vor. Eine entsprechende Kennzeichnung der betroffenen Fläche im Bebauungsplan kann deshalb unterbleiben.
Es wird jedoch in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß für die Gründung von Bauwerken im Bereich der Werkserweiterung besondere Vorkehrungen erforderlich werden können.

7.7 Hochwasserschutz

Ein großer Teil des Bebauungsplanbereiches (weitgehend beschränkt auf das Industriegebiet) liegt im gesetzlichen Überschwemmunsgebiet. Die Grenze des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes ist im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt.
Für die Errichtung von Anlagen ist die Genehmigung nach § 113 LWG erforderlich.
Dies betrifft sowohl Teile der neuen Werkshallen als auch das geplante Parkdeck.
Eine Hochwasserschutzmauer (Höhe 24,04 m über NN) verläuft in nord-südlich Richtung entlang der östlichen Grenze des heutigen Industriegebietes. Die Schutzzonen II und III gemäß § 1 Deichschutzverordnung vom 19.01.1982 sind im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt.
Im Rahmen der Baumaßnahmen der neuen Werkshallen soll eine geringfügige Verschiebung der Trasse der Hochwasserschutzmauer erfolgen. Voraussichtlich wird dementsprechend die westliche Wand der neuen Hallen als Hochwasserschutzmauer ausgebildet. Die Verlegung der Hochwasserschutzmauer und daraus folgend der Schutzzonen ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 31 WHG und in Abstimmung mit dem zuständigen staatlichen Amt für Wasser- und Abfall (StAWA) durchzuführen.

7.8 Landschaftsschutz

Die für das Parkdeck vorgesehenen Verkehrsflächen nördlich der Hafenbahn unterliegen der "Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen beiderseits des Rheinstromes in den Regierungsbezirken Köln und Düsseldorf sowie im Gebiet der Landesbaubehörde Ruhr vom 01. August 1972". Nach § 2 der Verordnung ist das Errichten baulicher Anlagen, sowie das Anlegen oder Ändern von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unzulässig. Für den Fall, daß eine Ausnahme nach § 3 der Verordnung nicht zugelassen werden kann, soll beim Regierungspräsidenten eine Herausnahme der Fläche aus den räumlichen Geltungsbereich der Verordnung beantragt werden.

Die oben bezeichnete Fläche gehört auch zu einer Verbandsgrünfläche des KVR. Die Abgrenzung der Verbandsgrünfläche soll in Abstimmung mit dem KVR korrigiert werden.

7.9 Bodendenkmalpflege

Das Plangebiet liegt innerhalb einer archäologischen Schutzzone. Auf die Bestimmungen des DSchG NW wird hingeweisen. Dem rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege ist bei der Realisierung der Planungsvorhaben Gelegenheit zu geben, wissenschaftliche Untersuchungen (Ausgrabungen im erforderlichen Umfang) durchzuführen.

7.10 Brandschutz

Im Bereich der Glacisflächen ist auf Betriebsgelände eine Feuerwehrzufahrt von 3,50 m Breite im Abstand von 1 m von den geplanten Werkshallen vorgesehen. Aufweitungen als Aufstellflächen für Fahrzeuge der Feuerwehr in einer Länge von 24 m und einer Tiefe von 5,5 m sollen jeweils vor den 5 Notausgängen angelegt werden.
Der Bau der befestigten Wege muß für 16-Tonnen-Fahrzeuge ausgelegt sein.
Da die östliche Wand der Werkshallen geschlossen und mit einer Höhe von 8 m angelegt werden sollen, wird der Abstand zwischen Wald und Baufläche auch im Hinblick auf den Brandschutz für ausreichend erachtet. Die Feuerwehrzufahrt im Bereich der nord-östlich geplanten neuen Hallen erfolgt über betriebliche Freiflächen.
Im westlichen Planbereich wird zwischen der überbaubaren Fläche und der Fläche für Ersatzaufforstungen ein 10 m breiter Grundstücksstreifen zur Anlage von Feuerwehrzufahren analog der am Glacis geplanten freigehalten.
Die Versorgung mit Löschwasser soll mit einer Wassermenge von 192 cbm/h durch eine Anbindung an die vorhandene Leitung DN 300 in der Fischertorstraße gewährleistet werden.

8.0 Planungsstatistik

Die im ca. 34,5 ha großen Bereich des Bebauungsplanes ausgewiesenen Nutzungen weisen folgende Flächengrößen auf:

- Industriegebiete	225.395 qm
- Mischgebiete	23.034 qm
- Öffentliche Verkehrsflächen	28.417 qm
- Flächen für Bahnanlagen	13.783 qm
- Öffentiche Grünflächen-Parkanlage	39.297 qm
- Fläche für die Forstwirtschaft	10.000 qm
- Versorgungsanlagen	4.915 qm
- private Grünfläche	230 qm

9.0 Maßnahmen zur Durchführung der Planung

Die für die Durchführung der Planung erforderlichen Grundstücksflächen befinden sich bereits überwiegend in städtischem Besitz. Die noch fehlenden Flächen (beiderseits der Hafenbahn) sollen von der Stadt auf dem Verhandlungswege erworben werden. Eine Umlegung wird daher nicht erforderlich.
Maßnahmen im Sinne §§ 180/181 BauGB sind ebenfalls nicht erforderlich.

Die der Stadt Wesel zur Durchführung der Planung entstehenden Kosten wurden überschläglich ermittelt und setzen sich wie folgt zusammen:

	Investition	jährl. Folgekosten
(21) ~~Straßenbau einschl. Kanal~~	~~2.020.000,--~~	
Parkpalette	7.500.000,--	
Verlegung Hauptsammler	1.000.000,--	
Verlegung Versorgungsleitung	80.000,--	
Ausgleichsmaßnahmen Glacis	430.000,--	
Verlegung Sportplatz	4.500.000,--	
Schülertransprt Sportplatz		50.000,--
Abbruch Umkleidegebäude	15.000,--	
Begrünung Delogstr/ An der Stadtrampe	40.000,--	
Grunderwerb + Nebenkosten	116.000,--	
~~Summe:~~	~~15.701.000,--~~	~~50.000,--~~
	==========	==========

Bestandteil dieser Begründung sind folgende Anlagen:

1.) Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen
(landschaftspflegerischer Begleitplan (1) Westglacis)

2.) Ersatzmaßnahmen
(landschaftspflegerischer Begleitplan (2) Aufforstungsfläche)

3.) Betriebsbeschreibung Flachglaswerk

4.) Immissionsschutzgutachten

4 a) Präzisierung der textlichen Festsetzungen zum Schallschutz
4 b) Nachtrag zu den Berichten GA 89/416 und 6 A 88/415

(22) ~~5.) Gutachten Lärmimmissionen vom Werksverkehr und von den~~ Grundstücksflächen östlich der geplanten Werksanlagen

6.) Meßbericht über Schwingungsimmissonen

~~7.) Boden- und Grundwasseruntersuchungen~~

Wesel, den 09.02.1989

Stadt Wesel
Planungsamt
(Hasibether)

Bescheinigung

Diese Begründung gehört zum Bebauungsplan Nr. 2o2 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel. Sie hat als Entwurfsbegründung in der ursprünglichen Fassung (ohne Streichungen bzw. Ergänzungen) gem. § 3 (2) BauGB nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am o3.o3.1989 öffentlich ausgelegen in der Zeit vom 13.o3.-17.o4.89 einschl,

Wesel, den 18. o4. 1989

STADT WESEL
Der Stadtdirektor
I.V.

(Dilger)
Techn. Beigeordneter

Fortschreibung
der
BEGRÜNDUNG des

Bebauungsplanes Nr. 2o2 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel

Ergänzung 1

Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde in der Zeit vom 13.03.1989 bis 17.04.1989 (einschließlich) gemäß § 3 (2) BauGB im Rathaus Wesel öffentlich ausgelegt. Aufgrund der während dieser Zeit eingegangenen Anregungen und Bedenken wurde der Entwurf zum Bebauungsplan in einzelnen - hauptsächlich den Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen betreffenden - Punkten geändert.

Ergänzung 2

Die größte zusammenhängende Fläche, die ohne Einschränkung auf bestimmte Betriebsarten industriell nutzbar ist, beträgt dort ca. 13 ha und kann den Platzbedarf des Betriebes nicht decken.

Ergänzung 3

Zur Ermittlung der heutigen und der prognostizierten Schallemissionen und -immissionen hat die Stadt von einem Fachbüro ein Immissionsschutzgutachten erstellen lassen (vgl. Anlage 4, 4a und 4b).
Wesentliches Ergebnis der Schallmessungen war, daß bereits heute ein im reinen Wohngebiet gemessener Beurteilungspegel von 41,5 dB (A) eine erhebliche Belastung erkennen läßt. Weitere Messungen und Immissionsrechnungen, die aufgrund ergänzender Untersuchungen erfolgten, ergaben sogar Werte bis 48,4 dB (A). Es werden somit sogar die Orientierungswerte eines Mischgebietes erheblich überschritten. Die derzeitige Belastungssituation ist im einzelnen in den Anlagen 4 d und 4 e in Verbindung mit 4 dokumentiert.

Zwar sind aus der Vergangenheit keine Beschwerden der Anwohner bezüglich Lärmbelästigung bekannt, jedoch liegen die objektiv festgestellten Werte in einer Größenordnung, die zum Schutz der Wohnbevölkerung und für ein langfristig verträgliches Nebeneinander von Industrie- und Wohnnutzung planerisches Handeln erforderlich machen.
Auch gewerbeaufsichtliche Auflagen haben in der Vergangenheit nicht vermocht, einen zuverlässigen Schutz der Wohnnachbarschaft zu gewährleisten. So wurden erst in jüngster Vergangenheit Anlagen mit Teilimmissionspegeln von 35 dB (A) genehmigt, ohne deren Addition untereinander und mit vorher vorhandenen Anlagen (ca. 40 dB (A)) zu berücksichtigen.

Aufgrund des gewachsenen und seinerzeit geplanten Nebeneinanders von Wohnen und Industrie müssen seitens der Wohnnutzung höhere Lärmimmissionen hingenommen werden, als in einer unvorbelasteten Lage. Andererseits ist von dem Industriebetrieb eine vermehrte Rücksichtsnahme auf die Wohnnachbarschaft zu fordern, d. h. Maßnahmen zur Lärmvermeidung bzw. -minderung, soweit sie mit vertrebarem Aufwand möglich sind. Es kann also weder seitens der Anwohner des reinen Wohngebietes die Einhaltung eines Nacht-Pegels von 35 dB (A) gefordert werden, noch kann von ihnen die zukünftige Hinnahme der festgestellten weit überhöhten Belastung noch gar einer weiteren Verschlechterung verlangt werden. Einen Bestandsschutz in Bezug auf die heute abgegebenen Lärmemissionen kann der Betrieb seinerseits nicht einfordern.

Die Bewältigung des vorgefundenen und durch das Heranrücken der industriellen Nutzung verstärkten Konfliktes geht von den Prämissen aus, daß
- durch die Betriebserweiterung keine Erhöhung der Lärmimmissionen bewirkt werden darf und
- die derzeitige Belastung - soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist - auf ein für das benachbarte Wohngebiet in der konkreten Situation zumutbares Maß zurückgeführt wird.

Durch den Bebauungsplan soll der konkrete Rahmen und Beurteilungsmaßstab vorgegeben werden, innerhalb dessen sich eine Konfliktlösung vollziehen kann.

Das dem Wohngebiet zumutbare Immissionsmaß wird folgendermaßen bestimmt:
Der Grad der Schutzwürdigkeit bestimmt sich aus seiner planungsrechtlichen Festsetzung und der tatsächlichen Nutzungsstruktur als reines Wohngebiet mit dem hierfür geltenden Orientierungswert nach DIN 18005 von 35 dB (A) nachts. Die tatsächliche Belastung ergibt nach Anlage 4 e einen Wert bis 48,4 dB (A), wobei zum Zeitpunkt der Messungen noch nicht alle Anlagen in Betrieb waren. Die ursprünglichen Empfehlungen des Gutachters (Anlage 4 a) gingen dahin, den Orientierungswert von 35 dB (A) einzuhalten. Dies ist unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtsnahme in der konkreten Gemengelagensituation jedoch nicht angemessen.
Eine Mittelwertbildung würde dazu führen, daß die Orientierungswerte der nächsten Baugebietskategorie, also des allgemeinen Wohngebietes, angelegt würden (40 dB (A) nachts). Von dieser Prämisse wird ausgegangen. Auf der Grundlage des zunächst festgestellten Immissionspegels von 41,5 dB (A) wurde es deshalb

anfangs für ausreichend erachtet, durch entsprechende Festsetzungen eine Erhöhung des Pegels auszuschließen und mit der vermuteten abschirmenden Wirkung der geplanten neuen Hallen eine sukzessive Lärmminderung in den Bereich um 40 dB (A) zu erreichen. (Vergleiche Anlage 4 c).
Nachdem zwischenzeitlich weit höhere Belastungen diagnostiziert wurden, wird zur Konfliktlösung eine erhebliche Lärmminderung erforderlich. Richtschnur für das Maß der Verbesserung bleibt zunächst ein in der vorbelasteten Gemengelagensituation dem reinen Wohngebiet zumutbare Immissionspegel von 40 dB (A) nachts.

Das für den Betreiber des Werkes zumutbare Maß von Vorkehrungen zum Lärmschutz wird folgendermaßen bestimmt:
Zu berücksichtigen ist die Relation zu der geplanten Investitionssumme von über 200 Mio. DM. Zu berücksichtigen ist ferner, daß diese Investition mit Landes- und Bundesmitteln in Höhe von 16 Mio. DM gefördert wird und daß weitere öffentliche Mittel in Höhe von ca. 15 Mio. DM für Infrastruktur-Vorleistungen erbracht werden. Die Beteiligung öffentlicher Haushalte in Höhe von über 30 Mio. DM erfolgt zur Sicherung des heutigen Standortes des Flachglaswerkes, um in der gegebenen städtebaulich problematischen Gemengelage den Betrieb langfristig zu sichern, d.h. auch Nachteile, die aufgrund dieser Lage bestehen, auszugleichen.
Zu berücksichtigen ist ferner, daß der Betrieb in der Vergangenheit bei Bau und Betrieb seiner Anlagen nie auf die Nachbarschaft Rücksicht genommen hat. Die Hallendächer sind beispielsweise in einer Weise ausgeführt, die keinerlei Anforderungen an den Lärmschutz genügen (Leichtbauweise).
Zu berücksichtigen ist andererseits, daß der Betrieb bereits über Genehmigungen zum Betrieb von Anlagen verfügt, die einen Immissionspegel von 42,5 dB (A) bewirken: Zusätzlich zu betriebenen Anlagen mit einem Immissionspegel von 40 dB (A) wurden zwei weitere Anlagen mit Teilimmissionspegeln von jeweils 35 dB (A) genehmigt.

Grobe Schätzungen haben ergeben, daß im Falle der Errichtung neuer Betriebshallen von vornherein Anforderungen an den Schallschutz gestellt werden können, die mit relativ geringem Mehraufwand geeignet sind, dem Schutzbedürfnis der Nachbarschaft Rechnung zu tragen (vergl. Anlage 4 g). Hier ist die Festsetzung von Schalldämm-Maßen für die Gebäude und Gebäudeteile des Industriebetriebes, die zwischen den bestehenden Werksanlagen und der Wohnbebauung errichtet werden, ein geeignetes vorsorgendes Mittel. Um sicherzustellen, daß der Teilimmissionspegel der Neuanlagen 35 dB (A) nicht überschreitet, soll hier die Schall-Leistung von Wandflächen, Wandöffnungen und nicht bebauten Betriebsflächen den Wert 38 dB und von Dachflächen den Wert 42 dB nicht überschreiten. Für die Umfassungsbauteile der Gebäude wird deshalb festgesetzt, daß Schalldämm-Maße für Wandteile 48 dB und für Dachflächen 44 dB betragen müssen. Türen müssen als Schall-Schleuse ausgelegt werden, Fenster dürfen sich nicht öffnen lassen (§ 7 der textlichen Festsetzungen). Hierbei konnte davon ausgegangen werden, daß innerhalb der Hallen der nach den Arbeitsschutzbestimmungen zulässige Wert von 85 dB eingehalten wird. Lautere Anlagen müssen schon von daher gegenüber dem Halleninneren gekapselt werden. Um zukünftig die bisher gehandhabte Praxis auszuschließen, daß lautere Anlagen zwar gegenüber den Arbeitsräumen, nicht aber nach außen gekapselt werden, wird weiterhin bestimmt, daß die Einhausung von Anlagen auch zum Dach und zu den Außenwänden erfolgen muß (§ 8 der textlichen Festsetzungen).
Die so festgesetzten baulichen Vorkehrungen sollen zunächst für alle Gebäude und Gebäudeteile, die im Zuge der östlichen Werkserweiterung vorgesehen sind, zur Anwendung kommen. Da die neuen Betriebshallen eine abschirmende Wirkung gegenüber den Altanlagen entfalten, wird mit dieser Festsetzung gewährleistet, daß mit den neuen Hallen nicht nur keine Erhöhung des derzeitigen Immissionspegels erfolgt, sondern auch eine geringfügige Entlastung um durchschnittlich 0,8 dB (A) (vergleiche Gutachten in Anlage 4 e und 4 f).

Nach einer groben Kostenschätzung beträgt der Mehraufwand gegenüber einer um 5 dB höher angesetzten Schall-Leistung etwa 1 Mio. DM und ist damit unter Berücksichtigung der genannten Aspekte dem Industriebetrieb in jedem Falle zumutbar (vergl. Anlage 4 g).

Damit die abschirmende Wirkung der neuen Werkshallen auch bei abschnittsweiser Errichtung zur Geltung kommt, wird festgesetzt, daß jede Werkshalle als geschlossener Baukörper mit ihrer Längsseite an vorhandene Werkshallen angefügt werden muß (§ 9 der textlichen Festsetzungen).

Die so für den Bereich der Werkserweiterung vorgesehenen Festsetzungen gewährleisten zwar, daß für die Zukunft eine geringfügige Lärmminderung zu erwarten ist. Sie alleine bewirken jedoch keine Minderung auf ein für die Wohnnachbarschaft zumutbares Maß. Diese Minderung kann nur erreicht werden, wenn auch im Bestand konkrete Vorkehrungen zum Immissionsschutz zur Anwendung kommen. Mögliche und geeignete Vorkehrungen auf dem vorhandenen Industriegelände wurden im Auftrag der Stadt gutachterlich untersucht (vergl. Anlage 4 f). Denkbare kleinteilige und auf die derzeitige bauliche Situation bezogene Maßnahmen wie Schließen geöffneter Rauchabzugsklappen, Verstärkung von Teilabschnitten des Dachs oder Veränderung von Abluftöffnungen sind nicht geeignet, im Bebauungsplan festgesetzt zu werden, da ihre Aufzählung nicht abschließend sein kann, d. h. ggfls. andere Einzel-Verbesserungen eine ähnliche Wirkung haben könnten, vor allem aber weil die Festsetzungen in die Zukunft gerichtet sein müssen, also allgemein für bauliche Anlagen sinnvolle und realisierbare Vorkehrungen zum Immissionsschutz beinhalten müssen.
Dies ist dann gewährleistet, wenn für die Dächer von Werkshallen ausreichende Schalldämm-Maße festgesetzt werden. Die Schalldämm-Maße, wie sie für die Bereiche der Betriebserweiterung vorgesehen sind, müssen deshalb auch zumindest für Teile des bestehenden Industriebetriebes zur Anwendung kommen. Dabei reicht es aus, für einen Bereich bis zu einer Tiefe von ca. 60 m von der heutigen östlichen Grenze des Industriegebietes die erhöhten Anforderungen an den Schallschutz vorzusehen, um eine erhebliche Lärmminderung (- 5,8 dB (A)) zu erreichen und den Immissionspegel auf das Maß zurückzuführen, das dem Betrieb auf der Grundlage bisher erteilter Genehmigungen zugestanden worden war. Mit der Umsetzung dieser Festsetzungen kann ein prognostizierter Immissionswert von 42,5 dB (A) erreicht werden. Spätere Nachmessungen mit den dann anzuwendenden Abzügen für Meßungenauigkeit lassen einen Immissionspegel in der Nähe der für ein allgemeines Wohngebiet geltenden Orientierungswerte erwarten. Dieser Wert stellt die Obergrenze dessen dar, was der Wohnnachbarschaft in der konkreten Situation zugemutet werden kann. Die Realisierung dieser nunmehr vorgesehenen textlichen Festsetzung im Bestand ist nur durch Erneuerung der Dächer von Teilen der östlichen Werkshallen möglich.

Der Investitionsaufwand würde ca. 9,4 Mio. DM erfordern. (Die ursprünglich geschätzten Kosten von ca. 2 Mio. DM (vergl. Anlage 4 g) müssen insoweit relativiert werden, als sie nur die Differenz des Materialpreises von Bauteilen bei ohnehin erfolgendem Neubau beziffern. Auch die Schätzung der Flachglas AG von ca. 5 Mio. DM (vergl. Anlage 4 h) ist nur bedingt heranzuziehen, da sie auf die vorhandene Dachkonstruktion sich beziehend die Kosten für Nachbesserungen mit einer zusätzlich Schalldämmung von nur 7 dB angibt).

(23)

Die Zumutbarkeit für den Betreiber ist aus folgenden Gesichtspunkten gegeben:
- Die Gesamtinvestitionen zum Immissionsschutz machen nur ca. 5 % des geplanten Investitionsvolumens aus.
- Die früheren Investitionen des Betriebes zum Schallschutz waren trotz der Gemengelagensituation praktisch gleich Null (Nachholbedarf).
- Die Gesamtinvestitionen zum Immissionsschutz belaufen sich auf nur etwa ein Drittel dessen, was die öffentlichen Haushalte für die Standortsicherung des Unternehmens beisteuern.

- Die Umsetzung der Anforderungen des Bebauungsplanes kommen erst dann und insoweit zum Zuge, wie Neubaumaßnahmen bzw. wesentliche Änderungen im Bestand gemäß BauNVO bzw. Landesbauordnung von dem Betreiber beantragt werden. Bis dahin genießen die vorhandenen Hallen einschl. ihrer unbefriedigenden baulichen Ausbildung Bestandschutz. Es handelt sich somit um langfristig umzusetzende Anforderungen. Evtl. zu erwartende nachträgliche Anordnungen seitens der Aufsichtsbehörden bzw. Forderungen zur Lärmminderung bei Genehmigungsverfahren sind nicht in jedem Fall an die Umsetzung der Anforderungen des Bebauungsplanes gebunden, sondern können im Einzelfall zunächst geeignete andere und dem Betrieb in der konkreten Situation zumutbare Vorkehrungen zur Lärmminderung beinhalten.
- Die Festsetzung soll den Beurteilungsmaßstab für künftige Genehmigungen abgeben, nicht aber die innerbetrieblichen Optimierungsmöglichkeiten des Betreibers einschränken. ~~Mit der zusätzlichen Festsetzung, daß bei Nachweis eines geringeren Geräuschpegels als 85 dB innerhalb der Hallen auch geringere Schalldämm Maße zur Anwendung kommen können, bleibt es dem Betreiber offen, ggfls. durch andere, kostengünstigere Maßnahmen eine ähnliche Lärmminderung zu erreichen.~~

(24)

Die erhöhten Anforderungen auf das gesamte Industriegebiet bzw. auch nur auf den gesamten östlichen Werkshallen-Komplex auszudehnen, würde allerdings das Maß der Zumutbarkeit für den Werksbetreiber überschreiten (Investitionssumme für die gesamten östlichen Werkshallen laut Gutachten ca. 18,4 Mio. DM). Dies würde den Konflikt einseitig zulasten der ebenso wie die Wohnnutzung Bestandschutz genießenden industriellen Nutzung lösen: Der Immissionspegel würde in der Wohnnachbarschaft unter den Wert von 35 dB (A) sinken. Eine derartige Festsetzung im Bebauungsplan würde dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtsnahme nicht gerecht werden. Die Schutzwürdigkeit des Wohngebietes wird zwar hoch gewichtet, eine Minderung der Lärmbelastung ist in jedem Falle erforderlich, in der konkreten Situation kann der bestehende Konflikt jedoch nicht einseitig zugunsten der Wohnnutzung gelöst werden.

Das Industriegebiet wird deshalb gegliedert nach GI 1 und GI 2, wobei alle besonderen Anforderungen bezüglich des Schallschutzes für das Industriegebiet GI 2 zur Anwendung kommen sollen.
Die Grenze zum GI 1-Gebiet liegt etwa 130 m vom Wohngebiet entfernt. Innerhalb dieses Distanz sind zukünftig keine die Wohnnutzung störenden Anlagen mehr zulässig.

Die vorgesehene Gliederung wird als geeignet erachtet, einen befriedigenden Ausgleich der Belange und ein verträgliches Nebeneinander der gegensätzlichen Nutzungen auch langfristig zu gewährleisten.

Ergänzung 4

Da nicht auszuschließen ist, daß das zukünftige Betriebsgelände höhergelegt wird, wird die Höhe der Schallschirme auf das jeweilige Betriebsgelände bezogen. Da der Geländesprung in die Berechnung der erforderlichen Höhe eingegangen ist, kann im Bebauungsplan bestimmt werden, daß die Gesamthöhe der Wände nicht mehr als 3 m über Niveau der angrenzenden Grundstücksflächen betragen darf.

Ergänzung 5

Um verbindlich sicherzustellen, daß im Genehmigungsverfahren der Stand der Technik bezüglich der Maßnahmen zur Immissionsminderung auch dann zur Geltung kommt, wenn die jeweilig beantragte Anlage nicht dem BImSchG unterliegt, trifft der Bebauungsplan folgende textliche Festsetzung:

"Die maximal zulässigen Emissions- und Immissionswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sind an jedem Ort einzuhalten."

Ergänzung 6

"Gemäß TA-Luft sind, soweit Abgase mit geruchsbildenden Stoffen auftreten, diese zu erfassen und einer Abgasreinigungseinrichtung zuzuführen oder es sind gleichwertige Maßnahmen zur Emissionsminderung anzuwenden."

Ergänzung 7

(heute machen die Waldflächen im Glacis ca. 28.765 qm aus). Die Waldfläche selbst wird somit um mehr als 2.000 qm vergrößert. Allerdings schrumpft die Gesamtfläche des Glacis von ca. 36.662 qm auf ca. 31.033 qm, also um ca. 5.500 qm. Durch den schmaler werdenden Zuschnitt des Glacis kann dieses auch seine ökologischen Funktionen nicht mehr voll entfalten. An dieser Stelle kann somit der Eingriff nicht vollständig ausgeglichen werden.

Ergänzung 8

Immissionsrechnungen haben ergeben, daß in der Delogstraße bereits heute die Orientierungswerte für ein Mischgebiet überschritten sind (vergl. Anlage 5).

Ergänzung 9

In der lautesten Nachtstunde werden Werte bis ca. 57 dB (A) erreicht, was als nicht zumutbar anzusehen ist (vergl. Anlage 5 a).
Darüber hinaus wird das Mischgebiet von der bis unmittelbar an seine Grenze heranrückenden industrielllen Nutzung sowohl in seiner städtebaulichen Standortqualität als auch von der Immissionssituation her stark betroffen. Die Hinnahme dieser Verschlechterungen kann dem Mischgebiet unter der Voraussetzung, daß die heute schon die Orientierungswerte überschreitende und künftig sich weiter erhöhende Belastung durch den Werksverkehr weiterhin auf das Gebiet einwirkt, nicht zugemutet werden.

Ergänzung 10

Ein reibungsloser Verkehrsablauf auf der B 8 kann unter Einbeziehung der Einmündung in eine gemeinsam mit dem Knoten Monschauer Straße gesteuerte Signalisierung gewährleistet werden (vergl. signaltechnisches Gutachten in Anlage 9). Erhebliche zusätzliche Belastungen entstehen für die Wohnnutzungen im Kreuzungsbereich Delogstraße/An der Stadtrampe. Für die westlich gelegenen Reiheneigenheime an der Delogstraße entfällt zwar der Verkehr nach vorne, es entstehen jedoch gleichzeitig erhebliche Belastungen von der Rückfront her (Erhöhung um bis zu 15 dB (A). Die Möglichkeit eines aktiven Lärmschutzes besteht aufgrund der räumlichen Situation nicht. Die mit der Verlegung der Werkszufahrt verfolgten Ziele würden somit in wesentlichen Punkten nicht erreicht. Gewisse Nachteile ergeben sich auch für die Anwohner östlich der B 8, da im Nahbereich zu der notwendig werdenden Signalanlage Pegelerhöhungen bis zu 3 dB (A) eintreten können (vergleiche Anlage 8).

Ergänzung 11

Gegenüber der Alternative d) ergibt sich hier den Nachteil eines Flächenverbrauchs von ca. 1.900 qm, der jedoch durch Rückbaumaßnahmen an der Delogstraße und an der Stadtrampe (ca. 1075 qm) zum größtenteil ausgeglichen werden kann (Flächenbilanz ca. 825 qm).

Ergänzung 12

Während im Bereich der Wohnbebauung der Delogstraße der auf die Vorderfront einwirkende Lärm um 11 - 14 dB (A) verringert werden kann, sind selbst für die Rückfront weitgehend Entlastungen zu erwarten. Pegelerhöhungen an einzelnen (vorwiegend gewerblich genutzten) Abschnitten der Straße An der Stadtrampe bewegen sich innerhalb der für ein Mischgebiet geltenden Orientierungswerte. Die geringfügige Pegelerhöhung im östlich der B 8 gelegenen Wohngebiet um 1 - 2 dB (A) und im östlich an der B 8 gelegenen Mischgebiet um ca. 3 dB (A) ergibt sich jedoch als nachteiliger Effekt analog der Alternative d).

Ergänzung 13

Abfließender Werksverkehr blockiert schon heute die Parkplatzzufahrten beider Verwaltungsgebäude, einfahrende Verkehre führen zu Rückstaus auf der B 8. Erhebliche Verkehre zur Kfz-Zulassungsstelle (auch Lkws) lasten die Kapazität der Einfahrt B 8/Kreishauszufahrt/Kreishausparkplatz bereits heute aus (die Einfahrt zur Zulassungsstelle/Parkplatz liegt nur ca. 15 m von der Einmündung zur B 8 entfernt). Als Problem ergibt sich ferner, daß die Bediensteten der Kreisverwaltungen in erheblichem Maße von Lärmbelästigungen - insbesondere durch Schwerlastverkehr - betroffen wären. Lärmschutz wäre nur möglich durch Einbau entsprechender Schallschutzfenster.

Ergänzung 14

Beeinträchtigt würde auch die Funktion und Qualität der Rheinaue als Freizeit- und Erholungsschwerpunkt. Dies bezieht sich sowohl auf die landschaftliche Qualität als auch auf die Überlagerung von Werksverkehren mit Freizeit-Verkehren an Wochenenden und am Abend auf dem Auedamm.

Ergänzung 15

Soll die Konfliktsituation (sh. Alternative a) durch eine Verbesserung für die Anlieger der Delogstraße gelöst werden, so kann auch die Lösungsalternative d) letztlich nicht zu befriedigenden Ergebnissen führen, da hier die Belastungssituation sich weitgehend lediglich umkehrt: Die Entlastung an der Vorderfront der Häuser geht einher mit entsprechenden Zusatzbelastungen an der Rückfront.

In der vergleichenden Abwägung erscheint somit die Lösungsalternative e) als die geeignetste, um sowohl den Belangen der Anlieger der Delogstraße Rechnung zu tragen, ohne dabei jedoch das Problem zu anderen Wohnnutzungen hin in unvertretbarer Weise zu verlagern und gleichzeitig negative Auswirkungen sowohl auf Natur und Landschaft als auch auf innerstädtische Straßen zu vermeiden.

Ergänzung 16

Die Querung der Hafenbahn verbleibt an gleicher Stelle wie heute, der Radweg zur Aue soll senkrecht über die Gleise geführt werden.
Unter Berücksichtigung der positiven Effekte, die mit einer derartigen Verlegung der Werkszufahrt erzielt werden können, erscheinen die entstehenden Kosten vertretbar.

Ergänzung 17

(vergl. Anlage 5, 5 a und 4 b).

Ergänzung 18

Eine weitere Schallschutzwand von ca. 43 m Länge schließt sich westlich auf der anderen Seite des Bahnkörpers an. Auch ohne Schallschutzwände würde infolge der Werkszufahrt das in Mischgebieten zumutbare Maß nicht überschritten (vergl. Gutachten in Anlage 4 b, 5). Allerdings wird ohne die Errichtung von Schallschutzwänden das mit der Verlegung der Werkszufahrt verfolgte Ziel, eine Verbesserung der Lärmsituation in den Mischgebieten zu bewirken, nicht erreicht. Erst die Schallschirme gewährleisten, daß Entlastungen an der Vorderfront der Wohngebäude der Delogstraße nicht sogleich durch eine neue Lärmquelle an den Häuser-Rückfronten wieder zunichte gemacht werden.

Ergänzung 19

Eine aufgrund von Einwendungen aus dem Wohnbereich Monschauer Straße/Heresbachstraße im Auftrag der Stadt erstellte schalltechnische Prognose (vergl. Anlage 8) hatte zum Ergebnis, daß infolge zusätzlichen Verkehrsaufkommens eine Pegelerhöhung von ca. 1 dB (A) tags und 0,8 dB (A) nachts zu erwarten ist. Im Nahbereich der Einmündung in die B 8 muß darüberhinaus infolge des "Ampelaufschlags" mit weiteren 2 dB (A) Pegelerhöhung im Mischgebiet und 1 dB (A) Pegelerhöhung im Bereich einiger Grundstücke des angrenzenden Wohnbereichs gerechnet werden. Die Pegelerhöhungen sind somit äußerst gering, meistenteils nicht im Wahrnehmungsbereich und erreichen nur im Mischgebiet knapp die Erheblichkeitsgrenze von 3 dB (A).
Obwohl infolge der von der B 8 einwirkenden Schallimmissionen der Bereich Monschauer Straße/Heresbachstraße zumindest im Nahbereich der B 8 bereits hoch belastet ist und auch geringe weitere Pegelerhöhungen problematisch sind, werden die Auswirkungen aus folgenden Gründen als zumutbar erachtet:

- Nennenswerte Pegelerhöhungen sind nur im festgesetzten Mischgebiet östlich der B 8 zu erwarten und hier auch auf wenige Grundstücke beschränkt,

- die einzige verbleibende Alternative (Belassung der Werkszufahrt an heutiger Stelle) hätte zur Folge, daß praktisch sämtliche negativen Auswirkungen der Werkserweiterung den Bewohnern des Mischgebietes Delogstraße aufgelastet würden: Nicht nur würde die industrielle Nutzung dort bis unmittelbar an die Gebietsgrenze heranwachsen, sondern auch die Erhöhung der Werksverkehre würde ausschließlich hier zu Buche schlagen. Dies ist nicht zumutbar. Zwar haben sich die dortigen Anwohner in Kenntnis der Situation an der Werkszufahrt angesiedelt, jedoch nicht in Erwartung einer derartig eklatanten Änderung. Die Beeinträchtigung des Standortes Delogstraße bezieht sich auf seine gesamte städtebauliche Qualität. Umgekehrt haben sich die Nutzungen östlich der B 8 in Kenntnis der Tatsache angesiedelt, daß es sich hier um den Einwirkungsbereich einer hochbelasteten Bundesstraße handelt, also auch in Kenntnis der Tatsache bzw. Möglichkeit, daß auf derartigen Hauptverkehrsstraßen durch zunehmende Motorisierung und durch städtebauliche und verkehrliche Planungen und Entwicklungen mit ansteigender Lärmbelastung zu rechnen ist. Die Lösung dieser Verkehrslärmproblematik kann nicht innerhalb dieses einem anderen Zweck dienenden Bebau-

ungsplanverfahrens gelöst werden, sondern muß einem nachfolgenden Verfahren überlassen bleiben, das hierfür eher geeignet ist. Erforderlich ist die Aufstellung von Lärmminderungsplänen und auf dieser Grundlage die Durchführung von Lärmsanierungen. Erforderlich ist dies für den gesamten Verlauf der Reeser Landstraße, wie auch für andere Bereiche der Stadt. Im Rahmen der Lärmminderungsplanung und Lärmsanierung kann das Problem im Bereich Monschauer Straße bzw. Heresbachstraße umfassender angegangen werden, geeignete Lärmschutzmaßnahmen können nicht nur die nunmehr zu erwartende zusätzliche Belastung ausgleichen, sondern auch die Gesamtsituation verbessern.

Die Belange der Anwohner an Monschauer Straße und Heresbachstraße müssen aus diesen Gründen hier zurückstehen.

Ergänzung 20

Von dem Parkdeck wird infolge der erhöhten Lage und infolge zunehmendem Parkverkehrs vermehrt Lärm ausgehen. Lärmeinwirkungen auf benachbarte Wohngebäude an der Delogstraße kann damit begegnet werden, daß das Parkdeck an den der Wohnbebauung zugewandten Seite mit einem Schallschirm geschlossen wird (vgl. Anlage 5 b). Mit einer entsprechenden Festsetzung im Bebauungsplan (§ 3 der textlichen Festsetzungen) ist sichergestellt, daß sich zusätzliche Einwirkungen fast ausschließen lassen (+ 0,5 dB(A)).

Ergänzung 21

	Investition	**jährl Folgekosten**
Straßenbau einschl. Kanal, Schallschutz, Signalisierung, Leitungssicherung, Grunderwerb	1.300.000,--	
Parkpalette	7.500.000,--	
Verlegung Hauptsammler einschl. Kanalüberbauung	1.100.000,--	
Verlegung 10 V-Kabel	80.000,--	
Abbruch Umkleidegebäude und Teilwiederherstellung	60.000,--	
Sonstige Beseitigungsmaßnahmen	50.000,-	
Überbrückung Hochwasserschutzmauer	30.000,--	
Begrünung Delogstr./ An der Stadtrampe	40.000,--	
Verlegung Sportplatz einschl. Umkleidegebäude und Verlegung Kiesstraße (Grunderwerb tlw.)	6.980.000,--	11.000,--
Schülertransport Sportplatz		50.000,--
	17.140.000,--	61.000,--
abzüglich		
- Landeszuschuß (ZIM)	7.800.000,--	
- Kanalbaubeiträge Flachglas	460.000,--	
- Beteiligung Flachglas AG an Parkpalette	1.500.000,--	
- Zuschuß Kiesstraße	380.000,--	

Ergänzung 22

4 c) Textliche Festsetzungen zum Schallschutz, beschränkt auf Neuanlagen (IFU, GA 89/420)

4 d) Lärmimmissionen von den bestehenden Anlagen bei Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung durch die Neuanlagen (IFU, GA 89/431)

4 e) Nachtrag zum Bericht IFU GA 89/431

4 f) Beurteilung der Geräuschsituation (Gutachten BFI)

4 g) Mehrkosten von Schallschutzmaßnahmen bei Forderung der Einhaltung von 35 statt 40 dB (A) Immissionsrichtwert (IFU, GA 89/419)

4 h) Kostenschätzung Verbesserung Schallschutz der Altsubstanz (Flachglas AG)

5) Lärmimmssionen vom Werksverkehr und von den Grundstücksflächen östlich der geplanten Werksanlagen (IFU, GA 89/416)

5 a) Nachtrag zu IFU GA 89/416: Verlängerung Schallschirm, Wirkung Schallschirm im 1. OG, lauteste Nachtstunde (IFU GA 89/416.2)

5 b) Lärmimmissionen von geplanten Stellplatzanlagen für Fahrzeuge von Werksangehörigen (IFU GA 89/436)

6) Meßbericht über Schwingungsimmissionen (IFU GA 88/408)

7) Boden- und Grundwasseruntersuchungen

8) Lärmimmissionenen von Werksverkehr in den Gebieten Monschauer Straße und Heresbachstraße (IFU, GA 89/432)

9) Verkehrssignaltechnisches Gutachten

(25)

Wesel, den 07.06.1989

Stadt Wesel
Planungsamt

(Hasibether)

Bescheinigung:

Diese Begründung in der fortgeschriebenen Fassung (Seiten 1 bis 34) gehört zum Bebauungsplan Nr. 202 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel. Sie hat als Entwurfsbegründung in der fortgeschriebenen Fassung gem. § 3 Abs. 3 BauGB nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung am 05.07.1989 öffentlich ausgelegen in der Zeit vom 17.07.1989 bis 21.08.1989 einschl.

Wesel, den 11. September 1989

Stadt W e s e l
Der Stadtdirektor
In Vertretung:

Dilger
Techn. Beigeordneter

~~ENTSCHEIDUNGSBEGRÜNDUNG~~

gem.§ 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 202 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel

Gegen den Bebauungsplan Nr. 202 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel sind während der öffentlichen Auslegungen Bedenken und Anregungen vorgebracht worden, denen nach Abwägung der pivaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander z.T. entsprochen wird. Aus diesem Grunde sind der Entwurf des Bebauungsplanes geändert bzw. ergänzt und die Begründung des Bebauungsplanes in der vorliegenden Fassung fortgeschrieben worden. Den übrigen Bedenken und Anregungen sowie den Bedenken und Anregungen die während der 2. Offenlegung vorgetragen wurden kann nach Abwägung der pivaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander gem. Beratungsvorlage Nr. 508 für die Sitzung des Rates am 31.10.1989 nicht entsprochen werden.

Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 202 wird also nach der 2. öffentlichen Auslegung weder ergänzt noch geändert. Die Entwurfsbegründung in der fortgeschriebenen Fassung gilt als Entscheidungsbegründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB.

Hinzugenommen werden die ergänzende Stellungnahme des Ing.-Büros Geiger zum verkehrssignaltechnischen Gutachten vom 26.10.1989 (Anlage 9) und das Ergänzungs-Schreiben der BFI vom 22.09.1989 zum Bericht Nr. 89081 (Anlage 4 f).

Wesel, den 30. Oktober 1989

Stadtplanungsamt Wesel

Hasibether

So beschlossen vom Rat der Stadt Wesel in der Sitzung am 31.10.1989

→ Aufgehoben durch Beschluß des Rates der Stadt Wesel vom 28.08.1990 !

Fortschreibung

der Begründung des Bebauungsplanes Nr. 2o2 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel nach erfolgter zweiter öffentlicher Auslegung des Planentwurfs:

Nach Abstimmung mit der Gewerbeaufsicht schlägt der Regierungspräsident Düsseldorf vor, den Satz 2 des § 7 der textl. Festsetzungen durch eine eindeutigere Regelung zu ersetzen. Insofern wird die Begründung wie folgt ergänzt bzw. geändert:

Ergänzung 23 (der Ergänzung 3)

Ausnahmeregelung: Die obigen Ausführungen basieren auf der Annahme, daß der Geräusch-Innenpegel in den Werkshallen den nach Arbeitsschutzbestimmungen zulässigen Wert von 85 dB erreicht. Wird dieser Wert jedoch nachgewiesenermaßen unterschritten, so soll der Gewinn in Anlehnung an die Mittelwertbildung und an das Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme je zur Hälfte den beiden in Konflikt stehenden Nutzungen (Wohngebiet/Industriegebiet) zugute kommen. Dies wird mit der Ausnahmeregelung in § 7 Satz 2 der textl. Festsetzungen geregelt.

Ergänzung 24 (der Ergänzung 3)

Der Ergänzung 23 folgt ein Absatz mit mehreren Spiegelstrichen. Der Satz 2 nach dem 5. Spiegelstrich erhält folgende Fassung:

Mit der Ausnahmeregelung, daß bei Nachweis eines geringeren Geräuschpegels als 85 dB innerhalb der Hallen auch geringere Schalldämm-Maße zur Anwendung kommen können, bleibt es dem Betreiber offen, ggfls. durch andere, kostengünstigere Maßnahmen Lärmminderung zu erreichen.

Ergänzung 25 (der Ergänzung 22)

1o) Ergänzende Stellungnahme des Ing.-Büros Geiger zum verkehrssignaltechnischen Gutachten vom 26.1o.1989 (Anlage 9)

11) Ergänzungs-Schreiben der BFI vom 22.o9.1989 zum Bericht Nr. 89o81 (Anlage 4 f)

Wesel, den 1. August 199o

STADT WESEL 23

STADTPLANUNGSAMT WESEL

(Hasibether)

BESCHEINIGUNG

Diese Begründung des Bebauungsplanes Nr. 2o2 "Flachglaswerk"der Stadt Wesel in der fortgeschriebenen Fassung (Seiten 1 - 34) hat als Entwurfsbegründung gem. § 3, Abs. 2 und 3 BauG nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 27.9.9o in der Zeit vom 8.1o.9o bis 8.11.9o einschl. öffentlich ausgelegen.

Wesel, den 3o. November 199o

STADT WESEL III

STADT W E S E L
Der Stadtdirektor
Im Auftrage:

(Claus)

ENTSCHEIDUNGSBEGRÜNDUNG

gem. § 9 (8) BauGB des Bebauungsplanes Nr. 2o2 "Flachglaswerk" der Stadt Wesel.

Gem. Beschluß des Rates der Stadt Wesel vom 28.8.199o ist bestimmt worden, daß während der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplanes Nr. 2o2 "Flachglaswerk" Bedenken und Anregungen nur zu den ergänzten Teilen (§ 7 der textl. Festsetzungen) vorgebracht werden können.

Da derartige Bedenken und Anregungen nicht vorgebracht wurden, wird der Bebauungsplan Nr. 2o2 nach der dritten öffentlichen Auslegung weder geändert noch ergänzt.

Die Entwurfsbegründung in der Fassung der zweiten Fortschreibung gilt als Entscheidungsbegründung im Sinne des § 9 (8) BauGB.

Wesel, den 3o. November 199o Stadtplanungsamt Wesel

STADT WESEL 23

(Hasibether)

So beschlossen vom Rat der Stadt Wesel in der Sitzung am 18.12.199o.