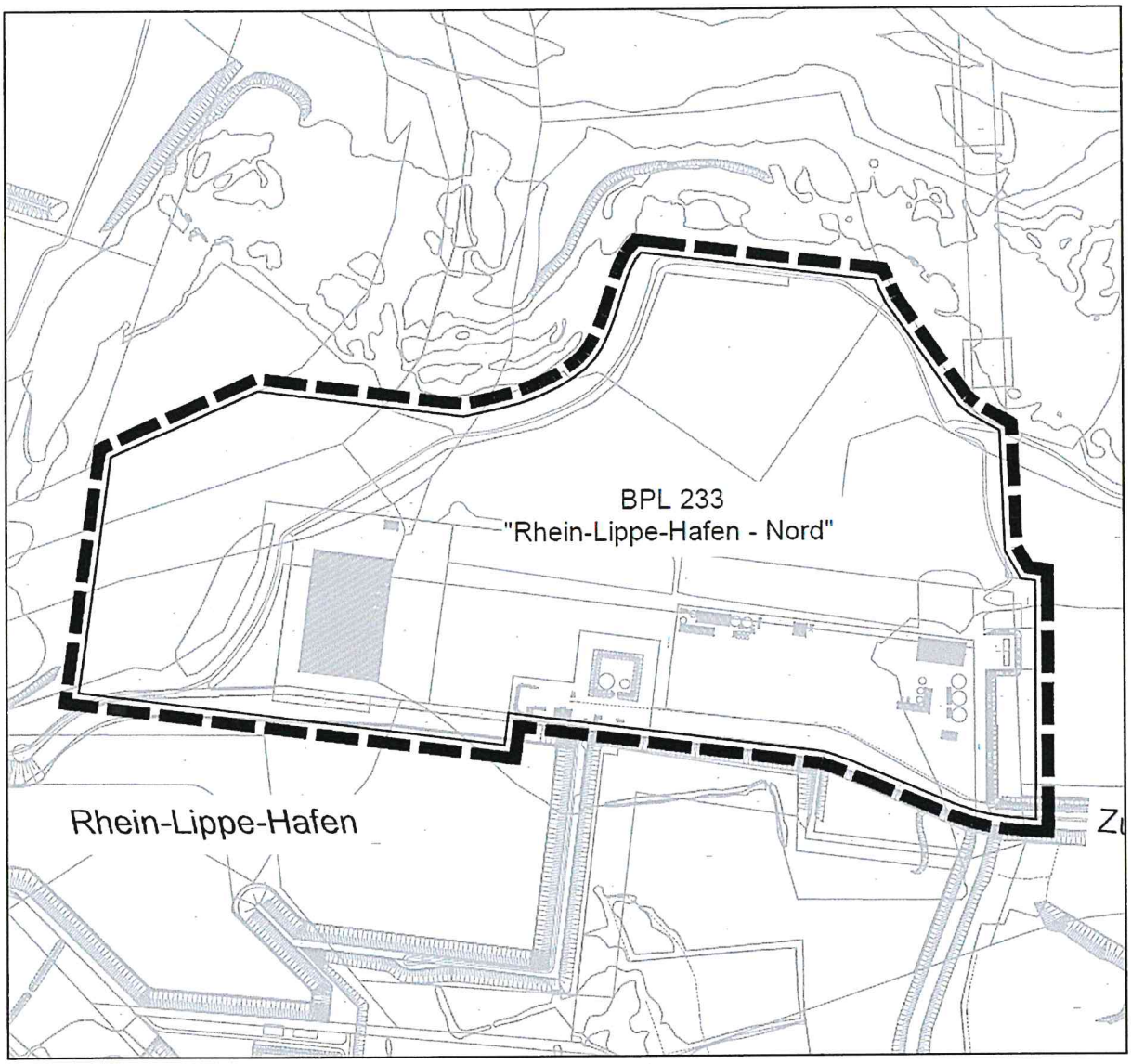
Hansestadt Wesel
am Rhein



Bebauungsplan Nr. 233
"Rhein-Lippe-Hafen – Nord"

Begründung Teil A - Originalausfertigung

INHALTSVERZEICHNIS

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel 4
A 2 Räumlicher Geltungsbereich 5
A 3 Hafenentwicklung 6
Marktanalyse 6
Nutzungs- und Strukturkonzept Rhein-Lippe-Hafen 9
A 4 Planungsrechtliche Vorgaben 11
Landesentwicklungsplan 11
Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: April 2018) 12
Landschaftsplan 14
Flächennutzungsplan 16
Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW 18
Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept 19
Risikogebiete 22
Überschwemmungsgebiete 23
Tagebau „Büdericher Insel“ und „Lippe Süd“ 27
A 5 Alternativenprüfung 28
A 6 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation 30
Außerhalb des Plangebiets 30
Innerhalb des Plangebiets 31
A 7 Städtebauliches Konzept und Verkehrserschließung 32
Städtebauliches Konzept 32
Verkehrserschließung 34
A 8 Regelungen des Bebauungsplans 38
Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO) 38
Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) 65
Bauweise, Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) 68
Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) 68
Private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB) 70
Hochwasser- und Starkregenschutzanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. c BauGB) 70
Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB) 71
Flächen für Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 Buchst. b BauGB) 72
Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 1a BauGB) 72
Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) 84
Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB) 87
Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG) 87
Kennzeichnungen (§ 9 Abs. 5 BauGB) 89
Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB) 89
Vermerke (§ 9 Abs. 6a BauGB) 91
Empfehlungen und Hinweise 91
Anhang 95
A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung 97
Gewerbelärm 97
Gewerbelärm als Störfaktor für Vögel 98
Verkehrslärm 99

A 10 Technische Infrastruktur 100
Versorgung 100
Entsorgung des Schmutzwassers 101
Behandlung des Niederschlagswassers 101
A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes 105
Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft 105
Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung 106
FFH-Vorprüfung 108
A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik 108
A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung 108
Anlagen 111
Literaturverzeichnis/ Urteile 113

ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1: Flächenverfügbarkeit Rhein-Lippe-Hafen 9
Abbildung 2: Auszug aus dem GEP 99 12
Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: April 2018) 13
Abbildung 4: Auszug aus der Festsetzungskarte 1 des Landschaftsplans 15
Abbildung 5: 48. Änderung des Flächennutzungsplans 17
Abbildung 6: Risikogebiete 22
Abbildung 7: Lageplan der geplanten und genehmigten Kaimauer 24
Abbildung 8: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins 25
Abbildung 9: Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe 26
Abbildung 10: Geh- und Radweg durch den Lippemündungsraum 38
Abbildung 11: Ersatzaufforstungsfläche 81
Abbildung 12: Geeignete Flächen für die CEF-Maßnahmen 83

Tabelle 1: Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose 53

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

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

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel

Für den Bereich des Lippemündungsraumes (LMR) bestand bereits seit Anfang der siebziger Jahre die Vorstellung, Gewerbe- und Industrieflächen zu entwickeln. Zunächst war im Rahmen der Planungsüberlegungen zum Landesentwicklungsplan (LEP) VI ein Standort für „industrielle Großvorhaben" mit einer Flächenkapazität von mehr als 200 ha vorgesehen. Neben diesen Überlegungen wurde Anfang der achtziger Jahre für den Standort – teilweise überlagernd – im Rahmen der Regionalplanung die Auskiesung und Wiederverfüllung mit Bergematerial planerisch vorbereitet. In Teilen wurde dies auch durch die Abgrabung und Wiederverfüllung auf der Basis des Bergrechtes umgesetzt. Das Areal um den Rhein-Lippe-Hafen (bisherige Bezeichnung: Ölhafen) ist durch die 12. Änderung des Gebietsentwicklungsplans (GEP 99) aus der LEP VI-Bindung herausgenommen worden. Seither wird das Gebiet des Rhein-Lippe-Hafens als Teilfläche eines überregional bedeutsamen Bereiches für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) – genauer: als Standort des kombinierten Güterverkehrs – erfasst.

Mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplans (rechtswirksam seit dem 17.12.2009) wurde im nördlichen Bereich des Rhein-Lippe-Hafens eine Anpassung der Entwicklungsziele im Lippemündungsraum, die sich aus der 12. Änderung des GEP 99 ergaben, vorgenommen. Der Bebauungsplan Nr. 76 "Am Ölhafen" wurde aus der 20. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt und am 04.02.2010 zur Rechtskraft geführt. Am 08.09.2009 hat der Rat der Stadt Wesel die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 77 "Am Ölhafen – Nord" beschlossen. Die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne Nr. 233 "Am Ölhafen – Nordwest" und Nr. 234 "Am Ölhafen – Nordost" fasste der Rat der Stadt Wesel am 26.06.2012. Die ursprünglich beabsichtigte und beschlossene Aufteilung der Flächen in mehrere Bebauungsplangebiete wurde mit Beschluss des Rates vom 16.12.2014 aufgegeben und in dem hier beschriebenen Verfahren zusammengefasst.

Im Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 77 "Am Ölhafen – Nord" ist erstmals die Thematik des Störfalls gemäß der Störfall-Verordnung[1] aufgekommen. Das daraufhin in Auftrag gegebene Störfallgutachten hat ergeben, dass für alle Flächen am Hafen (einschließlich bestehendem Planungsrecht) zwingend Regelungen zum Störfallrecht zu treffen sind. Darüber hinaus sollen – zur Sicherstellung der interkommunalen Hafenentwicklungsziele und zur bedarfsgerechten Berücksichtigung zukünftiger Gewerbeflächen im Stadtgebiet Wesels – die landesbedeutsamen Flächen des Rhein-Lippe-Hafen-Gebiets bauleitplanerisch als Sondergebiet Hafen (SO Hafen) weiterentwickelt werden.

[1] Siehe hierzu Kapitel „Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO)" (ab Seite 38)

Eine weitere beabsichtigte Änderung im Vergleich zur ursprünglichen Planung ergibt sich aus dem Umstand, dass eine ca. 4 ha große, für eine sogenannte „trockene" Hafennutzung geplante gewerbliche Entwicklungsfläche mittlerweile durch ein naturnah gestaltetes Biotop überlagert wird. Daraus entsteht ein erheblicher planerischer Konflikt, denn die geschaffenen hochwertigen landschaftsgestalterischen und ökologischen Maßnahmen lassen bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt erkennen, dass artenschutzrechtliche Aspekte eine zukünftige Planentwicklung deutlich erschweren bzw. behindern werden. Darüber hinaus würde eine gewerbliche Nutzung dieses Bereiches umfangreiche Geländeauffüllungen erfordern, um das notwendige hochwasserfreie Niveau zu erreichen. Zusätzlich könnte die relative Nähe zum sogenannten „Isaak", einem geschützten Biotop, zu weiteren Einschränkungen oder Auflagen im Planverfahren führen. Daher soll die ursprüngliche Entwicklungsabsicht, die in der 20. Änderung des Flächennutzungsplans vorgesehen war, an dieser Stelle aufgegeben und zugunsten einer Erweiterung der wasserorientierten Sondergebietsflächen in westlicher Richtung getauscht werden. Dies hat zur Folge, dass nicht nur ein neuer Bebauungsplan aufgestellt, sondern auch der Flächennutzungsplan geändert werden musste, was inzwischen mit der 48. Änderung des Flächennutzungsplanes geschehen ist[2].

Gemäß Baugesetzbuch (BauGB) ist für die Aufstellung eines Bebauungsplans eine Umweltprüfung vorzunehmen. Der das Ergebnis der durchgeführten Umweltprüfung wiedergebende Umweltbericht ist als gesonderter Bestandteil (Teil B) dieser Begründung beigefügt. Entsprechend der Regelung des § 2 Abs. 4 BauGB sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und beschrieben worden. Mit dem Ziel, zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt denkbare umweltrelevante Auswirkungen des Bebauungsplaninhaltes mit Behörden und Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und dabei den Untersuchungsrahmen festzulegen, wurde im Mai 2015 das Scoping zum Umweltbericht durchgeführt. In der Zeit vom 26.10.2016 bis zum 09.12.2016 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt[3].

A 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233 befindet sich in der Nähe der südlichen Stadtgrenze, westlich der B 8 und östlich des Rheins. Der neu gestaltete Mündungsbereich der Lippe in den Rhein bildet, hergeleitet aus den Zielsetzungen der 20. Änderung des Flächennutzungsplans, die nördliche und westliche Abgrenzung des Plangebiets. Die südliche Grenze des Plangebiets grenzt unmittelbar am Hafenbecken

[2] Die 48. Änderung des Flächennutzungsplans ist rechtswirksam seit dem 25.10.2017.
[3] Gemäß § 245c BauGB können Verfahren, die förmlich vor dem 13.05.2017 eingeleitet worden sind, nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 S. 1 BauGB vor dem 16.05.2017 eingeleitet worden ist. Daher wird das Verfahren nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen.

*1 Ersatzlos gestrichen: *2 Ersetzt durch: s. S. 6a

an und nimmt im östlichen Grenzverlauf die Plangrenze des Bebauungsplans Nr. 76 auf. Das Plangebiet umfasst folgende Flurstücke:

- Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstück 108 tlw.,
- ~~Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 312 tlw., 318, 328 tlw., 329, 330, 498, 500, 504 tlw., 505 tlw., 670, 705, 707 tlw., 710, 711, 712, 714, 715 tlw., 716 tlw., 719, 720, 722, 723, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737 tlw., 738 tlw., 739, 740 tlw., 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, und 752.~~

Die Gesamtgröße des Planbereichs beträgt ca. 53,37 ha. Maßgeblich ist die zeichnerische Darstellung des Bebauungsplans im Maßstab 1:1.000.

A 3 Hafenentwicklung

Marktanalyse[4]

Die Analyse dient der Identifikation der Potenziale für die Hafenentwicklung im Stadtgebiet von Wesel und Voerde. Untersuchungsschwerpunkt war neben der allgemeinen globalen und nationalen Transportmengenentwicklung die Untersuchung der Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs der ZARA-Häfen[5] sowie der regionalen Entwicklung der Transportströme.

Betrachtung des Untersuchungsraums

In der Betreibergesellschaft DeltaPort GmbH & Co. KG[6] (im Folgenden: DeltaPort) sind der Rhein-Lippe-Hafen und der Stadthafen auf dem Gebiet der Stadt Wesel sowie der Hafen Emmelsum auf Voerder Stadtgebiet mit dem Ziel zusammengeschlossen, eine ganzheitliche Entwicklung der einzelnen Hafenstandorte umzusetzen. Dieser Hafenverbund gehört zu den landesbedeutsamen Häfen NRWs und bietet durch die drei Hafenbereiche Umschlagsanlagen für jedes Umschlagsgut: Während am Stadthafen Wesel Schütt- und Agrargut umgeschlagen wird, entwickelt sich der Rhein-Lippe-Hafen zu einem Universalhafen und der Hafen Emmelsum ist auf multimodalen containerisierten Verkehr spezialisiert.

Der Einzugsbereich des Hafenverbundes ist auf den Niederrhein, aber auch auf das Münsterland und das Ruhrgebiet ausgerichtet. Eine gute Erreichbarkeit ist durch die direkte Anbindung an das überregionale Autobahnnetz gegeben. Die Infrastruktur am Niederrhein und im Ruhrgebiet zeichnet sich durch eine hohe Dichte des Verkehrsnetzes aus. Dem gegenüber steht das Ruhrgebiet als größter Ballungsraum Deutschlands mit rund 5,10 Mio. Einwohnern. Die Bevölkerungsstärke macht sich allerdings in einem großen Verkehrsaufkommen bemerkbar: Während am Niederrhein – mit Ausnahme der Städte Duisburg, Krefeld und Düsseldorf – das Verkehrsaufkommen noch moderat

[4] Das Kapitel ist dem Nutzungs- und Strukturkonzept entnommen (S. 4-9), das als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt ist.
[5] Gemeint sind die Häfen in Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam
[6] Die Gesellschafter der DeltaPort sind die Stadt Wesel, die Stadt Voerde und der Kreis Wesel

***2 Ersetzt durch:**

- *Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 318, 330, 498, 500, 670, 705, 711, 712, 714, 715 tlw., 716 tlw., 719, 720, 722, 723, 730, 731, 733, 734, 735, 736, 738 tlw., 739, 740 tlw., 743, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 755, 754, 756, 757, 760, 762, 763, 764, 765, 766 tlw., 767, 768, 769, 770, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780 und 787 tlw.*

ist, ist die Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet hochbelastet. Die Metropolregion lässt sich von Wesel aus durch die anliegenden und lokal weniger stark frequentierten Autobahnen A 3 und A 2 sehr schnell erreichen.

Transportmengenentwicklung

Aktuellen Prognosen zufolge, die vom Basisjahr 2010 ausgehen, wird das weltweite Wirtschaftswachstum in den kommenden Jahren leicht steigen. Es wird eine weitere Zunahme des Handelswachstums der Weltwirtschaft in 2017 auf 3,80 % und bis zum Jahr 2020 auf 4,20 % pro Jahr angenommen. Bis 2030 wird ein Anstieg um 153,40 % bzw. 4,80 % pro Jahr von 5,80 Bio. € auf 14,70 Bio. € prognostiziert.

In Deutschland wird für die wirtschaftliche Entwicklung bis zum Jahr 2020 mit 1,50 % Wachstum pro Jahr gerechnet. Für das reale BIP Deutschlands wird ein Wachstum um 25,40 % bzw. 1,14 % pro Jahr bis 2030 erwartet. Analog zum Wirtschaftswachstum wird auch dem Transportaufkommen der nächsten Jahre ein Wachstum vorausgesagt. Gegenüber dem Jahr 2015 dürfte dieses bis 2020 um 3,90 % bzw. 0,68 % pro Jahr auf 4.389 Mio. t ansteigen. Die Verkehrsleistung steigt im gleichen Zeitraum bis 2020 allerdings um insgesamt ca. 7,30 % bzw. 1,34 % pro Jahr und setzt damit den Trend zu längeren Transportweiten weiter fort. Geschuldet ist dies der stärker werdenden Globalisierung und Individualisierung der Transporte.

Das Wachstum wird größtenteils durch den Kombinierten Verkehr (KV) erwirtschaftet, vor allem im Seehafenhinterlandverkehr. Prognostiziert wird für den Schienenverkehr ein Wachstum von 2,70 % pro Jahr bis 2020. Zum Binnenschiff werden zwar keine expliziten Wachstumsraten in der Prognose zum KV genannt; über die Gütergruppen lässt sich aber ein Wachstum von ca. 7 % ableiten.

Auch der Güterverkehr in NRW wird insgesamt weiterwachsen. Ausgehend von 2010 wird bis 2030 ein Wachstum von 13,40 % erwartet. Am stärksten soll die Wasserstraße mit rund 22 % wachsen. Aufgrund des starken Wachstums des Hafens Rotterdam wird für den Seehafenhinterlandverkehr in NRW ein Anstieg von 50 % um 47 Mio. t auf annähernd 140 Mio. t bis 2030 gegenüber 2010 prognostiziert. Die Binnenhäfen entlang des Rheins werden somit als logistische Drehscheibe noch stärker nachgefragt sein als bisher. Sinnbildlich für diese Entwicklung steht der containerisierte Verkehr: Bis zum Jahr 2030 wird von einer Verdoppelung des Volumens von Seehafenhinterlandverkehren in NRW mit Containern ausgegangen. Der Anstieg um 1,8 Mio. TEU[7] auf 3,60 Mio. TEU im Jahr 2030 entspricht einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum von 3,50 %. Die Binnenhäfen können also ein deutliches Wachstum im Containerumschlag erwarten.

[7] Abkürzung für "Twenty-foot Equivalent Unit" (deutsch: Standardcontainer)

Logistikregion Niederrhein

Deutschland gehört weltweit zu den bedeutendsten Logistikstandorten. Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die zentrale Lage in Europa, die neben der gut ausgebauten Infrastruktur dazu beiträgt, dass Deutschland zu dem logistischen Kernmarkt Europas gehört. So wurden im Jahr 2014 235 Mrd. € durch die Abwicklung logistischer Aufgaben erwirtschaftet; das entspricht rund 8,60 % des BIP.

Das Wachstum des Logistikmarktes beträgt weiterhin ca. 1,50 % jährlich. Diese Entwicklung hat auch Einfluss auf den Immobilienmarkt. So betrug bspw. das bundesweite Neubauvolumen in den vergangenen Jahren jährlich konstant ca. 350 ha. Ein besonders starkes Wachstum (ca. 280 %) verzeichnete das Ruhrgebiet im Jahr 2016 im Vergleich zum Jahr 2015. Hierzu hat der Abschluss einer hohen Anzahl an Großprojekten, aber auch die zunehmende Verlagerung von Logistikaufgaben an spezialisierte Logistik-Dienstleister und einer damit einhergehenden steigenden Nachfrage nach neuen Logistikimmobilien beigetragen. Dieses hohe und weiterhin steigende Maß an Neubautätigkeit hat dazu beigetragen, dass das Angebot an logistikgeeigneten Grundstücken mittlerweile in vielen Regionen knapp ist.

Die Region Duisburg/ Niederrhein gehört zu den Logistikregionen in Deutschland, die die leistungsstärkste und flexibelste Infrastruktur aufweisen. Sie hat sich zu einem Umschlagsknoten mit europäischer Bedeutung entwickelt, weshalb in den vergangenen sechs Jahren jährlich ca. 30 ha Logistikflächen hinzugekommen sind. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass in der Region nach wie vor von einer konstant hohen Nachfrage nach Logistikimmobilien auszugehen ist. Die Entwicklungen im Bereich der Logistikimmobilien zeigen den verstärkten Flächenbedarf auf.

Durch das zu erwartende Wachstum der Logistikbranche, aber besonders durch das prognostizierte Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs in NRW mit 50 % bis 2030 und hier insbesondere des Containerverkehrs mit einer Verdoppelung von Transport- und Umschlagsvolumen, drohen Kapazitäts- und Flächenengpässe in Binnenhäfen, die ein Entwicklungshemmnis darstellen[8]. Es besteht nicht nur Flächenbedarf für Umschlagflächen, sondern auch für umschlagnahe Logistikflächen, um sich neben Umschlag- auch zu Logistikknoten zu entwickeln. Insgesamt fehlen in den Binnenhäfen in NRW ca. 38 ha. Für den Bereich der umschlagsnahen Logistikflächen werden bis zum Jahr 2030 sogar Fehlflächen in einer Größenordnung von ca. 217 ha prognostiziert.

[8] Siehe hierzu auch Kapitel „Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept“ (ab Seite 19)

Nutzungs- und Strukturkonzept Rhein-Lippe-Hafen[9]

Insgesamt hat das Plangebiet eine Größe von ca. 53,37 ha, von denen ca. 46,01 ha als Sondergebiet Hafen ausgewiesen werden. Im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 76, der durch den Bebauungsplan Nr. 233 überplant wird, sind bereits ca. 17,00 ha vermarktet oder werden für die Erschließung benötigt (in Abbildung 1 rot bzw. grau dargestellt); ca. 11,96 ha sind direkt verfügbar (in Abbildung 1 grün dargestellt; hierzu zählen auch die Flächen im Bebauungsplan Nr. 77, der den Stand nach § 33 BauGB erreicht hat). Sobald der Bebauungsplan Nr. 233 zur Rechtskraft geführt wird und alle Flächen auf ein hochwasserfreies Niveau von 24,50 m ü. NHN[10] gebracht worden sind, stehen weitere Ansiedlungsflächen in einer Größenordnung von ca. 17,05 ha zur Verfügung. Diese freien Flächen im Rhein-Lippe-Hafen bieten Potenziale für die Schaffung neuer Umschlagskapazitäten und die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen.

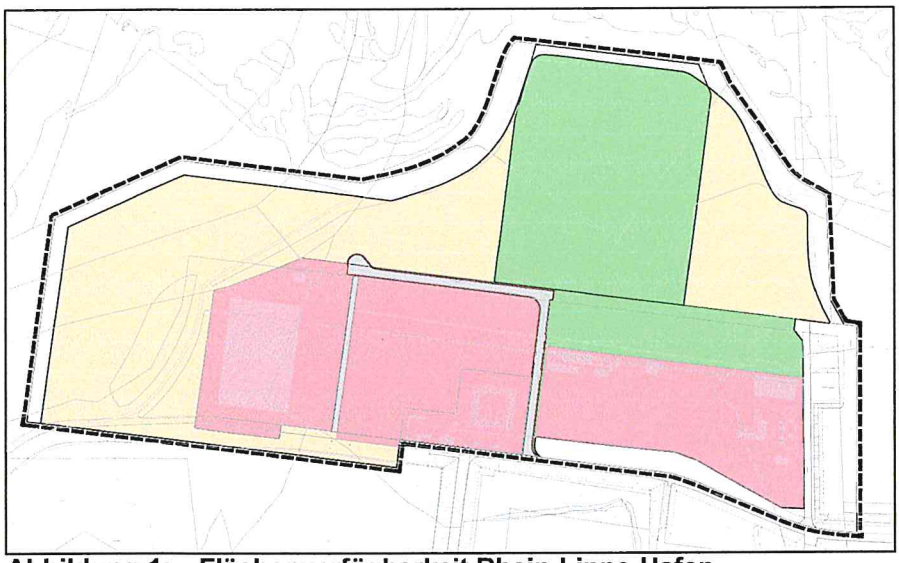


Abbildung 1: Flächenverfügbarkeit Rhein-Lippe-Hafen (eigene Darstellung; Stand: 24.05.2019)

Die Flächenpotenziale im Rhein-Lippe-Hafen bieten laut Nutzungs- und Strukturkonzept eine gute Basis zur Entwicklung zum Universalhafen. So kann hier bspw. die Nachfrage nach Schwergut- und Stahlindustrie abgedeckt werden. Aufgrund der fehlenden Schienenanbindung muss der Hauptfokus im Rhein-Lippe-Hafen zunächst auf den Wasser-Straße-Umschlag gelegt werden[11]. Daher werden folgende Ansiedlungen empfohlen:

---

[9] Das Kapitel ist überwiegend dem Nutzungs- und Strukturkonzept entnommen (S. 21-22), das als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt ist.

[10] Normalhöhennull (NHN) ist als Nachfolger des Normalnulls (NN) die aktuelle Bezeichnung der Bezugsfläche für das Nullniveau der Höhen über dem Meeresspiegel im Deutschen Haupthöhennetz.

[11] Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Schienenanbindung durch die in ca. 2,5 km Entfernung liegende Gleisinfrastruktur des Hafen Emmelsum abgedeckt wird.

- Schwerlastterminal
- Stahl-Service-Center
- Erweiterung Tanklager
- Automobillogistik

Im Nutzungs- und Strukturkonzept wird ausgeführt, dass für den Transport von Schwerlast die Kombination der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße ideal ist. Der Planungsaufwand für Schwergutverkehre auf der Straße ist aufwendig und langwierig. Je kürzer die landgebundene Strecke ist, desto kürzere Planungszeiten und Umsetzungszeiten sind erreichbar. Außerdem sind beim Schiffstransport die Gesamtkosten der Transportkette geringer. Aufgrund der Wettbewerbsfaktoren und der logistischen Vorteile wird eine Ansiedlung eines Schwergutumschlags am Rhein-Lippe-Hafen empfohlen[12].

Ein Seehafenhinterlandhub dient zur Entlastung der ZARA-Häfen. Derzeit bestehen Probleme bei der Anbindung der Binnenschifffahrt an die Terminals, wodurch es zu langen Wartezeiten und vielen Terminalanfahrten bei zum Teil geringen Umschlagsmengen der Binnenschiffe in den Häfen kommt. Der Seehafenhinterlandhub dient zur Sortierung der Container für das Hinterland bzw. für die Terminals in den Seehäfen. Die Anzahl der Terminalfahrten je Binnenschiff wird somit verringert und die Attraktivität erhöht. Ein Bahnanschluss ist für ein solches Terminal nicht notwendig.

Eine Erweiterung des Tanklagers ist aufgrund des wachsenden Bedarfs laut Nutzungs- und Strukturkonzept ebenfalls zu prüfen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Böschungsufers zur Kaimauer nach Bedarf erfolgen sollte[13]. Auf den trockenen Standorten des Plangebiets sollten laut Nutzungs- und Strukturkonzept hafenaffine Unternehmen angesiedelt werden, die auf Schiffstransport angewiesen sind:

- Verpackungslogistik
- Distributionszentren
- Stahlanarbeitungszentren

Durch die Ansiedlung von Verpackungslogistik für Anlagen, Projektladung und Überseetransport können z.B. Synergieeffekte mit einem Schwerlastterminal geschaffen werden. Die Flächen für die Logistikimmobilien sollten nach Möglichkeit rechteckig sein und die Bedarfe am Markt abdecken. Hierzu zählen neben der Größe (min. 5 ha) auch Kriterien wie nutzbare Zeit des Tages oder Verkehrsinfrastrukturanbindung. Als Ansiedlung werden Unternehmen empfohlen, die auf den wasserseitigen Umschlag

[12] Ein entsprechendes Unternehmen konnte bereits angesiedelt werden.
[13] Mit der Errichtung der ersten Bauabschnitte der Kaimauer (insg. ca. 300 m lang) wurde im Jahr 2017 begonnen. Die Wasserbauarbeiten wurden im Jahr 2018 fertiggestellt. Die Kaiflächen für diese Bauabschnitte sollen in 2019 gebaut werden. Für den 3. Bauabschnitt (ca. 220 m lange Kaianlage) wurde ein Plangenehmigungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Die Plangenehmigung wird bis Mitte 2019 erwartet.

angewiesen sind. Um die Wettbewerbspotenziale weiter auszubauen, wird des Weiteren empfohlen, langfristig die Realisierung der Schienenanbindung des Rhein-Lippe-Hafens an der Strecke Spellen-Oberhausen in Erwägung zu ziehen.

A 4 Planungsrechtliche Vorgaben

Landesentwicklungsplan

Im Landesentwicklungsplan (LEP) werden die landesbedeutsamen Häfen in den zeichnerischen Darstellungen mit dem Symbol „Landesbedeutsamer Hafen" als Vorranggebiete festgelegt. Für Voerde und Wesel umfasst das Symbol drei öffentlich zugängliche[14] Häfen (Rhein-Lippe-Hafen, Stadthafen Wesel und Hafen Emmelsum). Folgende zu beachtende Ziele werden im LEP (Ziel 8.1.-9) zu den landesbedeutsamen Häfen in NRW formuliert:

„In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafenflächen und Flächen für hafenaffines Gewerbe festzulegen.

Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenaffines Gewerbe vorhalten. Sie sind vor dem Heranrücken von Nutzungen zu schützen, die geeignet sind, die Hafennutzung einzuschränken.

Die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen sind so zu entwickeln, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können."

Zu diesen Zielen des LEP wird erläutert, dass die Wasserstraßen im Land – insbesondere der Rhein – traditionell Eckpfeiler des Transports für die industrielle Produktion, das verarbeitende Gewerbe und die Bauwirtschaft in Nordrhein-Westfalen bilden und auch generell zur Versorgung mit Produkten aus den Seehäfen beitragen. Hierzu gehört die Versorgung mit Rohstoffen ebenso wie der Abtransport produzierter Waren. Um aus den wachsenden Transportströmen mehr Wertschöpfung für das Land generieren zu können, werden an den Wasserstraßen multimodale Umschlagknoten benötigt, an die sich Logistikgewerbe anschließt. Daher ist es erforderlich, dass für die landesbedeutsamen Häfen und für hafenaffines Gewerbe ausreichend Flächen ohne Nutzungsrestriktionen zur Verfügung stehen. Daher sollen die Regionalpläne an den Hafenstandorten bedarfsgerecht Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen mit Zweckbindung zeichnerisch festlegen. Darüber hinaus muss vermieden werden, dass es zu Einschränkungen der Hafenentwicklung durch das Näherrücken benachbarter

[14] Nach Aussage der Staatskanzlei NRW ist darunter der wasserseitig freie Zugang gemeint, nicht aber der freie Zugang für die Öffentlichkeit.

Nutzungen mit erhöhten Ansprüchen an den Immissionsschutz kommt. Ergänzend wird erläutert, dass unter dem Begriff „hafenaffines Gewerbe" alle Betriebe des Dienstleistungsgewerbes im Güterverkehr sowie produzierende Gewerbe- und Industriebetriebe verstanden werden, die einen funktionalen Zusammenhang mit dem Umschlag oder dem Betrieb eines Hafens aufweisen.

Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: April 2018)

Das Areal um den Rhein-Lippe-Hafen ist durch die 12. Änderung des Gebietsentwicklungsplans (GEP 99) aus der LEP VI-Bindung herausgenommen worden. Seither wird das Gebiet des Rhein-Lippe-Hafens als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit Kennzeichnung als Standort des kombinierten Güterverkehrs und für die Sicherung und den Abbau oberflächennaher Bodenschätze dargestellt; randlich tangiert das Plangebiet den Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich mit den Festlegungen Bereich zum Schutz der Natur, Regionaler Grünzug und Überschwemmungsbereich (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Auszug aus dem GEP 99

Der Abbau oberflächennaher Bodenschätze ist mittlerweile abgeschlossen. Die Flächen sind am 10.11.2015 bzw. am 11.02.2016 aus der Bergaufsicht entlassen worden[15]. Innerhalb des im GEP 99 dargestellten Bereiches zur Sicherung und zum Abbau oberflächennaher Bodenschätze ist im Bereich des Plangebiets mit einem GIB die angestrebte Folgenutzung als Ziel der Raumordnung dargestellt. Überregional bedeutsame GIB sind zukunftsorientierte und qualitativ hochwertige Wirtschaftsstandorte. Als Standorte des kombinierten Güterverkehrs werden im GEP 99 unter anderem Güter-

[15] Siehe hierzu auch Kapitel „Tagebau „Büdericher Insel" und „Lippe Süd" (ab Seite 27)

verkehrszentren, d. h. Gewerbeflächen für Verkehrsbetriebe unterschiedlicher Ausrichtung (Transport, Spedition, Lagerei, Service, Logistische Dienstleistung) mit Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger und einer Umschlagseinrichtung für den kombinierten Ladungsverkehr, benannt. Da der Bebauungsplan Nr. 233 diese Ziele aufgreift, sind im Plangebiet somit die Vorgaben des GEP 99 berücksichtigt.

Derzeit wird der Regionalplan überarbeitet. Gemäß den Unterlagen zum Regionalplan Ruhr mit Stand vom April 2018 wird das Plangebiet als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit der zweckgebundenen Nutzung „Häfen und Standorte für hafenaffines Gewerbe“ als Vorranggebiet[16] festgelegt (siehe Abbildung 3).

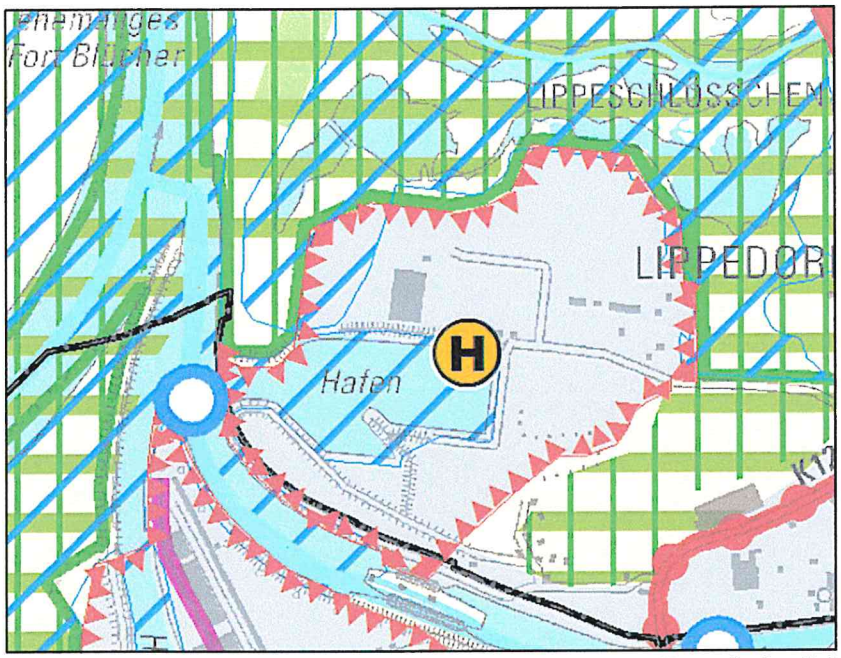


Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: April 2018)

Ziel ist es, die landesbedeutsamen Hafenstandorte – neben der zum Hafenbetrieb notwendigen Infrastrukturen und Verwaltungseinrichtungen – für solche Gewerbe- und Industriebetriebe vorzuhalten, die dem Transport, der Lagerung, der Produktion bzw. Weiterverarbeitung oder dem Umschlag von Gütern zu dienen und dabei auf einen direkten Zugang an eine Wasserstraße über Hafenbecken und Kaianlagen angewiesen sind. Unter Infrastrukturen des Hafens sind Einrichtungen zum Güterumschlag zu verstehen, die der Verladung sowie dem Transport von Gütern dienen. Da bei der Aufstellung des Bebauungsplans diese Zielvorgaben beachtet werden, steht der Bebauungsplan auch mit dem Regionalplan Ruhr im Einklang.

[16] Gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Vorranggebiete insbesondere Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind.

Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass das Plangebiet im Regionalplan Ruhr vom Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich mit den Vorranggebieten[17] „Schutz der Natur", „Landschaft- und landschaftsorientierte Erholung", „Regionaler Grünzug" und „Überschwemmungsbereich" umgeben wird (siehe Abbildung 3).

Unter Berücksichtigung des § 50 BImSchG wird somit derzeit ein Nebeneinander bzw. Heranrücken[18] unverträglicher Nutzungen manifestiert. Im zurzeit in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr wird hierzu ausgeführt, dass die konkrete Entscheidung über den erforderlichen Abstand unverträglicher Nutzungen nicht auf Ebene der Regionalplanung erfolgen kann, sondern sie vielmehr der Bauleitplanung zu überlassen ist. Hierbei wird allerdings außer Acht gelassen, dass die kommunale Bauleitplanung bei einigen gemäß § 50 BImSchG schutzbedürftigen Nutzungen (hier: die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebiete) nicht in der Lage ist, ein solches Nebeneinander bzw. Heranrücken zu vermeiden. Vielmehr ist dieser Zielkonflikt auch auf der Ebene der Regionalplanung zu lösen: Insbesondere die an den Rhein-Lippe-Hafen unmittelbar angrenzenden, neu aufgenommenen Flächen des Vorranggebiets „Schutz der Natur" sollten daher im Regionalplan Ruhr zurückgenommen werden, da sie ein Heranrücken weiterer schutzbedürftiger Nutzungen darstellen und somit weder mit § 50 BImSchG noch mit dem Ziel 8.1-9 Nr. 3 des LEP in Einklang stehen. Es sollte daher durch textliche Erläuterung verbindlich geregelt werden, welchem Ziel der Raumordnung der Vorrang gegenüber den entgegenstehenden Zielen einzuräumen ist. Aus Sicht der Stadt Wesel sollte im vorliegenden Fall der Hafenentwicklung als am Standort gebundene Nutzung eine Vorrangstellung eingeräumt werden. Die Stadt Wesel hat den Regionalverband Ruhr fristgerecht mit Schreiben vom 28.02.2019 über diesen Zielkonflikt informiert.

Landschaftsplan

Im Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel ist das Plangebiet zum überwiegenden Teil nicht berücksichtigt (siehe Abbildung 4). Lediglich in den Randbereichen des Plangebiets wird der Landschaftsplan tangiert. So überlagert insbesondere der westliche Planbereich das im Landschaftsplan festgesetzte Naturschutzgebiet N 9 (ca. 2,09 ha). Diese Überschneidungsfläche wurde bisher als schiffbare Zufahrt zum Tagebau „Lippe Süd" genutzt. Somit überplant das Plangebiet zwar formalrechtlich Flä-

[17] Die Ziele der Raumordnung werden im Regionalplan Ruhr zeichnerisch als Vorranggebiete festgelegt. Diese Ziele sind bei raumbedeutsamen Planungen (bspw. Bauleitplanung) zu beachten, d. h. sie können im Wege der Abwägung nicht überwunden werden.

[18] Hiermit sind diejenigen Flächen gemeint, die im rechtskräftigen GEP 99 als GIB festgelegt worden sind und im Regionalplan Ruhr als Vorranggebiete „Schutz der Natur", „Regionaler Grünzug" und „Überschwemmungsbereich" festgelegt werden sollen.

chen des Naturschutzgebiets (NSG), faktisch wurden die naturschutzfachlichen Wertigkeiten des Raumes (vollzogene Rekultivierung im Bereich der aufgegebenen Fläche) jedoch bei der Abgrenzung des Plangebiets berücksichtigt.

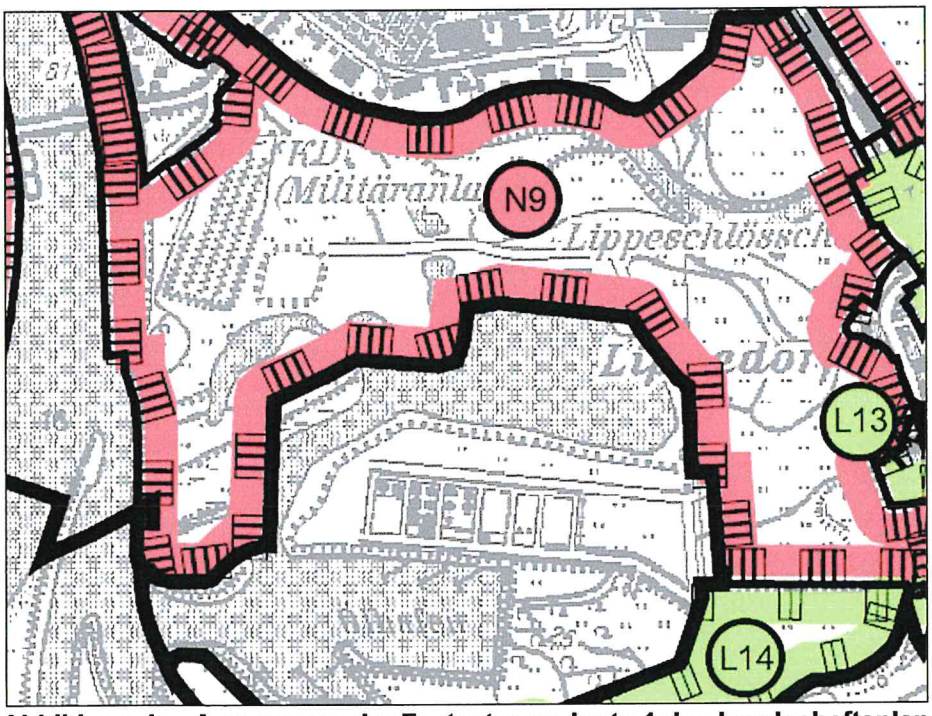


Abbildung 4: Auszug aus der Festsetzungskarte 1 des Landschaftsplans

Die Festsetzung als NSG erfolgt insbesondere als Lebensraum seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten sowie zur Erhaltung und Entwicklung naturraumtypischer Biotopkomplexe. Weiterhin erfolgt die Festsetzung des NSG zur Herstellung einer Sekundäraue und Entwicklung auentypischer Strukturen sowie zur Förderung auendynamischer Prozesse im Bereich des Lippemündungsraumes. Darüber hinaus erfolgt die Schutzausweisung u.a. aufgrund der besonderen Bedeutung der Rhein- und Lippeaue als landesweiter und regionaler Biotop-Verbundkorridor. Das NSG wird gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

An der südöstlichen Grenze des Plangebiets grenzt darüber hinaus das Landschaftsschutzgebiet L14 „Der Huck“ an. Die Festsetzung als Landschaftsschutzgebiet (LSG) erfolgt insbesondere zur Erhaltung und Entwicklung der Binnenaue mit einem ausgeprägten kleinstrukturierten Nutzungsmosaik, mit z.T. feuchten Grünlandflächen, Hecken, Kopfbäumen und Feldgehölzen. Weiterhin erfolgt die Festsetzung des LSG aufgrund der Bedeutung als Lebensraum für gefährdete Pflanzen- und Tierarten, in Hinsicht auf den lokalen Biotopverbund, das Landschaftsbild sowie wegen der besonderen Bedeutung der vielfältig ausgestatteten und abwechslungsreichen, typisch niederrheinischen Kulturlandschaft für die Naherholung. Das LSG wird ebenfalls gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Die Entwicklungskarte zum Landschaftsplan ordnet die Umgebung des Plangebiets dem Entwicklungsraum E 13 „Lippeaue“ zu. Als Entwicklungsziele werden die Erhaltung einer in weiten Teilen noch ursprünglichen Auenkulturlandschaft und die Optimierung im Hinblick auf die Vernetzungsfunktion formuliert. Für den Maßnahmenraum „Lippemündungsraum“ (M26) werden als Entwicklungsmaßnahmen u.a. die Anlage einer überflutungsgeprägten Sekundäraue und Entwicklung von auentypischen Strukturen durch natürliche Sukzession, die Anlage von Hochflutrinnen, Klein-, Flachgewässern, Blänken und altarmähnlichen Gewässern sowie die Neutrassierung und der naturnahe Ausbau der Lippe festgesetzt.

Nordwestlich des Plangebiets befinden sich darüber hinaus bedeutsame Waldflächen sowie die zwei gesetzlich geschützten Biotope nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit der Bezeichnung GB-4305-215 und GB 4305-216. Östlich des Plangebiets befinden sich darüber hinaus die gesetzlich geschützten Biotope mit der Bezeichnung GB-4305-214 und GB-4305-0027. Entlang der Rheinschiene verläuft zudem das Vogelschutzgebiet (VSG) „Unterer Niederrhein“.

Das LSG, der Entwicklungsraum E 13 sowie der Maßnahmenraum M26 werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Das NSG N9 „Lippeaue“ wird zu einem Teil durch die hier beschriebene Bauleitplanung überplant. Aus dem Landschaftsplan geht hervor, dass die Ver- und Gebote, die mit dem ausgewiesenen NSG einhergehen, nicht in den im GEP 99 dargestellten „Bereichen zur gewerblichen und industriellen Nutzung (GIB)“ im Lippemündungsraum[19] gelten. Diese Unberührtheitsklauseln finden hier Anwendung. Daher treten mit Rechtskraft des aus der 48. Änderung des Flächennutzungsplans zu entwickelnden Bebauungsplans Nr. 233 die der Planung widersprechenden Darstellungen/ Festsetzungen des Landschaftsplans außer Kraft, wobei es einer weiteren Entscheidung des Trägers der Landschaftsplanung nicht bedarf. Somit steht der Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel der Planung nicht entgegen.

Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind die Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Flächennutzungsplan der Stadt Wesel stellte das Plangebiet als Gewerbliche Bauflächen und an den Grenzen zum Landschaftsraum Flächen für Maßnahmen zum Schutz und Pflege von Natur und Landschaft (sog. MSPE-Flächen) dar (20. Änderung des Flächennutzungsplans). An den MSPE-Flächen grenzt nördlich die Darstellung von landwirtschaftlichen Flächen und in östlicher sowie westlicher Richtung Gewerbeflächen an. Ziel der 20. Änderung des Flächennutzungsplans war die planerische Vorbereitung einer geordneten städtebaulichen Industrie-Entwicklung in unmittelbarem Anschluss an den bestehenden Rhein-Lippe-Hafen (Ölhafen).

[19] Siehe hierzu Abbildung 2 (Seite 12)

Die angestrebten städtebaulichen Entwicklungsziele, die mit dem Bebauungsplan Nr. 233 umgesetzt werden sollen, leiteten sich in den wesentlichen Planaussagen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans ab. Gleichwohl bedingten die angestrebte Ausweisung eines Sondergebiets anstatt eines Industriegebiets sowie der geplante Flächentausch eine Änderung des Flächennutzungsplans. Die 48. Änderung des Flächennutzungsplans "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" (siehe Abbildung 5) ist seit dem 25.10.2017 rechtswirksam.



Abbildung 5: 48. Änderung des Flächennutzungsplans

Hinweis: Die 48. Änderung des Flächennutzungsplans stellt entlang der nördlichen und westlichen Plangebietsgrenzen MSPE-Flächen, entlang der östlichen Plangebietsgrenze hingegen Waldflächen dar. Aus dem Beschluss des BVerwG vom 12.02.2003 (Az.: 4 BN 9.03) geht hervor, dass eine Wald-Darstellung ebenso wie eine MSPE-Darstellung einen geeigneten Beitrag zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlage im Sinne des § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB sowie zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 7 BauGB darstellt. Im Bebauungsplan Nr. 233 wird die östliche Plangebietsgrenze überwiegend als MSPE-Fläche festgesetzt. Zu einer solchen Fallkonstellation heißt es im o.g. Beschluss des BVerwG: „Wird schon die Darstellung von Wald […] von der Schutzkomponente maßgeblich mitbestimmt, so setzt sich die Gemeinde nicht in einen planerisch-konzeptionellen Widerspruch zum Flächennutzungsplan, wenn sie im Bebauungsplan anstelle von Wald eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft […] festsetzt, bei der die Schutzfunktion Vorrang vor der Nutzfunktion hat. Die mit der Festsetzung verbundene Akzentverlagerung hält sich noch in den durch das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB gezogenen

Grenzen zulässiger Abweichung." Der Bebauungsplan Nr. 233 entwickelt sich somit aus der 48. Änderung des Flächennutzungsplans.

Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW

Einleitend heißt es in der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes NRW (kurz: Hafenkonzept 2008), dass die Wasserstraßen – und hier insbesondere der Rhein – nach wie vor das Rückgrat für die Beibehaltung und den Ausbau industrieller Produktion in Nordrhein-Westfalen bilden. Die weitere Stärkung der Binnenhäfen dient somit auch dem Schutz der industriellen Kerne des Landes Nordrhein-Westfalen. Es wird geschlussfolgert, dass angesichts einer erwarteten weiteren Verdoppelung der Seecontainerverkehre von/ nach Nordrhein-Westfalen die Binnenhäfen – insbesondere die Häfen am Rhein – ihre Leistungsfähigkeit steigern müssen, um ihren Verkehrsmarktanteil im Seehafenhinterlandverkehr zu halten bzw. möglichst weiter auszubauen. Die Seehäfen können dem Ausbau ihrer Umschlagskapazitäten vielfach nicht mehr mit einem gleich zügigen Ausbau ihrer Logistikflächen folgen. Die Binnenhäfen sollen diese Chance nutzen und sich verstärkt zu trimodalen Knoten logistischer Aktivitäten entwickeln (vgl. MBV NRW 2008: 4).

Da die öffentlichen Binnenhäfen Nordrhein-Westfalens nur noch über begrenzte Erweiterungsflächen verfügen, wird festgestellt, dass schon seit 2011 mit zunehmenden Flächenengpässen für den Umschlag zu rechnen war und prognostiziert, dass dies bei unveränderten Rahmenbedingungen weiterhin so sein wird. Zugleich werden dann die Möglichkeiten, Flächen für zusätzliche Logistikleistungen anzubieten, auf Grenzen stoßen. Um weiterhin eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung mit dem Binnenschiff und die Nutzung wirtschaftlicher Chancen in der Logistik zu ermöglichen, sind laut Hafenkonzept 2008 weitere Verbesserungen der Flächennutzung und Erweiterungsflächen im Umfang von mindestens 325 ha bis 2025 notwendig (vgl. ebd.: 5). Ein zentrales Anliegen der Landesregierung ist es daher, die erforderlichen Flächen für die Entwicklung der Binnenhäfen als Umschlag-, Industrie- und Logistikstandorte landesplanerisch zu sichern und die Hinterland-Anbindungen der Binnenhäfen auf Schiene und Straße bedarfsgerecht weiter zu entwickeln (vgl. ebd.: 15-16).

Es wird ausgeführt, dass nur begrenzte Flächenreserven dem Flächenbedarf gegenüberstehen, die zudem teilweise durch konkurrierende Ansprüche der Stadtentwicklung weiter eingeschränkt zu werden drohen. Als nennenswerte Reserven werden u.a. die Flächenpotenziale im Rhein-Lippe-Hafen genannt. So wird ausgeführt, dass im Raum Wesel/ Rhein-Lippe-Hafen aktuell knapp 30 ha aktiviert werden können, jedoch sind am Standort Niederrhein bei entsprechenden Planungsentscheidungen erheblich größere Flächen mobilisierbar. Daher wird geschlussfolgert, dass dies tatsächlich der einzige Standort sein dürfte, der über Flächenreserven im benötigten Umfang verfügen könnte (vgl. ebd.: 30).

Die Erschließung wassernaher Flächen für die Ansiedlung von hafenaffinen Unternehmen wird u.a. für den Rhein-Lippe-Hafen als sinnvoll erachtet. Darüber hinaus ist laut

Hafenkonzept 2008 die Erschließung weiterer nicht unmittelbar am Wasser gelegener („trockener") Flächen am Rhein-Lippe-Hafen notwendig (vgl. ebd.: 40).

Der Rhein-Lippe-Hafen zeichnet sich dadurch aus, dass der Hafen keinen wasserseitigen Restriktionen unterliegt. Der Verkehr mit 6-er Schubverbänden ist möglich. Als Schwäche wird aufgeführt, dass kein Gleisanschluss vorhanden ist (vgl. ebd.: 63).

Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept

Seit der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes (2008) hat sich das System aus Seehäfen, Wasserstraßen und Binnenhäfen in wesentlichen Punkten weiterentwickelt (vgl. MBWSV NRW 2016: 1). Diese Entwicklungen hatten Konsequenzen für die NRW-Binnenhäfen, für die engere Zusammenarbeit der Binnenhäfen untereinander sowie mit den Seehäfen (vgl. ebd.). Hinzu kommen Neuerungen im Klima- und Umweltbereich, die Auswirkungen auf die Wasserstraßen als Transport- und Logistiksystem haben. Daher wird im Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept (kurz: Hafenkonzept 2016) resümiert, dass zwar viele Handlungsoptionen aus dem Hafenkonzept 2008 nach wie vor ihre Gültigkeit behalten, dass sie jedoch auf der Basis aktualisierter, grundlegender Daten fortgeschrieben und ergänzt wurden (vgl. ebd.).

Im Hafenkonzept 2008 wurde die Flächenknappheit in den Häfen aufgrund der Prognosen als ein Entwicklungshemmnis erkannt. Die Wirtschafts- und Finanzkrise hingegen hat ab dem Jahr 2007 zu einer abgeschwächten Entwicklung der Umschlagsmengen in den Seehäfen beigetragen. Die aktuellen Prognosen sind daher gegenüber früheren Erwartungen nach unten korrigiert worden. Im Hafenkonzept 2016 wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das prognostizierte verlangsamte Wachstum nicht dahingehend fehlinterpretiert werden sollte, dass notwendige hafenaffine Ausbau- und Entwicklungsplanungen aufgeschoben werden können. Im Gegenteil: Das abgeschwächte Wachstum verschafft den Binnenhäfen lediglich ausreichende Zeit für die Wahrnehmung der sich bietenden Chancen. Vor dem Hintergrund der langen Planungszeiträume in Deutschland gilt dies umso mehr (vgl. ebd.: 44).

Für die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen wird sogar ein starkes Wachstum prognostiziert. Dies gilt insbesondere für den Containerverkehr, der sich bis 2030 etwa verdoppeln soll (vgl. ebd.: 44). Diese Entwicklung wirkt sich insbesondere auf die öffentlichen Häfen an der Rheinschiene aus, da sie im Containerbereich nahezu 100 % abwickeln. Das Wachstum der Rheinhäfen wird daher höher bleiben als das der Kanalhäfen.

Eine weitere Trendwende zeichnete sich bereits Anfang der 2000er Jahre ab. Während die Seehäfen – vor allem Rotterdam und Antwerpen – in der Vergangenheit erfolgreich das Ziel verfolgten, containernahe Logistik anzusiedeln, indem sie hierfür terminalnahe Flächen bereitstellten, wächst mittlerweile aufgrund von Engpässen bei der bedarfsgerechten Bereitstellung neuer Umschlagsflächen das Interesse, die containernahe Logistik in das Hinterland der Seehäfen auszulagern. In dem Hafenkonzept

2016 wird konstatiert, dass Nordrhein-Westfalen hierfür besonders geeignet ist. Aufgrund dieser Entwicklungen wird der nicht durch vorhandene Reserven gedeckte Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagsnaher Logistik in den Binnenhäfen NRWs bis zum Jahr 2030 auf ca. 241 bis 255 ha beziffert (vgl. ebd.: 50). Hierbei wird hervorgehoben, dass kurzfristig die entscheidenden Flächenengpässe nicht im Umschlag, sondern in der (umschlagsnahen) Logistik zu erwarten sind (vgl. ebd.: 49). Die Logistik rückt ohnehin noch stärker als bisher in den Vordergrund, da vor allem die Logistik inzwischen eine wesentliche Querschnittsfunktion in der arbeitsteiligen Wirtschaft einnimmt; darüber hinaus hat die Logistik an wirtschafts-, verkehrs- und auch klimaschutzpolitischer Bedeutung weiter gewonnen (vgl. ebd.: 1). Die Chance für die Binnenhäfen, sich neben Umschlag- auch zu Logistikknoten zu entwickeln, ist damit nach wie vor gegeben (vgl. ebd.: 48).

Neben dem prosperierenden Containerverkehr und der Logistik verspricht auch der Schwerguttransport ein großes Potenzial für die Binnenschifffahrt und damit auch für die Binnenhäfen (vgl. ebd.: 45). Abgesehen von einigen wachstumsstarken Massengütern wachsen die Massen- und Stückgutverkehre hingegen nur langsam – wie schon in der Vergangenheit (vgl. ebd.: 44-47).

Aufgrund dieser Prognosen wurden allgemeine Ziele und Handlungsfelder erarbeitet. So müssen bspw. potenzielle Logistikflächen kurzfristig verfügbar gemacht werden, um die erwarteten Güterströme abwickeln zu können (vgl. ebd.: 11). Da Flächenerweiterungen bei vielen Binnenhäfen aber nur in sehr begrenztem Umfang möglich sind, kann das Verkehrswachstum in diesen Fällen nur durch Produktivitätssteigerungen auf den bestehenden Flächen und durch Umstrukturierungen bewältigt werden. Da nicht alle Hafenflächen hafenaffin genutzt werden, muss darauf hingewirkt werden, dass freiwerdende Flächen so lange freigehalten werden, bis sie einer hafenaffinen Nutzung zugeführt werden können, die eine effektivere Nutzung in Aussicht stellt (vgl. ebd.: 48). Weiterhin gilt, dass die landesbedeutsamen Häfen vor dem Heranrücken von bestimmten Nutzungen zu schützen sind, da sie zum einen die vorhandene Hafennutzung einschränken und zum anderen die erforderliche Ausweisung neuer Flächen deutlich erschweren bzw. verhindern können (vgl. ebd.: 12, 47). Ein stärkeres Augenmerk als bisher wird auf die umweltgerechte Binnenschifffahrt gelegt. So werden bspw. die Nutzung von Landstrom während der Liegezeiten sowie die Errichtung einer angemessenen Zahl an Flüssigerdgas-Tankstellen in Binnenhäfen als weitere Handlungsfelder benannt (vgl. ebd.: 22-23).

Das Ziel des neuen Konzeptes lautet daher: Vorhandene Stärken unter Wahrung der Vielfalt weiter stärken, Schwächen erkennen und beheben (vgl. ebd.: 1). Als Stärken des Rhein-Lippe-Hafens werden die hervorragende verkehrliche Anbindung, die umfangreichen Flächenreserven und Entwicklungspotenziale, die Auslegung für den Schwergutumschlag, der geplante Neubau der Kaimauer sowie die Tatsache, dass die Flächen keinen wasserseitigen Restriktionen unterliegen, so dass der Verkehr mit 6-

er Schubverbänden möglich ist, genannt (vgl. ebd.: 59-60). Nach wie vor wird der fehlende Gleisanschluss (prognostizierte Kosten in Höhe von ca. 17 Mio. €) als Schwäche aufgeführt, wobei auf die Möglichkeit der Nutzung der nahegelegenen Gleisinfrastruktur in Emmelsum mittels einzurichtenden Shuttleservice hingewiesen wird[20]. Auch werden die Anforderungen des Naturschutzes und der Schutzbedürftigkeit von Splittersiedlungen und die damit einhergehenden Erschwernisse bei der Hafenentwicklung aufgeführt (vgl. ebd.). Des Weiteren wird erwähnt, dass aufgrund des Rückgangs des Mineralölverbrauchs der Rhein-Lippe-Hafen möglicherweise als Mineralölumschlagspunkt an Bedeutung verlieren könnte, wobei dieser Trend kompensiert wird durch die Versorgung des angeschlossenen Tanklagers in Hünxe-Bucholtwelmen und die dortige Vorhaltung von Mineralölprodukten sowie Versorgungsreserven verschiedener Länder. Darüber hinaus werden die notwendigen Infrastrukturinvestitionen für die Hafenentwicklung als Schwäche aufgeführt, da diese ohne Fördermittel kaum realisierbar sind (vgl. ebd.).

Aufgrund dieser Analyse wird die Erschließung wassernaher Flächen für die Ansiedlung hafenaffiner Gewerbe- und Logistikunternehmen als Handlungsempfehlung für den Rhein-Lippe-Hafen genannt. Dabei wird darauf hingewiesen, dass für die Erschließung der umfangreichen Entwicklungspotenziale Flächenanhebungen erforderlich werden. Auch die Stärkung des Standorts als Schwergutumschlagpunkt sowie die Prüfung von Lösungen zur Vereinbarkeit der Hafenentwicklung mit Naturschutz und Splittersiedlungen werden als Handlungsempfehlungen genannt (vgl. ebd.). Für den Fall einer eisenbahnaffinen Ansiedlung sollte über die Herstellung eines Gleisanschlusses für den Rhein-Lippe-Hafen nachgedacht werden und eine Prüfung der Fördermöglichkeiten bspw. über die Gleisanschlussförderung vorgenommen werden. Auch die Überlegungen zur Einrichtung eines Mega-Hubs, einer Flüssigerdgas-Tankstelle und von Landstromanschlüssen sollten positiv begleitet werden[21].

Da die Handlungsempfehlungen allesamt mit dem Bebauungsplan Nr. 233 umgesetzt bzw. ermöglicht werden, stehen die Festsetzungen des Plangebiets somit mit dem Hafenkonzept 2016 im Einklang. Da der Hafenverbund DeltaPort darüber hinaus als erster europäischer Binnenhafen den Status EcoPorts besitzt, also erfolgreich die Zertifizierung nach PERS (= Port Environmental Review System) durchlaufen hat, ent-

[20] Es wird darauf hingewiesen, dass DeltaPort derzeit keinen eigenen Shuttleservice plant. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist aber davon auszugehen, dass es Transporte von Containern zwischen dem Rhein-Lippe-Hafen und den Containerterminals im Hafen Emmelsum, die über eine Bahnanbindung verfügen (siehe Fußnote 11 auf Seite 9), geben wird.

[21] Es wird darauf hingewiesen, dass DeltaPort derzeit die Einrichtung eines Mega-Hubs am Rhein-Lippe-Hafen nicht beabsichtigt. Landstromanschlüsse werden bei den Baumaßnahmen an der Kaianlage durch Leerrohrverbindungen bereits vorgerüstet, auch wenn aktuell keine konkrete Landstromversorgung geplant ist. Darüber hinaus wird von DeltaPort derzeit die Einrichtung einer mobilen Tankmöglichkeit für Schiffe und ggf. LKW mit LNG geprüft.

spricht der geplante Rhein-Lippe-Hafen auch dem klimapolitischen Ziel des Hafenkonzeptes 2016, nämlich die Binnenschifffahrt zu stärken und ihre Klima- und Umweltfreundlichkeit zu verbessern.

Risikogebiete

Gemäß § 73 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) müssen das Hochwasserrisiko bewertet und die Gebiete mit signifikantem Hochwasserrisiko (Risikogebiete) bestimmt werden. Unter dem Begriff Hochwasserrisiko ist die Kombination der Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Hochwasserereignisses mit den möglichen nachteiligen Hochwasserfolgen für die menschliche Gesundheit, die Umwelt, das Kulturerbe, wirtschaftliche Tätigkeiten und erhebliche Sachwerte zu verstehen. Für die ermittelten Risikogebiete wurden Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für verschiedene Hochwasserszenarien ($HQ_{häufig}$, HQ_{mittel}, HQ_{extrem}) erstellt (siehe Abbildung 6).

Gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB sind Risikogebiete in einem Bebauungsplan zu vermerken. Daher wird in der Planzeichnung eine Beikarte aufgenommen, in der die drei Risikogebiete gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB vermerkt werden.

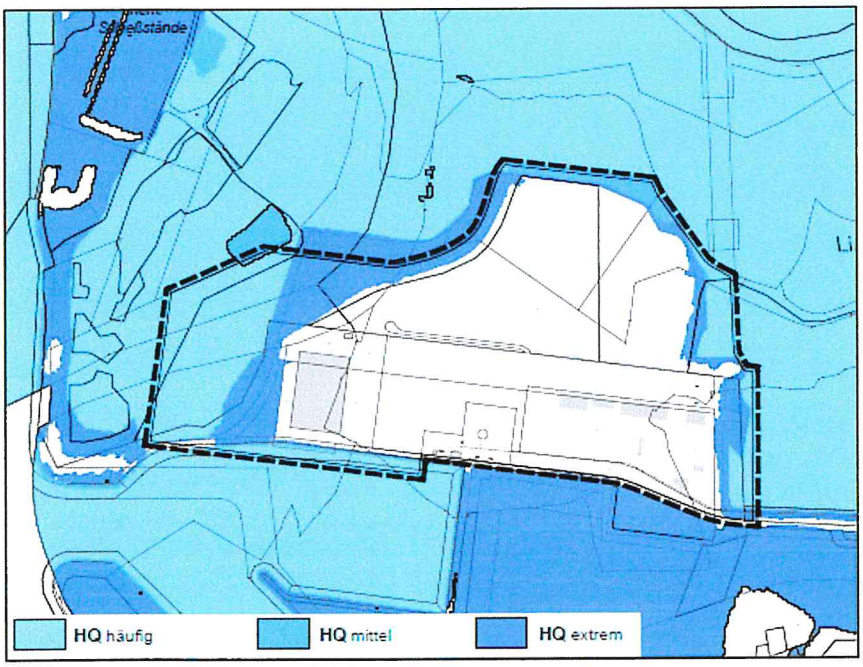


Abbildung 6: Risikogebiete

Seit dem 05.01.2018 gilt gemäß § 9 Abs. 6a Satz 1 BauGB darüber hinaus, dass Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nachrichtlich übernommen werden sollen. Gemäß § 78b Abs. 1, 1. Halbsatz WHG sind Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten Gebiete, für die nach § 74 Abs. 2 WHG Gefahrenkarten zu erstellen sind und die nicht nach § 76 Abs. 2 oder Abs. 3 WHG als Überschwemmungsgebiete festgesetzt oder vorläufig gesichert sind. Da die Risikogebiete mit einem Hochwasserszenario $HQ_{häufig}$ und HQ_{mittel} in den festgesetzten (hier: Rhein) bzw. vorläufig gesicherten (hier: Lippe) Überschwemmungsgebieten liegen, wird demnach

nur das Risikogebiet mit dem Hochwasserszenario HQ_{extrem} (in der Abbildung 6 dunkelblau dargestellt) nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Teilbereiche im Nordosten und im östlichen Bereich des Plangebiets liegen im nachrichtlich übernommenen Risikogebiet. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass zum Zeitpunkt der Erstellung der Hochwassergefahrenkarten (Stand: November 2013) die bergrechtliche Aufschüttung der Flächen noch nicht abgeschlossen war. Mittlerweile sind diese Flächen auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet worden. Dieser aktuelle Stand ist demnach noch nicht in den Hochwassergefahrenkarten berücksichtigt worden. Auch Teilbereiche im Nordwesten und im westlichen Bereich des Plangebiets liegen im nachrichtlich übernommenen Risikogebiet. Hierbei handelt es sich um die Flächen, die derzeit noch nicht auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurden und daher als Aufschüttungsbereich festgesetzt sind. Gemäß § 78b Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 WHG sind bei der Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich insbesondere der Schutz von Leben und Gesundheit und die Vermeidung erheblicher Sachschäden in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Da diese Flächen noch aufgeschüttet werden und bis dahin nicht baulich genutzt werden dürfen[22], wird dem Schutz von Leben und Gesundheit und der Vermeidung erheblicher Sachschäden Rechnung getragen.

Überschwemmungsgebiete

Gemäß § 76 Abs. 1 WHG sind Überschwemmungsgebiete Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen oder Hochufern und sonstige Gebiete, die bei Hochwasser eines oberirdischen Gewässers überschwemmt oder durchflossen oder die für Hochwasserentlastung oder Rückhaltung beansprucht werden. In vorläufig gesicherten und in festgesetzten Überschwemmungsgebieten gelten die Schutzbestimmungen des § 78 WHG und des § 84 Landeswassergesetz (LWG), die eine Verschärfung der bestehenden Hochwassergefahr und eine Vergrößerung der zu erwartenden Schadenssituation verhindern sollen. So sind dort zur Vermeidung späterer Hochwasserschäden die Ausweisungen neuer Baugebiete (Ausnahme: Bauleitpläne für Häfen und Werften) ebenso wie die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in der Regel untersagt. Weiterhin ist es im Allgemeinen nicht zulässig, Baum- und Strauchpflanzungen anzulegen, die den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes entgegenstehen. Gemäß § 9 Abs. 6a BauGB sollen festgesetzte Überschwemmungsgebiete nachrichtlich übernommen und vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete vermerkt werden.

Nach § 78 Abs. 1 Satz 1 WHG ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen oder in sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch untersagt. Nach § 78 Abs. 1 Satz 2 WHG gilt

[22] Siehe Kapitel „Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB)“ (ab Seite 87)

Satz 1 jedoch nicht, wenn die Ausweisung ausschließlich der Verbesserung des Hochwasserschutzes dient, sowie für Bauleitpläne für Häfen und Werften.

Hinweis: Da gemäß § 78 Abs. 1 WHG in Überschwemmungsgebieten die Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in Bauleitplänen untersagt ist (Ausnahme: Bauleitpläne für Häfen und Werften), musste geklärt werden, ob dieser Verbotstatbestand für den Bebauungsplan Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" der Stadt Wesel gilt. Die Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54 äußerte sich in einer ergänzenden Stellungnahme vom 27.12.2016 und in einer Mail vom 12.04.2017 dahingehend, dass wasserrechtliche Genehmigungsverfahren für die geplante Erweiterung der Kaianlage und für die Aufschüttung im westlichen Bereich des Plangebiets durchgeführt werden müssen. Für die Bauleitpläne (48. Änderung des Flächennutzungsplans sowie Bebauungsplan Nr. 233) sind sie jedoch nicht erforderlich.

Rhein

Während des Festsetzungsverfahrens zum Überschwemmungsgebiet des Rheins lag die geplante – und mittlerweile teilweise realisierte – Kaimauer noch innerhalb des Überschwemmungsgebiets. Daher hatte DeltaPort mit Schreiben vom 02.04.2014 beantragt, das Überschwemmungsgebiet an dieser Stelle kleiner zu fassen und den (damaligen) Böschungsbereich von der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets auszunehmen.

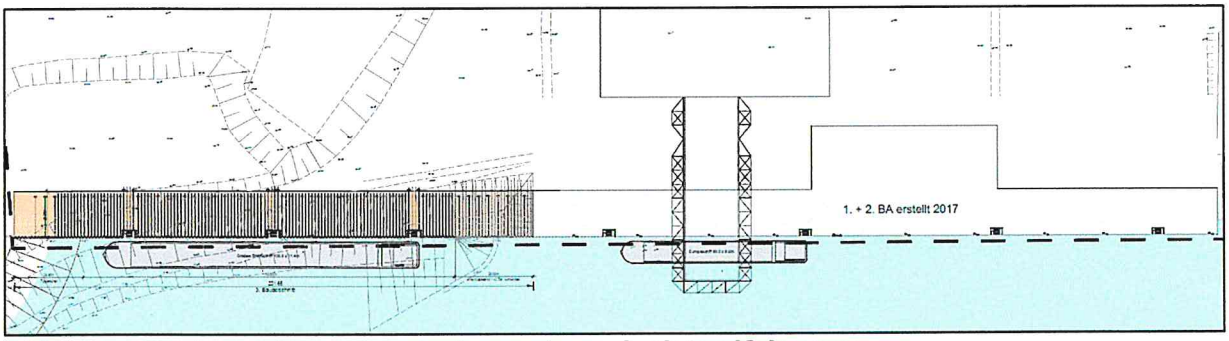


Abbildung 7: Lageplan der geplanten und genehmigten Kaimauer (Quelle: DeltaPort)

Da der Bebauungsplan Nr. 233 die geplante Lage der noch teilweise zu errichtenden Kaimauer aufnimmt, hat die Stadt Wesel die Bezirksregierung Düsseldorf mit Schreiben vom 22.05.2015 darauf hingewiesen, dass die Planungen zum Rhein-Lippe-Hafen (35. und 48. Änderung des Flächennutzungsplans sowie Bebauungsplan Nr. 232 und 233 der Stadt Wesel) zu berücksichtigen sind.

Mit Schreiben vom 08.12.2016 hat die Bezirksregierung Düsseldorf darauf hingewiesen, dass die geplante Erweiterung der Kaimauer bei der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets des Rheins berücksichtigt wird. Das Überschwemmungsgebiet des Rheins, rechtes Ufer von km 707,0 bis km 857,7 und linkes Ufer von km 711,2 bis

km 865,5 im Regierungsbezirk Düsseldorf ist nach Maßgabe der gesetzlichen Regelungen mittlerweile festgesetzt worden. Die ordnungsbehördliche Verordnung, durch die das Überschwemmungsgebiet festgesetzt wurde, ist in Kraft getreten am 07.09.2017.

Das Plangebiet liegt somit außerhalb des nun verbindlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets des Rheins. Ein Retentionsflächenausgleich ist somit nicht (mehr) erforderlich. Die Bezirksregierung Düsseldorf weist in der ergänzenden Stellungnahme vom 27.12.2016 darauf hin, dass die Erweiterung der Kaimauer eine Gewässerausbaumaßnahme darstellt, für die nach § 68 WHG i.V.m. §§ 77, 107, 114 und 117 LWG eine Genehmigung zu beantragen ist. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins wird gemäß § 9 Abs. 6a BauGB in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

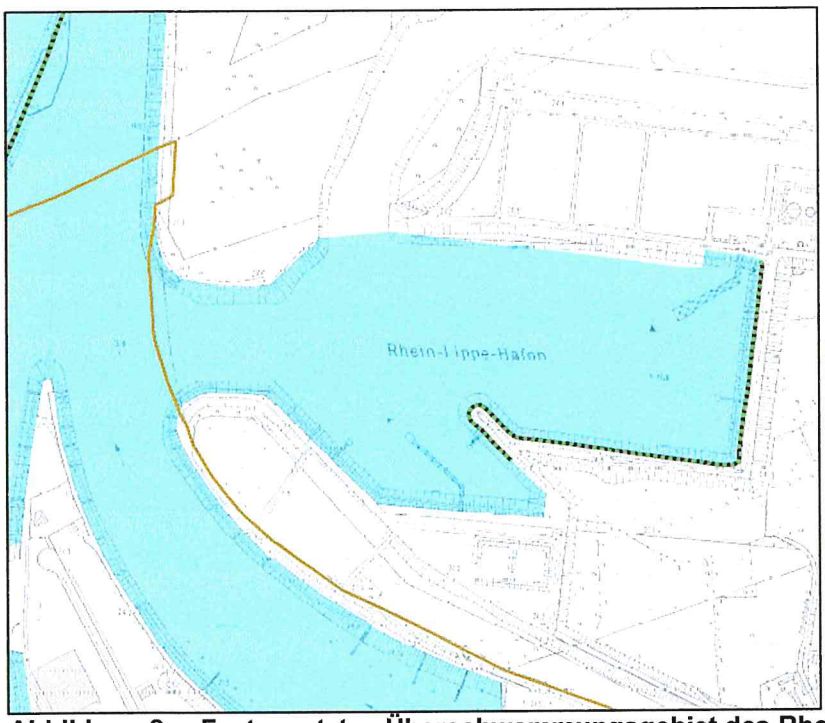


Abbildung 8: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins

Lippe

Das Überschwemmungsgebiet der Lippe im Regierungsbezirk Düsseldorf zwischen Gewässerabschnitt: 0,00 km bis 27,77 km ist gemäß § 76 Abs. 3 WHG, § 112 Abs. 4 LWG vorläufig gesichert. Die vorläufige Sicherung ist durch Verfügung in Kraft getreten am 09.09.2011.

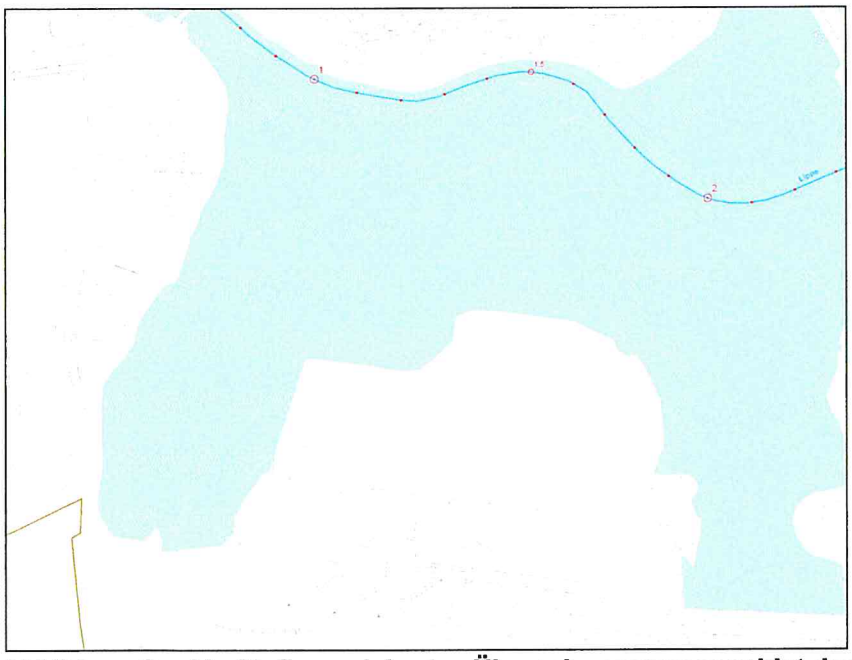


Abbildung 9: Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe

Dem Kurzbericht zum Überschwemmungsgebiet der Lippe ist zu entnehmen, dass sich die Ausweisung des Überschwemmungsgebiets grundsätzlich am Ist-Zustand der Gebiets- und Gewässersituation orientiert, mit Ausnahme des Bereichs Lippemündung (von Unterquerung B 8 bis zur Mündung in den Rhein), der den Planungszustand nach Fertigstellung des Umbaus zeigt (vgl. Bezirksregierung Düsseldorf 2011: 9). Auch wird ausgeführt, dass die Lippe im Mündungsbereich stark von der Strömungssituation des Rheins beeinflusst wird; daher kommt es infolge eines HQ_{100}-Abflusses[23] im Rhein zu einem deutlich höheren Wasserstand in der Lippe (vgl. ebd.: 7). Zum weiteren Vorgehen heißt es, dass nach Fertigstellung der Baustelle Lippemündung die aktuellen Geländedaten in das Modell eingepflegt und die Darstellung des Überschwemmungsgebiets überprüft werden. Wenn die daraus resultierenden Ergebnisse vorliegen, wird die Bezirksregierung Düsseldorf das Festsetzungsverfahren einleiten (vgl. ebd.: 10). Nach Aussage des Lippeverbandes wurde die Baustelle Lippemündung mittlerweile fertiggestellt, Vermessungsdaten liegen ebenfalls vor.

[23] HQ_{100} bezeichnet ein Hochwasserereignis, das sich im statistischen Mittel einmal alle 100 Jahre ereignet.

Da das Plangebiet aufgrund des erforderlichen Flächentausches in das Überschwemmungsgebiet hineinragt, wurde ein Gutachten zur Böschungsgestaltung in Auftrag gegeben[24]. Dort wurden auch die Veränderungen des Retentionsvolumens im Lippemündungsraum als Folge des Flächentauschs betrachtet. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Norden durch die Rückverlegung des Geltungsbereiches ein Retentionsvolumengewinn von 199.226 m³ im Vergleich zur ursprünglichen Planung erzielt werden kann. Im Westen hingegen wird durch die Verschiebung der Plangebietsgrenze ein Retentionsraumverlust von 122.366 m³ erzeugt. Darüber hinaus muss noch ein Teil des Plangebiets auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgefüllt werden. Dieser Bereich liegt teilweise im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet. Durch die erforderliche Auffüllung gehen ca. 115.118 m³ Retentionsraum verloren. In der Summe entsteht somit ein Retentionsraumverlust von ca. 38.258 m³. Aufgrund dieses Retentionsraumverlusts wurde eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls[25] gemäß § 3c UVPG vorgenommen. Da die Bezirksregierung Düsseldorf mit Schreiben vom 27.12.2016 mitgeteilt hat, dass die bisherigen Ausführungen zum Retentionsraumausgleich für den Eingriff in das Überschwemmungsgebiet Lippe mitgetragen werden, kann an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Retentionsflächenausgleich planextern durch die bereits geschaffenen Retentionsflächen am Lipperandsee erfolgen wird. Dort wird durch die nach Abschluss der Abgrabung vorgesehene Anbindung des Gewässers an die Lippe bei einem Hochwasser ein Retentionsvolumen von ca. 850.000 m³ zur Verfügung stehen[26]. Der Retentionsraumverlust wird somit – wie im Gutachten empfohlen – im Bereich der Lippe ausgeglichen. Das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Lippe wird gemäß § 9 Abs. 6a BauGB in der Planzeichnung vermerkt.

Tagebau „Büdericher Insel“ und „Lippe Süd“

Einige Teilflächen des Plangebiets lagen zu Beginn des Bauleitplanverfahrens noch in den unter Bergaufsicht stehenden Tagebauen „Büdericher Insel“ und „Lippe Süd“. Die Gewinnung in diesen Tagebauen war bereits seit einiger Zeit beendet.

---

[24] Das Gutachten zur Böschungsgestaltung ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt. Auch Teilbereiche im Nordosten und im östlichen Bereich des Plangebiets liegen im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Lippe. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass zum damaligen Zeitpunkt die bergrechtliche Aufschüttung der Flächen noch nicht abgeschlossen war. Mittlerweile sind diese Flächen auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet worden. Da sich die Ausweisung des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets darüber hinaus nicht an dem Ist-Zustand, sondern an einen Planungszustand orientierte, kann auf einen Retentionsflächenausgleich an diesen Stellen verzichtet werden, da durch die Bauleitplanung kein Retentionsflächenverlust erfolgt.

[25] Diese Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ist als Anlage 3 zu dieser Begründung beigefügt.

[26] Zum Retentionsausgleich am Lipperandsee ist ebenfalls ein Gutachten erarbeitet worden, dass als Anlage 4 zu dieser Begründung beigefügt ist. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der Retentionsflächenverlust von ca. 38.258 m³ bereits heute ausgeglichen werden kann, denn obwohl die geplanten Überlaufschwellen noch nicht errichtet wurden, findet bei Auflaufen einer Hochwasserwelle in der Lippe als Folge der Durchsickerung des Untergrundes in Richtung des Sees ein Wasserspiegellagenanstieg im Lipperandsee statt.

Das Auskiesungsunternehmen, das baulich maßgeblich an der Verlegung der Lippe beteiligt war, hat auf der Grundlage des bergrechtlichen Abschlussbetriebsplans einen Rad- und Fußweg am Rand des neu gestalteten Lippemündungsraumes gebaut. Die erforderliche Landschaftsrechtliche Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist für diesen Weg erteilt worden.

Bevor der Bebauungsplan zur Rechtskraft geführt werden kann, ist zunächst die formale Entlassung der Flächen aus der Bergaufsicht erforderlich. Für den Bereich des Tagebaus „Lippe-Süd" erfolgte die Entlassung am 10.11.2015 und für den Bereich des Tagebaus „Büdericher Insel" nach der Durchführung von Restarbeiten am 11.02.2016. Das Bergrecht steht somit der hier vorgestellten Planung nicht entgegen und eine Kennzeichnung dieser Flächen im Bebauungsplan ist nicht (mehr) erforderlich.

A 5 Alternativenprüfung

Bereits im Hafenkonzept 2008 wird darauf hingewiesen, dass die Binnenhäfen in NRW nur über begrenzte Erweiterungsflächen verfügen und der Bedarf größer ist als die verfügbaren Flächen (vgl. MBV NRW 2008: 5). Die Engpässe haben sich laut Nutzungs- und Strukturkonzept[27] seitdem noch verstärkt, die Kapazitätsgrenzen wurden bereits z.T. erreicht bzw. überschritten. Als Maßnahmen zur Beseitigung der Engpässe sind Flächenoptimierung und Entwicklung neuer Schwerpunktstandorte für Umschlag und Logistik identifiziert worden. Deshalb ist eine optimale Nutzung der vorhandenen Hafenflächen wichtig (vgl. Anlage 1: 14).

Ausgehend von der Betrachtung des regionalen Umfelds am Niederrhein folgt, dass keine bzw. kaum Flächen- und Erweiterungspotenziale mit Wasserzugang in den anderen Häfen vorhanden sind. Es wird ausgeführt, dass die Spezialhäfen Emmerich und Orsoy bereits weitestgehend ausgelastet sind. Darüber hinaus deckt der Hafen Orsoy durch die Kapazitätserweiterung die notwendigen Umschlagskapazitäten für Kohle zusammen mit dem Hafen Duisburg ab. Zum Universalhafen Duisburg heißt es, dass sich der Hafen als internationaler Hub positioniert, dieser allerdings keine freien Flächen mit Wasserzugang mehr aufweist[28]. Der Neuss-Düsseldorfer-Hafen hat ebenfalls nur geringe verfügbare Flächen mit Wasserzugang frei und bedient ein anderes Einzugsgebiet als die Häfen am Unteren Niederrhein (vgl. ebd.). Zusammenfassend wird festgestellt, dass es aufgrund des zu erwartenden Anstiegs des Transportaufkommens zu einer großen Nachfrage nach wassernahen Flächen in der Region kommen wird und dass die Entwicklung der Flächen im Hafen Emmelsum (Stadt Voerde) und im Rhein-Lippe-Hafen aufgrund der fehlenden Flächenpotenziale in anderen Standorten zur Deckung des Bedarfs am Niederrhein und Umgebung notwendig ist (vgl.

[27] Das Konzept ist als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt.
[28] Es wird darauf hingewiesen, dass die Duisburger Hafen AG (Duisport) zwischenzeitlich ein ca. 40 ha großes Areal in Duisburg Walsum erworben hat, um dort Logport VI entstehen zu lassen. Das Gelände soll nach Fertigstellung Unternehmen der „wertschöpfenden Logistik" als neuer Standort dienen. Die Gütertransporte sollen von Straße, Schiene und Wasserweg trimodal koordiniert werden.

ebd.)[29]. Auch im Hafenkonzept 2008 wird eine ähnliche Auffassung vertreten. Dort heißt es, dass der Rhein-Lippe-Hafen und der Hafen Emmelsum die einzigen Standorte sein dürften, die über Flächenreserven im benötigten Umfang verfügen könnten (vgl. MBV NRW 2008: 30).

In Wesel gibt es neben dem Rhein-Lippe-Hafen den Stadthafen Wesel, der aber keine freien Flächen mehr aufweist. Auch Erweiterungspotenziale gibt es im Bereich des Stadthafens nicht. Da für die Hafenentwicklung nur ein Standort mit direktem Zugang zum Rhein in Frage kommen kann, scheiden die meisten Flächen im Weseler Stadtgebiet als Standortalterative aus. Die am Rhein gelegenen Flächen zeichnen sich allesamt dadurch aus, dass sie in unmittelbarer Nähe zum Vogelschutzgebiet (VSG) „Unterer Niederrhein" liegen. Im Gegensatz zum geplanten Standort, für den die FFH-Vorprüfung[30] ergeben hat, dass Beeinträchtigungen des VSG sicher ausgeschlossen werden können, müsste an jedem anderen Standort mit potenziellen Auswirkungen auf das VSG gerechnet werden. Im Gegensatz zum geplanten Standort wurden nahezu alle Flächen am Rhein im Landschaftsplan als Natur- oder Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Der geplante Standort überlagert hingegen nur geringfügig ein bestehendes Naturschutzgebiet, wobei die Grenzziehung aufgrund der Gesamtentwicklung im Lippemündungsraum hier eher einen vorläufigen Charakter hat[31]. Diese Überschneidungsfläche wurde bisher als schiffbare Zufahrt zum Tagebau „Lippe Süd" genutzt. Entlang des Rheins gibt es darüber hinaus keinen anderen potenziellen Standort, bei dem weniger in das Medium Boden eingegriffen werden müsste, da am geplanten Standort aufgrund der jahrzehntelang andauernden Auskiesung und der anschließenden Auffüllung mit Bergematerial keine natürlich anstehenden Böden vorhanden sind. Insbesondere kommt bei der Standortwahl zum Tragen, dass es im Weseler Stadtgebiet keine weiteren Flächen gibt, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügen. Daher kann festgehalten werden, dass es für die erfolgreiche Entwicklung eines Hafengebiets keine geeigneteren Flächen im Stadtgebiet von Wesel gibt. Ein Verzicht oder die Verkleinerung des Plangebiets würde den wirtschaftlichen Erfolg des Standortes ernsthaft gefährden und stünde mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des Landesentwicklungsplans und des GEP 99 sowie des Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.

[29] Auch der Umstand, dass der Regionalplan Ruhr eine Ausweisung eines bisher landwirtschaftlich genutzten Bereichs in Voerde als GIB mit der zweckgebundenen Nutzung „Häfen und Standorte für hafenaffines Gewerbe" vorsieht (hier: Westlich der Weseler Straße), belegt die Notwendigkeit weiterer Flächen für solche Nutzungen. DeltaPort begrüßt diese Planung ausdrücklich, da sich der Standort für die Entwicklung eines Railports eignet.

[30] Die FFH-Vorprüfung ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.

[31] Siehe hierzu Kapitel „Landschaftsplan" (ab Seite 14)

A 6 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation

Außerhalb des Plangebiets

Weseler Stadtgebiet

Die Flächen rund um das Plangebiet sind in Gänze durch anthropogene Eingriffe überformt worden. Geprägt wird der Raum durch den Rhein-Lippe-Hafen mit seiner offenen Wasserfläche. Der Hafen hat einen unmittelbaren Zugang zum Rhein und zum Wesel-Datteln-Kanal. Die Errichtung des Hafens erforderte umfangreiche Änderungen im Landschaftsraum. Neben der offenen Wasserfläche des Hafenbeckens sind Teile der Hafeneinfassung mit Deichkörpern umfasst worden. Derzeit besteht die Suprastruktur des Hafenbeckens aus einer Löschbrücke mit zwei Umschlaganlagen zur Löschung flüssiger Treibstoffe und einer unterirdischen Pipelineverbindung zum Tanklager Hünxe-Bucholtwelmen. Daran anschließend ist eine Kaianlage mit Schwerlastkran realisiert worden. Die gesamte Uferlänge (Böschungsufer) beträgt ca. 1.650 m.

Wesentliche Änderungen hinsichtlich der Landschaftsentwicklung und Folgenutzung finden zwischen dem geplanten Sondergebiet und der Innenstadtgrenze, im sog. Lippemündungsraum, statt. Die Entwicklung des Lippemündungsraumes erfolgt auf der Grundlage des landesplanerischen Vertrages von April 2005, gemäß den Auflagen der erforderlichen Plangenehmigungen bzw. Planfeststellungsbeschlüsse zum „Tagebau Büdericher Insel“, zum „Tagebau Lippe“ und zum „Betrieb Neue Lippe“ sowie zum Wasserrechtsverfahren „Lippeverlegung Wesel“. In der vertraglichen Vereinbarung ist geregelt, dass der gesamte Bereich nach Abschluss der Auskiesungsarbeiten neu modelliert wird. Entlang der Stadtkante wird die sogenannte Südumgehung (B 58n) geführt. Dieses erfordert die Verlegung des Lippebettes in südliche Richtung. Die dafür nötigen Arbeiten sind mittlerweile abgeschlossen. Der neu angelegte Flusslauf bildet mittlerweile ein annähernd natürlich mäandrierendes Mündungssystem. Die vertraglich vorgesehenen Maßnahmen zur Herstellung einer überflutungsgeprägten Sekundäraue inkl. der Neutrassierung und dem naturnahen Ausbau der Lippe nach den Vorgaben des Lippeverbandes sind zu beachten. Insgesamt ist der Lippemündungsraum deutlich tiefer angelegt, als das ursprünglich vorhandene Niveau, so dass ein entsprechend großer Retentionsraum geschaffen werden konnte.

Die südlich des Plangebiets gelegenen Flächen liegen – durch eine Deichlage geschützt – weitestgehend im hochwasserbeeinflusstem Bereich des Rheins. Für diese Flächen werden eigenständige Flächennutzungs- und Bebauungsplanverfahren (35. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd") durchgeführt. Derzeit wird geprüft, ob zur Entwicklung einer gewerblich-indust-

riellen Nutzung in diesem Planbereich eine Auffüllung des Geländes auf ein hochwasserfreies Niveau zwingend erforderlich ist[32]. Die Flächen werden zurzeit landwirtschaftlich genutzt.

Weiter angrenzend stellt die 13. Änderung des Flächennutzungsplans landwirtschaftliche Flächen dar. In diesem Bereich befindet sich an der Emmelsumer Straße eine Splittersiedlung (Entfernung zum Plangebiet ca. 490 m). In den daran angrenzenden Bereichen regeln die 13. Änderung des Flächennutzungsplans und die daraus entwickelten Bebauungspläne überwiegend eine gewerblich-industrielle Nutzung. An der Frankfurter Straße/ Fabrikstraße befindet sich eine weitere Splittersiedlung, die eine Entfernung von ca. 420 m zum Plangebiet aufweist. Der Flächennutzungsplan stellt entlang der Frankfurter Straße beidseitig Grünflächen und daran angrenzend überwiegend gewerbliche Bauflächen dar.

Voerder Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt ca. 600 m vom Wesel-Datteln-Kanal entfernt. Der Kanal bildet die Stadtgrenze zur Stadt Voerde. Hier befinden sich die Schleusenanlage und weiter südlich der Hafen Emmelsum. Die bauliche Entwicklung wird durch Bebauungspläne, die überwiegend Industrienutzungen vorsehen, geregelt. Östlich dieser industriell genutzten Bereiche bildet ein Gewerbegebiet (GE) den Übergang zur anschließenden Wohnsiedlungsentwicklung in Voerde-Friedrichsfeld. Diese Wohnbereiche, ca. 1.100 m vom Plangebiet entfernt, sind ebenfalls durch Bebauungspläne gesichert, die Allgemeine Wohngebiete (WA) festsetzen.

Innerhalb des Plangebiets

Wie bereits in Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ beschrieben, wurde mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplans (rechtswirksam seit dem 17.12.2009) eine Anpassung der Entwicklungsziele im Lippemündungsraum, die sich aus der 12. Änderung des GEP 99 ergaben, vorgenommen. Der Bebauungsplan Nr. 76 "Am Ölhafen" wurde aus der 20. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt und am 04.02.2010 zur Rechtskraft geführt. Am 08.09.2009 hat der Rat der Stadt Wesel die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 77 "Am Ölhafen – Nord" beschlossen. Dieser hat den Stand nach § 33 BauGB erreicht. Die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne Nr. 233 "Am Ölhafen – Nordwest" und Nr. 234 "Am Ölhafen – Nordost" fasste der Rat der Stadt Wesel am 26.06.2012. Die ursprünglich beabsichtigte und beschlossene Aufteilung der Flächen in mehrere Bebauungsplangebiete wurde mit Beschluss des Rates vom 16.12.2014 aufgegeben und in dem hier

[32] Nach derzeitigem Kenntnisstand muss zunächst die vorhandene Auenlehmschicht ausgebessert werden. Darüber hinaus muss der Deich eine landseitige Auflast in einer Tiefe von ca. 25 m und in einer Höhe von mind. 2 m erhalten. Alsdann könnte eine Auffüllung des Areals forciert werden. Derzeit wird geprüft, ob eine Auffüllung auf eine Höhe von ca. 22,50 m ü. NHN ausreichend wäre.

vorgestellten Verfahren zusammengefasst. Zusätzlich zu der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 233 wurde die 48. Änderung des Flächennutzungsplans aufgestellt, die seit dem 25.10.2017 rechtswirksam ist.

Beim Aushub des Hafenbeckens in den 1950er Jahren sind die anfallenden Erdmassen auf der nördlich gelegenen Seite auf eine Höhe von 24,50 m ü. NHN aufgefüllt worden. Auf dieser hochwasserfreien Fläche wurde seinerzeit eine Vielzahl verschieden großer Öltanks errichtet. Aufgrund dieser Nutzung kann dieser Teil des Plangebiets als bereits industriell vorgeprägtes Gebiet bezeichnet werden. Bis auf zwei weiterhin genutzte Tanks wurden diese in den 1990er Jahren zurückgebaut. Bis heute haben sich auf diesen Flächen und in den östlich angrenzenden Flächen drei Betriebe niedergelassen, die im Bereich der Logistik, Petrochemie und der Aufbereitung gewerblicher Abfallstoffe tätig sind. Darüber hinaus ist beabsichtigt, dass sich demnächst eine Firma ansiedelt, die ein temperaturgeführtes Lager mit Frischehalle und Tiefkühllager errichten sowie eine Projektverladung (Industriegüterverpackung, Montagen, usw.) in einer separaten Trockenhalle vornehmen will. Für diese Tätigkeiten würde ein schienengebundener Portalkran an der Kaikante benötigt werden.

Neben den durch den Bau des Hafenbeckens unmittelbar aufgefüllten Flächen sind im Zuge der nördlich gelegenen, großflächigen Auskiesung angrenzende Bereiche im Plangebiet mit Bergegut aus dem Steinkohlebergbau aufgefüllt und ebenfalls auf ein hochwasserfreies Niveau von 24,50 m ü. NHN gebracht worden. Bei diesen Plangebietsflächen handelt es sich um eine aufgeschüttete Brache, weitgehend ohne bisherige gewerbliche Nutzung. Ein Teilbereich des Plangebiets liegt noch innerhalb der hochwasserbeeinflussten Zone des Rheins und der Lippe auf einer Höhe von unter 24,50 m ü. NHN. Dieser Bereich ist vor der baulichen Entwicklung auf die erforderliche Höhe von 24,50 m ü. NHN aufzufüllen. Daher wird bereits von DeltaPort ein Bodenmanagementkonzept entwickelt. Es ist derzeit geplant, den wasserrechtlichen Plangenehmigungsantrag im Sommer 2019 bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzureichen.

Im Plangebiet befinden sich zwei faktische Waldflächen. Im Westen des Planbereiches stockt eine ca. 6.625 m² große Waldlinse aus naturnahem Laubholz. Im Osten des Planbereiches stockt ein ca. 2.431 m² großer Windschutzstreifen, der gemäß § 1 Abs. 1 Landesforstgesetz (LFoG) als Wald gilt.

A 7 Städtebauliches Konzept und Verkehrserschließung

Städtebauliches Konzept

Aufgrund der Zielvorgaben des Landesentwicklungsplans, des GEP 99 bzw. des Regionalplans Ruhr sowie des Hafenkonzeptes 2016 soll das Plangebiet ausschließlich für hafenaffine Betriebe zur Verfügung gestellt werden. Daher wird das Plangebiet als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen ausgewiesen. Bei der Festsetzung über die zulässige Art der Nutzung werden die o.g. Zielvorgaben sowie die Ergebnisse des Nutzungs- und Strukturkonzeptes herangezogen.

In Bezug auf die Plangebietsgrenzen werden die Vorgaben des landesplanerischen Vertrages aus dem Jahr 2005 weitestgehend übernommen. Abweichungen ergeben sich aufgrund der Tatsache, dass der Lippemündungsraum tatsächlich anders ausgebildet wurde als vertraglich vereinbart. So wurde ein ca. 4 ha großer Bereich für ein naturnah gestaltetes Biotop in Anspruch genommen, der gemäß des landesplanerischen Vertrags, GEP 99 und ursprünglichen Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche ausgewiesen werden sollte. Die sich daraus ergebenden erheblichen planerischen Konflikte führen dazu, dass dieser Bereich nicht mehr gewerblich genutzt werden kann. Daher wird auf die ursprünglich beabsichtigte gewerbliche Entwicklung an dieser Stelle verzichtet und das Plangebiet anstatt dessen in westlicher Richtung erweitert. Die 48. Änderung des Flächennutzungsplans nimmt diese Änderung der Planung auf.

Aus dem Hafenkonzept 2016 geht hervor, dass mit zunehmenden Flächenengpässen für den Umschlag bzw. für die umschlagsnahe Logistik zu rechnen ist. Neben der Option zur Ausweisung von Erweiterungsflächen sind laut Hafenkonzept 2016 an vorhandenen Hafenstandorten Verbesserungen der Flächennutzung notwendig. Es ist daher städtebaulich geboten, die am Rhein-Lippe-Hafen zur Verfügung stehenden Flächen von vornherein möglichst intensiv, also hochverdichtet zu nutzen. Um eine größtmögliche Flexibilität für ansiedlungswillige Unternehmen gewährleisten zu können, wird das Plangebiet vollständig mit einem zusammenhängenden Baufenster überplant.

Um die immissionsschutz- und störfallrechtliche Verträglichkeit des Sondergebiets mit den in der Umgebung des Plangebiets befindlichen schutzbedürftigen Nutzungen sicherzustellen, wird das Plangebiet entsprechend dem Emissionsverhalten von Betrieben und Anlagen gegliedert.

Da die visuelle Fernwirkung auf die freie Landschaft möglichst geringgehalten werden soll, wird die Höhe der baulichen Anlagen geregelt. Neben der Berücksichtigung der landschaftsästhetischen Auswirkungen sind aber auch die wirtschaftlichen Gesichtspunkte bzw. Anforderungen an die Nutzbarkeit der Grundstücke zu betrachten. Um beiden Aspekten im Plangebiet gleichermaßen gerecht werden zu können, werden die Höhenbegrenzungen im Plangebiet gestaffelt. So ist zum nördlichen Rand des Plangebiets eine geringere Gebäudehöhe festgesetzt, um eine bessere Einbindung an den daran angrenzenden neugestalteten Landschaftsraum zu gewährleisten. Durch die in den angrenzenden Wald- bzw. MSPE-Flächen geplante Abgrünung des Plangebiets kann die visuelle Fernwirkung abgemildert werden. Innerhalb dieser MSPE-Flächen wird auch die Trasse des Rad- und Fußweges geführt, der zugleich als Wartungsweg für die Unterhaltung z.B. der Böschungsflächen genutzt werden soll.

Verkehrserschließung

Straßenanbindung

Übergeordnetes Netz

Die straßenverkehrliche Anbindung des Plangebiets erfolgt über die Straße „Zum Rhein-Lippe-Hafen", die über die K 12 erschlossen und an das weiterführende Straßennetz angebunden ist. Die K 12 stellt über die L 463 eine Anbindung an die E 36/ A3 dar. Zudem kann die E 36/ A3 über die B 8 und die B 58 erreicht werden, über die auch die weiteren überörtlichen links- und rechtsrheinischen Straßennetze erschlossen werden. Im südlichen Verlauf der B 8 besteht eine gut erreichbare Verbindung zur A 59 mit Anschluss im Bereich der Stadtgrenze Dinslaken/ Duisburg. Mit der Anschlussstelle Alpen ist an der B 58 ein günstiger Zugang zu der E 31/ A 57 gegeben.

Zurzeit befindet sich die B 58 in einer Überplanungsphase. Zwei Teilabschnitte (Rheinbrücke und Nordumgehung Büderich) sind bereits realisiert. Die Inbetriebnahme der neuen Rheinbrücke erfolgte im November 2009. Mit dem Neubau der Rheinbrücke wurde das Nadelöhr, das die alte Brücke darstellte, aufgeweitet, so dass die linksrheinische Anbindung an die E 31/ A 57 eine wesentliche Verbesserung erfahren hat. Die Nordumgehung Büderich steht seit März 2014 unter Verkehr. Die Offenlegung des Planfeststellungsverfahrens zur sogenannten Südumgehung Wesels ist im Jahr 2012 durchgeführt worden. Der Planfeststellungsbeschluss wurde durch die Bezirksregierung Düsseldorf am 17.02.2017 gefasst. In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Wesel am 13.06.2018 hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW den geplanten Bauablauf zur B 58n dargestellt. Demnach ist beabsichtigt, den Bauabschnitt von der Rheinbrücke bis zur Anschlussstelle an die B 8 in den Jahren 2023/ 2024 vollständig fertigzustellen. Im Zuge des Planverfahrens ist der Nachweis einer angemessenen Verkehrserschließung zu erbringen. Daher wurden in der Verkehrsuntersuchung[33] die Prognose-Verkehrsbelastungen an den unmittelbar betroffenen Knotenpunkten ermittelt. Diese Prognosewerte ergeben sich durch die Überlagerung der Analyse-Verkehrsbelastungen auf Grundlage der Erhebungen vor Ort zuzüglich einer angenommenen allgemeinen Zunahme im PKW-Verkehr um 10 % und im Schwerverkehr um 30 % und führen zu einer Berücksichtigung von Mehrverkehren durch die B 58n. Des Weiteren wurden die Zusatzverkehre berücksichtigt, die für den Bebauungsplan Nr. 124 "Erweiterung Hafen Emmelsum" der Stadt Voerde sowie für die Bebauungspläne Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" und Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen –Nord" der Stadt Wesel prognostiziert wurden.

Durch die mit der Planung einhergehenden Zusatzverkehre ergeben sich zwangsläufig Erhöhungen der mittleren Wartezeiten in den betroffenen Verkehrsströmen und Knotenpunkten. In den überwiegenden Fällen führt die Erhöhung der mittleren Wartezeiten jedoch nicht zu einer Veränderung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrs-

[33] Die Verkehrsuntersuchung ist dieser Begründung als Anlage 6 beigefügt.

ströme und Knotenpunkte gegenüber der bestehenden Verkehrssituation. Ausgenommen hiervon sind lediglich die westliche Zufahrt der Emmelsumer Straße am Knotenpunkt zur Frankfurter Straße sowie der Linksabbiegestrom aus der Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen auf die Emmelsumer Straße. In beiden Fällen wird jedoch der Schwellenwert einer noch ausreichenden Verkehrsqualität deutlich unterschritten, so dass im Ergebnis für die in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Knotenpunkte auch für die Prognose-Verkehrsbelastungen insgesamt eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufgezeigt werden konnte.

Innere Erschließung

In dem derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 76 wurde die Haupterschließung im Plangebiet über eine 16,50 m breite Verkehrsachse geplant. Diese führt im weiteren Verlauf entlang der nördlichen Plangebietsgrenze des Bebauungsplans Nr. 76. Die Strecke sollte der Anbindung weiterer Flächen dienen, die in den späteren Planverfahren nördlich (bspw. Bebauungsplan Nr. 77) entwickelt werden sollten. Zwischen der im Bebauungsplan Nr. 76 östlich gelegenen MSPE-Fläche und der angrenzenden Industriefläche (GI) sichert eine 10,50 m breite Verkehrsachse die Erschließung, so dass die innere Erschließung des Industriegebiets nicht nur über eine Erschließungsachse geführt werden muss. In der Haupterschließungsstrecke, die die beiden Verkehrsachsen miteinander verbindet und in westlicher Richtung weitergeführt wird, wurde eine straßenbegleitende Grünfläche konzipiert, die eine Option bietet, unterschiedliche Leitungstrassen, Produktenleitungen usw. aufzunehmen. Darüber hinaus gliedern Baumstandorte und LKW-Stellflächen den Straßenraum.

Tatsächlich gebaut wurden bisher nur die beiden Verkehrsachsen (jeweils ca. 6,00 m breit) und ein Teil der Haupterschließungsstrecke (ca. 7,00 m breit). Die östliche Verkehrsachse muss auch weiterhin als eine öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden, da hierüber zum einen der geplante öffentliche Rad- und Fußweg, der im Landschaftsraum der Lippemündung zwischen der Rheinbrücke und der Emmelsumer Straße verlaufen wird, und zum anderen das Regenrückhaltebecken erschlossen werden. Da die Hafenbetreiberin DeltaPort beabsichtigt, dass die Hafenflächen nicht öffentlich zugänglich werden sollen[34], erfolgt keine (weitere) Übernahme der bauleitplanerischen Festlegung der öffentlichen Verkehrsflächen des Bebauungsplans Nr. 76. Die Bereiche werden stattdessen als Sondergebiet ausgewiesen und mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belastet, da bereits Leitungen verlegt wurden und negativen Einwirkungen auf das Leitungsnetz ausgeschlossen werden müssen.

[34] Unter der im LEP postulierten öffentlichen Zugänglichkeit des Plangebiets wird der wasserseitig freie Zugang verstanden (siehe Fußnote 14 auf Seite 11). Hier hingegen ist gemeint, dass der Öffentlichkeit keinen freien Zugang des gesamten Hafenareals gewährt werden soll. Der LEP und die Absicht der Hafenbetreiberin widersprechen sich somit nicht.

Das gesamte Plangebiet kann optional mit einer inneren Erschließungsstraße entwickelt werden. Da die Hafenbetreiberin DeltaPort die alleinige Eigentümerin der Plangebietsflächen ist, besteht somit je nach Nutzungsentwicklung und Bedarf die Möglichkeit, das Plangebiet in Gänze oder in Teilabschnitten gewerblich-industriell zu entwickeln.

Wie bereits im Kapitel „Tagebau „Büdericher Insel“ und „Lippe Süd““ beschrieben, wurde bereits ein Rad- und Fußweg am Rand des neu gestalteten Lippemündungsraumes hergerichtet. Die begeh- bzw. befahrbare Wegefläche ist in einer Breite von 2,50 m wassergebunden hergestellt worden. Streckenabschnitte dieses Rad- und Fußweges befinden sich innerhalb des Bebauungsplangebiets Nr. 233. Der Weg führt entlang der festgesetzten MSPE-Flächen. Im nördlichen Grenzverlauf des Plangebiets ist in Zusammenarbeit mit dem Lippeverband die Einrichtung eines Aussichtspunktes geplant.

Schiffsanbindung

Der Rhein-Lippe-Hafen liegt bei Rheinkilometer 813 und weist eine Entfernung von ca. 215 km zum Seehafen Rotterdam auf. Außerdem besteht ein direkter Zugang zum Wesel-Datteln-Kanal. Eine direkte Nutzbarkeit durch die internationale Schifffahrt über die vorhandenen Bundeswasserstraßen ist somit gegeben. Mit der Ertüchtigung des bisher bestehenden Böschungsufers zu einer Kaimauer wurde bereits im Jahr 2017 begonnen (hier: 1. und 2. Bauabschnitt auf einer Länge von ca. 300 m) und diese ersten beiden Bauabschnitte sollen im Jahr 2019 fertiggestellt werden. Für den 3. Bauabschnitt (ca. 220 m lange Kaianlage)[35] wurde bereits ein Plangenehmigungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Die Plangenehmigung wird bis Mitte 2019 erwartet.

Schienenanbindung

Der Rhein-Lippe-Hafen verfügt derzeit über keinen Gleisanschluss, sodass lediglich eine bimodale Infrastrukturanbindung existiert (Straße, Binnenschiff). Zur potenziellen Schienenanbindung des Rhein-Lippe-Hafens existieren zwei Szenarien: Zum einen die Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Stadthafens Wesel (Strecke Emmerich – Oberhausen), zum anderen die Anbindung des Hafens an die Gleisinfrastruktur des Hafens Emmelsum (Strecke Spellen – Oberhausen).

Sowohl aus logistischer als auch aus raumplanerischer Sicht ist eine Realisierung einer Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Stadthafens Wesel jedoch nicht sinnvoll. Die Anbindung an das Fernverkehrsnetz würde über die Betuwe-Linie (Strecke Emmerich – Oberhausen) erfolgen. Nachteilig ist hierbei, dass diese bereits jetzt zu großen Teilen ausgelastet ist und dadurch Trassen nur begrenzt verfügbar sind. Durch die wachsenden Verkehrsströme auf der Schiene hat die Strecke mittlerweile sogar

[35] Siehe hierzu Abbildung 7 (Seite 24)

die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht (vgl. DB ProjektBau 2013: 13). Daher umfasst das Projekt ABS 46/2 den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der bestehenden Strecke mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung (vgl. ebd.). Zusätzliche Verkehre aus dem Plangebiet sind dabei nicht berücksichtigt worden. Die Verfügbarkeit der Trasse ist somit trotz des geplanten Ausbaus weiterhin nur begrenzt. Des Weiteren ist der Lippemündungsraum zu einem Naturschutzgebiet erklärt worden und die Gleisführung würde durch ein Wohngebiet erfolgen, wodurch Lärmrestriktionen zu beachten wären. Insgesamt dürfte eine Umsetzung der Anbindung durch die genannten Gründe nicht umsetzbar sein. Zudem wären Brückenbauwerke und Dämme erforderlich, die einerseits mit einem erheblichen Kostenaufwand verbunden sind und andererseits einer langen Realisierungsdauer unterliegen.

Aus den oben genannten Gründen bietet die Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Hafens Emmelsum (Strecke Spellen – Oberhausen) die einzige Alternative, allerdings ist hier ebenfalls der Bau von Brückenbauwerken erforderlich, dieses Mal über den Wesel-Datteln-Kanal. Ähnliche Projekte haben gezeigt, dass mit einer langen Realisierungsdauer von rund zehn Jahren zu rechnen ist. Der aktuelle Plan zur weiteren Ertüchtigung (Elektrifizierung) der Anschlusstrecke Spellen-Oberhausen durch die DB Netz AG bietet die Möglichkeit, weitere Verkehre auf dieser Strecke durchzuführen. Der Bebauungsplan berücksichtigt diese Möglichkeit, indem eine ausreichend breit bemessene private Grünfläche vorgesehen ist, die als Korridor einer zukünftigen Schienentrasse zur Verfügung gestellt werden kann.

Rad- und Fußwegeanbindung

In der Umgebung verlaufen zahlreiche überregionale Radwanderrouten. Die parallel verlaufenden Strecken "NiederRheinroute", "Rheinradweg" und "Römer-Lippe-Route" queren den Rhein und führen entlang der stark befahrenen B 58 und B 8 sowie der Frankfurter Straße (L 396). Die Streckenführung schwenkt daraufhin in die Emmelsumer Straße ein und verläuft danach in östliche Richtung am nördlichen Ufer des Wesel-Datteln-Kanals. Der Radweg "Rundkurs Ruhrgebiet" verläuft ebenfalls nördlich des Wesel-Datteln-Kanals, führt dann jedoch südlich des Kanals weiter entlang der Weseler Straße und Schleusenstraße.

Die Büdericher Insel ist über die B 58 und einen begleitenden Fahrradweg für Erholungssuchende aus Richtung Wesel erreichbar. Die Westseite der Büdericher Insel wird durch unbefestigte Wege und Trampelpfade erschlossen, die bis zur Südspitze der Halbinsel führen. Der daran anschließende Lippemündungsraum sowie das Plangebiet waren zunächst nicht für die Naherholung erschlossen. Mittlerweile wurde aber ein Geh-/ Radweg am Rande des Plangebiets mit Anschluss an die Büdericher Insel realisiert (dieser Teilabschnitt A ist in Abbildung 10 rot dargestellt). Die erforderliche Landschaftsrechtliche Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist für diesen Weg erteilt worden.

Derzeit fehlt noch der Netzschluss, um den neugestalteten Lippemündungsraum von der Emmelsumer Straße bzw. Frankfurter Straße aus erlebbar zu machen (der Teilabschnitt B ist in Abbildung 10 blau dargestellt). Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es insbesondere wegen der hohen LKW-Belastungen, die sich noch weiter erhöhen werden, sobald das Plangebiet entwickelt ist, nicht geboten, dass Radfahrer und Fußgänger auch weiterhin die Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen nutzen müssen. Es wird aktuell der Teilabschnitt B des Lippemündungsweges von der Emmelsumer Straße bzw. Frankfurter Straße ausgehend entlang der Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen entwickelt. Auch für diesen Teilabschnitt B liegt mittlerweile eine Landschaftsrechtliche Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vor. Die Baumaßnahmen für die Radwegeverbindung finden aktuell statt, so dass mit einer Fertigstellung im Jahr 2019 zu rechnen ist.

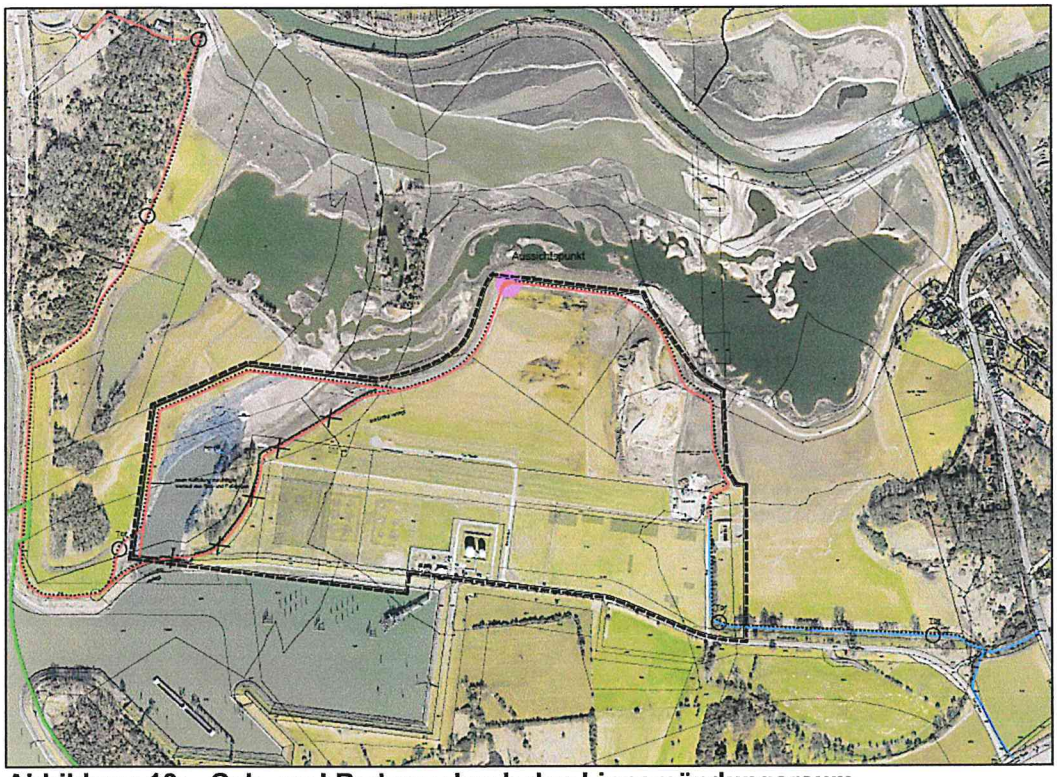


Abbildung 10: Geh- und Radweg durch den Lippemündungsraum

A 8 Regelungen des Bebauungsplans

Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO)

Sonstiges Sondergebiet

Die Möglichkeit zur Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets ist nur unter bestimmten, begrenzten Voraussetzungen zulässig. Gemäß § 11 Abs. 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ist es erforderlich, dass sich das Sondergebiet von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheidet. Ein in diesem Sinne wesentlicher Unterschied liegt vor, „wenn ein Festsetzungsgehalt gewollt ist, der sich keinem der in den §§ 2 ff. BauNVO geregelten Gebietstypen zuordnen und der sich deshalb sachgerecht auch mit einer auf sie gestützten Festsetzung nicht erreichen lässt“

(BVerwG, Urteil v. 29.09.1978 – 4 C 30.76). Als sonstige Sondergebiete kommen gemäß § 11 Abs. 2 Satz 2 BauNVO u.a. insbesondere Hafengebiete in Betracht. Da es für den Begriff des Hafengebiets keine Legaldefinition gibt, ist es erforderlich, durch Regelungen des Bebauungsplans die Art der Hafennutzung zu regeln.

Wie bereits dargestellt, soll durch das Plangebiet laut LEP und Hafenkonzept 2016 ein landesbedeutsamer Hafen entwickelt werden. Landesbedeutsame Häfen sind multimodale Güterverkehrszentren, deren Flächen für hafenaffines Gewerbe vorgehalten werden sollen. Demnach müssen alle Nutzungen, die nicht unter dem Begriff des hafenaffinen Gewerbes subsumiert werden können, ausgeschlossen werden. Die Ausweisung eines Baugebiets nach den §§ 2 bis 7 sowie § 10 BauNVO kommt daher nicht in Betracht, weil deren Charakter der Hafennutzung grundlegend entgegensteht.

In einem Gewerbegebiet sind gemäß § 8 Abs. 2 Nr. 2 und 4 BauNVO auch eigenständige Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Anlagen für sportliche Zwecke allgemein und gemäß § 8 Abs. 3 Nr. 2 und 3 BauNVO Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke sowie Vergnügungsstätten ausnahmsweise zulässig. Da diese Nutzungen zum einen nicht den Gewerbebetrieben zugeordnet werden können und zum anderen nicht als hafenaffin zu werten sind, müssten sie im Plangebiet ausgeschlossen werden. Beim Ausschluss dieser Nutzungen könnte der Gebietscharakter eines Gewerbegebiets nicht gewahrt werden; daher kommt auch die Ausweisung eines solchen Gebiets nicht in Betracht.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund des weiten Spektrums der im Industriegebiet zulässigen gewerblichen Nutzungen („Gewerbebetriebe aller Art") der Gebietscharakter des Industriegebiets gewahrt bleibt, wenn einzelne Nutzungsarten ausgeschlossen werden. Wenn aber – wie hier – jeder Gewerbebetrieb, der als nicht hafenaffin zu klassifizieren ist, ausgeschlossen werden muss, müsste demnach der überwiegende Teil (und nicht nur einzelne Nutzungsarten) der allgemein zulässigen Nutzungen ausgeschlossen werden. Dies entspräche nicht mehr dem Gebietscharakter eines Industriegebiets, weswegen die Ausweisung eines solchen Gebiets ebenfalls nicht in Betracht kommt.

Das Plangebiet wird daher als Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Hafen" (SO Hafen) entwickelt. Es wird in mehrere Teilgebiete gegliedert, was durch das Planzeichen zur Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (sog. „Knödellinie") gekennzeichnet ist. Die begrenzenden Bestimmungen, die die Bildung von Teilgebieten erforderlich machen, werden im Folgenden erläutert:

Begrenzende Bestimmungen zur Hafenaffinität der Betriebe

Eine erforderliche Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen ergibt sich bspw. aufgrund der Tatsache, dass bestimmte Betriebe auf einen unmittelbaren Hafenanschluss angewiesen sind. Daher wird der Bereich entlang der Kaimauer (sog. „nasse" Flächen) für solche Betriebe vorgehalten. Auf den sog. „trockenen" Standorten hingegen können

sich auch Betriebe ansiedeln, die in einem funktionalen Zusammenhang zu den zuvor genannten Betrieben stehen oder diesen Betrieben zuliefern. Im Hafenkonzept 2008 wird geschlussfolgert, dass mit der Ansiedlung solcher Betriebe zwar das Aufkommen für die Binnenschifffahrt nicht unmittelbar generiert werden kann, es sie aber indirekt unterstützt. Daher haben zahlreiche Häfen in Nordrhein-Westfalen begonnen, diese Entwicklungschancen zu nutzen, indem sie sich zu Drehscheiben integrierter Logistikketten entwickelten (vgl. MBV NRW 2008: 28-29). Laut Hafenkonzept 2008 sind solche „trockenen" (aber wassernahen) Flächen im Hafen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen geeignet, die insbesondere für die Stärkung der KV-Standorte wichtig sind. Der Rhein-Lippe-Hafen gehört zu denjenigen Standorten, bei denen die Erschließung weiterer nicht unmittelbar am Wasser gelegener („trockener") Flächen notwendig ist (vgl. ebd.: 40). Die geplante Gliederung des Plangebiets entspricht daher den Vorgaben des Hafenkonzeptes 2008. In Abstimmung mit DeltaPort wird aufgrund der Tatsache, dass Betriebswohnungen für entbehrlich erachtet werden, auf die Zulässigkeit von Betriebswohnungen im gesamten Plangebiet verzichtet.

Wie bereits erwähnt, umfasst die Ausweisung „Landesbedeutsamer Hafen" für Voerde und Wesel sowohl den Rhein-Lippe-Hafen als auch den Stadthafen Wesel sowie den Hafen Emmelsum (Stadt Voerde). Die Entwicklung der Häfen findet in enger Abstimmung und somit interkommunal, insbesondere mit der Stadt Voerde und dem Kreis Wesel, statt. Möglichst einheitliche Festsetzungen in den Bauleitplanverfahren sind daher beabsichtigt. Im Rahmen der geplanten 81. Änderung des GEP 99 zur Erweiterung des Hafens Emmelsum hat der Regionalverband Ruhr die innerhalb der dort vorgesehenen Zweckbindung zulässigen Betriebe wie folgt definiert: „Innerhalb des am Hafen Emmelsum in Voerde festgelegten ‚Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen' mit der Zweckbestimmung ‚Standorte des kombinierten Güterverkehrs' sind Betriebe anzusiedeln, die dem Transport, der Lagerung und dem Umschlag von Gütern dienen und dabei auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind sowie zugehörige Verladeanlagen und Verwaltungsgebäude. Die Zweckbindung umfasst ausnahmsweise auch Betriebe, die der Weiterverarbeitung bzw. Produktveredelung dienen, sofern sie ebenfalls aus betrieblichen Gründen auf eine trimodale Verkehrsanbindung angewiesen sind." Auf dieser Grundlage – unter Berücksichtigung der nicht vorhandenen trimodalen Verkehrsanbindung am Rhein-Lippe-Hafen – und zur Sicherstellung, dass sich im Plangebiet nur hafenaffine Nutzungen ansiedeln können und dass die Bereiche entlang der Kaianlage für Betriebe vorgehalten werden, die auf einen unmittelbaren Hafenanschluss angewiesen sind, werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 1
In den SO 1- bis SO 5-Gebieten sind Betriebe zulässig, die dem Transport, der Lagerung und dem Umschlag von Gütern dienen und die auf einen unmittelbaren Hafenanschluss (Kaianlage) angewiesen sind. Des Weiteren sind die diesen Betrieben zugehörige Verladeanlagen und Verwaltungsgebäude zulässig. Betriebswohnungen sind unzulässig.

§ 2
In den SO 6- bis SO 16-Gebieten sind neben den in § 1 der textlichen Festsetzungen zugelassenen Betrieben auch andere Betriebe zulässig, sofern sie aus betrieblichen Gründen auf einen Zugang zum Hafenbecken (Kaianlage) angewiesen sind bzw. im funktionalen Zusammenhang zu den Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern stehen bzw. diesen zuliefern. Betriebswohnungen sind unzulässig.

Die Sondergebiete SO 9 und SO 12 stellen das Betriebsgrundstück der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG dar. Die Firma plant ihre Aktivitäten am Standort auszubauen. Geplant sind die Errichtung und der Betrieb eines Schiffsanlegers (außerhalb des Plangebiets) einschließlich einer Rohrbrücke zum Anlagengelände, weitere Tankläger, eine Aufbereitungsanlage für flüssige Abfälle, eine Schiffsentgasungsanlage, eine Thermische Nachverbrennungsanlage (TNV) einschließlich Wärmenutzung, eine Anlage zur Trennung von Benzin-Diesel-Gemischen und eine Altölhydrierungsanlage. Aus dieser Beschreibung geht zweifelsfrei hervor, dass es sich auch nach der geplanten Erweiterung des Betriebes um einen „hafenaffinen" Betrieb handeln wird, der die auf Schiffen bzw. im Hafenbetrieb anfallenden Abfälle und Abwässer transportieren, lagern und verarbeiten wird. Da die geplanten textlichen Festsetzungen aber nur Betriebe des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern – nicht aber Betriebe, die hafenbezogene Abwässer und Abfälle lagern, behandeln und verwerten – für zulässig erklären, wird für das Betriebsgrundstück der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 3
In den SO 9- und SO 12-Gebieten sind neben den in § 2 der textlichen Festsetzungen zugelassenen Betrieben auch Betriebe und Betriebsbereiche zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Gewerbe- und Industrieabfällen und Abwässern sowie Abfällen, Abwässern und Abgasen aus der Reinigung von Binnenschiffen zulässig. Dies gilt nicht für Betriebe und Betriebsbereiche, die Abfälle und Abwässer mit gesondertem Gefährdungspotenzial, wie Waffen, Munition, ansteckungsgefährlichen oder radioaktiven Eigenschaften lagern, behandeln oder verwerten. Ferner sind Abfälle und Abwässer aus der Binnenschifffahrt, die gemäß dem ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, in der ab dem 01.01.2015 geltenden Fassung) mit 3 Kegeln/Lichtern zu kennzeichnen sind, von der Lagerung, Behandlung und Verwertung ausgeschlossen.

Begrenzende Bestimmungen zur Einhaltung des gebotenen Immissionsschutzes

Die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit des Sondergebiets Hafen mit den in der Umgebung befindlichen Wohngebäuden[36] muss sichergestellt werden. Daher wurde ein Lärmgutachten[37] erarbeitet, das eine Kontingentierung nach DIN 45691 der Teilflächen des Sondergebiets (SO 1 bis SO 16) vorgibt, wodurch im Ergebnis die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung eingehalten bzw. um mindestens 10 dB unterschritten werden[38]. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die ermittelten Kontingente teilweise durch einen einzelnen besonders kritischen Immissionsort bestimmt werden, während an anderen Immissionsorten die Lärmimmissionsrichtwerte (unter Berücksichtigung einer eventuellen Vorbelastung) nicht ausgeschöpft werden. Um das Plangebiet besser nutzen zu können, werden im Lärmgutachten für ausgewählte Immissionsorte unterschiedliche Zusatzkontingente vorgegeben. Daher werden die im Lärmgutachten vorgegebenen Emissionskontingente nebst Zusatzkontingente als textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 4

Zulässig sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die in der folgenden Tabelle angegebenen Emissionskontingente L_{EK} nach DIN 45691, Ausgabe 2006-12 weder tags (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten:

Teilfläche i	$L_{EK,tags}$ dB(A)/m²	$L_{EK,nachts}$ dB(A)/m²
SO 1	65	50
SO 2	62	47
SO 3	65	48
SO 4	63	59
SO 5	66	50
SO 6	61	47
SO 7	62	48
SO 8	65	51
SO 9	65	50

[36] Zu diesen schutzbedürftigen Wohngebäuden zählen das nördlich des Plangebiets befindliche Allgemeine Wohngebiet (WA) am Damaschkeweg, das eine Entfernung von ca. 670 m zum Plangebiet aufweist, die östlich bzw. südlich des Plangebiets liegenden Splittersiedlungen an der Frankfurter Straße/ Fabrikstraße und an der Emmelsumer Straße – sie weisen eine Entfernung von ca. 420 m bzw. 490 m zum Plangebiet auf – sowie die Wohngebäude am Hagelkreuzweg in Wesel-Büderich (ca. 1.450 m Entfernung).

[37] Das Gutachten ist als Anlage 15 zu dieser Begründung beigefügt. Weitergehende Informationen können diesem Dokument sowie dem Kapitel „A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung" (ab Seite 97) entnommen werden.

[38] Es wird darauf hingewiesen, dass im Lärmgutachten auch bereits eine Kontingentierung nach DIN 45691 für die noch zu entwickelnden südlichen Hafenflächen (im aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd") vorgenommen wurde.

SO 10	65	48
SO 11	65	51
SO 12	65	50
SO 13	65	48
SO 14	63	49
SO 15	65	51
SO 16	65	55

§ 5
Für die in der folgenden Tabelle aufgeführten Immissionsorte gelten für die SO 9- und SO 12-Gebiete um die in der Tabelle genannten Zusatzkontingente erhöhte Emissionskontingente:

Immissionsort	Koordinaten (Koordinatensystem ETRS89)		Zusatzkontingent $L_{EK,zus}$	
	X	Y	Tag	Nacht
Emmelsumer Straße 231a	335391	5722729	-	0,3
Emmelsumer Straße 235a	335215	5722545	-	1,3
Frankfurter Straße 19a	336309	5723342	-	4,0
Frankfurter Straße 17a	336349	5723566	-	3,0
Damaschkeweg 43	335141	5724408	-	0,5

§ 6
Ein Vorhaben erfüllt auch dann die schalltechnischen Vorgaben des Bebauungsplans, wenn der Beurteilungspegel $L_{r,j}$ den Immissionsrichtwert an den maßgeblichen Immissionsorten um mindestens 15 dB unterschreitet (sog. Relevanzgrenze).

Für den Fall, dass Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente anderer Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch nehmen wollen, wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich ausgeschlossen werden müsste[39].

Neben dem gebotenen Lärmschutz ist im Rahmen der Bauleitplanung auch sicherzustellen, dass keine unzumutbaren Luft-, Schadstoff- und Geruchsimmissionen auf den benachbarten schutzbedürftigen Bauflächen erzeugt werden. Hierbei wird Bezug auf den Abstandserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) aus dem Jahr 2007 genommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich der in der Abstandsliste angegebene Abstand bei den in der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2017 – SMBl.

[39] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise" (ab Seite 91)

NW. 283 – mit (*) gekennzeichneten Anlagearten ausschließlich oder weit überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes ergibt und auf den Geräuschimmissionsrichtwerten zum Schutz Reiner Wohngebiete (WR) basiert; bei der Festsetzung der Abstände zwischen dem Sondergebiet (SO) einerseits und einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) (hier: Wohngebiet am Damaschkeweg) andererseits, können bei den mit (*) gekennzeichneten Betriebsarten die Abstände der nächsten Abstandsklasse zugrunde gelegt werden (vgl. MUNLV NRW 2007: 15). Bei der Festsetzung der Abstände zwischen dem Sondergebiet (SO) einerseits und einem Mischgebiet (MI) (hier: Splittersiedlungen an der Emmelsumer und Frankfurter Straße/ Fabrikstraße) andererseits, können bei den mit (*) gekennzeichneten Betriebsarten sogar die Abstände der übernächsten Abstandsklasse zugrunde gelegt werden (vgl. ebd.). Falls diese Regelung zur Folge hat, dass ein Mindestabstand von 100 m nicht eingehalten werden kann, ist eine Einzelfallprüfung erforderlich (vgl. ebd.). Des Weiteren ist anzumerken, dass die geringfügige Unterschreitung der Abstandsempfehlungen (in Bezug auf die nächstgelegene Wohnbebauung) vertretbar ist, da der gebotene Lärmschutz bereits über Emissionskontingente sichergestellt wird.

Für den Fall, dass sich Betriebe ansiedeln wollen, bei denen besondere und über die Standards der allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst hinausgehende Einrichtungen zur Emissionsreduktion eingesetzt werden (sollen) oder die sich durch atypische Produktions- und Emissionsverhältnisse kennzeichnen, sollen diese Betriebe bei Vorliegen eines Einzelnachweises (Immissionsgutachten/ Verträglichkeitsnachweis), der die Unschädlichkeit bzw. Verträglichkeit der Emission bestätigt, zugelassen werden können, obwohl die Betriebe einer Abstandsklasse zugeordnet werden, die für unzulässig erklärt wurde. Aufgrund der zuvor getätigten Ausführungen werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 7
In den SO 1- bis SO 3- sowie SO 6- bis SO 8-Gebieten sind Anlagen der Abstandsklassen I bis II der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten unzulässig.

Dies gilt nicht für Betriebe und Anlagen der Abstandsklasse II, sofern diese in der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – mit (*) gekennzeichnet sind und die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit gutachterlich nachgewiesen wird.

§ 8
In den SO 4-, SO 5- sowie SO 9- bis SO 15-Gebieten sind Anlagen der Abstandsklassen I bis III der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten unzulässig.

Dies gilt nicht für Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen II bis III, sofern diese in der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW.

283 – mit (*) gekennzeichnet sind und die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit gutachterlich nachgewiesen wird.

§ 9
Im SO 16-Gebiet sind Anlagen der Abstandsklassen I bis IV der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten unzulässig.

Dies gilt nicht für Betriebe und Anlagen der Abstandsklassen III bis IV, sofern diese in der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – mit (*) gekennzeichnet sind und die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit gutachterlich nachgewiesen wird.

§ 10
Ausnahmsweise können die in den § 7 bis § 9 der textlichen Festsetzungen ausgeschlossenen Betriebe und Anlagen zugelassen werden, wenn gutachterlich nachgewiesen wird, dass diese Betriebe und Anlagen in ihrem Emissionsverhalten – z.B. durch besondere technische Maßnahmen oder Betriebseinschränkungen – den zulässigen Betrieben und Anlagen entsprechen.

Neben den textlichen Festsetzungen wird auch ein Hinweis aus dem Abstandserlass in den Bebauungsplan aufgenommen. Dadurch wird geklärt, wie der angegebene Abstand zu messen ist[40].

Begrenzende Bestimmungen für Störfallbetriebe

Im vorherigen Kapitel wurden die schädlichen Umweltauswirkungen behandelt, die von emittierenden Betrieben im „Normalbetrieb" auf schutzbedürftige benachbarte Gebiete ausgehen können. In diesem Kapitel werden nun die schädlichen Umweltauswirkungen thematisiert, die von emittierenden Betrieben im „Dennoch-Störfall" auf schutzbedürftige benachbarte Gebiete ausgehen können.

Die im Jahr 1996 verabschiedete Richtlinie 96/82/EG, die im Jahr 2003 überarbeitet wurde (Richtlinie 2003/105/EG, auch Seveso-II-Richtlinie genannt), ist mit Wirkung zum 01.06.2015 durch die am 13.08.2012 in Kraft getretene Richtlinie 2012/18/EU (sog. Seveso-III-Richtlinie) aufgehoben worden. Der Bundesgesetzgeber hat die Seveso-III-Richtlinie durch das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates" vom 30.11.2016 in nationales Recht umgesetzt.

[40] Siehe hierzu Kapitel „Empfehlungen und Hinweise" (ab Seite 91)

Die Richtlinie verfolgt das Ziel, schwere Unfälle zu verhüten und ihre Folgen für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu begrenzen. Daher werden die Mitgliedstaaten gemäß Art. 13 Abs. 2 Seveso-III-Richtlinie dazu verpflichtet, in ihrer Politik der Flächenausweisung oder Flächennutzung oder anderen einschlägigen Politiken sowie den Verfahren für die Durchführung dieser Politiken langfristig dem Erfordernis Rechnung zu tragen,

a) dass zwischen den unter der Richtlinie fallenden Betrieben[41] einerseits und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und – soweit möglich – Hauptverkehrswegen andererseits ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt;
b) dass unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle bzw. besonders empfindliche Gebiete in der Nachbarschaft von Betrieben erforderlichenfalls durch angemessene Sicherheitsabstände oder durch andere relevante Maßnahmen geschützt werden;
c) dass bei bestehenden Betrieben zusätzliche technische Maßnahmen nach Artikel 5 ergriffen werden, damit es zu keiner Zunahme der Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt kommt.

Die unter die Seveso-III-Richtlinie fallenden Betriebe (sog. Störfallbetriebe) können nicht in Baugebieten untergebracht werden, die dem Wohnen dienen, da ansonsten die Intention der Seveso-III-Richtlinie unterwandert werden würde. Daher können solche Betriebe primär in Industrie- (GI) oder – wie hier – in bestimmten Sondergebieten (SO), vereinzelt auch in Gewerbegebieten (GE) untergebracht werden. Ein vollständiger Ausschluss von Störfallbetrieben ist weder städtebaulich geboten noch gewünscht, da bspw. ein Umschlag von (gefährlichen) Stoffen zu einem Hafenbetrieb dazugehört und da der Angebotsplan – zumal das Plangebiet als Universalhafen konzipiert ist – möglichst viele potenzielle hafenaffine Betriebe ansprechen soll. Ein Ausschluss von Störfallbetrieben auf Teilflächen des Plangebiets ist dann städtebaulich geboten, wenn es schutzbedürftige Nutzungen im Sinne des Art. 13 Abs. 2 der Seveso-III-Richtlinie in der näheren Umgebung zum Plangebiet gibt. In einem ersten Schritt werden daher die einzelnen auf den Menschen bezogenen schutzbedürftigen Nutzungen im Sinne des Art. 13 Abs. 2 lit. a) der Seveso-III-Richtlinie einer näheren Betrachtung unterzogen[42]:

1. Wohngebiete

Während die Seveso-II-Richtlinie noch von „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten" sprach, spricht die Seveso-III-Richtlinie nun von „Wohngebieten". Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung nicht verbunden, daher kann auf die Kommentierung/ Literatur zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht.

---

[41] Betriebe, in denen gefährliche Stoffe in bestimmten Mengen vorhanden sind.
[42] Die folgenden Ausführungen sind – wenn nicht anders angegeben – der Kommentierung Schoen in: Landmann/ Rohmer, Umweltrecht Band III, § 50 BImSchG, Rn. 104-114 entnommen.

Ob es sich bei einem Gebiet um ein Wohngebiet handelt, richtet sich in erster Linie nach dem Planungsrecht. Erfasst werden demnach neben den Reinen, Allgemeinen und Besonderen Wohngebieten (§§ 3 bis 4a BauNVO) auch Kleinsiedlungsgebiete im Sinne des § 2 BauNVO sowie – bei entsprechender Zweckbestimmung – der Erholung dienende Sondergebiete im Sinne des § 10 BauNVO. Für Dorf-, Misch- und Urbane Gebiete begründet der in § 5 Abs. 1, § 6 Abs. 1 bzw. § 6a Abs. 1 BauNVO festgeschriebene allgemeine Nutzungszweck die Vermutung, dass sie nicht überwiegend dem Wohnen dienen, jedoch erscheint es hier legitim, eine Widerlegung dieser Vermutung auf der Grundlage einer tatsächlich überwiegenden Wohnnutzung zuzulassen.

Laut der aktuellen Arbeitshilfe der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz sind Wohngebiete allerdings nicht ausschließlich im Sinne der Gebietskategorien der BauNVO zu verstehen; vielmehr lassen sich Wohngebiete abstrakt dahingehend definieren, dass es sich um Flächen handeln muss, die zumindest überwiegend dem Wohnen dienen oder die in einer Weise genutzt werden, die unter Gesichtspunkten des Immissions- und Störfallschutzes ähnlich wie das Wohnen eines besonderen Schutzes bedürfen (vgl. Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz 2018: 4). Beim Fehlen einer planungsrechtlichen Vorgabe ist demnach maßgeblich, ob tatsächlich eine Fläche mit einem nicht nur unerheblichen städtebaulichen Gewicht in Rede steht.

Zur Gewährleistung einer einheitlichen Umsetzung haben die Bundesländer einen Entwurf zu § 70 Abs. 5 Musterbauordnung (MBO) beschlossen, der den Kreis der Schutzobjekte festlegt (vgl. Uechtritz 2017: 667)[43]. Entsprechend ist inzwischen auch § 72 Abs. 3 BauO NRW[44] novelliert worden. Demnach ist ein (Wohn-)Gebäude nur dann schutzbedürftig, wenn die dem Wohnen dienenden Nutzungseinheiten eine Größe von insgesamt mehr als 5.000 m² Brutto-Grundfläche[45] aufweisen. Einzelne

---

[43] Während des Gesetzgebungsverfahrens war strittig, ob neben den Wohngebieten auch einzelne Wohngebäude mit einbezogen werden sollen. Während sich der Umweltausschuss für die Aufnahme einzelner Wohngebäude ausgesprochen hat, hatte der Wohnungsbauausschuss demgegenüber argumentiert, dass jedenfalls kleinere Wohngebäude keine Schutzobjekte in diesem Sinn seien, da ein einzelnes Gebäude kein Gebiet sein könne (vgl. Wasielewski 2017: 7). Der Gesetzgeber hat trotz Kenntnis der Streitfrage, ob einzelne Wohngebäude oder erst Wohnobjekte oberhalb einer bestimmten Schwelle Schutzobjekte sind, keine Klarstellung vorgenommen, sondern eine 1:1-Umsetzung des Art. 13 Abs. 3 der Seveso-III-Richtlinie in den neu eingefügten § 3 Abs. 5d BImSchG vorgenommen; diese Überführung in nationales Recht ist somit ungeeignet, der Rechtspraxis Orientierungshilfen bei der Frage zu geben, wann eigentlich ein Schutzobjekt vorliegt (vgl. Uechtritz 2017: 661-662).

[44] Uechtritz führt aus, dass für die Rechtspraxis eine Orientierung an den Festlegungen der Landesbauordnung sowohl in einem Baugenehmigungsverfahren als auch bei der Bauleitplanung sinnvoll erscheint, da eine unterschiedliche Beantwortung der Frage, ob ein Schutzobjekt im Sinne der Seveso-III-Richtlinie vorliegt, sowohl für betroffene Bürger und Unternehmen als auch für Behörden inakzeptabel wäre (vgl. Uechtritz 2017: 667).

[45] Außenmaße des (Wohn-)Gebäudes inkl. der Wände. Die insoweit dem Konzept in der MBO entsprechende Praxis der Stadt Frankfurt wurde vom VG Frankfurt/ Main akzeptiert (Beschluss v. 16.03.2016 – 8 L 553/16). Der VGH Hessen (Beschluss v. 14. 07.2016 – 3 B 896/16: Hierbei ging es um den Neubau

Wohngebäude sind in der Regel also keine Schutzobjekte (vgl. Uechtritz 2017: 667). Zum städtebaulichen Gewicht eines Innen- sowie des Außenbereichs führt das BVerwG aus: „Während unter einem Ortsteil jeder Bebauungszusammenhang zu verstehen ist, der nach der Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist [...], ist eine Splittersiedlung eine bloße Anhäufung von Gebäuden [...]. Die Splittersiedlung ist folglich dadurch gekennzeichnet, dass ihr mangels einer angemessenen (Bau-) Konzentration das für die Annahme eines Ortsteils notwendige Gewicht fehlt und sie damit Ausdruck einer unorganischen Siedlungsstruktur ist" (BVerwG, Beschluss v. 22.05.2014 – 4 B 45.14). In einem weiteren Beschluss führt das BVerwG aus, dass dem Außenbereich ein bestimmter bzw. einheitlicher Gebietscharakter aufgrund der unterschiedlichen Privilegierungstatbestände des § 35 Abs. 1 BauGB fehlt (vgl. BVerwG, Beschluss v. 28.07.1999 – 4 B 38/99). Weiter heißt es, dass der Außenbereich kein Baugebiet ist, sondern tendenziell von Bebauung freigehalten werden soll (vgl. ebd.) Diesen Ausführungen folgend fehlt es Einzelanwesen im Außenbereich sowie Splittersiedlungen an einem Gebietscharakter im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG. Ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB stellt hingegen ein Gebiet dar und gehört demnach zu den schutzbedürftigen Nutzungen, sofern in diesem Ortsteil das Wohnen die überwiegende Nutzung darstellt.

Demnach sind die einzelnen Wohngebäude im Außenbereich (Einzelanwesen an der Fabrik-, Huyssen- sowie Frankfurter Straße: insg. 6 Wohneinheiten mit 15 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 1.005 m²), die Splittersiedlungen an der Frankfurter Straße/ Fabrikstraße (insg. 13 Wohneinheiten mit 51 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.511 m²), an der Emmelsumer Straße (insg. 13 Wohneinheiten mit 37 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.004 m²) sowie an der Holzstraße/ Frankfurter Straße (insg. 16 Wohneinheiten mit 47 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.648 m²)[46] nicht als schutzbedürftige Nutzungen im Sinne eines Wohngebiets zu bewerten. Als Wohngebiete, die sich in der Umgebung des Plangebiets befinden, konnten das Wohngebiet am Damaschkeweg (im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB), das Wohngebiet am Hagelkreuzweg im Stadtteil Büderich (im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB) sowie die Siedlung an der Gehrstraße im Stadtteil Friedrichsfeld (Stadt Voerde) identifiziert werden.

---

von drei Mehrfamilienhäusern mit insg. 24 Wohneinheiten nahe eines Störfallbetriebes) hat diese Entscheidung bestätigt. Allerdings wurde vom VGH ausdrücklich offengelassen, ob das Bauvorhaben „wegen zu geringer Größe" kein Schutzobjekt im Sinne der Seveso-III-Richtlinie ist. Weitere Rechtsprechung dazu liegt bislang nicht vor. Der Wert geht von einer Wohnfläche von 50 m² pro Person bzw. 100 Bewohnern aus.

[46] Gemäß Auskunft aus dem Team 74 (Bürgerdienste) vom 15.01.2019 und Auswertung der Bauakten. Bei fehlenden Angaben in den Bauakten wurden qm-Zahlen aus Luftbildauswertungen ermittelt.

2. *Öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete*

Ein öffentliches Gebiet liegt vor, wenn eine Fläche kraft ihrer rechtlichen Bestimmung oder tatsächlichen Nutzung in besonderem Maße öffentlichen Zwecken dient. Die Nutzung durch die Öffentlichkeit muss also über eine bloße „Zufallsnutzung", bspw. im Rahmen eines Spazierganges oder einer Wanderung, hinausgehen[47]. Diese Auslegung trägt dem Wortlaut des § 50 Satz 1 BImSchG Rechnung, wonach die einander zuzuordnenden Gebiete für eine bestimmte Nutzung vorgesehen sein müssen. Ein öffentlich genutztes Gebiet liegt demnach jedenfalls vor, wenn eine Fläche im Bebauungsplan im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB als Fläche für öffentliche Parkanlagen oder Friedhöfe festgesetzt wird (zu den weiteren in § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB beispielhaft aufgezählten öffentlichen Grünflächen siehe „*3. Erholungsgebiete*"[48]). Der freien Landschaft oder einer bloßen Waldfläche fehlt der Charakter eines öffentlich genutzten Gebiets, da diese Flächen nicht in besonderem Maße öffentlichen Zwecken dienen.

Ein öffentlich genutztes Gebäude liegt auf jeden Fall dann vor, wenn dieses Gebäude dazu bestimmt und geeignet ist, von der Öffentlichkeit (also einem grundsätzlich unbeschränkten Personenkreis) aufgesucht zu werden. Die Definition des § 3 Abs. 5d BImSchG lässt allerdings die bisher ungeklärte Frage unbeantwortet, ob das Vorliegen eines öffentlich genutzten Gebäudes (als Schutzobjekt) voraussetzt, dass dieses geeignet ist, von einer größeren Zahl von Besuchern gleichzeitig aufgesucht zu werden (vgl. Uechtritz 2017: 662). Wie bereits erwähnt, haben die Bundesländer zur Gewährleistung einer einheitlichen Umsetzung einen Entwurf zu § 70 Abs. 5 MBO beschlossen, der den Kreis der Schutzobjekte festlegt (vgl. ebd.: 667). Entsprechend ist inzwischen auch § 72 Abs. 3 BauO NRW novelliert worden. Demnach ist eine bauliche Anlage, die öffentlich zugänglich ist, nur dann schutzbedürftig, wenn dadurch die gleichzeitige Nutzung durch mehr als 100 (zusätzliche) Besucher ermöglicht wird. Begründet wird diese Bagatellschwelle mit dem Hinweis darauf, dass durch einzelne (zusätzliche) Personen in den meisten Fällen nicht mit einer signifikanten Gefahrenerhöhung zu rechnen ist, da ein Schutz dieser Personen durch die vorhandenen Sicherungen des Katastrophenschutzes möglich ist. Ab einer Zahl von mehr als 100 Personen, die sich zusätzlich im Gefahrenbereich eines sog. Störfallbetriebs befinden, ist dagegen damit zu rechnen, dass nicht nur in Einzelfällen das Gefährdungspotenzial signifikant ansteigt und daher auch zusätzliche Überlegungen zur Wahrung und Evakuierung der betroffenen Personen erforderlich sind (vgl. AKNW 2018: 149-150). Der Bundesrat hat sich im Gesetzgebungsverfahren dahingehend geäußert, dass die Einziehung einer solchen Schwelle mit den geplanten Änderungen des BImSchG vereinbar ist und diese ergänzt (vgl. Bundesrat 2016: 5). Für die Rechtspraxis stellt sich allerdings die Frage, ob für die Bestimmung der Schutzobjekte auf diese „Ergänzung" in den Landesbauordnungen zurückgegriffen werden soll bzw. kann. Denn ein Rückgriff

[47] Die in der Umgebung verlaufenden überregionalen Radwanderrouten (hierzu gehört auch der Geh- und Radweg durch den Lippemündungsraum, der auch teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt) werden daher als nicht schutzbedürftige Nutzungen bewertet.

[48] Siehe weiter unten ab Seite 51

auf die Definition der Schutzobjekte in der MBO könnte unionsrechtlich bereits unzulässig sein, wenn hierdurch der Kreis der Schutzobjekte enger gefasst wäre, als unionsrechtlich vorgegeben (vgl. Uechtritz 2017: 662). Dies könnte hier der Fall sein, da öffentlich genutzte Gebäude nach dem Wortlaut der Seveso-III-Richtlinie ohne Einschränkung Schutzobjekte sind, während die MBO (sowie die BauO NRW) die Bagatellschwelle von mehr als 100 zusätzlichen Besuchern aufstellt. In verfassungsrechtlicher Hinsicht ist darüber hinaus klärungsbedürftig, inwieweit den Bundesländern eine Möglichkeit für „ergänzende" Regelungen zur näheren Bestimmung der Schutzobjekte verbleibt, wenn man die Definition in § 3 Abs. 5d BImSchG zwar als interpretationsbedürftig, aber doch als abschließende Regelung mit kompetenzieller Sperrwirkung für die Länder versteht (vgl. ebd.). Eine Unionsrechtskonformität dieser Regelung würde nur dann vorliegen, wenn unterstellt wird, dass die Seveso-III-Richtlinie den Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Schutzobjekte einen Spielraum belässt (vgl. ebd.). Diese Bedenken teilt der Gesetzgeber offenbar nicht, da er davon ausgeht, dass hinsichtlich der öffentlich genutzten Gebäude und Wohngebieten die Landesbauordnungen anzupassen sind (vgl. Wasielewski 2018: 941). Vor diesem Hintergrund und weil es nicht nachvollziehbar wäre, wenn die Beantwortung der Frage, ob ein Schutzobjekt vorliegt, im Bauordnungs- und Bauplanungsrecht unterschiedlich beantwortet werden würde[49], wird bei den öffentlich genutzten Gebäude davon ausgegangen, dass sie nur dann als schutzbedürftig im Sinne der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG zu bewerten sind, wenn dadurch die gleichzeitige Nutzung von mehr als 100 Besucher ermöglicht wird. Demnach gehören zu den schutzbedürftigen öffentlichen Gebäuden Verwaltungen (sofern ein allgemeiner Publikumsverkehr besteht), Verbrauchermärkte, Kirchen, Theater, Messehallen, Hotels, Gaststätten usw. Gewerblich-industrielle Nutzungen ohne Publikumsverkehr stellen hingegen keine schutzbedürftigen Nutzungen dar (vgl. Uechtritz 2014: 1100, 1106).

Es gibt aber auch Nutzungen, bei denen das Kriterium des Publikumsverkehrs nicht erfüllt werden kann, die aber zweifelsohne als besonders schutzbedürftige Nutzungen zu deklarieren sind. Hierzu zählen solche Nutzungen, bei denen die Nutzer bspw. aufgrund ihres Gesundheitszustands oder ihres Alters besonders gefährdet oder besonders schutzbedürftig sein können. Gleiches gilt für Einrichtungen, die zwar nicht öffentlich zugänglich, aber gleichwohl als Einrichtung der sozialen Infrastruktur öffentlich genutzt werden (vgl. AKNW 2018: 183-184). Vor dem Hintergrund, dass diese Einrichtungen allesamt einem sozialen bzw. öffentlichen Zweck dienen, werden diese Nutzungen ebenfalls als öffentlich genutzte Gebäude und somit als schutzbedürftige Nutzungen im Sinne des § 50 BImSchG bewertet. Hierzu gehören bspw. Tageseinrichtungen für Kinder, Behinderte und alte Menschen, Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Kindergärten, Heime und Flüchtlingsunterkünfte. Auf einen Schwellenwert wurde bei diesen Einrichtungen in der BauO NRW verzichtet, da die erfassten Nutzungen überwiegend ohnehin für mehr als 100 Personen vorgesehen sind und zum anderen

[49] Siehe Fußnote 44 (Seite 47)

nicht nachvollziehbar wäre, warum die besondere Schutzbedürftigkeit bestimmter Personengruppen bei der Frage des Brandschutzes anders beurteilt wird als bei der Vorsorge vor Folgen von Störfällen (vgl. ebd.: 185).

Während es in der Umgebung zum Plangebiet keine schutzbedürftigen öffentlich genutzten Gebiete gibt, die näher am Plangebiet liegen als andere schutzbedürftige Nutzungen (bspw. liegt der Friedhof in Büderich weiter entfernt vom Plangebiet als das Wohngebiet am Hagelkreuzweg; durch die Berücksichtigung des Wohngebiets werden auch die Belange für das öffentlich genutzte Gebiet berücksichtigt), konnte das Restaurant „Lippeschlösschen" an der Willy-Brandt-Straße in Wesel als öffentlich genutztes Gebäude identifiziert werden. Die Gaststätte an der Schleusenstraße in Voerde hingegen ermöglicht lediglich eine Besucherzahl unterhalb der Bagatellschwelle und wird daher nicht (mehr) als schutzbedürftige Nutzung bewertet[50].

3. Erholungsgebiete

Während die Seveso-II-Richtlinie noch von „Freizeitgebieten" sprach, hat die Seveso-III-Richtlinie diesen Begriff durch den Terminus „Erholungsgebiete" ersetzt. Die neue Begrifflichkeit bringt nur noch deutlicher als bisher zum Ausdruck, dass das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung das ausschlaggebende Kriterium für die Schutzbedürftigkeit des Gebiets darstellt. Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung nicht verbunden, daher kann auf die Kommentierung/ Literatur zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht. Als Erholungsgebiete sind bspw. die in § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB erwähnten Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze einzustufen. Auch Kleingartengebiete, Camping- und Wochenendplätze sowie Ferienhausgebiete stellen prinzipiell Erholungsgebiete dar, allerdings kann es sich insoweit auch um überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete handeln. Laut der BauO NRW zählen darüber hinaus auch Freizeit- und Vergnügungsparks zu den Erholungsgebieten (vgl. AKNW 2018: 184).

In der Umgebung zum Plangebiet gibt es keine Erholungsgebiete, die näher am Plangebiet liegen als andere schutzbedürftige Nutzungen (bspw. liegt das Lippestadion weiter entfernt vom Plangebiet als das Wohngebiet am Damaschkeweg; durch die Berücksichtigung des Wohngebiets werden auch die Belange für das Erholungsgebiet berücksichtigt).

[50] Im Störfallgutachten (Anlage 7) wird die Gaststätte an der Schleusenstraße noch als schutzbedürftige Nutzung aufgeführt, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch nicht die aktuelle Landesbauordnung galt, in der erstmals die Bagatellschwelle von 100 Besuchern eingeführt wurde. Daher musste zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens davon ausgegangen werden, dass jedes öffentlich genutzte Gebäude als schutzbedürftige Nutzung gemäß § 50 BImSchG zu werten ist.

4. Hauptverkehrswege (soweit möglich)

Während die Seveso-II-Richtlinie noch von wichtigen Verkehrswegen sprach, spricht die Seveso-III-Richtlinie nun von Hauptverkehrswegen[51]. Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung ebenfalls nicht verbunden, daher kann auf die Literatur/ Rechtsprechung zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht. Demnach sind Hauptverkehrswege Einrichtungen, die dem Transport von Menschen oder Gütern dienen. Neben den öffentlichen Straßen werden hier auch Schienenwege und Wasserstraßen, nicht aber Flugrouten[52] erfasst. Die Wichtigkeit des Verkehrsweges ist anhand seiner Bedeutung für den öffentlichen Verkehr zu bemessen, so dass hier vorrangig überörtliche Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen gemeint sind.

Aus dem Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU geht indirekt hervor, dass Verkehrswege nur dann als Hauptverkehrswege im Sinne der Seveso-III-Richtlinie verstanden werden, wenn für den Bau eines solchen Verkehrsvorhabens zumindest eine Vorprüfung nach Anlage 1 zum UVPG erforderlich werden würde. Weiter heißt es, dass im Ergebnis hiervon in der Regel nur Verkehrsvorhaben nach Nummer 14 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) betroffen sein dürften (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 22-23). Demnach sind laut Gesetzentwurf im Bereich des Straßenverkehrs Bundesautobahnen[53] sowie Bundesstraßen schutzbedürftig. Darüber hinaus existiert eine Orientierungshilfe[54] der Europäischen Kommission, in der die zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten vereinbarten Orientierungswerte zur Einstufung von Verkehrswegen angegeben sind (vgl. Europäische Kommission 2006: 1). Dieser Orientierungshilfe ist zu entnehmen, dass Straßen mit weniger als 10.000 PKW in 24 Stunden nicht als wichtige Verkehrswege bewertet werden sollten. Straßen mit mehr als 100.000 PKW in 24 Stunden oder mehr als 4.000 PKW in der verkehrsreichsten Stunde sollten auf jeden Fall als wichtige Verkehrswege bewertet werden (vgl. ebd.: 16). Es wird daher davon ausgegangen, dass es sich bei einer Straße dann um einen wichtigen Verkehrsweg handelt, wenn sie als Bundesstraße klassifiziert ist und sie eine Verkehrsbelastung von mehr als 10.000 PKW/d aufweist. Straßen, die weder Bundesstraßen sind noch Verkehrsbelastungen von mehr als 10.000 PKW/d aufweisen, sind hingegen keine wichtigen Verkehrswege.

Die Verkehrsbelastungen einiger in der näheren Umgebung zum Plangebiet befindlichen Straßen liegen bereits heute zwischen den in der Orientierungshilfe genannten Werten (siehe hierzu Tabelle 1). Laut Verkehrsgutachten für die B 58n werden nach

---

[51] Im BImSchG wird hingegen weiterhin die Terminologie des wichtigen Verkehrsweges verwendet.

[52] Flughäfen sollen jeweils gesondert bewertet werden (vgl. Europäische Kommission 2006: 16). Es befinden sich aber keine Flughäfen in der näheren Umgebung zum Plangebiet; eine gesonderte Bewertung ist daher nicht erforderlich.

[53] Bundesautobahnen befinden sich nicht in der Umgebung des Plangebiets und müssen somit im konkreten Fall nicht betrachtet werden.

[54] Diese Orientierungshilfe ist nicht verpflichtend und schließt andere vernünftige Auslegungen der Richtlinie nicht aus (vgl. Europäische Kommission 2006: 1).

Fertigstellung der B 58n insgesamt sechs Straßen Verkehrsbelastungen von mehr als 10.000 PKW/d aufweisen (vgl. DTV 2010: 18-23)[55].

Straße	Verkehrsbelastung 2006			Verkehrsprognose 2025 (inkl. B 58n)		
	Kfz/d	SV/d	PKW/d	Kfz/d	SV/d	PKW/d
B 8 Oberndorfstr.	27.000	1.300	25.700	14.000	1.350	12.650
B 8 Willy-Brandt-Str.	27.500 18.500	1.200 900	26.300 17.600	37.000 21.000	3.850 2.100	33.150 18.900
L 396 Frankfurter Str.	8.500	300	8.200	16.000	1.750	14.250
K 12 Emmelsumer Str.	3.000	150	2.850	8.500	1.750	6.750
K 12 Bühlstr.	4.000	300	3.700	10.500	450	10.050
B 58 Schillstraße	17.500	1.300	16.200	5.000 9.500	600 1.100	4.400 8.400
B 58 Rheinbrücke	25.500	2.300	23.200	33.000	3.650	29.350
(vormals B 58) Weseler Straße[56]	15.500	1.450	14.050	3.500	150	3.350
B 58n Südumgehung	-	-	-	23.500	2.550	20.950

Tabelle 1: Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose

Die Emmelsumer sowie – mittlerweile auch – die Weseler Straße sind keine Bundesstraßen und weisen darüber hinaus Verkehrsbelastungen von weniger als 10.000 PKW/d auf, so dass diese beiden Straßen nicht als schutzbedürftige Nutzungen im Sinne des § 50 BImSchG bewertet werden. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der Frankfurter und der Bühlstraße entsprechen in etwa der in der Orientierungshilfe angegebenen Untergrenze, ab der eine genauere Prüfung erforderlich wird. Darüber hinaus führen die Klassifizierungen als Landes- bzw. Kreisstraße laut Gesetzentwurf dazu, dass sie als nicht schutzbedürftig im Sinne der Seveso-III-Richtlinie zu bewerten sind. Die Oberndorf- und Schillstraße weisen eine größere Entfernung zum Plangebiet auf als das Wohngebiet am Damaschkeweg und werden daher nicht weiter betrachtet, da durch die Berücksichtigung des Wohngebiets auch die Belange für die wichtigen

[55] Die Verkehrsuntersuchung (Anlage 6) greift für die Beschreibung der Prognose-Verkehrssituation auf die Daten dieses Verkehrsgutachtens zurück. Die dort enthaltenen Modellrechenwerte für die Prognosevariante „Planfall mit B B58n" enthalten sowohl die geplanten Ergänzungen der Infrastruktur (B 58n), als auch Zusatzverkehre aus geplanten Flächenentwicklungen im Umfeld (u.a. Entwicklungen am Rhein-Lippe-Hafen, am Hafen Emmelsum sowie weitere gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten).

[56] Die Nordumgehung Büderich steht seit März 2014 unter Verkehr. Damit geht nicht nur eine deutlich geringere Verkehrsbelastung – im Vergleich zum Jahr 2006 – auf der Weseler Straße einher, die Weseler Straße ist durch die Inbetriebnahme der Nordumgehung Büderich (B 58) auch abgestuft worden und ist somit keine Bundesstraße mehr.

Verkehrswege berücksichtigt werden. Demnach sind lediglich die in der Tabelle 1 aufgeführte Willy-Brandt-Straße (B 8), die Rheinbrücke (B 58) sowie die noch zu errichtende, planfestgestellte Südumgehung (B 58n) als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigende wichtige Verkehrswege zu bewerten.

Wie bereits erwähnt, werden laut Gesetzentwurf Verkehrswege nur dann als Hauptverkehrswege im Sinne der Seveso-III-Richtlinie verstanden, wenn für den Bau eines solchen Verkehrsweges zumindest eine Vorprüfung nach Nummer 14 Anlage 1 zum UVPG erforderlich werden würde (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 22-23). Demnach sind laut Gesetzentwurf im Bereich des Schienenverkehrs Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen, sonstige Betriebsanlagen von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Magnetschwebebahnstrecken, andere Bahnstrecken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr, Bahnstrecken für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sowie die jeweils dazugehörigen Betriebsanlagen schutzbedürftig. Der ebenfalls bereits erwähnten Orientierungshilfe ist darüber hinaus zu entnehmen, dass Schienenwege mit weniger als 50 Personenzügen pro Tag nicht als wichtige Verkehrswege bewertet werden sollten; Schienenwege mit mehr als 250 Personenzügen pro Tag oder mehr als 60 Personenzügen in der verkehrsreichsten Stunde (beide Fahrtrichtungen) sollten hingegen auf jeden Fall als wichtige Verkehrswege bewertet werden (vgl. Europäische Kommission 2006: 16).

Hier ist als einzige Bahnstrecke die Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen näher zu betrachten[57]. Aus dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt 2.2 geht hervor, dass für den Streckenabschnitt Wesel – Emmerich für das Jahr 2025 insgesamt 160 Personenzüge pro Tag prognostiziert werden (vgl. DB ProjektBau GmbH 2013: 19). Demnach liegt dieser Wert zwischen den in der Orientierungshilfe genannten Werten. Vorsorglich wird daher die Bahnstrecke Emmerich – Oberhausen als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigender wichtiger Verkehrsweg bewertet.

Laut Gesetzentwurf sind im Bereich der Wasserstraßen sämtliche Bundeswasserstraßen (Nr. 14.2 der Anlage 1 zur UVPG) schutzbedürftig. Zu der Frequentierung von Wasserstraßen werden in der Orientierungshilfe keine Orientierungswerte angegeben. Allerdings ist vor dem Hintergrund, dass sich die in der Orientierungshilfe für den Straßen- und Schienenverkehr angegebenen Werte ausschließlich auf den Personen- und

[57] Die Spellener Bahn ist eine Kreis- bzw. Hafenbahn, auf der keine Personenzüge verkehren. Daher wird diese Bahnstrecke nicht betrachtet.

nicht den Güterverkehr beziehen, davon auszugehen, dass auch für die Wasserstraßen ausschließlich auf den Personenverkehr abzustellen wäre bei der Frage, ob eine schutzbedürftige Wasserstraße vorliegt.

Die in der näheren Umgebung zum Plangebiet befindlichen Bundeswasserstraßen sind der Rhein sowie der Wesel-Datteln-Kanal[58]. Der Rhein ist für den Güterverkehr zweifelsohne eine der wichtigsten Wasserstraßen in Deutschland; für den Personen- bzw. Freizeitverkehr spielt der Rhein – zumindest in Wesel – allerdings nur eine marginale Rolle. Gleiches gilt für den Wesel-Datteln-Kanal[59]. Vorsorglich werden die Bundeswasserstraßen Rhein und Wesel-Datteln-Kanal als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigende wichtige Verkehrswege bewertet.

Insgesamt konnten demnach die Willy-Brandt-Straße (B 8), die Rheinbrücke (B 58), die noch zu errichtende, planfestgestellte Südumgehung (B 58n), die Bahnstrecke Emmerich – Oberhausen, der Rhein sowie der Wesel-Datteln-Kanal als dem Grunde nach wichtige Verkehrswege in der Umgebung zum Plangebiet identifiziert werden. Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass die Seveso-III-Richtlinie das Abstandsgebot für die Hauptverkehrswege relativiert, da gemäß Artikel 13 Abs. 2 Buchst. a der Seveso-III-Richtlinie der angemessene Sicherheitsabstand bei den Hauptverkehrswegen lediglich eingehalten werden soll, soweit dies möglich ist[60]. Auch der Gesetzentwurf geht auf diese Relativierung ein. Dort heißt es, dass dieser Flexibilisierung bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebotes Rechnung zu tragen ist (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 17). Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass ein Vorhaben nach der Rechtsprechung vom EuGH[61] sowie vom BVerwG[62] nicht bereits von vornherein genehmigungsunfähig ist, sobald der angemessene Sicherheitsabstand unterschritten wird. Vielmehr kann dieser dann unterschritten werden, wenn im Einzelfall hinreichend gewichtige Belange für die Zulassung eines Vorhabens streiten. Solche Belange sind im vorliegenden Fall erkennbar:

- Die in der Seveso-III-Richtlinie vorgenommene Relativierung findet laut OVG NRW ihren Grund darin, dass Hauptverkehrswege regelmäßig von überörtlicher Bedeutung sind und notwendigerweise Zwangspunkte miteinander verbinden, ohne dabei die Nachbarschaft zu potenziell gefährlichen Betrieben oder Betriebsteilen immer vermeiden zu können (OVG NRW, Urteil vom 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE, Rn. 107). Einer dieser Zwangspunkte, der notwendigerweise mit anderen verbunden

[58] Die Lippe ist keine Bundeswasserstraße und muss somit nicht betrachtet werden.
[59] Laut Orientierungshilfe sind Straßen mit einer Verkehrsbelastung < 10.000 PKW/d nicht als wichtige Verkehrswege einzustufen. Bei einem deutschlandweit üblichen Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro PKW (vgl. BMVI 2018: 7) würden demnach 15.000 Personen täglich einen solchen Verkehrsweg nutzen. Ein solcher Wert wird nicht ansatzweise auf diesen Bundeswasserstraßen erreicht (Hinweis: Konkrete Zahlen hierzu liegen dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich nicht vor).
[60] Eine solche Relativierung findet bei den anderen schutzbedürftigen Nutzungen nicht statt.
[61] Siehe EuGH, Urteil v. 15.09.2011 – C-53/10, Rn. 44
[62] Siehe BVerwG, Urteil v. 20.12.2012 – 4 C 11.11, Rn. 22

werden muss, ist der Hafen selbst, denn eine gute infrastrukturelle Anbindung ist zwingend erforderlich. Aufgrund der nicht vorhandenen trimodalen Verkehrsanbindung des Rhein-Lippe-Hafens kann der Umschlag nur über Schiff/ Schiff oder Schiff/ Straße erfolgen. Eine gute Anbindung an überörtliche Bundes(wasser)straßen ist somit unentbehrlich.

- Für den Bereich des Straßenverkehrs sollte auch die Tatsache, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen der zuvor genannten Straßen (max. 33.150 PKW/d) deutlich entfernt sind von dem in der Orientierungshilfe genannten Wert (> 100.000 PKW/d), ab dem eine Straße auf jeden Fall als wichtiger Verkehrsweg bewertet werden sollte, berücksichtigt werden.
- Darüber hinaus sollte nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Auswirkungen eines Störfalls auf Verkehrswege schon deshalb im Regelfall weniger schwerwiegend sein werden als die Auswirkungen auf die anderen schutzbedürftigen Nutzungen, weil die zeitliche Exposition, denen Menschen auf Verkehrswegen im Fall eines Störfalls ausgesetzt sein werden, typischerweise begrenzt ist.
- Aus dem obigen Kapitel „A 5 Alternativenprüfung" geht bereits hervor, dass es aufgrund des zu erwartenden Anstiegs des Transportaufkommens zu einer großen Nachfrage nach wassernahen Flächen in der Region kommen wird und dass die Entwicklung der Flächen im Hafen Emmelsum (Stadt Voerde) und im Rhein-Lippe-Hafen aufgrund der fehlenden Flächenpotenziale in anderen Standorten zur Deckung des Bedarfs am Niederrhein und Umgebung notwendig ist. Ein Verzicht oder die Verkleinerung des Plangebiets würde den wirtschaftlichen Erfolg des Standortes ernsthaft gefährden und stünde darüber hinaus mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des Landesentwicklungsplans, des GEP 99 sowie des Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.
- Auch wurde bereits darauf hingewiesen, dass es im Weseler Stadtgebiet keine weiteren Flächen gibt, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügen. Daher kann festgehalten werden, dass es für die erfolgreiche Entwicklung eines Hafengebiets keine geeigneteren Flächen im Stadtgebiet von Wesel gibt.

Die besonderen infrastrukturellen Anforderungen, die geographischen und planerischen Zwangspunkte sowie das überörtliche Interesse an der Flächenbereitstellung für hafenaffines Gewerbe (sog. „sozioökonomische Faktoren") führen in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass die dem Grunde nach als schutzbedürftige wichtige Verkehrswege im Sinne des § 50 BImSchG zu bewertenden Bundesstraßen, Schienenwege und Bundeswasserstraßen bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebots unberücksichtigt bleiben.

Nachdem die auf den Menschen bezogenen schutzbedürftigen Nutzungen identifiziert wurden, konnten die im Plangebiet gelegenen Flächen ermittelt werden, deren Ab-

stände zu den schutzbedürftigen Nutzungen geringer sind als die vom KAS-18-Leitfaden vorgegebenen Achtungsabstände[63]. Innerhalb dieser Teilflächen müssen alle Anlagen ausgeschlossen werden, die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe der entsprechenden Achtungsabstandsklasse zuzuordnen sind. Daher werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 11
In den SO 1- bis SO 7- sowie SO 9- bis SO 13-Gebieten sind alle Anlagen ausgeschlossen, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs sind und die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe der Klasse IV des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG" der Kommission für Anlagensicherheit (Fassung November 2010, inkl. 2. Korrektur) zuzuordnen sind. Entsprechendes gilt für Anlagen, die aufgrund des Gefahrenindexes der dort vorhandenen Stoffe der Abstandsklasse IV zuzuordnen sind.

§ 12
In den SO 8- sowie SO 14- bis SO 16-Gebieten sind alle Anlagen ausgeschlossen, die einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG bilden oder Teil eines solchen Betriebsbereichs sind und die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe der Klasse IV sowie aufgrund des Vorhandenseins von Schwefeldioxid oder Schwefelwasserstoff der Klasse III des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG" der Kommission für Anlagensicherheit (Fassung November 2010, inkl. 2. Korrektur) zuzuordnen sind. Entsprechendes gilt für Anlagen, deren vorhandenen Stoffe einen Gefahrenindex (GI) ≥ 0,5 aufweisen.

[63] Es ist bekannt, dass der Rückgriff auf die Abstandsempfehlungen der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) aus dem KAS-18-Leitfaden für die Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes nicht unproblematisch ist, da der KAS-18-Leitfaden weder eine Rechtsnorm, noch eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift darstellt. Da aber nach wie vor keine entsprechende Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Konkretisierung der angemessenen Sicherheitsabstände bei Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5c BImSchG vorliegt (zukünftig soll dies die in Bearbeitung befindliche TA Abstand übernehmen) und auch keine andere hinreichende Konvention existiert, die zumindest allgemeingültige und verlässliche Kriterien für die Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes im Einzelfall liefern kann, wird der KAS-18-Leitfaden – mangels Alternativen – als antizipiertes Sachverständigengutachten betrachtet. Die Rechtsprechung (bspw. VGH Hessen, Urteil v. 11.03.2015 – 4 A 654/13) sieht darin eine geeignete Grundlage, um die von § 50 BImSchG geforderte Flächenzuordnung (Abstände) bewerten zu können (vgl. Wasielewski 2018: 937). Daher ist auf dieser Grundlage auch ein Störfallgutachten erstellt worden, das als Anlage 7 zu dieser Begründung beigefügt ist.

Aus dem Störfallgutachten[64] geht hervor, dass einige Gase, die gemäß § 11 und § 12 der textlichen Festsetzungen im Plangebiet (teilweise) ausgeschlossen werden, im gesamten Plangebiet für zulässig erklärt werden können, sofern diese Gase in Druckgasbehältern gelagert werden. Denn aufgrund des geringer anzunehmenden Leckage-Querschnittes (Leckfläche max. 80 mm²) ergeben sich geringere als im KAS-18-Leitfaden angegebene Abstände. Da die sich ergebenen Abstände geringer sind als der Abstand zwischen Plangebiet und der nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzung, wird eine textliche Festsetzung aufgenommen, die diese Gase für zulässig erklärt, sofern sie in Druckgasbehältern gelagert werden:

§ 13
Unter der Voraussetzung, dass Chlorwasserstoff, Chlor, Schwefeldioxid und Schwefelwasserstoff in Druckgasbehältern (Ventildurchmesser max. 80 mm²) gelagert werden, ist die Nutzung dieser Stoffe in Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5a BImSchG oder in Teilen eines solchen Betriebsbereichs allgemein zulässig.

Die Abstandsempfehlungen des KAS-18-Leitfadens basieren auf der Vorgabe, dass die später zu genehmigenden Anlagen nach den Bestimmungen des BImSchG, der Störfall-Verordnung (12. BImSchV) sowie den sonstigen zu berücksichtigenden Vorschriften und Regelwerken, und damit nach dem Stand der Sicherheitstechnik zu errichten und zu betreiben sind (vgl. KAS 2010: 12). Über den Stand der Technik hinausgehende Schutzmaßnahmen (bspw. besondere bauliche oder technische Maßnahmen) wurden dabei nicht berücksichtigt. Daher kann im Bebauungsplan festgesetzt werden, dass der Schutzabstand unterschritten werden kann, wenn dies durch besondere technische Vorkehrungen und Maßnahmen zur Verhinderung von Störfällen gerechtfertigt erscheint (vgl. ebd.: 16). Von dieser Möglichkeit soll hier Gebrauch gemacht werden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 14
Die in den § 11 und § 12 der textlichen Festsetzungen ausgeschlossenen Anlagen können zugelassen werden, wenn gutachterlich durch einen nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Sachverständigen nachgewiesen wird, dass aufgrund baulicher oder technischer Maßnahmen der angemessene Sicherheitsabstand im Sinne des § 3 Abs. 5c BImSchG geringer ist als der Abstand des Betriebsbereichs zu den schutzbedürftigen Nutzungen.

[64] Das Störfallgutachten ist als Anlage 7 zu dieser Begründung beigefügt.

Neben den auf den Menschen bezogenen schutzbedürftigen Nutzungen gibt es gemäß Art. 13 Abs. 2 lit. b) der Seveso-III-Richtlinie auch noch die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes schutzbedürftigen Nutzungen, die nun ebenfalls einer näheren Betrachtung unterzogen werden:

5. Unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle bzw. besonders empfindliche Gebiete

Ein Gebiet ist unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvoll oder besonders empfindlich, wenn es kraft seiner formalen Einordnung eine besondere Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz hat. Neben den Naturschutzgebieten sind hier auch Naturparke, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Schutzwaldgebiete und Wasserschutzgebiete erfasst. Schutzgebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne des FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) und der Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) nehmen in Gestalt ihrer nationalen Einordnung am Schutz durch § 50 Satz 1 BImSchG teil.

Das Vogelschutzgebiet „Unterer Niederrhein" verläuft entlang des Rheins in einer Entfernung zum Plangebiet von ca. 340 m. Das Naturschutzgebiet N 9 „Lippeaue" grenzt unmittelbar nördlich der Plangebietsgrenze an. Das Landschaftsschutzgebiet L 14 „Der Huck" grenzt an der südöstlichen Plangebietsgrenze an, das Landschaftsschutzgebiet L 13 „Wesel-Datteln-Kanal, Lippedorf" befindet sich ca. 350 m östlich der Plangebietsgrenze. Darüber hinaus gibt es in einer Entfernung von ca. 80 m bzw. 160 m zwei gesetzlich geschützte Biotope und geschützte Waldflächen in einer Entfernung von ca. 290 m. Die zwei östlich des Plangebiets befindlichen gesetzlich geschützten Biotope weisen eine Entfernung zum Plangebiet von 450 m bzw. 580 m auf. Wasserschutzgebiete gibt es in der näheren Umgebung des Plangebiets nicht.

Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass die Abstandsempfehlungen des KAS-18-Leitfadens für diese schutzbedürftigen Gebiete nicht herangezogen werden können, da bei der Ermittlung der Abstandsempfehlungen u.a. auf den ERPG-2-Wert zurückgegriffen wird. Dieser Wert gibt die maximale luftgetragene Konzentration an, bei der davon ausgegangen wird, dass unterhalb dieses Wertes beinahe sämtliche Personen bis zu einer Stunde exponiert werden könnten, ohne dass sie unter irreversiblen oder sonstigen schwerwiegenden gesundheitlichen Auswirkungen leiden bzw. solche entwickeln, die die Fähigkeiten einer Person beeinträchtigen könnten, Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Der ERPG-2-Wert bezieht sich also auf den Menschen, nicht aber auf die Flora und Fauna sowie auf Böden und Wasser. Für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete sind daher gesonderte Betrachtungen erforderlich (vgl. KAS 2010: 6). Allerdings existieren bisher weder auf europäischer Ebene noch in den einzelnen europäischen Ländern gesetzliche Regelungen, Verwaltungsvorschriften oder Richtlinien, die angemessene Sicherheitsabstände für diese schutzbedürftigen Gebiete definieren oder eine systematische Festlegung ausreichender Abstände (z.B. durch Szenarien) vorschreiben oder nahelegen. Daher hat die KAS einen Arbeitskreis Natur (AK-

Natur) eingerichtet. Dieser hat empfohlen, für Gase und Dämpfe gemäß Anhang I der 12. Bundesimmissionsschutzverordnung (12. BImSchV) ein Achtungsabstand von 1.500 m festzulegen, da eine vom LANUV beauftragte Literaturstudie zu dem Ergebnis kam, dass die Flora zum Teil wesentlich empfindlicher auf chemische Stoffe reagiert als der Mensch (vgl. KAS 2017: 16). Allerdings räumte der AK-Natur selbst ein, dass die Datengrundlage nicht ausreichend sei für die sichere Ableitung von Beurteilungswerten für Störfallauswirkungen. Die KAS hat den Vorschlag daher nicht angenommen und stattdessen beschlossen, diese und weitere Arbeitsergebnisse dem Bund/Länder-Arbeitskreis TA Abstand zu übergeben (vgl. ebd.: 17). Dieser hat am 11.09.2017 einen Entwurf eines Eckpunktepapiers vorgelegt. Dort heißt es, dass eine stoffspezifische Festlegung von angemessenen Sicherheitsabständen bei derzeitigem Kenntnisstand über die Wirkung von chemischen Stoffen auf Ökosysteme unmöglich erscheint (vgl. Bund/Länder-Arbeitskreis 2017: 3). Auch kann derzeit nicht belastbar festgestellt werden, ob ein Störfall zu dauerhaften Schädigungen der Natur führt (vgl. ebd.). Ziel sei es aber, für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebiete angemessene Sicherheitsabstände nach einer vereinfachten Methode festzulegen (vgl. ebd.: 2). Auch sollen Maßnahmen, um mögliche Auswirkungen zu begrenzen, beispielhaft beschrieben werden (vgl. ebd.: 3). Da die TA Abstand aber nach wie vor nicht – auch nicht als Entwurf – vorliegt, kann hierauf derzeit nicht zurückgegriffen werden.

Daher wurden durch die UCON GmbH in einem ersten Schritt in der „Betrachtung möglicher ökologischer Auswirkungen“[65] die Stoffgruppen ermittelt, bei denen potenziell dauerhafte Beeinträchtigungen von diesen schutzbedürftigen Gebieten möglich sind. Dort wird ausgeführt, dass mit einer örtlich begrenzten Kontamination zu rechnen wäre, sofern toxische Flüssigkeiten in den Boden eintreten sollten. Wasserlösliche Stäube[66], die durch Windeinfluss verweht werden, könnten durch das Einwirken von Bodenfeuchtigkeit oder Niederschlägen in Lösung gehen und als solche in den Boden eindringen. Bei wasserunlöslichen Stäuben hingegen wäre zunächst lediglich die oberflächige Schicht des Bodens betroffen. In allen Szenarien müssten die kontaminierten Böden möglichst zeitnah ausgetauscht werden, um das Eindringen in tiefere Schichten zu vermeiden. Bei einem Eintritt toxischer Flüssigkeiten in das Grund- oder Oberflächenwasser sowie bei wasserlöslichen Stäuben, die sich durch Windeinfluss in Oberflächengewässern niederschlagen, käme es zu einer Kontamination der entsprechenden Gewässer. Während im Hafenbecken keine starken Strömungen auftreten, so dass ein gewisses Zeitfenster verbleiben würde, um schadensbegrenzende Maßnahmen (insbesondere zur Vermeidung der Verdriftung der Stoffe in den Wesel-Datteln-Kanal und in den Rhein) durchzuführen, würde bei den Fließgewässern durch die Strömungen ein Verdünnungseffekt mit zunehmender Entfernung eintreten, so dass sich

[65] Das Dokument ist als Anlage 8 zu dieser Begründung beigefügt.
[66] Bei den Stäuben ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass üblicherweise nur ein Teil eines Schüttgutes in so kleiner Korngröße vorliegt, dass er durch Windeinfluss verweht werden kann. Das Produkt müsste weiterhin über einen relevanten Zeitraum dem Windeinfluss ausgesetzt sein.

die Auswirkungen entsprechend verringern würden. Ein solcher Verdünnungseffekt würde auch bei gas- bzw. dampfförmigen Freisetzungen sowie bei Stäuben, die durch Windeinfluss verweht werden, eintreten. Denn während sich bei starkem Wind Stäube/ Gase/ Dämpfe weit verteilen, aber gleichzeitig auch stark verdünnen[67], ist bei Schwachwindlagen generell mit einer höheren Konzentration dieser Stoffe im Nahbereich zu rechnen. Aufgrund der Flüchtigkeit von Gasen und Dämpfen wäre allerdings nur mit zeitlich begrenzten Auswirkungen zu rechnen[68]. Demnach wäre zwar der Verlust von Individuen der Fauna und Flora möglich, eine dauerhafte Kontamination der angrenzenden schutzbedürftigen Gebiete ist hingegen nicht wahrscheinlich, so dass nach Eintreten eines etwaigen Störfalls eine Wiederbesiedlung des betroffenen Gebiets durch diese Arten möglich wäre. Die Wahrscheinlichkeit einer großflächigen, gebietsbezogenen Beeinträchtigung der Ökosysteme ist somit relativ gering.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde ein Gutachten[69] erarbeitet, in dem die Auswirkungen auf die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete geprüft und bewertet wurden. Es wurde herausgearbeitet, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe des Plangebiets zu diesen schutzbedürftigen Gebieten davon ausgegangen werden muss, dass der angemessene Sicherheitsabstand unterschritten wird, auch wenn dieser derzeit nicht ermittelt werden kann. Im Falle des Eintritts eines Dennoch-Störfalls kann das Risiko einer ernsten Gefahr für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete somit nicht ausgeschlossen werden. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 13 Abs. 2 Buchstabe b) der Seveso-III-Richtlinie von der Einhaltung des angemessenen Sicherheitsabstandes abgesehen werden kann, wenn diese schutzbedürftigen Gebiete durch andere relevante Maßnahmen geschützt werden. Gemäß Gesetzentwurf ist einer solchen Flexibilisierung bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebotes Rechnung zu tragen (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 17). Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass für eine effektive Reduzierung möglicher Auswirkungen das schnelle Erkennen (bspw. durch Gasmessgeräte) und das umgehende Einleiten von Gegenmaßnahmen (bspw. automatische Absperrvorrichtungen und Sprenkleranlagen sowie Feuerlöschsysteme) erforderlich sind. Da gemäß § 5 der 12. BImSchV die Anlagen eines Betriebsbereichs mit den erforderlichen sicherheitstechnischen Einrichtungen auszurüsten sowie die erforderlichen technischen und organisatorischen Schutzvorkehrungen zu treffen sind, um Störfallauswirkungen zu begrenzen, kann davon ausgegangen werden, dass die zuvor genannten störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen in den Be-

[67] Vorsorglich wird erneut auf die Empfehlung des AK-Natur – die von der KAS aufgrund der nicht ausreichenden Datengrundlage nicht angenommen wurde (siehe Seite 60) – hingewiesen, wonach für Gase und Dämpfe ein Achtungsabstand von 1.500 m festgelegt werden sollte, da die Flora zum Teil empfindlicher auf chemische Stoffe reagiert als der Mensch.

[68] § 50 BImSchG sowie die Seveso-III-Richtlinie gewährleisten keinen Individuen-, sondern vielmehr einen Gebietsschutz. Der Verlust von Individuen der Fauna und Flora ist somit weniger relevant.

[69] Dieses Gutachten ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigefügt.

*3 Ersatzlos gestrichen: ~~und über Fachbetriebe (VAwS)~~
*4 Ersetzt durch: (AwSV)

triebsbereichen vorgesehen werden müssten. Darüber hinaus wären bei einer Freisetzung gewässergefährdender Stoffe die Auswirkungen auf Ökosysteme (Boden und Wasser) aufgrund anderer gesetzlicher Anforderungen begrenzt. So regelt bspw. die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ~~und über Fachbetriebe (VAwS)~~, die für Anlagen nach § 62 Abs. 1 WHG gilt, dass im Schadensfall anfallende Stoffgemische, die wassergefährdende Stoffe enthalten können, zurückgehalten werden müssen. Auch wird dort geregelt, dass diese Anlagen bei Schadensfällen und Betriebsstörungen unverzüglich außer Betrieb zu nehmen sind, wenn eine Gefährdung oder Schädigung eines Gewässers nicht auf andere Weise verhindert oder unterbunden werden kann. Bei Anlagen, die wassergefährdende Stoffe lagern, gilt darüber hinaus die Löschwasser-Rückhalte-Richtlinie (LöRüRL). Je nach Ausgestaltung solcher Anlagen und je nach Lagermenge der wassergefährdenden Stoffe sind demnach bspw. flüssigkeitsdichte Bodenplatten samt Aufkantungen, Löschwasserbarrieren, Brandmeldeanlagen, Brandwände, automatische Löschanlagen, usw. vorzusehen. Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass bereits heute zahlreiche gesetzliche Anforderungen greifen, die die Auswirkungen auf diese schutzbedürftigen Gebiete reduzieren.

Neben diesen störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen, die ein ansiedlungswilliger Störfallbetrieb vorzusehen hat, tragen weitere Umstände dazu bei, dass die Wahrscheinlichkeit irreversibler Schädigungen dieser schutzbedürftigen Gebiete gering wäre. So ist bspw. die vorherrschende Windrichtung (Südwest bis West) in den Blick zu nehmen. Dadurch verringert sich die Gefahr für das Vogelschutzgebiet (westlich des Plangebiets), für das Landschaftsschutzgebiet L14 (südöstlich des Plangebiets), für die geschützten Waldflächen (westlich des Plangebiets), für die gesetzlich geschützten Biotope GB-4305-215 (westlich des Plangebiets) und GB-4305-216 (nördlich des Plangebiets) sowie zumindest für die (nord)westlichen Teilbereiche des Naturschutzgebiets N 9. Die Wahrscheinlichkeit des Eintritts irreversibler Schädigungen ist somit für die (nord)östlichen Bereiche des Naturschutzgebiets N 9, für das Landschaftsschutzgebiet L 13 sowie für die östlich gelegenen gesetzlich geschützten Biotope GB-4305-214 und GB-4305-0027 am größten.

Der im Plangebiet festgesetzte hohe Versiegelungsgrad (GRZ 0,9) trägt des Weiteren dazu bei, dass bei einem Dennoch-Störfall die Wahrscheinlichkeit des Eintrags von toxischen und umweltgefährdenden Stoffen in den Boden und das Grundwasser gering ist. Darüber hinaus findet eine Risikoreduzierung durch den grundsätzlichen Ausschluss von bestimmten Stoffen (siehe § 11 und § 12 der textlichen Festsetzungen) im

Plangebiet statt. Dieser grundsätzliche Ausschluss von Stoffen, der sich aus dem Störfall-Gutachten[70] ergibt, kommt nicht nur den auf den Menschen bezogenen schutzbedürftigen Nutzungen zugute, sondern zugleich auch den unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebieten.

Wie bereits in „*4. Hauptverkehrswege (soweit möglich)*"[71] dargestellt, ist ein Vorhaben nach der Rechtsprechung vom EuGH sowie vom BVerwG nicht bereits von vornherein genehmigungsunfähig, wenn der angemessene Sicherheitsabstand unterschritten wird. Vielmehr kann dieser unterschritten werden, wenn im Einzelfall hinreichend gewichtige Belange für die Zulassung des Vorhabens streiten. Neben den bereits genannten, auf Grund von gesetzlichen Geboten vorzusehenden störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen sowie den weiteren Umständen, die die Wahrscheinlichkeit irreversibler Schädigungen der unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete reduzieren, sind weitere wirtschaftliche und naturschutzrechtliche Belange zu berücksichtigen, die für das Vorhaben streiten:

- Es besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Verwirklichung der Planung. Denn mit der Umsetzung der Planung werden bedarfs- und zeitgerecht dringend benötigte Flächen zur Ansiedlung hafenaffiner Betriebe geschaffen, die qualitativ und quantitativ geeignet sind, den prognostizierten langfristigen Anforderungen des Marktes gerecht zu werden. Ein Verzicht oder die Verkleinerung des Plangebiets würde den wirtschaftlichen Erfolg des Standortes ernsthaft gefährden und stünde darüber hinaus mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des Landesentwicklungsplans, des GEP 99 und des Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.
- Es bestehen keine zumutbaren Standort- und Realisierungsalternativen, denn im Weseler Stadtgebiet gibt es keine weiteren Flächen, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügen.
- Die am Rhein gelegenen Flächen zeichnen sich allesamt dadurch aus, dass sie in unmittelbarer Nähe zum Vogelschutzgebiet (VSG) „Unterer Niederrhein" liegen. Im Gegensatz zum geplanten Standort, für den die FFH-Vorprüfung[72] ergeben hat, dass Beeinträchtigungen des VSG sicher ausgeschlossen werden können, müsste an jedem anderen Standort mit potenziellen Auswirkungen auf das VSG gerechnet werden. Darüber hinaus kommt zum Tragen, dass – im Gegensatz zum geplanten Standort – nahezu alle Flächen entlang des Rheins im Landschaftsplan als Natur- oder Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen wurden. Der geplante Standort überlagert hingegen nur geringfügig ein bestehendes Naturschutzgebiet, bei dem für das Plangebiet die Unberührtheitsklausel gilt[73]. Darüber hinaus gibt es keinen anderen potenziellen Standort, bei dem weniger in das Medium Boden eingegriffen

[70] Dieses Gutachten ist als Anlage 7 zu dieser Begründung beigefügt.
[71] Siehe weiter oben ab Seite 52
[72] Die FFH-Vorprüfung ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.
[73] Siehe hierzu Kapitel „Landschaftsplan" (ab Seite 14)

werden müsste, da am geplanten Standort aufgrund der jahrzehntelang andauernden Auskiesung und der anschließenden Auffüllung mit Bergematerial keine natürlich anstehenden Böden vorhanden sind.

Aufgrund dieser Ausführungen werden keine weiteren Beschränkungen im Bebauungsplan festgesetzt.

Begrenzende Bestimmungen zum Schmutzwasseranfall eines Betriebes

Bei geplanten Gewerbe- und Industrie- sowie, wie im vorliegenden Fall, bei Sondergebieten können meist keine genauen Angaben über die Art und die Größe der anzusiedelnden Betriebe gemacht werden. Für die Bemessung von Kanälen in solchen Gebieten wird in dem Arbeitsblatt DWA-A 118 ein flächenspezifischer Ansatz mit nachstehenden betrieblichen Schmutzwasserabflussspenden[74] q_G empfohlen:

- Betriebe mit geringem Wasserverbrauch: q_G= 0,2 bis 0,5 l/ (s x ha)
- Betriebe mit mittlerem bis hohem Wasserverbrauch: q_G= 0,5 bis 1,0 l/ (s x ha)

Auf dieser Grundlage hat die Stadtwerke Wesel GmbH eine Abwasserdruckrohrleitung errichtet, die für Betriebe mit einem mittel-hohen Wasserverbrauch (q_G= 0,75l/ (s x ha)) ausgelegt ist. Daher darf nach Auskunft der Stadtwerke Wesel GmbH der spezifische Schmutzwasseranfall eines jeden Betriebes den stündlichen Spitzenwert von 0,75 l/ (s x ha) und den Tagesmittelwert von 0,375 l/ (s x ha) nicht überschreiten. Betriebe, bei denen Produktionsprozesse mit einem höheren Schmutzwasseranfall vorgesehen sind, können nur dann zugelassen werden, wenn entsprechend dimensionierte Rückhalteeinrichtungen auf dem eigenen Betriebsgelände vorgehalten werden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 15
Der spezifische Schmutzwasseranfall eines Betriebes darf den stündlichen Spitzenwert von 0,75 l/ (s x ha) und den Tagesmittelwert von 0,375 l/ (s x ha) nicht überschreiten. In Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadtwerke Wesel GmbH können Betriebe mit einem höheren spezifischen Schmutzwasseranfall zugelassen werden, wenn ausreichend dimensionierte Schmutzwasser-Rückhalteeinrichtungen auf dem eigenen Betriebsgelände vorgehalten werden.

Für den Fall, dass ansiedlungswillige Betriebe Produktionsprozesse mit besonderen Stofflasten vorsehen, wird in dem Bebauungsplan der Hinweis aufgenommen, dass die Parameter des § 7 der gültigen Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017 einzuhalten sind[75].

---

[74] Bei den Abflussspenden handelt es sich um (stündliche) Spitzenwerte, nicht um Tagesmittelwerte.
[75] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise“ (ab Seite 91)

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

Grundflächenzahl, Baumassenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet u.a. durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Baumassenzahl (BMZ) eindeutig bestimmt. Durch die Festsetzung von Obergrenzen soll ein Übermaß an baulichen Nutzungen vermieden werden.

Im gesamten Plangebiet wird eine Überschreitung der in § 17 Abs. 1 BauNVO für Sonstige Sondergebiete (SO) festgelegten Obergrenze der GRZ von 0,8 auf 0,9 sowie der BMZ von 10,0 auf 20,0 festgesetzt.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die in § 17 Abs. 1 BauNVO aufgeführten Obergrenzen überschritten werden, wenn städtebauliche Gründe für die Überschreitung vorliegen und wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Die Überschreitung erfolgt aus den folgenden städtebaulichen Gründen bzw. besonderen planerischen Umständen:

- Bereits aus den Hafenkonzepten (2008 und 2016) geht hervor, dass aufgrund der zunehmenden Flächenengpässe für den Umschlag an den vorhandenen Hafenstandorten Verbesserungen der Flächennutzung bzw. Flächenoptimierungen notwendig sind. Es ist daher städtebaulich geboten, die am Rhein-Lippe-Hafen zur Verfügung stehenden Flächen von vornherein so zu konzipieren, dass sie möglichst intensiv, also hochverdichtet genutzt werden können.
- Das Ziel des Planverfahrens ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen modernen Hafen zu schaffen. Ein solcher Hafen ist durch eine möglichst große bauliche Ausnutzbarkeit geprägt, die essentiell ist, um die verschiedenen Hafennutzungen zueinander und untereinander funktionsgerecht zuordnen zu können und um hafenaffine Nutzungen im erforderlichen Umfang für den nachhaltigen Betrieb des Hafens zu etablieren.
- Der bei hafenaffinen Nutzungen typische Bedarf an befestigten gewerblichen Flächen (aufgrund der Erforderlichkeit einer flexiblen Nutzung von befestigten Bewegungs- und Abstellflächen) ist nur schwer zu vergleichen mit dem Bedarf von sonstigen gewerblichen Nutzungen. Die Ausnutzbarkeit der zu bildenden Betriebsgrundstücke sollte daher nicht durch das Freihalten nennenswerter unversiegelter Grünflächen eingeschränkt werden. Eine zweckentsprechende Grundstücksnutzung gebietet daher die Zulässigkeit einer höheren GRZ.
- Die Flächen des Plangebiets mussten und müssen aufwendig auf hochwasserfreiem Niveau aufgeschüttet werden, da das Plangebiet unmittelbar an ein naturschutzrechtlich besonders wertvolles Überschwemmungsgebiet grenzt (tlw. Inanspruchnahme von Flächen im Retentionsraum der Lippe und im Naturschutzgebiet). Aufgrund der ökologischen Wertigkeit der angrenzenden Flächen und des Gewichts der Belange des Hochwasserschutzes wurde das Plangebiet von vornherein so gering wie möglich dimensioniert. Weitere Flächen zur Vergrößerung des

Plangebiets (bspw. aufgrund eines akuten Bedarfs von Hafenflächen) stehen somit nicht zur Verfügung, was ebenfalls für eine besonders hohe Verdichtung der in Anspruch zu nehmenden Flächen spricht.

Als ausgleichende Umstände bzw. Maßnahmen können aufgeführt werden:

- Negative Auswirkungen auf die gesunden Wohnverhältnisse sind innerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten, da hier keine Wohnnutzungen festgesetzt werden. Die in der Umgebung befindlichen Wohngebäude werden aufgrund der Abstände von mindestens 420 m zum Plangebiet hinsichtlich Belüftung und Belichtung nicht berührt.
- Bei der Anlagenplanung wird durch die Arbeitsstättenverordnung sowie durch das Genehmigungsverfahren sichergestellt, dass Sicherheitsanforderungen (Brandschutz usw.) sowie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.
- Als ausgleichender Umstand können die umfassenden Grün- und Erholungsflächen im Nahbereich (Lippemündungsraum) genannt werden.
- Die Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung wird bei der Eingriffsbilanzierung in der Umweltverträglichkeitsstudie/ im Landschaftspflegerischen Begleitplan[76] berücksichtigt. Damit ist gewährleistet, dass damit einhergehende negative Auswirkungen auf die Umwelt ausgeglichen werden. Für das ehemalige Tankfeld 2 kann davon ausgegangen werden, dass trotz der Bodenversiegelung durch die Überschreitung der GRZ die nachteiligen Auswirkungen relativ gering sind, da aufgrund der dort bestehenden Bodenbelastungen eine Versiegelung zum Schutz vor Versickerung von Niederschlagswasser sinnvoll ist.
- Da es städtebaulich nicht geboten ist, Störfallbetriebe im Plangebiet auszuschließen, trägt ein hoher Versiegelungsgrad dazu bei, dass bei einem Dennoch-Störfall der Eintrag von umweltgefährlichen Stoffen in den Boden und das Wasser gering ist.
- Durch die exponierte Lage, die enge Einbindung des Gebiets in den Naturraum und insbesondere auch durch die Eingrünung des Plangebiets ist auch unter kleinklimatischen Gesichtspunkten eine ausreichende Durchlüftung gegeben.

Aufgrund der zuvor getätigten Ausführungen wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 16
In dem SO-Gebiet gelten eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,9 und eine Baumassenzahl (BMZ) von 20,0.

[76] Das Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigefügt.

Höhe baulicher Anlagen

Da die visuelle Fernwirkung auf die freie Landschaft möglichst geringgehalten werden soll, muss die Höhe der baulichen Anlagen begrenzt werden. Neben der Berücksichtigung der landschaftsästhetischen Auswirkungen sind aber auch die wirtschaftlichen Gesichtspunkte bzw. Anforderungen an die Nutzbarkeit der Grundstücke zu betrachten. Um beiden Aspekten im Plangebiet gleichermaßen gerecht werden zu können, werden die Höhenbegrenzungen im Plangebiet gestaffelt.

Entlang der MSPE 1-Flächen wird in dem SO-Gebiet in einer Tiefe von ca. 60 m die Oberkante der baulichen Anlagen auf maximal 20 m über vorhandenem Geländeniveau begrenzt, um eine bessere Einbindung an den daran angrenzenden neugestalteten Landschaftsraum zu gewährleisten. Durch die in den angrenzenden MSPE 1-Flächen geplanten Gehölzstrukturen kann die visuelle Fernwirkung weiter vermindert werden. Im mittleren Bereich des Bebauungsplangebiets wird die Höhe baulicher Anlagen auf 30 m über vorhandenem Geländeniveau begrenzt. Da die südlich gelegenen SO-Flächen die größtmögliche Entfernung zum freien Landschaftsraum aufweisen, sollen auf diesen Flächen den wirtschaftlichen Anforderungen an Bauland ein stärkeres Gewicht beigemessen werden. Diese Flächen liegen bisher im Geltungsbereich des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 76 "Am Ölhafen". Die dort festgesetzte Höhenbegrenzung für Gebäude von 60 m über vorhandenem Geländeniveau (entspricht ca. 84,50 m ü. NHN), die mit den Anforderungen, die an eine zukünftige Produktion und Lagerhaltung erforderlich werden können begründet wurde, wird im Plangebiet weitestgehend übernommen. Eine vollständige Übernahme der Höhenbegrenzung des Bebauungsplans Nr. 76 hätte zur Folge, dass es im südöstlichen Bereich des Plangebiets zu keiner Höhenstaffelung kommen würde. Daher wird auf die Übernahme der Festsetzung von 60 m an dieser Stelle verzichtet und anstatt dessen – wie im übrigen Plangebiet entlang der MSPE 1-Flächen – eine Höhenbegrenzung von 20 m über vorhandenem Geländeniveau festgesetzt. Da sich in einem Bereich des Plangebiets bereits ein Betrieb angesiedelt hat, der keine baulichen Anlagen mit einer Gebäudehöhe von annähernd 60 m errichtet hat, wird auch an dieser Stelle auf die Übernahme aus dem Bebauungsplan Nr. 76 verzichtet und stattdessen eine Gebäudehöhe von maximal 30 m festgesetzt. Aus den zuvor geschilderten Gründen werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 17
In den SO 1-, SO 4-, SO 9- und SO 10-Gebieten darf die Oberkante baulicher Anlagen die festgesetzte Höhe von 84,50 m ü. NHN (ca. 60 m Gebäudehöhe) nicht überschreiten.

§ 18
In den SO 2-, SO 5-, SO 6-, SO 11- und SO 14-Gebieten darf die Oberkante baulicher Anlagen die festgesetzte Höhe von 54,50 m ü. NHN (ca. 30 m Gebäudehöhe) nicht überschreiten.

§ 19
In den SO 3-, SO 7-, SO 8-, SO 12-, SO 13-, SO 15- und SO 16-Gebieten darf die Oberkante baulicher Anlagen die festgesetzte Höhe von 44,50 m ü. NHN (ca. 20 m Gebäudehöhe) nicht überschreiten.

Darüber hinaus wird der Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen, dass vier Wochen vor Baubeginn dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr u.a. die Bauhöhen eines jeden Vorhabens mitzuteilen sind[77].

Bauweise, Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Bauweise

Eine Festsetzung der offenen oder geschlossenen Bauweise ist in dem Sondergebiet Hafen unzweckmäßig, da die baulichen Anlagen häufig die Höchstlänge von 50 m in der offenen Bauweise überschreiten. Daher wird eine abweichende Bauweise textlich festgesetzt:

§ 20
Im SO-Gebiet gilt eine abweichende Bauweise. Die Gebäude sind mit seitlichem Grenzabstand im Sinne der offenen Bauweise zu errichten. Die maximale Länge der Gebäude ist nicht auf 50 m beschränkt.

Baugrenze

Die überbaubaren Grundstücksflächen im Sondergebiet werden durch die Festsetzung einer Baugrenze gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO bestimmt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese Baugrenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden. Die ausschließlich durch Baugrenzen definierte Bauzone wird großzügig bemessen, um künftig bei der Realisierung einzelner Betriebe die größtmögliche Flexibilität bieten zu können.

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Straßenverkehrsfläche

Die als Haupterschließung im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 76 vorgesehene 16,50 m breite Verkehrsachse, die im weiteren Verlauf entlang der nördlichen Plangebietsgrenze des Bebauungsplans Nr. 76 festgesetzt wurde, wird auf Wunsch der Hafenbetreiberin DeltaPort im Bebauungsplan Nr. 233 nicht übernommen. Vielmehr erhalten diese Flächen ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht, um die vorhandene unterirdische Infrastruktur zu sichern. Das gesamte Plangebiet kann optional mit einer inneren Erschließungsstraße entwickelt werden.

[77] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise“ (ab Seite 91)

Die östlich gelegene im Bebauungsplan Nr. 76 festgesetzte 10,50 m breite Verkehrsachse wird im Bebauungsplan Nr. 233 als öffentliche Verkehrsfläche übernommen, da von dort aus der Fuß- und Radweg, der durch den Lippemündungsraum verläuft, sowie das unmittelbar angrenzende Regenklärbecken erschlossen werden. Am Ende dieser öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird eine Wendeanlage errichtet.

Rad- und Fußweg

Der Rad- und Fußweg, der innerhalb der MSPE-Flächen verläuft, wird in einer Breite von 2,50 m wassergebunden hergestellt. Der Weg soll auch als Wartungsweg für die Unterhaltung z.B. der Böschungsflächen genutzt werden. Im gesamten Verlauf des Weges ist zum naturnah gestalteten und als Naturschutzgebiet festgelegten Lippemündungsraum hin, ein aus Eichenspaltholz mit Schafszaun bestehende Einzäunung installiert worden. Diese Maßnahme dient dem Schutz der Naturschutzflächen vor unbefugtem Betreten. An der nordwestlichen Grenze des Plangebiets ist ein Aussichtspunkts in Zusammenarbeit mit dem Lippeverband errichtet worden.

Ein Teilstück des festgesetzten Rad- und Fußweges liegt innerhalb der Flächen für Aufschüttungen, d.h. der Weg kann erst dann vollständig an seiner im Bebauungsplan festgesetzten Lage errichtet werden, wenn die Flächen im Plangebiet auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurden. Als Übergangslösung wurde daher ein Rad- und Fußweg innerhalb der Sondergebietsflächen hergerichtet, der als Hinweis im Bebauungsplan dargestellt ist. Dieser Weg soll erst entfernt werden, wenn der festgesetzte Rad- und Fußweg errichtet wurde oder wenn eine alternative temporäre Lösung – bis zur Herstellung des geplanten Endausbauzustandes – eine durchgehende Radwegeverbindung ermöglicht. Es muss darauf hingewiesen werden, dass eine zeitweilige Unterbrechung der durchgehenden Radwegeverbindung bis zur Herstellung des geplanten Zustandes nicht auszuschließen ist.

Bahnanlagen

In den Entwicklungsvorstellungen zum Lippemündungsraum ist eine schienengebundene Anbindung vorgeprüft worden. Auch im Hafenkonzept 2016 wird darauf hingewiesen, dass der fehlende Gleisanschluss eine Schwäche des Rhein-Lippe-Hafens ist (vgl. MBWSV NRW 2016: 59). Aufgrund der erheblichen Investitionserfordernisse (laut Hafenkonzept 2016 ca. 17 Mio. €) ist die Schienenerschließung aber nicht Gegenstand dieser Planung. Der Bebauungsplan berücksichtigt jedoch diese Möglichkeit, indem eine ausreichend breit bemessene private Grünfläche als Korridor einer zukünftigen Schienentrasse zur Verfügung gestellt werden kann. Diese Flächen werden als Hinweis in der Planzeichnung als Bahnanlagen dargestellt.

Das Entwicklungsziel, den Hafenstandort trimodal anzubinden, bleibt somit bestehen. Nähere Informationen können dem Kapitel „A 7 Städtebauliches Konzept und Verkehrserschließung“ entnommen werden.

Private Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Im südlichen Teil des Plangebiets setzt der Bebauungsplan Nr. 76 zwei öffentliche Grünflächen mit einer Gesamtgröße von ca. 11.805 m² fest. Über den Erhalt/ Schutz bzw. die Sicherung hinaus, wurde die Optimierung und Pflege der Fläche unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten festgesetzt (dort als Maßnahme M 3). Grund der Ausweisung der Flächen als Grünflächen waren die Schutzinteressen der in diesem Bereich verlegten unterirdischen Rohrleitungen[78]. Im Bebauungsplan Nr. 233 werden die Grünflächen nun als private Grünflächen festgesetzt; die naturschutzfachlichen Optimierungsfestsetzungen bleiben erhalten[79].

Hochwasser- und Starkregenschutzanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. c BauGB)

Aus dem Böschungsgutachten[80] geht hervor, dass die wasserwirtschaftlichen Randbedingungen und insbesondere die zu erwartenden Fließgeschwindigkeiten keine besonderen Maßnahmen gegen Erosion erfordern. Zur Böschungssicherung gegen Wellenschlag und Starkregen muss jedoch eine durchgehende Grasnarbe hergestellt werden. Da auf Grund der schwankenden Wasserspiegellagen im Lippemündungsraum Wasser bei aufkommendem Hochwasser in den Aufschüttungsbereich eindringt und bei ablaufender Hochwasserwelle wieder heraussickert, muss der Böschungsfuß in einer vertikalen Höhe von 1,00 m abgesichert werden, so dass Wasser in die Aufschüttung eindringen bzw. heraussickern kann, ohne die Böschung zu beschädigen. Die Erforderlichkeit der durchgehenden Grasnarbe wird im Kapitel „Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 1a BauGB)“ berücksichtigt und wird dort durch Festsetzungen verbindlich geregelt. Somit ist hier nur noch eine textliche Festsetzung für die Herrichtung des Böschungsfußes[81] erforderlich:

§ 21

Der Böschungsfuß im Bereich der Flächen für Aufschüttungen muss mit rolligem Material (Sand oder Kies) hergestellt werden. Anschließend hat eine Abdeckung mit einem Filtervlies, eine Aufschüttung mit Schotter und schließlich eine finale Abdeckung mit Wasserbausteinen zu erfolgen. Die vertikale Höhe dieser Maßnahme hat 1,00 m zu betragen.

---

[78] Siehe hierzu auch Kapitel „Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)“ (ab Seite 89)

[79] Siehe hierzu Kapitel „Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 1a BauGB)“ (ab Seite 72)

[80] Das Gutachten ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

[81] Der Böschungsfuß muss vollständig entsprechend den Vorgaben des § 21 der textlichen Festsetzungen bzw. den Vorgaben des Böschungsgutachtens (Anlage 2) hergerichtet werden. Die textliche Festsetzung bezieht sich nur auf den Teil des Böschungsfußes, der sich innerhalb der Flächen für Aufschüttungen befindet, da sich lediglich dieser Teil des Böschungsfußes im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet.

Aus der Untersuchung der Niederschlagswasseranlagen[82] geht hervor, dass es bei einer vollständigen Ausnutzung der GRZ 0,9 bei Starkregen zu einer Überstauung bis auf das Gelände kommen würde. Daher wurde empfohlen, eine Optimierung der Abflusskapazität des Kanalnetzes durch den Bau von Retentionsräumen, bspw. durch Regenrückhaltekanäle in den Bereichen, in denen die Niederschlagswasserkanäle noch nicht realisiert wurden, zu schaffen[83] [84]. Da diese Empfehlung nur für diejenigen Fälle gilt, bei denen eine GRZ > 0,8 realisiert werden soll, wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 22
In den SO 3-, SO 6- bis SO 8-, SO 11- sowie SO 14- bis SO 16-Gebieten sind bei einer GRZ > 0,8 Regenwasserrückhaltemaßnahmen vorzuhalten. Im Rahmen der Baugenehmigungsplanung ist das Regenrückhaltekonzept mit dem städtischen Versorgungsbetrieb abzustimmen. Gleiches gilt für die Flächen des SO 2-Gebiets, die im noch aufzuschüttenden Bereich liegen.

Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)

Der westliche Teil des Plangebiets befindet sich derzeit noch nicht auf dem hochwasserfreien Niveau von 24,50 m ü. NHN. Um die Bebaubarkeit dieser Flächen herstellen zu können, ist eine Aufschüttung auf das hochwasserfreie Niveau erforderlich. Aufschüttungen sind künstliche Veränderungen der natürlich gegebenen oder vorgefundenen Erdoberfläche durch Erhöhung des Bodenniveaus.

Für eine hinreichende Bestimmtheit der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB ist stets auch die konkrete Verwendung der Aufschüttungsfläche festzusetzen. Dient die Aufschüttung – wie hier – der Herstellung der Bebaubarkeit von Baugrundstücken, ist die Zweckbestimmung „Aufschüttungsfläche“ ausreichend, da sich die zulässige Nutzung aus der Baugebietsfestsetzung ergibt.

Aufgrund der potenziellen Auswirkungen von Aufschüttungen auf das Orts- und Landschaftsbild und auf das Grundwasser sind für die entsprechenden Flächen Festsetzungen zur Höhenlage nach § 9 Abs. 3 BauGB zweckmäßig. Daher wird eine Höhenlage von 24,50 m ü. NHN in der Planzeichnung festgesetzt. Diese festgesetzte Höhenlage gilt nicht für den äußersten Rand des Plangebiets, da hier eine Böschung hergerichtet werden muss, um den Höhenunterschied zwischen Plangebiet und Umgebung auffangen zu können. Dieser Bereich wird mit einer Böschungssignatur dargestellt.

---

[82] Das Gutachten ist als Anlage 11 zu dieser Begründung beigefügt.
[83] Nähere Informationen können dem Kapitel „Behandlung des Niederschlagswassers“ entnommen werden (ab Seite 101)
[84] Es wird darauf hingewiesen, dass eine Überstauung bis auf ein Betriebsgelände bei einem Starkregenereignis generell nicht auszuschließen ist.

Der erforderliche maximale Böschungswinkel ist im Böschungsgutachten[85] ermittelt worden und wird entsprechend hergerichtet.

Wie bereits erwähnt, ergibt sich die zulässige Nutzung dieser Flächen aus der Baugebietsfestsetzung. Es muss darauf hingewiesen werden, dass diese Nutzungen aber erst dann für zulässig erklärt werden können, wenn die Baugrundstücke auf die festgesetzte Höhenlage aufgeschüttet wurden. Daher muss für die Aufschüttungsflächen festgesetzt werden, dass die zulässigen Nutzungen und Anlagen bis zur erfolgten Aufschüttung auf das hochwasserfreie Niveau unzulässig sind[86].

Hinweis: In Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf wird die Bodenqualität des einzubringenden Bodens im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens bestimmt. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden daher zur Frage der Bodenqualität keine Vorgaben gemacht.

Flächen für Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 Buchst. b BauGB)

Im südöstlichen Bereich des Plangebiets stockt ein ca. 2.431 m² großer Windschutzstreifen, der gemäß § 1 Abs. 1 LFoG als Wald gilt. Da keine Veränderungen dieser faktischen Waldfläche vorgesehen sind, wird dieser Bereich als Flächen für Wald festgesetzt.

Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 1a BauGB)

Für die Planung ist eine Umweltverträglichkeitsstudie/ ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet worden[87]. Im Ergebnis werden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich[88].

Maßnahmen innerhalb des Plangebiets

Entwicklung von Grünstrukturen

Entlang der Planbereichsgrenzen sind MSPE-Flächen festgesetzt, die vordringlich der landschaftsgerechten Einbindung der Sondergebietsflächen zum neu gestalteten Lippemündungsraum dienen. Darüber hinaus können durch die Neuanlage von Gehölzbeständen in den Randbereichen des Plangebiets sowohl bau-, anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen diverser Schutzgüter vermindert werden. In den 6 m breiten Bereichen zwischen den Sondergebietsflächen und dem festgesetzten Rad- und Fußweg (MSPE 1) ist eine dreireihige Strauchpflanzung mit Baumreihe vorgesehen. An den Ost- und Westgrenzen des Plangebiets war ursprünglich eine dichte Gehölzkulisse innerhalb der MSPE-Flächen zur Abschirmung des Gebiets vorgesehen. Laut

---

[85] Das Gutachten ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.
[86] Näheres hierzu siehe Kapitel „Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB)“ (ab Seite 87)
[87] Das Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigefügt.
[88] Weitergehende Ausführungen können dem Kapitel „A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes“ (ab Seite 105) und insbesondere dem Teil B der Begründung entnommen werden.

Böschungsgutachten[89] muss hier allerdings zur Böschungssicherung eine durchgehende Grasnarbe hergestellt werden. Lediglich Sträucher könnten hier eingebracht werden[90]; auf Bäume hingegen muss weitgehend verzichtet werden. Lediglich in einem Teilbereich der östlichen MSPE 2-Flächen kann eine dichte Gehölzkulisse zur Abschirmung des Gebiets vorgesehen werden. Im nördlichen Bereich der MSPE 2-Flächen ist ebenfalls (auch aus Böschungssicherungsgründen) keine dichte Eingrünung des Sondergebiets vorgesehen, da die Flächen den in der Lippeaue vorkommenden offenlandgebundenen Arten als Rückzugsraum und Brutplatz im Hochwasserfall dienen sollen. Darüber hinaus können auf diese Weise Sichtbeziehungen in die nördlich gelegene Lippeaue ermöglicht werden. Eine frühzeitige Eingrünung der unteren Gebäudepartien und teilweise Einbindung der Bebauungsstrukturen kann somit, anders als ursprünglich geplant, nur eingeschränkt (nur noch durch die MSPE 1-Flächen) erreicht werden. Aufgrund der zuvor getätigten Ausführungen werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 23
Auf den MSPE 1-Flächen ist eine dreireihige Strauchpflanzung mit Baumreihe anzulegen. Die Flächen sind in einem Pflanzabstand von 1,5 x 1,5 m mit Arten der Pflanzliste A im Anhang in der dort angegebenen Qualität zu bepflanzen. Das Verhältnis Baumgehölze/ Strauchgehölze soll 20 % zu 80 % betragen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

§ 24
Entlang der öffentlichen Verkehrsfläche ist ein 16 m breiter Bereich der MSPE 2-Fläche (vom Wald bis zum Rad- und Fußweg) in einem Pflanzabstand von 1,5 x 1,5 m mit Arten der Pflanzliste A im Anhang in der dort angegebenen Qualität zu bepflanzen; das Verhältnis Baumgehölze/ Strauchgehölze soll 60 % zu 40 % betragen, die Strauchgehölze sind an den Rändern der Pflanzungen anzuordnen.

Die vorhandene ruderale Vegetation sowie die bestehenden Baumhecken der übrigen MSPE 2-Flächen, die nicht als Flächen für Versickerungsanlagen festgesetzt sind, sind zu erhalten und der natürlichen Entwicklung zu überlassen. Einzelne im Rahmen der Sukzession aufkommende Strauchgehölze können erhalten bleiben. Innerhalb der Flächen für Aufschüttungen sind die neu herzurichtenden Böschungsbereiche der MSPE 2-Flächen durchgängig mit Stauden, Kräutern und Gräsern auszustatten. Auch hier können die aufkommenden Strauchgehölze erhalten bleiben. Zur Vermeidung von Verbuschungen und insbesondere zur Vorbeugung einer

[89] Das Gutachten ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.
[90] In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde wird auf diese Möglichkeit verzichtet. Die MSPE 2-Flächen sollen vielmehr als Grünflächen hergerichtet werden, die weitestgehend der natürlichen Entwicklung überlassen werden.

Waldentstehung sind die Grünflächen der MSPE 2-Flächen allerdings entweder durch Beweidung zu pflegen oder regelmäßig, mindestens 1 x im Jahr, zu mähen.

Hinweise:
Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 76, der mit der vorliegenden Planung überplant werden soll, ist am östlichen Rand des Plangebiets eine MSPE-Fläche ausgewiesen worden, die teilweise mit einer Wald-Festsetzung kombiniert wurde. Aus einem Urteil vom BVerwG geht jedoch hervor, dass eine Kombination von Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 18 Buchst. b BauGB mit Bepflanzungsvorgaben nach Nr. 20 dieser Vorschrift nicht zulässig ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 25.06.2014 – 4 CN 4.13, Rn. 11). Aufgrund dieses Urteils kann die Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 76 nicht übernommen werden. Die Randbereiche des Plangebiets werden daher überwiegend als MSPE 2-Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) festgesetzt. Der am östlichen Plangebietsrand des Bebauungsplans Nr. 76 befindliche Windschutzstreifen wird hingegen nicht mehr als MSPE-, sondern ausschließlich als Waldfläche festgesetzt[91].

Die in § 24 der textlichen Festsetzungen genannten Grünflächen der MSPE 2-Flächen werden derzeit gemäß der Pachtverträge, die eine Beweidungspflicht vorschreiben, durch Beweidung gepflegt.

Optimierung und Pflege einer Grün-/ Wiesenfläche

Die im Bebauungsplan als private Grünflächen festgesetzten Wiesenflächen auf sandigen nährstoffarmen Aufschüttungsböden sollen erhalten, gepflegt und entwickelt werden. Die Maßnahmen dienen dem Erhalt von mageren Glatthaferwiesen und ihrer Pflege und Entwicklung als Lebensraum für insbesondere im Umfeld vorkommende Rote-Liste-Arten der mageren Salbei-Glatthaferwiesen.

§ 25
Die privaten Grünflächen sind als Salbei-Glatthaferwiese auf sandigen nährstoffarmen Aufschüttungsböden zu erhalten, durch eine einmalige Mahd Anfang August zu pflegen, mit den Arten Wiesen-Salbei, Gebräuchliche Ochsenzunge und Feld-Mannstreu zu bepflanzen und zu entwickeln. Es ist auf Einsaaten von Regelsaatgutmischungen (RSM), Düngung, Verwendung von chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmitteln sowie auf den Auftrag nährstoffreicher, bindiger Böden zu verzichten.

Gestaltung des Retentionsfilterbeckens

Zur Entwässerung des Plangebiets wurden ein Regenklärbecken (RKB) und optional ein Retentionsbodenfilter (RBF) geplant. Diese Maßnahmen dienen der Zurückführung des Regenwassers in den Wasserkreislauf und unterstützen das Entwicklungsziel, hier eine auetypische Grünentwicklung zuzulassen. Auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 14

[91] Siehe Kapitel „Flächen für Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 Buchst. b BauGB)“ (ab Seite 72)

BauGB können nur Flächen zur Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser festgesetzt werden, nicht jedoch die Maßnahmen selbst. Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB schreiben somit weder die Herstellung der jeweiligen Anlage noch deren Benutzung vor. Die Ableitung und Versickerung des auf den Baugrundstücken anfallenden Niederschlagswassers kann ausschließlich auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB festgesetzt werden. Daher wird im Bereich des geplanten Regenklärbeckens/ Retentionsbodenfilters eine Kombination von Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser mit MSPE-Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) festgesetzt. Für die Herrichtung des Retentionsfilterbeckens wird folgende textliche Festsetzung aufgenommen:

§ 26
Der innerhalb der MSPE 2-Fläche zu gestaltende Retentionsbodenfilter (Versickerungsfläche B) ist mit einer flachen Böschungsneigung auszubilden. Es sind konvex und konkav gestaltete, baggerzahnraue Böschungen herzustellen. Der Boden des Retentionsfilterbeckens sowie die Böschungsflächen sind nicht mit Oberboden abzudecken. Die Anpflanzungen sind gemäß den Vorgaben der Pflanzliste B im Anhang in der dort angegebenen Qualität in einem Pflanzabstand von 1,5 x 1,5 m vorzunehmen. Aufkommende Gehölze im Boden des Retentionsfilterbeckens der Versickerungsfläche B sind zu entfernen.

Festsetzung zum Grundwasser- und Bodenschutz

Der Kreis Wesel hat mit Schreiben vom 29.05.2015 darauf hingewiesen, dass der Bereich des ehemaligen Tank- und Übernahmelagers der Firma TanQuid GmbH & Co. KG als abgeschlossene Altlast (Aktenzeichen 12-124) registriert ist. Die Firma legte im Jahr 2008 ein Gutachten über die Sanierung und zum Rückbau des Tanklagers vor. Relevante Restgehalte (BTEX, Mineralölkohlenwasserstoffe) sind im westlich gelegenen ehemaligen Tankfeld 2 in einer Tiefe von über 3,5 m unter Geländeoberkante (GOK) verblieben. Laut Stellungnahme des Kreises Wesel wurde nach Abwägung der Sachverhalte entschieden, diese Belastungen nicht zu sanieren. Dies ist im Wesentlichen in der geplanten industriellen Nachnutzung, der nicht bestehenden Gefahr einer Verfrachtung von Verunreinigungen in das Hinterland und der Tiefenlage der verbliebenen Belastungen begründet.

Zur Sicherung dieses Sachverhaltes sind jedoch Beschränkungen bei Eingriffen in den tieferen Untergrund (ab 3,5 m) im Bereich des ehemaligen Tankfeldes 2 zwingend zu beachten. Daher sollen laut Stellungnahme vom 29.05.2015 die nachfolgenden Hinweise bzw. Beschränkungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden:

- Im ehemaligen Tankfeld 2 können Bodenverunreinigungen angetroffen werden und ein erhöhter Aufwand für Arbeitsschutz und Entsorgung entstehen.
- Bauliche Maßnahmen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

- Ein Durchstoßen der unterhalb der Auffüllung gelegenen Auenlehmschicht (Grundwasserstauer) ist nicht zulässig, da hierdurch ein Eindringen von kontaminiertem Grundwasser in den zweiten Grundwasserleiter ermöglicht wird.
- Grundwasserentnahmen oder das Versickern von Oberflächenwasser im Bereich des Tankfeldes 2 und Umfeld sind nur im Einzelfall und nur in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde zulässig.

In der Umweltverträglichkeitsstudie/ im Landschaftspflegerischen Begleitplan[92] ist darüber hinaus darauf hingewiesen worden, dass im Bereich des ehemaligen Tankfeldes 2 die kontaminierten Bereiche vor Baubeginn zu begutachten und ggf. zu entsorgen sind, sofern dort Eingriffe in einer Tiefe von mehr als 3,5 m unter GOK geplant sind. Ferner wird darauf hingewiesen, dass für diesen Fall eine fachgutachterliche Begleitung mit entsprechenden Untersuchungen durchzuführen sind.

Sowohl der gesamte Bereich des ehemaligen Tank- und Übernahmelagers als auch das ehemalige Tankfeld 2 werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Der Hinweis, dass aufgrund der Bodenverunreinigungen im Bereich des ehemaligen Tankfeldes 2 ein erhöhter Aufwand für Arbeitsschutz und Entsorgung entstehen kann, wird als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen[93]. Auf eine textliche Festsetzung, die das Versickern von Oberflächenwasser reglementiert, kann verzichtet werden, da für den Bereich des ehemaligen Tankfeldes 2 ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser besteht. Um das Grundwasser vor dem Eindringen von kontaminiertem Wasser zu schützen und um sicherzustellen, dass gegebenenfalls belastete Böden ordnungsgemäß entsorgt werden, wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 27

Innerhalb der im ehemaligen Tankfeld 2 gekennzeichneten Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, ist ein Durchstoßen der unterhalb der Auffüllung gelegenen Auelehmschicht (Grundwasserstauer) nicht zulässig. Grundwasserentnahmen sind nur im Einzelfall und nur in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde zulässig. Bauliche Maßnahmen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Wesel abzustimmen.

Sofern im ehemaligen Tankfeld 2 Eingriffe in den tieferen Untergrund (ab 3,5 m unter Geländeoberkante) vorgesehen sind, sind die belasteten Böden vor Baubeginn zu begutachten und ggf. zu entsorgen. Hierzu ist eine fachgutachterliche Begleitung mit entsprechender Untersuchung durchzuführen und mit der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Wesel abzustimmen.

[92] Das Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigefügt.
[93] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise" (ab Seite 91)

Farbgestaltung Fassaden

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden bereits durch die Staffelung der Gebäudehöhen im Plangebiet sowie durch die Eingrünungsmaßnahmen am Rand des Plangebiets so gering wie möglich gehalten. Eine weitere Abmilderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kann durch eine zurückhaltende Farbgestaltung der Gebäude erzielt werden. Daher wird die zulässige Farbgestaltung der Fassaden unter Bezugnahme auf den Hellbezugswert (HBW) beschränkt. Der HBW gibt an, wie hell oder dunkel eine Farbe im Vergleich zum idealen Weiß oder Schwarz ist. Das Maß beschreibt den Reflexionsgrad eines bestimmten Farbtons zwischen dem Schwarzpunkt (= 0) und dem Weißpunkt (= 100). Ein heller Farbton hat somit einen hohen, eine dunkle Farbe dagegen einen niedrigen HBW.

§ 28

In den SO 3-, SO 7-, SO 8-, SO 12-, SO 13-, SO 15- und SO 16-Gebieten sind die Außenwände baulicher Anlage mit einem Hellbezugswert (HBW) von 70 bis 100 auszuführen. In den SO 1-, SO 2-, SO 4- bis SO 6-, SO 9- bis SO 11- und SO 14-Gebieten sind die Außenwände baulicher Anlagen, die eine Höhe von 44,50 m ü. NHN (ca. 20,00 m über Gelände) überschreiten, mit einem Hellbezugswert (HBW) von 70 bis 100 auszuführen. Abweichend hiervon sind firmeneigene Signets in anderen Farben zulässig, soweit diese nicht die Farbgebung eines Gebäudes oder einer Anlage dominieren.

Festsetzungen zum Artenschutz

Im Rahmen einer Artenschutzprüfung sind gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäische Vogelarten zu betrachten. Das LANUV hat daraus für Nordrhein-Westfalen eine fachlich begründete Liste der so genannten „planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten" zusammengestellt, für die eine Art-für-Art-Betrachtung erforderlich wird. In dem Artenschutzgutachten[94] wird daher überprüft, ob Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die Realisierung des Planvorhabens verwirklicht werden bzw. ob aus naturschutzfachlicher Sicht eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig werden könnte.

Ausweislich des Artenschutzgutachtens könnten insgesamt 27 planungsrelevante Arten von den gesetzlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG betroffen sein[95]. Für diese Arten wurden daher Vermeidungsmaßnahmen formuliert, um die Verwirklichung eines oder mehrerer dieser Verbotstatbestände auszuschließen. Hierbei

---

[94] Dieses Gutachten ist als Anlage 12 zu dieser Begründung beigefügt.

[95] Es wird davon ausgegangen, dass bei den sonstigen, nicht planungsrelevanten europäischen Vogelarten wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes („Allerweltsarten") bei Eingriffen unter Beachtung allgemeiner Vermeidungsmaßnahmen (z.B. zeitliche Beschränkung des Baubeginns) nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird, sodass –

können Maßnahmen, die der Vermeidung bauzeitlicher Störungen sowie baubedingter Gelege- und Individuenverluste dienen (MA1 bis MA7 des Artenschutzgutachtens) von solchen Maßnahmen unterschieden werden, die dauerhaft vorgenommen werden müssen (MA8 und MA9 des Artenschutzgutachtens), damit die Verbotstatbestände nicht verwirklicht werden. Da sowohl der Zeitpunkt der Baufeldfreimachung, der Aufschüttung, der erforderlichen Rodungsarbeiten sowie des Beginns der Bauarbeiten, aber auch eine mögliche witterungsbedingte Verschiebung der Brutzeit o.ä. im Rahmen der Bauleitplanung nicht absehbar sind, müssen die Maßnahmen, die der Vermeidung bauzeitlicher bzw. baubedingter Beeinträchtigungen dienen, für jeden Einzelfall vor Ort konzipiert werden. Um im Rahmen der Bauleitplanung sicherstellen zu können, dass diese Arbeiten erst dann begonnen werden, wenn die Verbotstatbestände nicht mehr tangiert werden können, wird eine zwingende ökologische Baubegleitung festgesetzt, die die Arbeiten nach den Maßgaben des Artenschutzgutachtens (MA1 bis MA7) und bei sich abzeichnenden artenschutzrechtlichen Konflikten in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel koordiniert. Maßnahmen, die dauerhaft vorgenommen werden müssen (z.B. bezüglich der Beleuchtung), können hingegen direkt als verbindliche Festsetzungen aufgenommen werden[96]. Ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 1 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Daher werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 29
Das Entfernen der Gehölze der westlichen Waldlinse sowie im Bereich der Versickerungsfläche B, die Aufschüttung der Aufschüttungsfläche, das Freimachen des Baufeldes sowie die geplante Bebauung im Sondergebiet sind durch eine ökologische Baubegleitung zwingend zu koordinieren. Eine Freigabe der Flächen hat durch die ökologische Baubegleitung nach den Maßgaben der Maßnahmenbeschreibungen des Artenschutzgutachtens zu erfolgen.

§ 30
Es sind LED-Leuchtmittel mit einem für Insekten wirkungsarmen Lichtstromspektrum zu verwenden (LED 3000 K). Die Leuchten müssen der Mindestschutzart IP 43 entsprechen. Es sind vollständig abgeschlossene Lampengehäuse gegen das Eindringen von Insekten einzusetzen. Es sind nur solche Gehäuse zu verwenden, deren Oberflächen sich nicht mehr als maximal 60 °C erhitzen.

Die Lichtpunkthöhe der Scheinwerfer ist unter Beachtung der Anforderungen an das Beleuchtungsniveau so gering wie möglich zu halten. Mehrere niedrige Lichtquellen

---

entsprechend der VV-Artenschutz – von der Durchführung einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung abgesehen wird.

[96] Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (MA9 des Artenschutzgutachtens) können nur außerhalb des Plangebiets umgesetzt werden. Die hierfür erforderliche Festsetzung wird daher nicht hier, sondern nachfolgend in „*Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) zum Artenschutz*“ (ab Seite 82) behandelt.

sind zu bevorzugen. Die Lichtausstrahlung sollte nur in den unteren Halbraum erfolgen. Ein Ausstrahlwinkel von kleiner 70° zur Vertikalen ist einzuhalten. Hierzu können Leuchten mit horizontal abstrahlender, asymmetrischer Lichtverteilung verwendet werden. Auf Anstrahlungen ist soweit wie möglich zu verzichten.

Die Betriebszeiten der Beleuchtungsanlagen sind auf die im Sinne des Arbeitsschutzes erforderliche Dauer zu beschränken. Es sind während der Nachtzeiten nur die Bereiche auszuleuchten, in denen Tätigkeiten stattfinden.

Neben den textlichen Festsetzungen werden auch Hinweise zum Artenschutz in den Bebauungsplan aufgenommen. Dadurch wird geklärt, dass bspw. zeitliche Beschränkungen für Hochbau- und Rodungsarbeiten sowie artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen erforderlich werden, damit sichergestellt ist, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden[97].

Maßnahmen außerhalb des Plangebiets

Maßnahmen im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung

Das ca. 533.724 m² große Plangebiet wies im Ausgangszustand eine ökologische Wertigkeit von ca. 885.335 ökologischen Wertpunkten (ÖWE) auf. Nach Umsetzung der Planung hingegen weist das Plangebiet eine ökologische Wertigkeit von ca. 493.250 ÖWE auf (einschließlich der Maßnahmen des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 76). Der verbleibende Kompensationsbedarf in Höhe von ca. 392.086 ÖWE wird durch Maßnahmen im Rahmen der Ökokonten der Stadt Wesel ausgeglichen.

Gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Lippeverband, dem Kreis Wesel, der Stadt Wesel und der Hülskens GmbH & Co. KG aus dem Jahr 2011 haben sich die vorgenannten Parteien dieser Vereinbarung darauf verständigt, die für die Lippe- und Tagebauvorhaben errechneten Überschüsse (insg. 1.797.490 ÖWE) gleichmäßig auf die Flächen zu verteilen, die von der Umsetzung der Lippe- und Tagebauvorhaben betroffen waren. Pro Quadratmeter betroffener Grundstücksfläche wurde eine Wertsteigerung von 1,147 ÖWE ermittelt. Aus der Vereinbarung ergab sich der zugeordnete Flächenanteil der Stadt Wesel (413.500,75 m²) sowie die damit einhergehenden ökologischen Werteinheiten (485.285,35 ÖWE[98]), die für zukünftige Planungen und Maßnahmen als Kompensation herangezogen und somit als vorgezogene Kompensationsmaßnahmen gemäß § 16 BNatSchG i.V.m. § 32 LNatSchG NRW (vormals § 5a Abs. 1 LG) anerkannt werden können. Dieses Ökokonto der Stadt Wesel wird unter der Bezeichnung WLM-Ö-11 „Lippeverlegung“ geführt. Dort stehen aktuell noch 390.714 ÖWE für die Kompensation des Bebauungsplans Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord"

[97] Siehe hierzu Kapitel „Empfehlungen und Hinweise“ (ab Seite 91)

[98] Gemäß § 2 i.V.m. Anlage 2 der Vereinbarung ergibt sich dieser Wert durch die Multiplikation des o.g. Flächenanteils (413.500,75 m²) mit dem Wert 1,147 ÖWE/m² und der Addition von weiteren 11.000 ÖWE, die aus dem Punktepool des Landes NRW auf die Stadt Wesel übertragen wurden.

zur Verfügung. Darüber hinaus wird für die verbleibenden 1.372 ÖWE ein weiteres Ökokonto der Stadt Wesel, das unter der Bezeichnung WLM-Ö-10 „Wald ‚Holzstraße'" geführt wird, herangezogen. Daher wird der externe Ausgleich wie folgt im Bebauungsplan festgesetzt:

§ 31
Gemäß § 9 Abs. 1a BauGB sind Maßnahmen zum Ausgleich im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB festgesetzt. Der erforderliche Ausgleich erfolgt außerhalb des Bebauungsplans auf folgenden von der Stadt Wesel bereitgestellten Flächen:

- Ökokonto WLM-Ö-11 „Lippeverlegung": Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstücke 16, 107 tlw., 108 tlw., 109, 110, 111 und 112, Gemarkung Wesel, Flur 69, Flurstücke 71 tlw. und 89 tlw. (390.714 ÖWE)
- Ökokonto WLM-Ö-10 „Wald ‚Holzstraße'": Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstück 76 tlw. (1.372 ÖWE)

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

Maßnahmen im Rahmen der Waldumwandlung nach Landesforstgesetz NRW (LFoG)
Wie bereits in Kapitel „A 6 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation" beschrieben, befinden sich im Plangebiet zwei faktische Waldflächen. Während der im Südosten des Plangebiets befindliche Windschutzstreifen erhalten werden soll[99], kann die Waldlinse im westlichen Bereich des Plangebiets nicht erhalten bleiben, da sich die Fläche nicht auf hochwasserfreiem Niveau und darüber hinaus in einem Bereich befindet, der als Hafenfläche genutzt werden soll. Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW hat mit Schreiben vom 25.05.2015 mitgeteilt, dass diese Fläche als Wald im Sinne des LFoG zu bewerten ist. Zur Realisierung der Planung ist daher eine Waldumwandlung erforderlich. Wald darf nach § 39 Abs. 1 LFoG nur mit Genehmigung der Forstbehörde in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Eine solche Umwandlungsgenehmigung bedarf es gemäß § 43 Abs. 1 LFoG hingegen nicht bei Waldflächen, für die in einem Bebauungsplan nach § 30 BauGB eine anderweitige Nutzung vorgesehen ist. Sofern im Bebauungsplan die für die Waldumwandlung erforderlichen natur- und forstrechtlichen Kompensationen zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen festgesetzt werden, ist somit eine spätere gesonderte Waldumwandlungsgenehmigung nicht mehr erforderlich.

Dieser unvermeidbare Eingriff wird durch die Anlage einer externen Ersatzaufforstungsfläche kompensiert (siehe Abbildung 11).

[99] Siehe Kapitel „Flächen für Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18 Buchst. b BauGB)" (ab Seite 72)

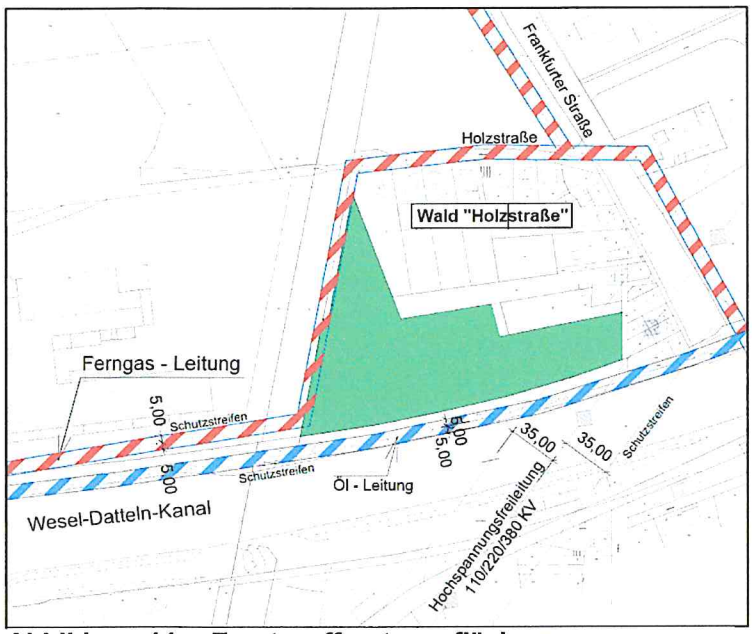


Abbildung 11: Ersatzaufforstungsfläche

Die bestockte Fläche der Waldlinse hat eine Größe von ca. 6.625 m². Die Kompensation erfolgt in einem Verhältnis von 1:2, demnach sind 13.250 m² auszugleichen. Die externe Ersatzaufforstungsfläche hat eine Gesamtgröße von ca. 15.483 m², von denen aber nur ca. 15.083 m² als Wald gemäß § 1 Abs. 1 LFoG bewertet werden können. Demnach stünden noch ca. 1.833 m² Wald für andere Planverfahren/ Ersatzmaßnahmen zur Verfügung.

§ 32

Die erforderliche Ersatzaufforstung wird außerhalb des Bebauungsplans auf von der Stadt Wesel bereitgestellten Flächen in einer Größe von 13.250 m² in der Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstücke 57, 58, 59, 60, 68 tlw., 69, 70, 71, 72, 73, 74 tlw. und 76 tlw. umgesetzt.

Die Flächen für die Aufforstung im Kern sind in einem Pflanzabstand von 1,5 x 1,5 m mit Arten der Pflanzliste C im Anhang zu bepflanzen.

Die Flächen um die Aufforstungsfläche herum sind als 5-reihiger Waldsaum in einem Pflanzenabstand von 1,5 x 1,0 m mit Arten der Pflanzliste C im Anhang zu bepflanzen. Die einzelnen Gehölzarten sind in Gruppen von 5 bis 10 Stück zu pflanzen.

Der Schutzstreifen der Hochspannungsleitung ist als in Reihen angelegter Waldsaum in einem Pflanzenabstand von 1,5 x 1,0 m mit Arten der Pflanzliste C im Anhang herzustellen. Die einzelnen Gehölzarten sind in Gruppen von 5 bis 10 Stück zu pflanzen.

Der Rand der Gesamtfläche ist in einer Breite von 5 m als Krautsaum mit einer natürlichen Sukzession anzulegen. Die Pflegemahd hat im Herbst zu erfolgen. Das Mahdgut ist auszutragen und abzufahren.

Maßnahmen im Rahmen des Landschaftsbildausgleichs

Da das Landschaftsbild durch die geplanten baulichen Anlagen des Bebauungsplans Nr. 233 in seiner ästhetischen Wirkung beeinträchtigt wird, wurde eine Landschaftsbildbewertung[100] vorgenommen. Gegenstand dieser Betrachtung waren insbesondere die SO 1-, SO 4-, SO 9- und SO 10-Gebiete, da in diesen Bereichen die Oberkante baulicher Anlagen bis zu 60 m über vorhandenem Geländeniveau betragen kann[101] und eine solche Bebauung eine wesentliche und bleibende Veränderung des Landschaftsbildes mit sich bringen kann. Es konnte festgestellt werden, dass die entstehenden Beeinträchtigungen zwar durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (landschaftlichen Einbindung durch Gehölzstrukturen) im Nah- und Fernbereich begrenzt werden können, dass als verbleibende Beeinträchtigungen aber sowohl die Fernwirkung der zulässigen baulichen Anlagen als auch die Überformung der Landschaft im Nahbereich zu nennen sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde in der Landschaftsbildbewertung daher ein Kompensationsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in einer Größe von insgesamt ca. 6.456 m² ermittelt, der multifunktional im Zusammenhang mit der geplanten Ersatzaufforstung[102] erbracht werden kann. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 33
Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird außerhalb des Bebauungsplans auf den von der Stadt Wesel bereitgestellten Flächen in einer Größe von 6.456 m² in der Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstücke 57, 58, 59, 60, 68 tlw., 69, 70, 71 tlw. und 73 multifunktional ausgeglichen.

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme[103]) zum Artenschutz

Gemäß Artenschutzgutachten[104] kommt es im Plangebiet zu einem anlagebedingten Verlust von Bruthabitaten der Feldlerche (6 Paare im Plangebiet festgestellt) und des Wiesenpiepers (1 Paar im Plangebiet festgestellt). Daher sind für diese Arten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG im Gemeinde-

---

[100] Dieses Gutachten ist als Anlage 13 zu dieser Begründung beigefügt.
[101] Die baulichen Anlagen innerhalb der übrigen Sondergebietsflächen waren bei der Betrachtung weniger relevant, da diese durch ihre relativ geringen Bauhöhen durch Bepflanzungsmaßnahmen innerhalb der MSPE 1-Flächen weitgehend eingegrünt bzw. landschaftlich eingebunden werden können.
[102] Siehe hierzu weiter oben in „*Maßnahmen im Rahmen der Waldumwandlung nach Landesforstgesetz NRW (LFoG)*“ (ab Seite 80)
[103] Abkürzung für “continuous ecological functionality-measures” (deutsch: Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität)
[104] Das Gutachten ist als Anlage 12 zu dieser Begründung beigefügt. Weitergehende Ausführungen können diesem Dokument entnommen werden.

gebiet von Wesel durchzuführen (gemäß MA7 des Artenschutzgutachtens). Nach Mitteilung der Unteren Naturschutzbehörde ist ein Mindestabstand zu Gehölzen von 75 bis 100 m einzuhalten. Unter Berücksichtigung eines Abstandes von 75 m zu Vertikalstrukturen im Gelände ergeben sich zwei Flächen, die für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sowohl für die Feldlerche als auch für den Wiesenpieper geeignet sind. Die nordwestlich des Plangebiets befindliche Fläche weist eine Größe von ca. 1,80 ha auf, die östlich des Plangebiets gelegene Fläche ist ca. 6,30 ha groß (siehe Abbildung 12).

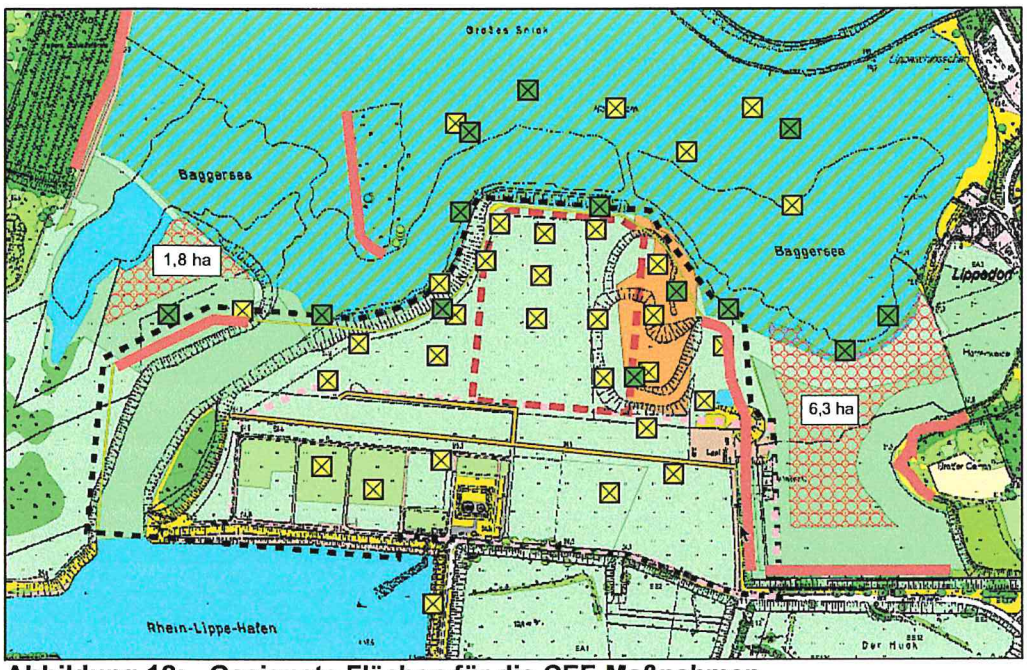


Abbildung 12: Geeignete Flächen für die CEF-Maßnahmen (Quelle: Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung Essen GmbH)

Da die in Abbildung 12 dargestellte östliche Fläche jahrelang landwirtschaftlich intensiv genutzt wurde, wurde die Fläche in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zunächst flächig ausgemagert. Hierfür wurden auf zwölf Teilflächen insgesamt ca. 50 Tonnen Rhein-Sand verteilt (Schichtstärke ca. 30 cm) und mechanisch eingearbeitet. Durch diese Ausmagerungsmaßnahme sollten insbesondere die Lebensräume von Bodenbrütern, wie z.B. der Feldlerche, gefördert werden. Die Flächen wurden darüber hinaus bereits eingezäunt (teilweise mit Holzpflöcken), so dass die Flächen nicht von Erholungssuchenden und Hunden betreten werden können.

Im mittlerweile mit der UNB abgestimmten Pachtvertrag wurden weitere flächenhafte Vorgaben, z.B. die mit der UNB ausgearbeiteten detaillierten Bewirtschaftungsauflagen, aufgenommen. So wurde bspw. eine Beweidungspflicht für den Zeitraum von Mitte März bis Ende Oktober eines jeden Jahres sowie eine den Jahreszeiten entsprechende Beweidungsdichte, die abhängig von der Art der Weidetiere ist, vertraglich vereinbart, so dass sich durch den Fraß ein Muster von kurz- und langrasigen Strukturen

ergeben kann. Auch diese Vorgabe dient dem Ausgleich der potenziellen anlagenbedingten Verluste von Brutrevieren der Feldlerche und des Wiesenpiepers im Plangebiet. Um darüber hinaus sicherzustellen, dass die Flächen ausschließlich als extensives Grünland genutzt werden, wurden der ganzjährige Verzicht von flüssigen organischen Düngemitteln (inkl. Gülle oder Stallmist), Geflügelmist, Gärresten, chemisch-synthetischen N-Dünger, Pflanzenschutzmitteln und Pflegeumbruch vertraglich vereinbart. Um sicherstellen zu können, dass auch zukünftige Pachtverträge entsprechend ausgestaltet werden, wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 34
Die Flurstücke 16 tlw., 107 tlw. und 108 tlw. in der Gemarkung Wesel, Flur 68 sowie das Flurstück 71 tlw. in der Gemarkung Wesel, Flur 69 sind flächenhaft nach den Maßgaben des Artenschutzgutachtens als extensiv genutztes Grünland mit Beweidung anzulegen. Regelungen bzw. Änderungen (z.B. in einem Pachtvertrag) sind mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel abzustimmen.

Der Weideauftrieb hat frühestens ab Mitte März zu erfolgen. Die Besatzdichte der Weidetiere ist so zu wählen, dass der Fraß ein Muster von kurzrasigen und langrasigen Strukturen gewährleistet. Ein maßnahmenbezogenes Monitoring ist erforderlich. Dabei ist die Einhaltung der Besatzdichte der Weidetiere zu überprüfen.

Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

GFLR 1

Das bei der GS-Recycling GmbH & Co. KG anfallende Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) wird vor Ort in einer biologischen Abwasserbehandlungsanlage gereinigt und von dort aus über eine unterirdisch verlegte Abwasser-Druckrohrleitung direkt in den Rhein eingeleitet[105]. Zur Absicherung der Druckrohrleitung wird diese Fläche als mit einem Leitungsrecht zu belastende Fläche festgesetzt. Damit die Leitung für die Betreiberfirma erreichbar ist, wird zusätzlich zum Leitungsrecht auch ein Geh- und Fahrrecht eingeräumt. Gleichzeitig soll aber bspw. die Möglichkeit einer Überbauung eröffnet werden, falls die GS-Recycling GmbH & Co. KG einer solchen vertraglich zustimmen würde. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 35
Sofern über Gestattungsverträge zwischen dem Grundstückseigentümer und der GS-Recycling GmbH & Co. KG nichts anderes vereinbart wird, sind gemäß § 9 Abs.

[105] Hierfür wurde vom Landrat des Kreises Wesel eine wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von aufbereiteten Abwässern in den Rhein erteilt. Auf dieser Grundlage wurde die GS-Recycling GmbH & Co. KG von der Stadt Wesel in dem Umfang der wasserrechtlichen Erlaubnis vom Anschluss- und Benutzungszwang befreit.

21 BauGB innerhalb der mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFLR) 1 zu Gunsten der GS-Recycling GmbH & Co. KG festgelegten Fläche folgende Maßnahmen/ Nutzungen unzulässig:

- die Errichtung von Gebäuden bzw. das Hineinragen von Teilen außerhalb des Schutzstreifens errichteter Gebäude wie Dachüberstände, Balkone, Treppen, Lichtschächte, Vordächer usw.
- die Errichtung von Garagen oder überdachten Stellplätzen
- Pflanzungen mit tiefwurzelnden Bäumen und Sträuchern
- Bodenabtragungen oder Bodenauffüllungen
- die Bearbeitung des Bodens in einer Tiefe von mehr als 0,4 m

GFLR 2

Da die Hafenbetreiberin DeltaPort beabsichtigt, dass die Hafenflächen nicht öffentlich zugänglich werden sollen, erfolgt keine Übernahme der bauleitplanerischen Festlegung der öffentlichen Verkehrsflächen des Bebauungsplans Nr. 76. Da bereits Ver- und Entsorgungsleitungen in diesen Bereichen errichtet wurden, entfällt zwar die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche, dafür werden diese Bereiche mit einem Geh-, Fahr-[106] und Leitungsrecht (GFLR 2) zu Gunsten der örtlichen Ver- und Entsorgungsträger[107] festgesetzt. Auf diese Weise kann eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleistet werden. Da derzeit Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Wesel und DeltaPort (Grundstückseigentümer) u.a. über die mögliche Überbaubarkeit der Abwasseranlagen geführt werden, die in einem Gestattungsvertrag münden könnten, sollen die späteren Bestimmungen eines möglichen Gestattungsvertrages Berücksichtigung in der textlichen Festsetzung finden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 36

Sofern über Gestattungsverträge zwischen dem Grundstückseigentümer und den Ver- und Entsorgungsträgern nichts anderes vereinbart wird, sind gemäß § 9 Abs. 21 BauGB innerhalb der mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFLR) 2 zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgelegten Fläche folgende Maßnahmen/ Nutzungen unzulässig:

- die Errichtung von Gebäuden bzw. das Hineinragen von Teilen außerhalb des Schutzstreifens errichteter Gebäude wie Dachüberstände, Balkone, Treppen, Lichtschächte, Vordächer usw.
- die Errichtung von Garagen oder überdachten Stellplätzen
- Pflanzungen mit tiefwurzelnden Bäumen und Sträuchern

[106] Damit die Leitungen durch Ver- und Entsorgungsträger erreichbar sind, wird zusätzlich zum Leitungsrecht auch ein Geh- und Fahrrecht eingeräumt.

[107] Auf eine differenzierte Benennung der Ver- und Entsorgungsträger wird verzichtet, da sich die Bezeichnung der Ver- und Entsorgungsträger ändern kann.

GFLR 3

Auf einer Fläche im Plangebiet (innerhalb der ehemaligen Haupterschließungsstraße) muss überlappend ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sowohl für die örtlichen Ver- und Entsorgungsträger als auch für GS-Recycling GmbH & Co. KG festgesetzt werden. Auch hier soll bspw. die Möglichkeit einer Überbauung eröffnet werden, falls die örtlichen Ver- und Entsorgungsträger bzw. die GS-Recycling GmbH & Co. KG einer solchen vertraglich zustimmen würden. Daher wird für diese Fläche folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 37

Sofern über Gestattungsverträge zwischen dem Grundstückseigentümer und den Ver- und Entsorgungsträgern bzw. der GS-Recycling GmbH & Co. KG nichts anderes vereinbart wird, sind gemäß § 9 Abs. 21 BauGB innerhalb der mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFLR) 3 zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger und zu Gunsten der GS-Recycling GmbH & Co. KG festgelegten Fläche folgende Maßnahmen/ Nutzungen unzulässig:

- die Errichtung von Gebäuden bzw. das Hineinragen von Teilen außerhalb des Schutzstreifens errichteter Gebäude wie Dachüberstände, Balkone, Treppen, Lichtschächte, Vordächer usw.
- die Errichtung von Garagen oder überdachten Stellplätzen
- Pflanzungen mit tiefwurzelnden Bäumen und Sträuchern

Hinweis: Im südöstlichen Bereich des Plangebiets verlaufen sechs parallel liegende Rohrleitungen der Firma TanQuid GmbH & Co. KG, von denen drei Rohrfernleitungen im Sinne des § 2 Abs. 2 Rohrfernleitungsverordnung sind, die verschiedene Mineralölprodukte transportieren. Diese Rohrfernleitungen sind gemäß der Rohrfernleitungsverordnung und der Technischen Regel für Rohrfernleitungsanlagen (TRFL) in einem 10 m breiten Schutzstreifen verlegt. Die Betreiberfirma hat daher den Verlauf der Rohrleitungen bei allen betroffenen Grundstücken als beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Ölfernleitungsrecht nebst Nebenrechten verbunden mit einem Betretungsrecht) in den Grundbüchern eintragen lassen. Darüber hinaus hat die Firma TanQuid GmbH & Co. KG eine Schutzanweisung für die besonderen Belange der Leitungssicherung erstellt[108], die eine anderweitige Nutzung der betroffenen Bereiche stark einschränkt. So dürfen in diesen bspw. keine betriebsfremden Bauwerke errichtet oder tiefwurzelnde Pflanzen angepflanzt werden. Außerdem müssen Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an den Rohrfernleitungsanlagen seitens der Betreiberfirma jederzeit durchgeführt werden können. Die Rohrfernleitungen werden nachrichtlich in die Planzeichnung als unterirdische Hauptversorgungsleitungen übernommen; zur Absicherung dieser Leitungen werden auch der 10 m breite Schutzstreifen sowie die Schutzbestimmungen nachrichtlich übernommen[109].

[108] Dieses Dokument ist als Anlage 14 zu dieser Begründung beigefügt.
[109] Siehe Kapitel „Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)“ (ab Seite 89)

Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB)

Nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB ist es möglich, festzusetzen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen bis zum Eintritt bestimmter Umstände unzulässig sind. Die an sich mit dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans gegebene Zulässigkeit von Vorhaben, die den textlichen Festsetzungen nicht widersprechen, kann demnach nach § 9 Abs. 2 BauGB in besonderen Fällen von weiteren Voraussetzungen abhängig gemacht werden. Ein besonderer Fall liegt hier für einen Teilbereich[110] des Bebauungsplangebiets vor, da dieser noch nicht auf das erforderliche hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurde und darüber hinaus teilweise[111] im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet der Lippe liegt. Eine dem Bebauungsplan Nr. 233 entsprechende Nutzung dieser Flächen kann daher erst zugelassen werden, wenn für die erforderliche Aufschüttung die wasserrechtliche Genehmigung vorliegt und die Flächen auf das erforderliche Niveau aufgeschüttet werden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

> **§ 38**
> Die als „Flächen für Aufschüttungen" festgesetzten Flächen befinden sich derzeit noch nicht auf dem hochwasserfreien Niveau von 24,50 m ü. NHN. Diese Flächen werden mit der aufschiebend bedingten Festsetzung für die Nutzungen „Sondergebiet", „Rad- und Fußweg" und „MSPE-Fläche" belegt. Diese Nutzungen werden erst zulässig, wenn für die erforderliche Aufschüttung eine wasserrechtliche Genehmigung vorliegt und die Flächen – mit Ausnahme der Flächen mit Böschungssignatur – auf das erforderliche Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurden.

Bis zum Eintritt dieses Umstandes kann der geplante Rad- und Fußweg noch nicht an seiner im Bebauungsplan festgesetzten Lage errichtet werden (innerhalb der MSPE-Flächen). Als Zwischennutzung wurde daher ein Rad- und Fußweg innerhalb der Sondergebietsflächen aufgenommen, der als Hinweis im Bebauungsplan dargestellt ist. Dieser Weg soll erst entfernt werden, wenn der festgesetzte Rad- und Fußweg errichtet wurde oder wenn eine alternative temporäre Lösung – bis zur Herstellung des geplanten Endausbauzustandes – eine durchgehende Radwegeverbindung ermöglicht. Es muss darauf hingewiesen werden, dass eine zeitweilige Unterbrechung der durchgehenden Radwegeverbindung bis zur Herstellung des geplanten Zustandes nicht auszuschließen ist.

Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG)

Gemäß § 44 Abs. 1 LWG i.V.m. § 55 Abs. 2 WHG soll das Niederschlagswasser von Grundstücken ortsnah versickert, verrrieselt oder direkt oder über die Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit

---

[110] Dieser Teilbereich ist im Bebauungsplan als Fläche für Aufschüttungen festgesetzt. Das erforderliche Niveau von 24,50 m ü. NHN gilt nicht für die Flächen mit Böschungssignatur.
[111] Siehe hierzu Abbildung 9 (Seite 26)

dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Daher wurden zur Entwässerung des Plangebiets eine Regenwasserkanalisation, ein Regenklärbecken (RKB) und optional ein Retentionsbodenfilter (RBF) geplant. Entsprechend dem MUNLV NRW-Runderlass „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren" vom 26.05.2004 wird das Niederschlagswasser in drei Kategorien eingestuft. Das Niederschlagswasser der Kategorie I (unbelastetes Niederschlagswasser, bspw. von Fuß- und Radwegen) und der Kategorie II (schwach belastetes Niederschlagswasser, bspw. von Dachflächen in Industriegebieten, Hof- und Verkehrsflächen in Industriegebieten mit geringem Kfz-Verkehr) kann durch die von der Unteren Wasserbehörde genehmigte Entwässerungsplanung schadlos versickert werden[112]. Auch ist das geplante und teilweise umgesetzte Konzept geeignet, die Niederschlagswassermengen der Kategorie III (stark verschmutztes Niederschlagswasser, bspw. von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, Flächen mit starkem Kfz-Verkehr) aufzunehmen, allerdings ist hierfür zunächst eine separate Vorbehandlung auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück vorzunehmen (bspw. mit Abscheideanlagen, einer biologischen Reinigung usw.), bevor das Niederschlagswasser der zentralen Niederschlagswasserbehandlung zugeführt werden kann. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

§ 39
Das Niederschlagswasser, das entsprechend des MUNLV NRW-Runderlasses „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren" vom 26.05.2004 der Kategorie I (unbelastet) oder der Kategorie II (schwach belastet) zuzuordnen ist, ist direkt dem öffentlichen Regenwasserkanalnetz zuzuführen. Das Niederschlagswasser der Kategorie III (stark verschmutzt) hingegen ist in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zunächst einer separaten Vorbehandlung (z.B. Abscheideanlagen, biologische Reinigung usw.) und erst dann der zentralen Niederschlagswasserbehandlung zuzuführen.

Alle Oberflächen von Dachflächen und sonstigen befestigten Flächen müssen so beschaffen sein, dass eine Verunreinigung des Niederschlagswassers durch Materialien ausgeschlossen ist.

Eine ordnungsgemäße Aufbereitung des im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers kann durch die konzipierte Regenwasserbehandlung und durch die in der

[112] Nähere Informationen hierzu können dem Kapitel „Behandlung des Niederschlagswassers" (ab Seite 101) entnommen werden.

textlichen Festsetzung beschriebenen Maßnahmen sichergestellt werden. Daher besteht ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser[113] [114].

Kennzeichnungen (§ 9 Abs. 5 BauGB)

Abgeschlossene Altlast

Sowohl der Bereich des ehemaligen Tank- und Übernahmelagers als auch der Bereich des ehemaligen Tankfeldes 2 sind im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)

Gemeindliche Regelung zum Anschluss- und Benutzungszwang gemäß §§ 9 und 10 der Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017

§ 9 Anschluss- und Benutzungszwang

(1) Jeder Anschlussberechtigte ist vorbehaltlich der Einschränkungen in der Abwasserbeseitigungssatzung verpflichtet, sein Grundstück in Erfüllung der Abwasserüberlassungspflicht nach § 48 LWG NRW an die öffentliche Abwasseranlage anzuschließen, sobald Abwasser auf dem Grundstück anfällt (Anschlusszwang).

(2) Der Anschlussnehmer ist vorbehaltlich der Einschränkungen in der Abwasserbeseitigungssatzung verpflichtet, das gesamte auf seinem Grundstück anfallende Abwasser (Schmutzwasser und Niederschlagswasser) in die öffentliche Abwasseranlage einzuleiten (Benutzungszwang), um seine Abwasserüberlassungspflicht nach § 48 LWG NRW zu erfüllen.

(3) Ein Anschluss- und Benutzungszwang besteht nicht, wenn die in § 49 Abs. 1 Satz 1 Nr.1 LWG NRW genannten Voraussetzungen für in landwirtschaftlichen Betrieben anfallendes Abwasser vorliegen. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist der Stadt nachzuweisen.

(4) Unabhängig vom Vorliegen der in Abs. 3 erwähnten Voraussetzungen ist das häusliche Abwasser aus landwirtschaftlichen Betrieben an die öffentliche Abwasseranlage anzuschließen und dieser zuzuführen.

(5) Der Anschluss- und Benutzungszwang besteht in Erfüllung der Abwasserüberlassungspflicht nach § 48 LWG NRW auch für das Niederschlagswasser. Dieses gilt nicht in den Fällen des § 5 Abs. 2 und des § 7 Abs. 5 Satz 2 der Abwasserbeseitigungssatzung.

(6) In den im Trennsystem entwässerten Bereichen sind das Schmutz- und das Niederschlagswasser den jeweils dafür bestimmten Anlagen zuzuführen.

---

[113] Siehe hierzu Kapitel „Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)“ (ab Seite 89)

[114] Von dem Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser wurden bisher drei Befreiungen erteilt: Siehe hierzu Fußnote 105 (Seite 84), Fußnote 140 (Seite 103) und Fußnote 142 (Seite 104)

(7) Bei Neu- und Umbauten muss das Grundstück vor der Benutzung der baulichen Anlage an die öffentliche Abwasseranlage angeschlossen sein. Ein Zustimmungsverfahren nach § 14 Abs. 1 der Abwasserbeseitigungssatzung ist durchzuführen.
(8) Entsteht das Anschlussrecht erst nach der Errichtung einer baulichen Anlage, so ist das Grundstück innerhalb von drei Monaten anzuschließen, nachdem durch öffentliche Bekanntmachung oder Mitteilung an den Anschlussberechtigten angezeigt wurde, dass das Grundstück angeschlossen werden kann.

§ 10 Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang für Schmutzwasser
(1) Der Grundstückseigentümer kann auf Antrag vom Anschluss- und Benutzungszwang für Schmutzwasser ganz oder teilweise befreit werden, wenn ein besonders begründetes Interesse an einer anderweitigen Beseitigung oder Verwertung des Schmutzwassers besteht und – insbesondere durch Vorlage einer wasserrechtlichen Erlaubnis – nachgewiesen werden kann, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu besorgen ist.
(2) Ein besonders begründetes Interesse im Sinne des Abs. 1 liegt nicht vor, wenn die anderweitige Beseitigung oder Verwertung des Schmutzwassers lediglich dazu dienen soll, Gebühren zu sparen.

Naturschutzgebiet N 9 „Lippeaue“

Das Naturschutzgebiet N 9 „Lippeaue“ ist im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.

Landschaftsschutzgebiet L 14 „Der Huck“

Das Landschaftsschutzgebiet L 14 „Der Huck“ ist in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.

Unterirdische Hauptversorgungsleitungen

Die unterirdischen Mineralölproduktenleitungen der Firma TanQuid GmbH & Co. KG nebst des 10,0 m breiten Schutzstreifens sind in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen. Die aktuellen Schutzbestimmungen der Betreiberfirma für Arbeiten im Bereich der Mineralölfernleitungen, die als Anlage 14 zum Bebauungsplan beigefügt sind, sind ebenfalls nachrichtlich übernommen.

Überschwemmungsgebiet des Rheins

Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins wird im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten

Die Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) (HQ_{extrem}) werden im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

Vermerke (§ 9 Abs. 6a BauGB)

Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe

Das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Lippe wird im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB vermerkt.

Risikogebiete

Die als Risikogebiete im Sinne des § 73 Abs. 1 Satz 1 WHG bestimmten Gebiete ($HQ_{häufig}$, HQ_{mittel}, HQ_{extrem}) sind im Bebauungsplan (Beikarte) gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB vermerkt.

Empfehlungen und Hinweise

Einsichtnahme von Vorschriften und Regelwerken

Die den textlichen Festsetzungen zugrundeliegenden Vorschriften (u.a. Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Erlasse) und sonstigen Regelwerke (z.B. DIN-Normen) können bei der Stadtverwaltung Wesel im Rathaus-Anbau, Klever-Tor-Platz 1, 46483 Wesel, Team 14 Bauleitplanung (Zimmer 332 bis 334), während der Dienststunden eingesehen werden.

Abstandserlass

Der in dem Abstandserlass angegebene Abstand ist zu messen an der geringsten Entfernung zwischen der Umrisslinie der emittierenden Anlage und der Begrenzungslinie von Wohngebieten. Unter Umrisslinie ist die Linie im Grundriss (Vertikalprojektion) der Anlage zu verstehen, die ringsum die Emissionsquellen (z.B. Schornsteine, Auslässe, schallabstrahlende Wände oder Öffnungen) umfasst. Bei mehreren Anlagen auf einem Werksgelände ist für die Bemessung des notwendigen Abstandes regelmäßig die Anlagenart mit dem größten erforderlichen Abstand gemäß Abstandsliste maßgebend. Geringfügige Unterschreitungen der Abstände sind laut Abstandserlass akzeptabel.

Schmutzwasserbehandlung

Zur Einleitung von Abwasser in die öffentlichen Abwasseranlagen wird auf die Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017 – und hier insbesondere auf § 7 der Satzung – in der jeweils gültigen Fassung verwiesen. Für den Fall, dass ansiedlungswillige Betriebe Produktionsprozesse mit besonderen Stofflasten vorsehen, wird darauf hingewiesen, dass bereits in einer frühen Vorplanungsphase detaillierte Abstimmungen mit den zuständigen Stellen der Stadtwerke Wesel GmbH herbeizuführen sind.

Mitteilungspflicht an die Bundeswehr

Vier Wochen vor Baubeginn sind dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn die Bauhöhe, der Bautyp und die Standortkoordinaten eines jeden Vorhabens mitzuteilen.

Altlasten

Innerhalb der im ehemaligen Tankfeld 2 gekennzeichneten Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, können in 3,5 m unter Geländeoberkante (GOK) Bodenverunreinigungen angetroffen werden, die einen erhöhten Aufwand für Arbeitsschutz und Entsorgung erfordern.

Artenschutz

Das Entfernen der Gehölze der westlichen Waldlinse kann üblicherweise in der Zeit zwischen Ende Oktober und Anfang März erfolgen, ohne dass dadurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verwirklicht werden. Da es aber witterungsbedingt möglich sein kann, dass Fledermäuse später ins Winterquartier oder früher in die Sommerquartiere ziehen, muss die ökologische Baubegleitung die An- und die Abwesenheit der Tiere vor Ort überprüfen. Erst nach der Freigabe durch die ökologische Baubegleitung kann mit dem Entfernen der Gehölze begonnen werden.

Ein Baubeginn kann außerhalb der Brutzeit europäischer Vogelarten – üblicherweise zwischen September und Ende Februar – erfolgen, ohne dass dadurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Da es aber witterungsbedingt möglich sein kann, dass sich der Brutbeginn bzw. das Ende der Brutzeit verschiebt, müsste in einem solchen Fall der Baubeginn durch eine ökologische Baubegleitung entsprechend angepasst werden, damit durch das Vorhaben keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Nach der Freigabe durch die ökologische Baubegleitung können die Arbeiten begonnen und auch während der Brutzeit fortgeführt werden.

Im Fall, dass mit der Bebauung in der Brutzeit begonnen werden soll und generell bei sich abzeichnenden artenschutzrechtlichen Konflikten, sind in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel im Vorfeld Pflegemaßnahmen (bspw. intensive Beweidung bzw. Mahd der offenen Flächen, um den Rasenaufwuchs kurz zu halten; ggf. Aufstellen von Scheuchen) zu ergreifen, die potenzielle Brutversuche verhindern können.

Sofern Gehölze im Bereich der Versickerungsfläche B bauzeitlich in Anspruch genommen werden müssen, kann dies außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit europäischer Vogelarten – üblicherweise zwischen September und Ende Februar – erfolgen, ohne dass dadurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Da es aber witterungsbedingt möglich sein kann, dass sich der Brutbeginn bzw. das Ende der Brutzeit verschiebt, müsste in einem solchen Fall das Entfernen der Gehölze durch eine ökologische Baubegleitung entsprechend angepasst werden. Nach der Freigabe durch die ökologische Baubegleitung können die Arbeiten begonnen und auch während der Brutzeit fortgeführt werden.

Die Aufschüttung der festgesetzten Aufschüttungsfläche kann außerhalb des Zeitraums der Sommeraktivitäten der Kreuzkröte – üblicherweise zwischen Anfang November und Mitte März – vorgenommen werden, ohne dass dadurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Sofern aber die Aufschüttung in der Zeit zwischen Ende März und Ende Oktober vorgenommen werden soll, ist die Aufschüttungsfläche in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel durch das frühzeitige Aufstellen von Schutzeinrichtungen (bspw. Amphibienschutzzäune, Amphibienleitsysteme) zu sichern. Bereits vorhandene Tiere sind von der ökologischen Baubegleitung zu sammeln und vor Ort außerhalb des Plangebiets innerhalb ihres Aktionsraumes umzusetzen. Ort der Umsiedlung sind die Bereiche des sogenannten „Isaaks" in der Lippe-Aue.

Da ferner nicht ausgeschlossen werden kann, dass Kreuzkröten – insbesondere Kaulquappen – auf temporär wasserbespannten Flächen im Plangebiet vorkommen können, sollten die Baufelder im Vorfeld von potenziellen Versteckmöglichkeiten (bspw. Baumaterial, Schotter) freigehalten werden. Sofern die Bebauung in der Zeit zwischen Ende März und Ende Oktober begonnen werden sollen, ist das Baufeld in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel durch die frühzeitige Aufstellung von Schutzeinrichtungen zu sichern. Die ökologische Baubegleitung muss die An- und die Abwesenheit der Tiere vor Ort überprüfen, bereits vorhandene Tiere sammeln und diese vor Ort außerhalb des Plangebiets innerhalb ihres Aktionsraumes umsetzen. Ort der Umsiedlung sind auch hier die Bereiche des sogenannten „Isaaks" in der Lippe-Aue.

*5 Ersatzlos gestrichen:
*6 Ersetzt durch: s. S. 93a

~~Schallschutz~~

~~Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).~~

Löschwasserversorgung

Im Plangebiet beträgt die notwendige Löschwassermenge 192 m³/h über einen Zeitraum von zwei Stunden, jedoch können nur ca. 170 m³/h über einen Zeitraum von zwei Stunden leitungsgebunden an Löschwasser zur Verfügung gestellt werden. Weitere Löschwassermengen sind daher über geeignete löschwassertechnische Einrichtungen (z.B. Löschwasserbrunnen) abzudecken. Die Regelungen des § 1 des Gesetzes über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG), § 44 BauO NRW, Nr. 5.1 der Industriebaurichtlinie (IndBauR NRW) und Arbeitsblatt W 405 des DVGW sind zu beachten.

Bombenabwurfgebiet

Aufgrund der Zerstörung Wesels im 2. Weltkrieg muss grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet mit Altlasten in Form von Kampfmitteln gerechnet werden. Da das Plangebiet allerdings jahrzehntelang anthropogen überformt wurde (im südlichen Bereich

***6 Ersetzt durch:**

Schallschutz

Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).

Die Einhaltung der Emissionskontingente ist in den Genehmigungsverfahren der Teilvorhaben nachzuweisen. Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691.

Auffüllung mit Material aus dem Bau des Hafenbeckens, im übrigen Bereich Auskiesung und anschließende Auffüllung mit Bergematerial), ist das Antreffen von Altlasten in Form von Kampfmitteln unwahrscheinlich, kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Daher wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass Erdarbeiten mit der nötigen Vorsicht ausgeführt werden sollten. Sollten Altlasten in Form von Blindgängern oder Sprengkörpern angetroffen werden, so sind in Absprache mit dem Kampfmittelräumdienst die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten usw., wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen.

*7 Ersatzlos gestrichen:
*8 Ersetzt durch: s. S. 94a

~~Verbesserung des Lokalklimas~~

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

~~a) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen~~

~~b) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht~~

Bodendenkmal

Das Auftreten von Bodendenkmälern bei der Durchführung von Erdarbeiten ist nicht auszuschließen. Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Xanten, unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

Richtfunkstrecke

Über das Plangebiet verlaufen im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommene Richtfunkstrecken.

Bergwerksfelder

Das Plangebiet liegt über den auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeldern „Friedrichsfeld III“, „Friedrichsfeld IV“ und „Friedrichsfeld 18“ sowie über den auf Steinsalz verliehenen Bergwerksfeldern „Bruckhausen VI“ und „Bruckhausen 22“.

Möglichkeit von Setzungen

Die Tragfähigkeit der aufgefüllten Böden und die Inhaltsstoffe der Auffüllungen im Hinblick auf geplante Nutzungen sind aus ingenieurgeologischer Sicht vor Baubeginn zu prüfen. Darüber hinaus wird eine hydrogeologische Vorprüfung angeregt, um Aussagen zu anthropogenen schwebenden Grundwasservorkommen und den Hauptgrundwasserleiter zu erhalten.

Setzungen und Setzungsunterschiede sind aufgrund der bereichsweise lockeren Lagerung von Bergematerial und Abraumsanden nicht auszuschließen. Setzungen sind

***8 Ersetzt durch:**

Verbesserung des Lokalklimas

Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas, zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Verbesserung des Klimas/ der Temperatur innerhalb von Hallen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

a) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen
b) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht

bei höheren Lasten, insbesondere Einzellasten anzunehmen. Die örtlichen Gründungsgegebenheiten sind zu ermitteln, Gründungsmaßnahmen entsprechend auszuführen. Bei entsprechender Einbindetiefe ist gegebenenfalls die Auftriebssicherheit zu prüfen. Es ist mit erhöhter Betonaggressivität zu rechnen. Es wird ausdrücklich auf die vorliegenden bodenkundlichen Gutachten verwiesen[115].

Mögliche Änderung des Grundwasserspiegels und der Hochwasserspiegellage

Aufgrund der Lippeverlegung kann es zu Änderungen des Grundwasserspiegels und der Hochwasserspiegellage kommen.

Anhang

Pflanzliste A		
Bäume		
Botanischer Name	Deutscher Name	Qualität
Alnus glutinosa	Schwarz-Erle	Hei.: 100-150 cm
Carpinus betulus	Hainbuche	Hei.: 100-150 cm
Quercus robur	Stiel-Eiche	Hei.: 100-150 cm
Populus tremula	Zitter-Pappel	Hei.: 100-150 cm
Populus nigra	Schwarz-Pappel	Hei.: 100-150 cm
Sträucher		
Botanischer Name	Deutscher Name	Qualität
Euonymus europaea	Pfaffenhütchen	Str. 2x v.: 60-100 cm
Crataegus monogyna	Eingriffeliger Weißdorn	Str. 2x v.: 60-100 cm
Crataegus laevigata	Zweigriffeliger Weißdorn	Str. 2x v.: 60-100 cm
Prunus spinosa	Schlehe	Str. 2x v.: 60-100 cm
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball	Str. 2x v.: 60-100 cm

[115] Das Gutachten ist als Anlage 16 zu dieser Begründung beigefügt.

***9 Klarstellend ergänzt:**

Jet-Tiefflugkorridor und Radaranlage

Das Plangebiet liegt im Jet-Tiefflugkorridor und im Interessensbereich der Luftverteidigungsradaranlage Marienbaum.

Wasserrechtliche Erlaubnis

Für folgende wasserrechtliche Tatbestände ist eine Erlaubnis oder eine Genehmigung bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen:

- Die Entnahme von Grundwasser (z.B. Grundwasserhaltung)
- Den Einbau von RC-Material (z.B. als Tragschicht/ Wegeunterbau)

Pflanzliste B			
Boden des Retentionsfilterbeckens			
Botanischer Name	Deutscher Name	Anteil	
Phragmites australis	Schilf	100%	
Böschungen des Retentionsfilterbeckens Hochstaudenflur (70%)			
Eigene Entwicklung/ Sukzession			
Böschungen des Retentionsfilterbeckens Sträucher (30%)			
Botanischer Name	Deutscher Name	Anteil	Qualität
Euonymus europaea	Pfaffenhütchen	7 %	Str. 2x v.: 60-100 cm
Ribes nigrum	Schwarze Johannisbeere	7 %	Str. 2x v.: 60-100 cm
Prunus padus	Trauben-Kirsche	8 %	Str. 2x v.: 60-100 cm
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball	8 %	Str. 2x v.: 60-100 cm

Pflanzliste C			
Bäume (Aufforstung im Kern)			
Botanischer Name	Deutscher Name	Anteil	Qualität
Quercus robur	Stiel-Eiche	80 %	1/ 2, 80-120 cm
Prunus avium	Vogel-Kirsche	10 %	1/ 2, 80-120 cm
Ulmus laevis	Flatter-Ulme	10 %	1/ 2, 80-120 cm
Gehölze (Waldsaum)			
Botanischer Name	Deutscher Name		Qualität
Acer campestre	Feldahorn		1/ 2, 80-120 cm
Carpinus betulus	Hainbuche		1/ 2, 80-120 cm
Cornus sanguinea	Hartriegel		1/ 2, 80-120 cm
Corylus avellana	Haselnuss		1/ 2, 80-120 cm
Crataegus laevigata	Zweigriffeliger Weißdorn		1/ 2, 80-120 cm
Crataegus monogyna	Eingriffeliger Weißdorn		1/ 2, 80-120 cm
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen		1/ 2, 80-120 cm
Malus sylvestris	Wildapfel		1/ 2, 80-120 cm
Mespilus germanica	Mispel		1/ 2, 80-120 cm
Prunus padus	Gewöhnliche Traubenkirsche		1/ 1, 80-120 cm
Prunus spinosa	Schlehe		1/ 1, 80-120 cm
Rhamnus cathartica	Kreuzdorn		1/ 2, 80-120 cm
Ribes rubrum	Johannisbeere		0/ 1, 50-80 cm
Rosa canina	Hundsrose		l.Str. 2 Tr., 40-70 cm
Viburnum opulus	Gewöhnlicher Schneeball		1/ 2, 80-120 cm

A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

Gewerbelärm

Das gesamte Areal des Rhein-Lippe-Hafens soll über die Bebauungspläne Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" und Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" bauleitplanerisch als Sondergebiet Hafen entwickelt werden. Hierbei ist zu bedenken, dass für den Bebauungsplan Nr. 232 die möglichen Emissionen des Bebauungsplans Nr. 233 gewerbliche Vorbelastungen darstellen, während für den Bebauungsplan Nr. 233 die Emissionen des Bebauungsplans Nr. 232 Vorbelastungen darstellen. Somit bestehen gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den beiden Bebauungsplänen. Aus diesem Grund wurde ein Lärmgutachten[116] erarbeitet, welches die Auswirkungen der vorgesehenen Nutzungen beider Bebauungspläne auf schutzbedürftige Nutzungen im näheren Umfeld des Rhein-Lippe-Hafens betrachtet. Denn zur Wahrung von gesunden Wohnverhältnissen muss in der Bauleitplanung der Schallschutz ausreichend berücksichtigt werden. Hierzu können die Orientierungswerte der DIN 18005 sowie die Immissionsrichtwerte der TA Lärm herangezogen werden, bei deren Unterschreitung ein angemessener Schutz vor Lärm zu erwarten ist.

Im Lärmgutachten sind zunächst die relevanten Immissionsorte bestimmt worden. Hierzu zählen das nördlich des Plangebiets befindliche Allgemeine Wohngebiet (WA) am Damaschkeweg, das eine Entfernung zum Plangebiet von ca. 670 m aufweist. Östlich bzw. südlich des Plangebiets liegen die Splittersiedlungen an der Frankfurter Straße/ Fabrikstraße und an der Emmelsumer Straße. Sie weisen eine Entfernung von ca. 420 m bzw. 490 m zum Bebauungsplan Nr. 233 auf[117]. Westlich des Plangebiets bzw. des Rheins liegt in einer Entfernung von ca. 1.450 m das Wohngebiet in Büderich. Im Stadtgebiet von Voerde wurde darüber hinaus der Siedlungsbereich in Spellen berücksichtigt. Im nächsten Schritt sind zur Beurteilung der zulässigen Emissionen in den Plangebieten die Vorbelastungen (Geräuschimmissionen von allen Anlagen und Betrieben außerhalb der Plangebiete) an den relevanten Immissionsorten betrachtet worden. Hierfür sind – soweit vorhanden – Lärmgutachten und Bauakten der umliegenden Gewerbebetriebe ausgewertet sowie die zulässigen Emissionen abgeleitet worden, die sich durch die Festsetzungen der in der Umgebung befindlichen Bebauungspläne ergeben.

Alsdann wurden die Immissionskontingente berechnet, indem die zulässigen Immissionsrichtwerte an den einzelnen Immissionsorten um die ermittelte Vorbelastung vermindert wurde. Die auf diese Weise ermittelten Emissionskontingente werden teilweise durch einen einzelnen besonders kritischen Immissionsort bestimmt[118], während an

---

[116] Das Gutachten ist als Anlage 15 zu dieser Begründung beigefügt.

[117] Die hier angegebenen Entfernungen beziehen sich auf den Bebauungsplan Nr. 233. Im Lärmgutachten hingegen sind die geringsten Entfernungen der schutzbedürftigen Nutzungen zu beiden Bebauungsplänen angegeben.

[118] Dies betrifft insbesondere den südlichen Bereich des Bebauungsplans Nr. 232, da hier nur ein geringer Abstand zur Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße vorliegt.

anderen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte (auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung) nicht ausgeschöpft werden[119]. Um das Plangebiet besser zu nutzen, können im Bebauungsplan daher nicht nur die Emissionskontingente nach DIN 45691 auf die Teilflächen (SO 1 bis SO 16) verteilt werden. Für einzelne Teilflächen (hier: SO 9 und SO 12) können auch Zusatzkontingente festgesetzt werden.

Abschließend ist auch überprüft worden, ob die bereits angesiedelten Betriebe die sich jeweils ergebenden kontingentierten Immissionsanteile einhalten. Die derzeit tatsächlichen Emissionen zweier vorhandener Betriebe unterschreiten die zulässigen Emissionen deutlich, so dass noch Potenziale für Betriebsausweitungen um 60 bis 150 % bzw. 800 % zu dem angesetzten Betriebsumfang vorliegen. Die bereits ansässige Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG plant ihre Aktivitäten am Standort auszubauen. Geplant sind eine Schiffsreinigungsanlage im Hafenbecken einschließlich einer Rohrbrücke (im Geltungsbereich des zukünftigen Bebauungsplans Nr. 232) zum Anlagengelände im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233, wo eine Behandlungsanlage für die Stoffaufbereitung geplant ist. Für diese geplanten Vorhaben ist bereits ein Genehmigungsantrag nach BImSchG gestellt worden. Im Rahmen dieses Antragsverfahrens wurde auch eine Lärmprognose für die geplanten Anlagen der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG erstellt. Die dort prognostizierten Beurteilungspegel unterschreiten die zulässigen Immissionskontingente, die sich aus den Emissionskontingenten (siehe § 4 der textlichen Festsetzungen) und den Zusatzkontingenten (siehe § 5 der textlichen Festsetzungen) ergeben. Somit ist auch dieser Betrieb (einschließlich des geplanten Ausbaus) planungsrechtlich zulässig.

Im Ergebnis werden mit der im Lärmgutachten vorgegebenen und im Bebauungsplan festgesetzten Kontingentierung[120] für die einzelnen Flächen innerhalb der Plangebiete die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten auch mit Berücksichtigung der Vorbelastung eingehalten bzw. sie unterschreiten den Immissionsrichtwert der TA Lärm um mindestens 10 dB und tragen damit nicht mehr zu den Geräuschimmissionen bei[121].

Gewerbelärm als Störfaktor für Vögel

Da die Lebensräume der Vögel durch Geräusche eingeschränkt werden können, wurden im Lärmgutachten auch die Auswirkungen des mit der Planung einhergehenden

---

[119] Dies gilt laut Lärmgutachten nicht für die Wohnbebauung am Damaschkeweg. Denn aufgrund des geringen Abstandes zu den Gewerbebetrieben im Gewerbegebiet Am Lippeglacis wurde angesetzt, dass die vorhandenen benachbarten Betriebe hier schon die Immissionsrichtwerte der TA Lärm vollständig ausschöpfen.

[120] Siehe hierzu „Begrenzende Bestimmungen zur Einhaltung des gebotenen Immissionsschutzes“ (ab Seite 42)

[121] Es wird darauf hingewiesen, dass im Lärmgutachten auch bereits eine Kontingentierung nach DIN 45691 für die noch zu entwickelnden südlichen Hafenflächen (im aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd") vorgenommen wurde.

Gewerbelärms betrachtet, da in der näheren Umgebung zum Rhein-Lippe-Hafen Bruträume von Vögeln festgestellt wurden. Hierfür wurde zunächst untersucht, ob sich eine kontinuierliche oder eher diskontinuierliche Geräuschkulisse ausbilden kann. Zu diesem Zweck wurde im Lärmgutachten eine Simulation eines möglichen Pegel-Zeit-Verlaufes von Geräuschen mehrerer Betriebe vorgenommen. Als Reverenz für die Simulation wurden die tatsächlichen Geräuschimmissionen des am Hafen Emmelsum (Voerde) ansässigen Betriebes Jerrich gewählt. Im Ergebnis überschreiten in ca. 25 % der Zeit des simulierten Pegel-Zeit-Verlaufes die Geräuschimmissionen den Mittelungspegel der fiktiven Betriebe. Die Pausen zwischen den Geräuschereignissen liegen zwischen wenigen Sekunden und bis zu fünf Minuten. Pausen von mehr als einer Minute treten in ca. 40 % der Zeit auf. Um die Bruträume nicht zu beeinträchtigen, müssen die Pausen zwischen den Geräuschereignissen so lang sein, dass Vögel in ihrem Kommunikationsverhalten nicht mehr gestört werden, d.h. eine Überdeckung der Vogelstimmen durch ein Dauergeräusch nicht vorliegt. Es kann daher resümiert werden, dass die betriebsbedingten Störwirkungen der Hafenentwicklung geringer einzuschätzen sind als bei einer stark befahrenen Straße, die ab etwa 20.000 Kfz/ 24 h eine Dauerkulisse darstellen. Der hier simulierte Zeitverlauf der Schallereignisse entspricht vielmehr einem Verkehrsaufkommen kleinerer Straßen mit einem diskontinuierlichen Verlauf der Geräusche, weshalb die Geräuschimmissionen keine schädlichen Auswirkungen auf die Bruträume haben.

Da die Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG im Hafenbecken eine Schiffsreinigungsanlage plant, von der kontinuierliche Geräusche ausgehen würden, wurden auch die möglichen damit einhergehenden Einflüsse auf planungsrelevante Vogelarten beurteilt. Innerhalb des Wirkbereichs der 50-, 55- und 60-dB(A)tags-Isophonen der geplanten Schiffsreinigungsanlage konnten Vorkommen von Feldlerche, Gartenrotschwanz, Kiebitz, Rauchschwalbe, Turmfalke und Wiesenpieper nachgewiesen werden. Lediglich beim Kiebitz handelt es sich um eine lärmempfindliche Art[122]. Für die Feldlerche hingegen ist Lärm am Brutplatz nicht von Relevanz und für den Wiesenpieper nicht ausschlaggebend für die Brutplatzwahl. Die geplante Schiffsreinigungsanlage hat somit keine Auswirkungen für die CEF-Fläche für Feldlerche und Wiesenpieper östlich des Bebauungsplans Nr. 233[123].

Verkehrslärm

Neben dem Gewerbelärm wurden im Lärmgutachten auch die akustischen Auswirkungen der planbedingten Zusatzverkehre durch Quell- und Zielverkehre (PKW und LKW) auf den öffentlichen Straßen untersucht. Dabei sind allerdings nur die Straßen zu berücksichtigen, in denen die planbedingten Zusatzverkehre noch nicht in dem allgemeinen Verkehr aufgegangen sind und sie sich mit dem allgemeinen Verkehr noch nicht

[122] Gemäß Anlage 12 konnten darüber hinaus noch Vorkommen eines Bluthänflings und eines Stars nachgewiesen werden. Bei diesen Vogelarten handelt es sich nicht – im Gegensatz zum Kiebitz – um lärmempfindliche Arten.
[123] Siehe hierzu Abbildung 12 (Seite 83)

vermischt haben. Zu betrachten ist demnach die Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen, da es hier zu einer Verkehrsmengenzunahme von 371 % kommt. Auf der Emmelsumer Straße findet eine Verkehrszunahme von 73 % (zwischen Zum Rhein-Lippe-Hafen und Frankfurter Straße) bzw. 50 % (zwischen Frankfurter Straße und Willy-Brandt-Straße) statt. Der Anteil des Zusatzverkehrs macht somit auch hier einen relevanten Teil des Verkehrs aus, so dass auch für diese Streckenabschnitte die Verkehrslärmzunahme untersucht wird. Die Zusatzverkehre, die auf der Emmelsumer Straße westlich der Straße Zum Rhein-Lippe (2 %), über die Böskenstraße (6 %), über die über die Willy-Brandt-Straße (5 %) und über die Frankfurter Straße (5 %) abfließen, machen nur einen untergeordneten Anteil der Verkehre aus. Demnach kann bei diesen Straßen davon ausgegangen werden, dass dort eine Vermischung der Zusatzverkehre mit den schon vorhandenen Verkehren stattfindet. Eine Untersuchung der Verkehrslärmzunahme ist dort somit nicht erforderlich.

An der zu betrachtenden Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen befinden sich keine Gebäude, auf die der zusätzliche Verkehrslärm einwirken könnte. Die Verkehrszunahme hat demnach keine Auswirkung. Die höchste Verkehrslärmzunahme an einer Straße mit Bebauung wurde im Lärmgutachten an der Emmelsumer Straße zwischen Frankfurter Straße und Willy-Brandt-Straße mit 2,3 dB tags ermittelt[124]. Bei dieser Bebauung handelt es sich allerdings um gewerbliche Nutzungen. Die berechneten Beurteilungspegel halten an den Gebäudefassaden der untersuchten Immissionsorte die kritischen Toleranzwerte (70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts) ein, ab dem von einer Gesundheitsgefährdung bei Langzeiteinwirkungen des Lärms in Wohngebieten ausgegangen werden kann. Das Lärmgutachten kommt daher zu dem Ergebnis, dass zwar Zunahmen des Verkehrslärms zwischen 0,1 und 2,3 dB möglich sind, aber keine ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Planung verursacht werden.

A 10 Technische Infrastruktur

Versorgung

Sämtliche technische Infrastruktureinrichtungen sind im Plangebiet verlegt. Über die Straße „Zum Rhein-Lippe-Hafen“ erfolgt die Anbindung zur K 12. Die Möglichkeit einer weiteren Anbindung bzw. einer Erweiterung über die Straße „Zum Rhein-Lippe-Hafen“ ist gegeben.

Die Versorgung mit Strom/ Gas/ Wasser ist sichergestellt. Innerhalb des Plangebiets ist eine entsprechende Erweiterung des Netzes bei Bedarf vorzunehmen.

[124] Bei den ausgewählten Immissionsorten handelt es sich um Gebäude, die einen geringen Abstand zu der jeweils betrachteten öffentlichen Straße aufweisen, so dass eine analoge Beurteilung auch für die anderen Gebäude an den untersuchten Straßenabschnitten gilt.

Die notwendige Löschwassermenge beträgt 192 m³/h über einen Zeitraum von zwei Stunden. Seit dem Jahr 2011 können ca. 170 m³/h über einen Zeitraum von zwei Stunden leitungsgebunden an Löschwasser zur Verfügung gestellt werden. Weitere Löschwassermengen sind daher über geeignete löschwassertechnische Einrichtungen (z.B. Löschwasserbrunnen) abzudecken. Daher wird ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen[125].

Entsorgung des Schmutzwassers

Das Schmutzwasser gelangt über eine Abwasserdruckrohrleitung in das städtische Schmutzwasserkanalnetz. Die Abwässer werden demnach der zentralen Kläranlage zugeführt und gereinigt. Eine ordnungsgemäße Behandlung des Schmutzwassers ist somit gewährleistet. Für das gesamte Plangebiet besteht ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Schmutzwasser[126]. Hiervon sind die bereits vorhandenen Betriebe TanQuid GmbH & Co. KG[127] sowie die GS-Recycling GmbH & Co. KG[128] ausgenommen.

Für den Fall, dass sich Betriebe mit einem sehr hohen Schmutzwasseranfall ansiedeln wollen, sind begrenzende Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen worden[129]. Für den Fall, dass ansiedlungswillige Betriebe Produktionsprozesse mit besonderen Stofflasten vorsehen, wird im Bebauungsplan auf die Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017 – und hier insbesondere auf § 7 der Satzung – hingewiesen[130].

Behandlung des Niederschlagswassers

Gemäß § 44 Abs. 1 LWG i.V.m. § 55 Abs. 2 WHG soll das Niederschlagswasser von Grundstücken ortsnah versickert, verrrieselt oder direkt oder über die Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Entsprechend dem MUNLV NRW-Runderlass „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ vom 26.05.2004 wird das Niederschlagswasser in drei Kategorien eingestuft. Während das Niederschlagswasser der Kategorie I (unbelastetes Niederschlagswasser, bspw. von Fuß- und Radwegen) grundsätzlich ohne Vorbehandlung versickert werden kann,

---

[125] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise“ (ab Seite 91)
[126] Siehe Kapitel „Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)“ (ab Seite 89)
[127] Da die TanQuid GmbH & Co. KG am Standort Rhein-Lippe-Hafen über keinen Hausanschluss und keinen Anschluss an die vorhandene Abwasserdruckrohrleitung verfügt, wird das dort geringfügig anfallende Schmutzwasser zunächst vor Ort gesammelt und dann zur betriebseigenen Abwasserbehandlungsanlage am Standort Hünxe verbracht.
[128] Siehe Kapitel „Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)“ (ab Seite 84)
[129] Siehe hierzu „Begrenzende Bestimmungen zum Schmutzwasseranfall eines Betriebes“ (ab Seite 64)
[130] Siehe Kapitel „Empfehlungen und Hinweise“ (ab Seite 91)

bedarf das Niederschlagswasser der Kategorie II (schwach belastetes Niederschlagswasser, bspw. von Dachflächen in Industriegebieten, Hof- und Verkehrsflächen in Industriegebieten mit geringem Kfz-Verkehr) grundsätzlich einer Behandlung. Eine solche Behandlung wurde auf der Grundlage der ursprünglichen Planung vom Ingenieurbüro Wetzel+Partner konzipiert[131], so dass eine ordnungsgemäße Ableitung und Beseitigung des im Plangebiet auf den öffentlichen und privaten Flächen anfallenden Niederschlagswassers gewährleistet werden kann. Aufgrund der Tatsache, dass der nördliche Bereich des Plangebiets damals durch Tagebau bzw. Renaturierung beansprucht wurde und die Erschließung dieses Bereiches erst danach möglich war, wurde die Bauausführung in drei Bauabschnitten konzipiert. Im ersten Bauabschnitt sind im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 76 ein Teil des Kanalisationsnetzes und das Regenklärbecken (RKB) gebaut worden (im Jahr 2009). Dieser Bauabschnitt ist abgeschlossen; die verlegten Leitungen werden im Plangebiet durch die Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 2 und 3 gesichert[132]. Die am östlichen Plangebietsrand geplante und errichtete Regenwasserbehandlungsanlage wurde so konzipiert, dass der vorhandene Höhenunterschied im Gelände genutzt werden kann, um das anfallende Regenwasser über das RKB mit Versickerungsanlage (sog. Quelltopf) in die angrenzenden MSPE 2-Flächen einzuleiten. Der zweite Bauabschnitt beinhaltet das restliche geplante Kanalnetz im Plangebiet. Dieser Bauabschnitt wird sich abhängig von der Entwicklung des übrigen Plangebiets bzw. von der Vermarktung der Grundstücke entwickeln. Der Bau des an dem RKB angrenzenden optionalen Retentionsbodenfilter (RBF) stellt – falls erforderlich – Bauabschnitt 3 dar und wird vom Verschmutzungs- und Anschlussgrad abhängig gemacht, weil der RBF bis zur endgültigen Auslastung des Sondergebiets überdimensioniert wäre und der endgültige Verschmutzungsgrad des Niederschlagswassers derzeit noch nicht abzuschätzen ist. Dieses geplante Konzept ist auch geeignet, die Niederschlagswassermengen der Kategorie III (stark verschmutztes Niederschlagswasser, bspw. von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, Flächen mit starkem Kfz-Verkehr) aufzunehmen, allerdings ist zunächst eine separate Vorbehandlung auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück vorzunehmen (bspw. mit Abscheideanlagen, einer biologischen Reinigung usw.), bevor das Niederschlagswasser der zentralen Niederschlagswasserbehandlung zugeführt werden kann[133]. Da mit diesem von der Unteren Wasserbehörde des

[131] Die Genehmigungsplanung ist als Anlage 17 zu dieser Begründung beigefügt.
[132] Siehe auch Kapitel „Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)“ (ab Seite 84)
[133] Eine entsprechende textliche Festsetzung ist daher aufgenommen worden (siehe hierzu Kapitel „Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG)“ (ab Seite 87))

Kreises Wesel genehmigte Konzept[134] eine ordnungsgemäße Aufbereitung des Niederschlagswassers sichergestellt ist, besteht für das gesamte Plangebiet ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser[135] [136].

Zu Beginn des Bauleitplanverfahrens hat DeltaPort auf die Notwendigkeit des Ausbaus des Böschungsufers zur Kaimauer hingewiesen. Da die Kaimauer auf Höhe des vormaligen Böschungsfußes errichtet wurde bzw. werden soll[137], werden somit weitere Flächen geschaffen, die bei der Ursprungsplanung nicht vorgesehen waren. Darüber hinaus wurde von DeltaPort der Wunsch nach der Erhöhung der GRZ von ursprünglich 0,8 auf 0,9 geäußert. Da diese Maßnahmen u.a. Auswirkungen auf die Niederschlagsabflussmengen haben, war eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Niederschlagswasseranlagen im Hinblick auf die zu erwartenden höheren Abflussmengen erforderlich. Daher wurde in einem Gutachten[138] anhand von hydrodynamischen Kanalnetzberechnungen das Leistungsvermögen des Kanalnetzes berechnet. Ebenfalls wurde die Kapazität des vorhandenen Regenklärbeckens bei einer Erhöhung der Zuflussmengen betrachtet.

Bei dieser Prüfung wurden zwei Belastungsansätze betrachtet: Bei der Variante 1 erfolgte die Überprüfung der Abwasseranlagen mit einer GRZ von 0,9. Bei der Variante 2 wurde berücksichtigt, dass bereits zwei der vorhandenen Betriebe von dem Anschluss- und Benutzungszwang befreit wurden, da sie das auf ihren Betriebsflächen anfallende Niederschlagswasser entweder direkt in den Rhein einleiten (GS-Recycling GmbH & Co. KG[139]) oder über einen Versickerungsschacht entwässern lassen (TanQuid GmbH & Co. KG[140]). Bei der Variante 2 erfolgte somit die Überprüfung der Abwasseranlagen mit einer GRZ von 0,9 mit der Berücksichtigung von Grundstücksflächen in einer Größenordnung von ca. 6,95 ha mit Direkteinleitung.

Für die erste Variante wurde festgestellt, dass die ermittelten Überstauhäufigkeiten bei den Berechnungen mit der Regenserie und den Flächengrößen aus einer GRZ von 0,9 eine ausreichende Abflusskapazität ergeben. Allerdings wurde auch festgestellt, dass die Anzahl der Schächte mit Überstauungen bis auf das Gelände sowie das Überstauvolumen merklich ansteigen würde. Dies hat zur Folge, dass bisher eingeplante Sicherheiten zur Vermeidung von Gebäudeüberflutungen, insbesondere im Hinblick

---

[134] Die Genehmigung liegt mit Schreiben vom 21.10.2008 vor.
[135] Siehe Kapitel „Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)“ (ab Seite 89)
[136] Von dem Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser wurden bisher drei Befreiungen erteilt: Siehe hierzu Fußnote 105 (Seite 84), Fußnote 140 (Seite 103) und Fußnote 142 (Seite 104)
[137] Siehe hierzu Abbildung 7 (Seite 24)
[138] Das Gutachten ist als Anlage 11 zu dieser Begründung beigefügt.
[139] Siehe Kapitel „Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)“ (ab Seite 84)
[140] Gemäß einer Nebenbestimmung zur Baugenehmigung ist das Niederschlagswasser örtlich zu versickern.

auf die aktuellen Starkregenereignisse, verloren gehen. Zur Kapazität des vorhandenen Regenklärbeckens wurde festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit bei einer Erhöhung der GRZ auf 0,9 nicht ausreichen würde, da insbesondere der Grenzwert für die Oberflächenbeschickung überschritten werden würde. Das Gutachten kam daher zu dem Ergebnis, dass eine Erhöhung der GRZ von 0,8 auf 0,9 aufgrund der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Niederschlagswasseranlagen nicht empfohlen werden konnte.

Für die zweite Variante wurde festgestellt, dass es auch hier zu Überstauungen bis auf das Gelände kommen würde. Daher wurde empfohlen, vor dem Anschluss der Flächen das Kanalnetz zu optimieren. So könnte eine Optimierung der Abflusskapazität des Kanalnetzes durch den Bau von Retentionsräumen, bspw. durch Regenrückhaltekanäle in den Bereichen, in denen die Niederschlagswasserkanäle noch nicht realisiert wurden (Bauabschnitt 2), geschaffen werden. Im Gegensatz zur Variante 1 wurde bei der Variante 2 festgestellt, dass der Kläranteil des RKB ausreichend dimensioniert wäre.

Das Gutachten kommt daher zu dem Ergebnis, dass eine Erhöhung der GRZ auf 0,9 nur dann möglich wäre, wenn die Betriebsflächen der beiden vorhandenen Betriebe auch weiterhin nicht an den Kanal angeschlossen werden und wenn in den Bereichen des Bebauungsplans Nr. 233, in denen die Niederschlagswasserkanäle noch nicht gebaut wurden (Bauabschnitt 2), Retentionsraum geschaffen wird. Aufgrund der erteilten Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwanges kann davon ausgegangen werden, dass die Betriebsflächen auch weiterhin nicht an den Kanal angeschlossen werden. Des Weiteren ist eine textliche Festsetzung aufgenommen worden, die sicherstellt, dass Betriebe entsprechende Rückhaltemaßnahmen ergreifen müssen, sofern sie eine GRZ von 0,8 überschreiten[141]. Den Empfehlungen des Gutachtens wird somit nachgekommen. Darüber hinaus wurde zur Entlastung der vorhandenen Niederschlagswasseranlagen die Überlegung von DeltaPort, das an der Kaianlage anfallende Niederschlagswasser direkt in das Hafenbecken einzuleiten[142], berücksichtigt. Die Reinigungsleistung und die Bedingungen aus dem MUNLV NRW-Runderlass können somit wieder vollumfänglich eingehalten werden. Mit der Abkopplung der Flächen der geplanten Kaianlage werden auch die Klärbedingungen im vorhandenen RKB weiter verbessert. Eine ordnungsgemäße Aufbereitung des im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers ist somit auch weiterhin sichergestellt.

[141] Siehe Kapitel „Hochwasser- und Starkregenschutzanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. c BauGB)“ (ab Seite 70)

[142] Mit Schreiben vom 08.03.2018 hat die Stadt Wesel DeltaPort für eine Fläche von 1,33 ha vom Anschluss- und Benutzungszwang befreit. Die Untere Wasserbehörde des Kreises Wesel hat mit Schreiben vom 07.05.2018 eine Wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten/ Einbringen von Niederschlagswasser über das Hafenbecken in den Rhein erteilt.

A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes

Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft[143]

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes[144] sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a BauGB bezeichneten Bestandteilen in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen. Der Ausgleich soll durch geeignete Festsetzungen als Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich erfolgen. Weiter heißt es, dass die Festsetzungen auch an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erfolgen können, soweit dies mit einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.

Zur Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft ist eine Eingriffsbewertung vorgenommen worden. Alle Umweltmedien werden u.a. im Umweltbericht, der als gesonderter Bestandteil (Teil B) dieser Begründung beigefügt ist, betrachtet. Zur Eingriffsbilanzierung wurde der Entwurf des vorliegenden Bebauungsplans hinsichtlich seiner maximal möglichen Nutzung ausgewertet. Mit Realisierung der baurechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans kommt es vor allem bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und Landschaftsbild zu dauerhaften Beeinträchtigungen, die kompensiert werden müssen.

Im Zuge des Vorhabens kommt es bau- und anlagebedingt im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu einer weitgehenden Inanspruchnahme der Vegetation mit vorhandenen Lebensräumen für Tiere und Pflanzen. Für insgesamt 27 planungsrelevante Tierarten kann nicht ausgeschlossen werden, dass Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG einschlägig sind und deren Verletzung droht. Für diese Arten wurden daher Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen formuliert, um die Einhaltung dieser gesetzlichen Verbote zu gewährleisten[145]. Die Vermeidungsmaßnahmen umfassen zeitliche Beschränkungen des Baubeginns, bauzeitliche Schutzeinrichtungen, Pflegemaßnahmen im Plangebiet sowie Maßnahmen zum Schutz vor akustischen und optischen Immissionen. Darüber hinaus sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG im Gemeindegebiet von Wesel durchzuführen, da es im Plangebiet zu einem anlagebedingten Verlust von Bruthabitaten der Feldlerche (6 Paare im Plangebiet festgestellt) und des Wiesenpiepers (1 Paar im Plangebiet festgestellt) kommt. Ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 1 BNatSchG ist unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen nicht erforderlich.

---

[143] Das Kapitel ist überwiegend der Umweltverträglichkeitsstudie/ dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen, das als Anlage 10 zu dieser Begründung beigefügt ist.
[144] Zur Landschaftsbildbewertung wurde ein eigener Erläuterungsbericht erstellt, der als Anlage 13 zu dieser Begründung beigefügt ist.
[145] Siehe hierzu Kapitel „Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB und § 9 Abs. 1a BauGB)“ (ab Seite 72)

Maßnahmen zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes stellen die gestaffelten Bebauungshöhen innerhalb der Sondergebietsflächen sowie die Neuanlage von hochwüchsigen Baum-/ Gehölzpflanzungen innerhalb der MSPE 1-Flächen dar. Weiterhin kann mit der angepassten farblichen Gestaltung der Bebauung eine Verminderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erzielt werden. Auch die für das Plangebiet in Bezug auf die Außenbeleuchtung des Geländes getroffenen Festsetzungen stellen Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen für das Schutzgut Landschaftsbild dar. Als verbleibende Beeinträchtigungen sind trotz der genannten Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung sowohl die Fernwirkung der zulässigen baulichen Anlagen als auch die Überformung der Landschaft im Nahbereich zu nennen. Die entsprechende Überformung der Landschaft ist als verbleibende und nachhaltige Beeinträchtigung zu beurteilen und muss an anderer Stelle kompensiert werden.

Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind keine Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung und Kompensation erforderlich. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung der anthropogenen Überformung, der bestehenden Vorbelastungen im Plangebiet, der untergeordneten Wertigkeit der Böden im Plangebiet, der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Kompensation wird von keinen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden und Wasser ausgegangen. Unter Beachtung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensation verbleiben für das Schutzgut Klima/ Luft keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen durch Aufheizung und Windfeldveränderung.

Der aus dem Vorhaben resultierende Kompensationsbedarf, auch hinsichtlich der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, wird weitestgehend außerhalb des Plangebiets erbracht. Die Eingriffsbewertung kommt zu dem Ergebnis, dass eine externe Kompensation von insgesamt 392.086 ökologischen Werteinheiten (ÖWE) erforderlich ist. Dieses Kompensationserfordernis wird auf den in den Ökokonten der Stadt Wesel unter den Bezeichnungen WLM-Ö-11 „Lippeverlegung“ sowie WLM-Ö-10 „Wald ‚Holzstraße‘“ geführten Flächen erbracht.

Unter Berücksichtigung aller Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen kann der durch die Planung verursachte Eingriff kompensiert werden. Weitergehende Ausführungen können dem Umweltbericht, der eigenständiger Bestandteil (Teil B) dieser Begründung ist, entnommen werden.

Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere

Maßnahmen der Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Weiter heißt es, dass landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden sollen. Gemäß § 1a Abs. 2 Satz 4 BauGB soll die Notwendigkeit der Umwandlung begründet werden.

Im Kapitel „A 5 Alternativenprüfung" ist bereits geklärt worden, dass die Binnenhäfen in NRW nur über begrenzte Erweiterungsflächen verfügen und der Bedarf größer ist als die verfügbaren Flächen. Im Hafenkonzept 2008 heißt es sogar, dass der Rhein-Lippe-Hafen und der Hafen Emmelsum die einzigen Standorte sein dürften, die über Flächenreserven im benötigten Umfang verfügen könnten (vgl. MBV NRW 2008: 30). Der Landesentwicklungsplan hat den Rhein-Lippe-Hafen daher als landesbedeutsamen Hafen dargestellt. Der GEP 99 stellt das Gebiet des Rhein-Lippe-Hafens als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit Kennzeichnung als Standort des kombinierten Güterverkehrs dar. Der Regionalplan Ruhr stellt das Gebiet als GIB mit der zweckgebundenen Nutzung „Häfen und Standorte für hafenaffines Gewerbe" dar. Somit passt sich der Bebauungsplan, in dem ein Sondergebiet Hafen ausgewiesen werden soll, den Zielen der Raumordnung an (§ 1 Abs. 4 BauGB) und ist erforderlich bzw. unvermeidbar.

Das Plangebiet wird derzeit bereits teilweise industriell genutzt (im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 76), der überwiegende Teil des Plangebiets hingegen wird derzeit nicht genutzt. Durch die Planung werden daher Flächen in Anspruch genommen, die bisher baulich nicht genutzt wurden. Somit kann zwar dem Gebot, der Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung zu gewähren, nicht nachgekommen werden, aber unter Berücksichtigung der Anforderungen des § 1 Abs. 6 BauGB (insbesondere in Bezug auf gesunde Wohnverhältnisse, den Belangen des Umweltschutzes und den Belangen der Wirtschaft sowie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen) und der Tatsache, dass es im Weseler Stadtgebiet keine weiteren Flächen gibt, die über einen direkten Hafenanschluss sowie über eine gute infrastrukturelle Anbindung verfügen, hat die Alternativenprüfung ergeben, dass die für die Planung ausgewählten Flurstücke am besten für die Ausweisung des Sondergebiets Hafen geeignet sind.

Eine Umwandlung von derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen findet insbesondere aufgrund der erforderlichen Ersatzaufforstung in einer Größenordnung von 13.250 m² für den unvermeidbaren Eingriff in die westliche Waldlinse statt. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen (insg. 15.483 m²) werden daher in einen Laubwald mit lebensraumtypischen Gehölzen und mit Krautsaum sowie Waldrand umgewandelt. Durch die Umwandlung findet eine ökologische Aufwertung statt, die teilweise[146] als

[146] Gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG können Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, als Ausgleichs-

externe Kompensation für die Planung herangezogen werden kann (WLM-Ö-10). Diese Ersatzaufforstung/ externe Kompensation findet im Nahbereich des Lippemündungsraumes am Wesel-Datteln-Kanal statt (Entfernung zum Plangebiet ca. 830 m).

FFH-Vorprüfung

Ca. 340 m westlich des Plangebiets verläuft am rechten Rheinufer die Ostgrenze des Vogelschutzgebiets „Unterer Niederrhein". In der FFH-Vorprüfung[147] wird der potenzielle Wirkraum einerseits aus der Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens (z.B. Lärmausbreitung) und andererseits aus der Empfindlichkeit der prüfrelevanten Vogelarten (artenspezifischer, maximaler Störradius) im VSG abgeleitet. Die FFH-Vorprüfung ergibt, dass Beeinträchtigungen des VSG sowie Summationseffekte mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben ist damit verträglich im Sinne der FFH-Richtlinie. Die Durchführung einer vertiefenden FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich. Nähere Informationen können der Anlage 5 entnommen werden.

A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik

Die im ca. 53,37 ha großen Plangebiet ausgewiesenen Nutzungen weisen folgende Flächengrößen auf:

Sondergebiet	ca.	460.117 m²
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	ca.	3.426 m²
Rad- und Fußweg	ca.	5.434 m²
Fläche für Ausgleichsmaßnahmen (MSPE)	ca.	50.511 m²
- davon MSPE 1	ca.	10.870 m²
- davon MSPE 2	ca.	39.641 m²
▪ davon Regenklärbecken (RKB)	ca.	2.549 m²
▪ davon Retentionsbodenfilter (RBF)	ca.	7.533 m²
Waldflächen	ca.	2.431 m²
Private Grünflächen	ca.	11.805 m²

A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans ergeben sich für die Stadt keine direkten Kosten. Die Finanzierung der Hafenentwicklung wird durch DeltaPort vorgenommen, an der die Stadt Wesel beteiligt ist. Notwendige Investitionen für Erweiterungs- und

---

oder Ersatzmaßnahmen anerkannt werden, soweit sie ohne rechtliche Verpflichtung durchgeführt wurden. Da es eine rechtliche Verpflichtung zur Ersatzaufforstung gibt, kann diese 13.250 m² große Ersatzaufforstungsfläche nicht als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme anerkannt werden. Somit stehen für die externe naturschutzrechtliche Kompensation lediglich 2.233 m² mit 8.932 ÖWE zur Verfügung. (Hinweis: In „*Maßnahmen im Rahmen der Waldumwandlung nach Landesforstgesetz NRW (LFoG)*" [ab Seite 80] wird darauf hingewiesen, dass noch 1.833 m² zur Verfügung stehen. Bei dieser Flächenangabe handelt es sich – im Gegensatz zur hier thematisierten naturschutzrechtlichen Kompensation – um die Möglichkeit der forstrechtlichen Kompensation)

[147] Dieses Dokument ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.

Ausbauprojekte müssen über Beteiligungen der Gesellschafter, Fördermittel und Kreditinstitute zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der Gremiensitzungen der Gesellschafter werden Finanzierungsfragen beraten und im Anschluss in den zuständigen politischen Gremien (Rat und Kreistag) behandelt und beschlossen.

Einige der erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung der Planung sind bereits vorgenommen worden. So sind im Bereich des Bebauungsplans Nr. 76, der mit dem Bebauungsplan Nr. 233 überlagert wird, bereits zwei Verkehrsachsen (jeweils ca. 6,00 m breit) und ein Teil der Haupterschließungsstrecke (ca. 7,00 m breit) sowie die darunter befindliche unterirdische Infrastruktur (bspw. Abwasserdruckrohrleitung sowie Regenwasserkanal) gebaut worden. Je nach Bedarf bzw. Vermarktung der Grundstücke kann das übrige Plangebiet mit einer inneren Erschließungsstraße und der dazugehörigen unterirdischen Infrastruktur erschlossen werden. Das Regenklärbecken (RKB) am östlichen Rand des Plangebiets ist ebenfalls bereits gebaut worden. Der Bau des an dem RKB angrenzenden optionalen Retentionsbodenfilters (RBF) wird vom Verschmutzungs- und Anschlussgrad abhängig gemacht, weil der RBF bis zur endgültigen Auslastung des Sondergebiets überdimensioniert wäre und der endgültige Verschmutzungsgrad des Niederschlagswassers derzeit noch nicht abzuschätzen ist.

Mit der Ertüchtigung des bisher bestehenden Böschungsufers zu einer Kaimauer wurde bereits im Jahr 2017 begonnen (hier: 1. und 2. Bauabschnitt auf einer Länge von ca. 300 m) und soll im Jahr 2019 fertiggestellt werden. Für den 3. Bauabschnitt (ca. 220 m lange Kaianlage) wurde bereits ein Plangenehmigungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Noch nicht begonnen werden konnte mit der erforderlichen Aufschüttung im westlichen Bereich des Plangebiets. Hierzu muss zunächst die Waldlinse entfernt werden und müssen die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen vorliegen. Die Unterlagen für die wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren werden derzeit vorbereitet. Mit dem Entfernen der Waldlinse sowie der daran anschließenden Aufschüttung des Areals kann erst nach Rechtskraft des Bebauungsplans begonnen werden, und dies auch erst nachdem die ökologische Baubegleitung die entsprechenden artenschutzrechtlichen Freigaben erteilt hat. Sobald die aufzuschüttende Fläche vollständig hergerichtet wurde, ist der geplante Rad- und Fußweg auch hier an den Rand des Plangebiets zu verlegen. Im übrigen Bereich des Plangebiets verläuft der bereits hergerichtete Rad- und Fußweg (nebst Aussichtspunkt) gemäß der zeichnerischen Festsetzung.

Aufgrund des anlagebedingten Verlustes von Bruthabitaten der Feldlerche (6 Paare im Plangebiet festgestellt) und des Wiesenpiepers (1 Paar im Plangebiet festgestellt) wurden bereits die Flächen östlich des Plangebiets hergerichtet sowie die Pachtverträge für diese Flächen angepasst (sog. CEF-Maßnahmen). Auch für den unvermeidbaren Verlust der Waldlinse im westlichen Bereich des Plangebiets ist bereits eine externe Ersatzaufforstung an der Holzstraße angelegt worden.

Teil B -- Umweltbericht (Belange des Umweltschutzes)

Der Teil B der Begründung folgt dem Teil A in eigenständiger Ausfertigung unter dem Titel:

Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" – Umweltbericht. Stand: Mai 2019

Aufgestellt:

Wesel, den 24.05.2019

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag



(Brandenburg)
Team Bauleitplanung

Anlagen

Anlage 1 Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) 2017: DeltaPort Nutzungs- und Strukturkonzept 2017. Stand: Mai 2017

Anlage 2 Ingenieurbüro R.A.Patt GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ – Böschungsgestaltung. Stand: Januar 2019

Anlage 3 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ Bebauungsplan Nr. 233 – Flächeninanspruchnahme ÜSG-Lippe. Stand: März 2019

Anlage 4 Ingenieurbüro R.A.Patt GmbH 2017: Retentionsausgleich am Lipperandsee in Wesel. Stand: Februar 2017

Anlage 5 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ – FFH-Vorprüfung – Zum europäischen Vogelschutzgebiet DE-4203-401 Unterer Niederrhein. Stand: März 2019

Anlage 6 Ambrosius Blanke Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (abvi) 2017: Bebauungspläne Nr. 232, 233 „Rhein-Lippe-Hafen“ in Wesel – Verkehrsuntersuchung. Stand: Februar 2017

Anlage 7 UCON GmbH 2018: Gutachten auf Basis des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG zur Verträglichkeit von möglichen Betriebsbereichen am Rhein-Lippe-Hafen mit schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung. Stand: Juli 2018

Anlage 8 UCON GmbH 2019: Betrachtung möglicher ökologischer Auswirkungen – Hafen Emmelsum & Rhein Lippe Hafen. Stand: April 2019

Anlage 9 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Prüfung und Bewertung von Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes auf Basis des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG für den „Rhein-Lippe-Hafen“ – Bebauungsplan Nr. 233. Stand: Mai 2019

Anlage 10 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ – Umweltverträglichkeitsstudie/ Landschaftspflegerischer Begleitplan. Stand: Mai 2019

Anlage 11 Blue ing. Gesellschaft mbH (blueing) 2016: B-Plan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“: Überprüfung der Auswirkungen auf die Niederschlagswasseranlagen durch die Erhöhung der GRZ sowie durch Flächen mit Direkteinleitung – Erläuterungsbericht. Stand: November 2016

Anlage 12 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ – Artenschutzprüfung. Stand: Mai 2019

Anlage 13 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2019: Bebauungsplan Nr. 233 „Rhein-Lippe-Hafen – Nord“ – Landschaftsbildbewertung. Stand: Mai 2019

Anlage 14 TanQuid GmbH & Co. KG 2008: Schutzanweisung für Arbeiten im Bereich der Mineralölfernleitung der TanQuid GmbH & Co. KG, Schifferstr. 210, 47059 Duisburg. Stand: Oktober 2008

Anlage 15 Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik (afi) 2018: Lärmgutachten Bebauungspläne Nr. 232 und 233 Rhein-Lippe-Hafen, Wesel. Stand: August 2018

Anlage 16 Aquatechnik Gesellschaft für Hydrogeologie und Umweltschutz mbH 2004: Orientierende Gefährdungsabschätzung und orientierende Baugrunderkundung „Rhein-Lippe-Hafen“ in Wesel. Stand: März 2004

Anlage 17 Wetzel+Partner Ingenieurgesellschaft mbH 2008: Erschließung Rhein-Lippe-Hafen der Stadt Wesel – Antrag gemäß § 58 (1) und (2) LWG §§ 2, 3, 7 WHG bzw. § 51a LWG für die RW-Entwässerung. Stand: Mai 2008

Literaturverzeichnis/ Urteile

Alle hier aufgeführten Werke können im Rathaus der Stadt Wesel, Klever-Tor-Platz 1, Team Bauleitplanung (Zimmer 332 bis 334), während der Dienststunden eingesehen werden:

- Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (AKNW) 2018: Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW). Synopse zur BauO NRW 2018 mit Begründung
- Bezirksregierung Düsseldorf 2011: Überschwemmungsgebiet Lippe HQ_{100} – Kurzbericht
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2018: Mobilität in Deutschland – Kurzreport: Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, 1. Auflage (Stand: Juni 2018)
- Bundesrat 2016: Drucksache 237/16 (Beschluss) vom 17.06.2016: Stellungnahme des Bundesrates – Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates
- Bund/Länder-Arbeitskreis 2017: Entwurf TA Abstand – Eckpunkte. Stand: 11.09.2017
- BVerwG, Urteil v. 29.09.1978 – 4 C 30.76
- BVerwG, Beschluss v. 28.07.1999 – 4 B 38/99
- BVerwG, Beschluss v. 12.02.2003 – 4 BN 9.03
- BVerwG, Urteil v. 20.12.2012 – 4 C 11.11
- BVerwG, Beschluss v. 22.05.2014 – 4 B 45.14
- BVerwG, Urteil v. 25.06.2014 – 4 CN 4.13
- Daten Technik Verkehr Verkehrsconsult GmbH (DTV) 2010: Verkehrsgutachten für die B 58n – Erweiterung der Prognose auf das Jahr 2025
- DB ProjektBau GmbH Regionalbereich West 2013: Erläuterungsbericht ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Strecke 2270 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt 2.2, Bahn-km 23,531 bis 32,052
- Deutscher Bundestag 2016: Drucksache 18/9417 vom 17.08.2016: Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates

- Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) 2008: DVGW-Arbeitsblatt W 405 – Bereitstellung von Löschwasser durch die örtliche Trinkwasserversorgung
- Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) 2006: Arbeitsblatt DWA-A 118 – Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen (März 2006). (Korrigierte Fassung, Stand: September 2011)
- DIN 18005, Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung (in der Fassung vom Juli 2002)
- DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 – Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (in der Fassung vom Mai 1987)
- DIN 45691 – Geräuschkontingentierung (in der Fassung vom Dezember 2006)
- EuGH, Urteil v. 15.09.2011 – C-53/10
- Europäische Kommission 2006: Richtlinie 96/82/EG des Rates – Fragen und Antworten
- Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz 2018: ARBEITSHILFE –Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben (aktualisierte Fassung/ beschlossen am 18.04.2018)
- Kommission für Anlagensicherheit (Hrsg.) 2010: Leitfaden Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG, 2. überarbeitete Fassung (KAS-18)
- Kommission für Anlagensicherheit (KAS) 2017: Jahresbericht 2017 (KAS-47)
- Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) 2018: Anwenderhandbuch Vertragsnaturschutz – Erläuterungen und Empfehlungen zur Handhabung der Bewirtschaftungspakete der Rahmenrichtlinien Vertragsnaturschutz – LANUV-Arbeitsblatt 35 (Stand: September 2017)
- Landmann, Robert; Rohmer, Gustav: Umweltrecht Kommentar, Stand: Juli 2018. München: C.H.Beck
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV NRW) 2016: Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz) – Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, - III 4 - 616.06.01.17

- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW) 2008: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen - Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) 2015: Richtlinie über den baulichen Brandschutz im Industriebau (Industriebaurichtlinie – IndBauR NRW)
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) 2016: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) 2004: Runderlass „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“
- Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) 2007: Immissionsschutz in der Bauleitplanung – Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass)
- OVG NRW, Urteil v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE
- Stadt Wesel 2017: Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017
- TA Lärm – Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) (in der Fassung vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017)
- Uechtritz, Michael 2014: Schutzobjekte i.S. des Art. 12 Abs. 1 der Seveso-II-Richtlinie. In: Baurecht (BauR) Heft 7/2014, S. 1098-1109
- Uechtritz, Michael 2017: Zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie. In: Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl) Heft 11/2017, S. 659-667
- VG Frankfurt/ Main, Beschluss v. 16.03.2016 – 8 L 553/16.F
- VGH Hessen, Urteil v. 11.03.2015 – 4 A 654/13
- VGH Hessen, Beschluss v. 14. 07.2016 – 3 B 896/16
- Wasielewski, Andreas 2017: Stand der Umsetzung der Seveso-III-RL in deutsches Recht. In: Umwelt- und Planungsrecht (UPR) Heft 1/2017, S. 1-11
- Wasielewski, Andreas 2018: Das neue Störfallrecht zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie. In: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ) Heft 13/2018, S. 937-945

- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2015: Europäisches Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN). Enthält die beigefügte Verordnung, gültig ab 1. Januar 2015

Bescheinigung

Diese Entwurfsbegründung einschließlich aller v. g. Anlagen des Bebauungsplans Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen - Nord" der Stadt Wesel hat mit dem Entwurf des Bebauungsplans über einen Monat lang nach ortsüblicher Bekanntmachung am 10.07.2019 öffentlich ausgelegen in der Zeit vom 18.07.2019 bis einschließlich 11.09.2019.
Die Vermerke auf dem Bebauungsplan gelten auch für diese Begründung.

Wesel, den 01.10.2019

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag



(Brandenburg)
Team Bauleitplanung

Fortschreibung der Begründung

gem. § 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen - Nord" der Stadt Wesel.
Während der Beteiligung der Öffentlichkeit am Entwurf des v.g. Bebauungsplans wurden seitens der Öffentlichkeit Stellungnahmen abgegeben.
Während der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange am Entwurf des v.g. Bebauungsplans wurden seitens der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ebenfalls Stellungnahmen abgegeben.
Gem. der Vorlage für die Sitzung des Rates am 10.12.2019 werden die Stellungnahmen, nach Abwägung der Belange gegeneinander und untereinander behandelt.

- Aufgrund der Stellungnahme des Kreises Wesel vom 29.08.2019 wurde die Begründung redaktionell geändert. Die Hinweise auf der Planurkunde und in der Begründung wurden klarstellend ergänzt.
- Aufgrund der Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 15.08.2019 wurden die Hinweise auf der Planurkunde sowie in der Begründung klarstellend ergänzt.

Die vorgenommenen redaktionellen Änderungen der Begründung Teil A sowie die klarstellenden Ergänzungen der Begründung Teil A und der Planurkunde erfordern keine erneute Durchführung der Offenlage.

Die Begründung wurde in folgenden Punkten redaktionell geändert und klarstellend ergänzt:

Seite 6
***1 Ersatzlos gestrichen:**

- ~~*Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 312 tlw., 318, 328 tlw., 329, 330, 498, 500, 504 tlw., 505 tlw., 670, 705, 707 tlw., 710, 711, 712, 714, 715 tlw., 716 tlw., 719, 720, 722, 723, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737 tlw., 738 tlw., 739, 740 tlw., 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, und 752.*~~

Seite 6a
***2 Ersetzt durch:**

- *Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 318, 330, 498, 500, 670, 705, 711, 712, 714, 715 tlw., 716 tlw., 719, 720, 722, 723, 730, 731, 733, 734, 735, 736, 738 tlw., 739, 740 tlw., 743, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 755, 754, 756, 757, 760, 762, 763, 764, 765, 766 tlw., 767, 768, 769, 770, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780 und 787 tlw.*

Seite 62
***3 Ersatzlos gestrichen:**
~~*und über Fachbetriebe (VAwS)*~~

Seite 62
***4 Ersetzt durch:**
(AwSV)

Seite 93
***5 Ersatzlos gestrichen:**

~~*Schallschutz*~~
~~*Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).*~~

Seite 93a
***6 Ersetzt durch:**

Schallschutz
Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).

Die Einhaltung der Emissionskontingente ist in den Genehmigungsverfahren der Teilvorhaben nachzuweisen. Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691.

Seite 94
***7 Ersatzlos gestrichen:**

~~*Verbesserung des Lokalklimas*~~
~~*Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas bzw. Verbesserung des Kleinklimas werden folgende Maßnahmen empfohlen:*~~
~~*c) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen*~~
~~*d) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht*~~

Seite 94a
***8 Ersetzt durch:**

Verbesserung des Lokalklimas
Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas, zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Verbesserung des Klimas/ der Temperatur innerhalb von Hallen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

a) *Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen*
b) *Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht*

Seite 95a
***9 klarstellend ergänzt:**

Jet-Tiefflugkorridor und Radaranlage
Das Plangebiet liegt im Jet-Tiefflugkorridor und im Interessensbereich der Luftverteidigungsradaranlage Marienbaum.

Wasserrechtliche Erlaubnis
Für folgende wasserrechtliche Tatbestände ist eine Erlaubnis oder eine Genehmigung bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen:
- Die Entnahme von Grundwasser (z.B. Grundwasserhaltung)
- Den Einbau von RC-Material (z.B. als Tragschicht/ Wegeunterbau)

Die Hinweise auf der Planurkunde wurden in folgenden Punkten redaktionell geändert und klarstellend ergänzt:

Ersatzlos gestrichen:
~~*Schallschutz*~~
~~*Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).*~~

Ersetzt durch:
Schallschutz
Wenn durch Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente von anderen Teilflächen und/ oder Teilen davon in Anspruch genommen werden, ist eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich auszuschließen (z.B. durch Baulast oder öffentlich-rechtlichen Vertrag).

Die Einhaltung der Emissionskontingente ist in den Genehmigungsverfahren der Teilvorhaben nachzuweisen. Die Prüfung der Einhaltung erfolgt nach DIN 45691.

Ersatzlos gestrichen:
~~*Verbesserung des Lokalklimas*~~
~~*Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas bzw. Verbesserung des Kleinklimas werden folgende Maßnahmen empfohlen:*~~
~~*e) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen*~~
~~*f) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht*~~

Ersetzt durch:

Verbesserung des Lokalklimas

Zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas, zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Verbesserung des Klimas/ der Temperatur innerhalb von Hallen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

c) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen

d) Extensive Dachbegrünung mit mind. 10 cm starker Vegetationsschicht

Klarstellend ergänzt:

Jet-Tiefflugkorridor und Radaranlage

Das Plangebiet liegt im Jet-Tiefflugkorridor und im Interessensbereich der Luftverteidigungsradaranlage Marienbaum.

Wasserrechtliche Erlaubnis

Für folgende wasserrechtliche Tatbestände ist eine Erlaubnis oder eine Genehmigung bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen:

- Die Entnahme von Grundwasser (z.B. Grundwasserhaltung)
- Den Einbau von RC-Material (z.B. als Tragschicht/ Wegeunterbau)

Wesel, den 31.10.2019

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
Im Auftrag

(Brandenburg)
Team Bauleitplanung

So beschlossen vom Rat der Stadt Wesel am 10. 12. 2019