

35. Änderung des Flächennutzungsplans

"Rhein-Lippe-Hafen – Süd"

INHALTSVERZEICHNIS

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel.....	4
A 2 Räumlicher Geltungsbereich	5
A 3 Hafententwicklung	6
A 3.1 Marktanalyse	6
A 3.2 Nutzungs- und Strukturkonzept Rhein-Lippe-Hafen	7
A 4 Planungsrechtliche Vorgaben	8
A 4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)	8
A 4.2 Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: Juli 2021)	9
A 4.3 Landschaftspläne.....	11
A 4.4 Hafenkonzept 2008.....	13
A 4.5 Hafenkonzept 2016.....	15
A 4.6 Überschwemmungsgebiete	18
A 4.7 Risikogebiete	21
A 5 Alternativenprüfung	22
A 6 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation	23
A 6.1 Außerhalb des Plangebiets.....	23
A 6.2 Innerhalb des Plangebiets	25
A 7 Städtebauliches Konzept und Verkehrserschließung.....	28
A 7.1 Städtebauliches Konzept	28
A 7.2 Verkehrserschließung	29
A 8 Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung.....	32
A 8.1 Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO)	32
A 8.2 Flächen für Aufschüttungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 8 BauGB)	33
A 8.3 Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9b BauGB).....	34
A 8.4 Ausgleichsflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)	34
A 8.5 Nachrichtliche Übernahmen (§ 5 Abs. 4 und 4a BauGB).....	35
A 8.6 Vermerke (§ 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB)	36
A 9 Technische Infrastruktur.....	37
A 9.1 Versorgung	37
A 9.2 Entsorgung des Schmutzwassers.....	38
A 9.3 Behandlung des Niederschlagswassers	38
A 10 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes	39
A 10.1 Eingriff in Natur und Landschaft.....	39
A 10.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen.....	40
A 10.3 Klimaschutz und Klimaanpassung	41
A 10.4 Vorrang der Innenentwicklung	41
A 10.5 Artenschutzrechtliche Prüfung	42
A 10.6 FFH-Vorprüfung.....	43
A 10.7 Schädliche Umwelteinwirkungen	43
A 10.8 Altlasten	43
A 11 Flächenbilanz/ Planstatistik	45
A 12 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung.....	45
Anlagen	47
Literaturverzeichnis/ Urteile	48

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wesel	5
Abbildung 2:	Geltungsbereich	5
Abbildung 3:	Auszug aus dem GEP 99	10
Abbildung 4:	Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: Juli 2021)	10
Abbildung 5:	Landschaftsplan Raum Wesel (Festsetzungskarte 1)	12
Abbildung 6:	Landschaftsplan Raum Dinslaken/ Voerde (Festsetzungskarte 1) ..	13
Abbildung 7:	Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins	19
Abbildung 8:	Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe	19
Abbildung 9:	Festsetzungsverfahren Überschwemmungsgebiet der Lippe	20
Abbildung 10:	Risikogebiete	21
Abbildung 11:	Ehemaliges VEBA-Areal	26
Abbildung 12:	Vorhandene Waldflächen	26
Abbildung 13:	Erstaufforstungsfläche A	40
Abbildung 14:	Erstaufforstungsfläche B	41
Abbildung 15:	Bereich mit umwelttechnischen Auffälligkeiten	44
Abbildung 16:	Altlastenverdachtsfläche	44

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 Lippemündungsraums (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. 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 Teilfläche eines überregional bedeutsamen Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) – genauer: als Standort des kombinierten Güterverkehrs – erfasst. Im Landesentwicklungsplan NRW (LEP NRW) ist das Gebiet rund um den Rhein-Lippe-Hafen als ein Vorranggebiet¹ "Landesbedeutsamer Hafen" festgelegt.

Um diese Entwicklungsziele berücksichtigen zu können, werden die landesbedeutsamen Flächen in der 35. Änderung des Flächennutzungsplans bauleitplanerisch als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" (SO Hafen) entwickelt. Denn nur auf diesem Wege können die interkommunalen Hafenentwicklungsziele sichergestellt und die zukünftigen Gewerbeflächen im Stadtgebiet Wesel bedarfsgerecht berücksichtigt werden.

Derzeit werden die überwiegenden Flächen des hier in Rede stehenden Bereichs im Flächennutzungsplan der Stadt Wesel als gewerbliche Bauflächen dargestellt; die östlichen Planbereichs- und die östlich daran angrenzenden Flächen werden hingegen – bedingt durch die 13. Änderung des Flächennutzungsplans – als landwirtschaftliche Flächen und als MSPE-Flächen² dargestellt (siehe Abbildung 1). Dies hat zur Folge, dass der Flächennutzungsplan geändert werden muss. In einem weiteren Verfahren muss der Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" aufgestellt werden, der aus der hier in Rede stehenden 35. Änderung des Flächennutzungsplans zu entwickeln ist.

Gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) ist für die Änderung eines Flächennutzungsplans eine Umweltprüfung vorzunehmen. Der das Ergebnis der durchgeführten Umweltprüfung wiedergebende Umweltbericht ist als gesonderter Bestandteil (Teil B)

¹ Gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Vorranggebiete insb. 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.

² Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

dieser Begründung beigefügt. Entsprechend der Regelung des § 2 Abs. 4 BauGB werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und beschrieben.

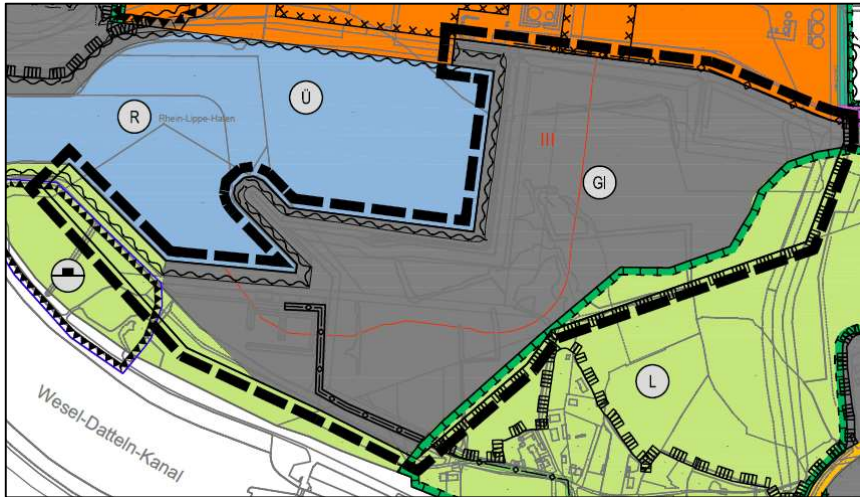


Abbildung 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wesel

A 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 35. Änderung des Flächennutzungsplans befindet sich an der südlichen Stadtgrenze, westlich der B 8 und östlich des Rheins. Die östlichen und westlichen Plangebietsgrenzen ergeben sich aus der Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Landschaftsplans des Kreises Wesel, Raum Wesel. Östlich des Plangebiets werden die Flächen landwirtschaftlich genutzt. Im südöstlichen Bereich befindet sich in unmittelbarer Nähe die Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße. Südlich des Plangebiet befindet sich der Wesel-Datteln-Kanal. Nordöstlich ragt das Plangebiet an den rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" heran. Die westlichen Plangebietsgrenzen orientieren sich am Hafenbecken (siehe Abbildung 2).

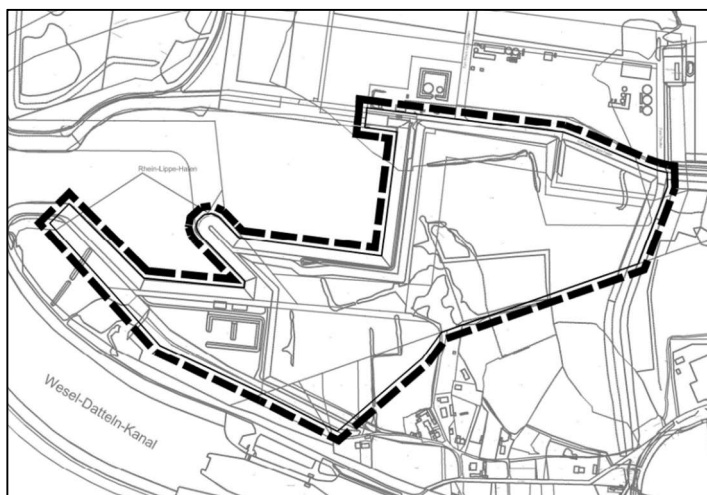


Abbildung 2: Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Plangebiets umfasst in der Gemarkung Wesel, Flur 90 die Flurstücke 216, 222, 224, 225 tlw., 228 tlw., 231, 232, 233, 234, 236 tlw., 237 tlw., 239 tlw., 246 tlw., 259, 260, 307 tlw., 308, 309, 310, 321, 322, 323, 324, 325, 327, 331, 333 tlw., 350, 351, 506, 507, 508, 509, 510, 627 tlw., 663 tlw., 664, 665, 666, 667, 669, 671, 672, 673, 674 tlw., 704, 771, 781, 782, 783, 784 und 785 tlw.

Die Gesamtgröße des Plangebiets beträgt ca. 33,09 ha. Maßgeblich ist die zeichnerische Darstellung der Flächennutzungsplan-Änderung im Maßstab 1:10.000.

A 3 Hafententwicklung³

A 3.1 Marktanalyse

Der Einzugsbereich der DeltaPort-Häfen ist auf den Niederrhein, das Münsterland und das Ruhrgebiet ausgerichtet. Eine gute Erreichbarkeit ist durch die direkte Anbindung an das überregionale Autobahnnetz (A 2, A 3, A 31 und A 57) gegeben. Zwar zeichnet sich die Infrastruktur am Niederrhein und im Ruhrgebiet durch eine hohe Dichte des Verkehrsnetzes aus. Während aber am Niederrhein – mit Ausnahme der Städte Duisburg, Krefeld und Düsseldorf – das Verkehrsaufkommen noch moderat ist, ist die Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet hochbelastet.

Den Prognosen zufolge werden die mit den aktuellen Pandemie- und Brexit-Entwicklungen einhergehenden wirtschaftlichen Verwerfungen zwar zu einer befristeten Stagnation führen, jedoch wird das weltweite Wirtschaftswachstum auch weiterhin nicht in Frage gestellt. Dem Transportaufkommen wird sogar ein noch stärkeres Wachstum vorausgesagt, da der Trend zu längeren Transportweiten – bedingt durch die stärker werdende Globalisierung und Individualisierung der Transporte – voraussichtlich weiter fortgesetzt wird. Dieses Wachstum wird größtenteils durch den Kombinierten Verkehr (KV) erwirtschaftet. Ausgehend von 2010 wird bis 2030 ein Wachstum von 13,40 % erwartet. Am stärksten soll die Wasserstraße mit rund 22 % wachsen. Begründet wird dies unter anderem mit dem starken Wachstum des Hafens Rotterdam. Daher wird für den Seehafenhinterlandverkehr in NRW ein Anstieg von 50 % um 47 Mio. t auf annähernd 140 Mio. t bis 2030 gegenüber 2010 prognostiziert. Besonders profitieren werden hiervon die Binnenhäfen entlang des Rheins, die somit als logistische Drehscheibe noch stärker nachgefragt sein werden als bisher.

Das Wachstum des Logistikmarkts beträgt weiterhin ca. 1,50 % jährlich. Diese Entwicklung hat auch Einfluss auf den Immobilienmarkt. So betrug bspw. das bundesweite

³ Das Kapitel ist dem Nutzungs- und Strukturkonzept entnommen (S. 4-9, S. 21-22), das als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt ist. Zu dem Zeitpunkt der Erstellung des Konzepts waren die Auswirkungen der sich im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Corona-Virus (SARS-CoV-2) zeigenden Einschränkungen noch nicht absehbar. Gleiches gilt für die wirtschaftlichen Auswirkungen, die mit dem russischen Krieg in der Ukraine einhergehen (werden). Aktuellere Daten, die die Auswirkungen der Pandemie berücksichtigen, sind derzeit nicht verfügbar.

Neubauvolumen in den vergangenen Jahren jährlich konstant ca. 350 ha. Erklärt werden kann diese Entwicklung mit der zunehmenden Verlagerung von Logistikaufgaben an spezialisierte Logistik-Dienstleister und einer damit einhergehenden steigenden Nachfrage nach neuen Logistikimmobilien. Die Neubautätigkeiten haben dazu beigetragen, dass das Angebot an logistikgeeigneten Grundstücken mittlerweile in vielen Regionen knapp ist. Dies gilt insb. für die Region Duisburg/ Niederrhein. Sie hat sich zu einem Umschlagknoten mit europäischer Bedeutung entwickelt, weshalb in den vergangenen 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 drohen Kapazitäts- und Flächenengpässe in Binnenhäfen, die ein Entwicklungshemmnis darstellen (siehe hierzu auch Kapitel "A 4.5 Hafenkonzept 2016"). Es besteht nicht nur Flächenbedarf für Umschlagflächen, sondern auch für umschlagnahe Logistikflächen, um sich neben Umschlag- auch zu Logistikknoten zu entwickeln. Für den Bereich der umschlagnahen Logistikflächen werden bis zum Jahr 2030 daher Fehlflächen in einer Größenordnung von ca. 217 ha prognostiziert.

A 3.2 Nutzungs- und Strukturkonzept Rhein-Lippe-Hafen

Insgesamt hat das Plangebiet eine Größe von ca. 33,09 ha, von denen ca. 32,26 ha als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" dargestellt werden. Sobald der Bebauungsplan Nr. 232 zur Rechtskraft geführt wird und die Flächen auf das Niveau von 24,50 m ü. NHN gebracht worden sind, stehen diese Bauflächen für ansiedlungswillige, hafenauffine Betriebe zur Verfügung.

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 werden⁴. Daher werden folgende Ansiedlungen empfohlen:

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

⁴ Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Schienenanbindung durch die in ca. 2,50 km Entfernung liegende Gleisinfrastruktur des Hafens Emmelsum abgedeckt wird.

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 empfohlen⁵.

Eine Erweiterung des Tanklagers ist aufgrund des wachsenden Bedarfs laut Nutzungs- und Strukturkonzept ebenfalls zu prüfen⁶. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Böschungsufer zur Kaimauer nach Bedarf erfolgen sollte⁷. Da im Hafenkonzzept 2016 ein erheblicher Flächenmangel für hafenaffine Logistikansiedlungen identifiziert wurde, sollten laut Nutzungs- und Strukturkonzept auf den trockenen Standorten des Plangebiets insb. hafenaffine (Logistik-)Unternehmen angesiedelt werden, die auf Schiffstransport angewiesen sind:

- Verpackungslogistik
- Distributionszentren
- Stahlanarbeitungszentren

Durch die Ansiedlung von Verpackungslogistik für Anlagen, Projektladung und Übersee-transport 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 (mindestens 5 ha) auch Kriterien wie nutzbare Zeit des Tages oder Verkehrsinfrastrukturanbindung. Als Ansiedlung werden Unternehmen empfohlen, die auf den wasserseitigen Umschlag angewiesen sind. Um die Wettbewerbspotenziale weiter auszubauen, wird des Weiteren empfohlen, langfristig die Realisierung der Schienenanbindung des Rhein-Lippe-Hafens an die Strecke Spellen-Oberhausen in Erwägung zu ziehen⁸.

A 4 Planungsrechtliche Vorgaben

A 4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Im LEP NRW werden die landesbedeutsamen Häfen in den zeichnerischen Darstellungen mit dem Symbol "Landesbedeutsamer Hafen" als Vorranggebiete festgelegt.

⁵ Ein entsprechendes Unternehmen konnte bereits im Bebauungsplan Nr. 233 angesiedelt werden.

⁶ Die Veränderungen im Bereich der Mobilitätsentwicklung werden voraussichtlich auch Auswirkungen auf Tanklager entwickeln; insofern ist dies lediglich als Option anzusehen.

⁷ Im Bebauungsplan Nr. 233 wurden die ersten beiden Bauabschnitte der Kaimauer (insg. ca. 300 m lang) fertiggestellt. Für den 3. Bauabschnitt (ca. 220 m lange Kaianlage) liegt die Plangenehmigung vor; mit dem Bau ist aber noch nicht begonnen worden. Eine derartige Ertüchtigung der bisherigen Böschungsufer im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 ist derzeit nicht vorgesehen.

⁸ Siehe hierzu Fußnote 4

Für Voerde und Wesel umfasst das Symbol drei öffentlich zugängliche⁹ Häfen (Rhein-Lippe-Hafen Wesel, Stadthafen Wesel und Hafen Emmelsum). Folgende zu beachtende Ziele werden im LEP NRW (Ziel 8.1.-9) zu den landesbedeutsamen Häfen formuliert:

"In diesen landesbedeutsamen Häfen sind zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafentflächen 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."

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. Da bei der Aufstellung der 35. Änderung des Flächennutzungsplans die Umsetzung dieser Zielvorgaben vorbereitet wird, steht das Bauleitplanverfahren mit dem LEP NRW im Einklang.

A 4.2 Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: Juli 2021)

Das Areal um den Rhein-Lippe-Hafen wird als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit Kennzeichnung als Standort des kombinierten Güterverkehrs dargestellt; randlich tangiert das Plangebiet den Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich mit den Festlegungen "Schutz der Natur", "Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung" und "Regionaler Grünzug" (siehe Abbildung 3).

Überregional bedeutsame GIB sind zukunftsorientierte und qualitativ hochwertige Wirtschaftsstandorte. Als Standorte des kombinierten Güterverkehrs werden im GEP 99 u.a. Güterverkehrszentren, d. h. Gewerbeflächen für Verkehrsbetriebe unterschiedlicher Ausrichtung (Transport, Spedition, Lagerei, Service, logistische Dienstleistung) mit Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger und einer Umschlageinrichtung für

⁹ Nach Aussage der Staatskanzlei NRW ist darunter der wasserseitig freie Zugang gemeint, nicht aber der freie Zugang für die Öffentlichkeit.

den kombinierten Ladungsverkehr, benannt. Da die 35. Änderung des Flächennutzungsplans diese Ziele aufgreift, steht das Plangebiet somit mit dem Gebietsentwicklungsplan im Einklang.



Abbildung 3: Auszug aus dem GEP 99

Derzeit wird der GEP 99 überarbeitet. Gemäß den Unterlagen zum in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr mit Stand vom Juli 2021 wird das Plangebiet als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit der zweckgebundenen Nutzung "Landesbedeutsamer Hafenstandort " als Vorranggebiet festgelegt (siehe Abbildung 4).

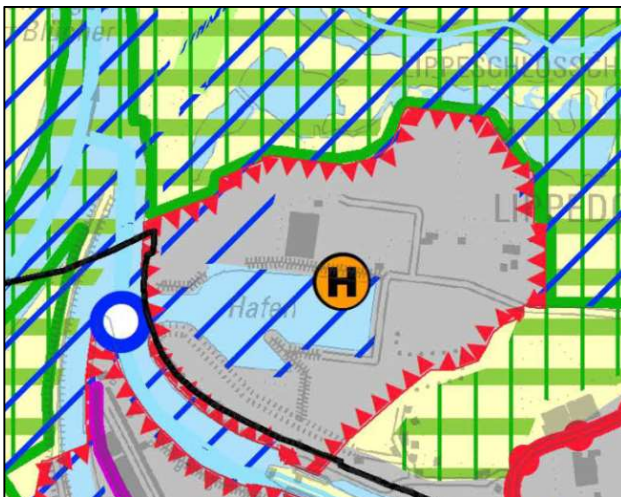


Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: Juli 2021)

Ziel ist es, die landesbedeutsamen Hafenstandorte – neben den 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 35. Änderung des Flächennutzungsplans und bei der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 232 diese Zielvorgaben beachtet werden, stehen die Bauleitplanverfahren auch mit dem in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr im Einklang.

Es wird darauf hingewiesen, dass der östliche Plangebietsrand im Regionalplan Ruhr an den Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich mit den Vorranggebieten "Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung" und "Regionaler Grünzug" angrenzt (siehe Abbildung 4).

A 4.3 Landschaftspläne

A 4.3.1 Landschaftsplan Raum Wesel

Während des Aufstellungsverfahrens zur 13. Änderung des Flächennutzungsplans wurde die Änderung des damals gültigen Landschaftsplans des Kreises Wesel eingeleitet. Da zum damaligen Zeitpunkt die exakte Lage des heutigen Landschaftsschutzgebiets (LSG) "Der Huck" (L 14) noch nicht feststand, wurde der Geltungsbereich der 13. Änderung des Flächennutzungsplans, der das (damals zukünftige) LSG bereits beachten sollte, in Abstimmung mit dem Kreis Wesel festgelegt. Der damals in Aufstellung befindliche Landschaftsplan des Kreises Wesel hat zwischenzeitlich Rechtskraft erlangt. Das LSG "Der Huck" bleibt im Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel hinter den Grenzen zurück, die seinerzeit abgestimmt wurden. Nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel vom 31.01.2020 berücksichtigt die vorliegende 35. Änderung des Flächennutzungsplans daher die tatsächlich festgesetzte Grenze des östlich angrenzenden LSG. Im Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel ist das Plangebiet daher nicht berücksichtigt. Nordöstlich bzw. nordwestlich des Plangebiets befindet sich das Naturschutzgebiet (NSG) "Lippeaue" (N 9). Nordöstlich des Plangebiets befindet sich darüber hinaus das LSG "Wesel-Datteln-Kanal, Lippedorf" (L 13) (siehe Abbildung 5).

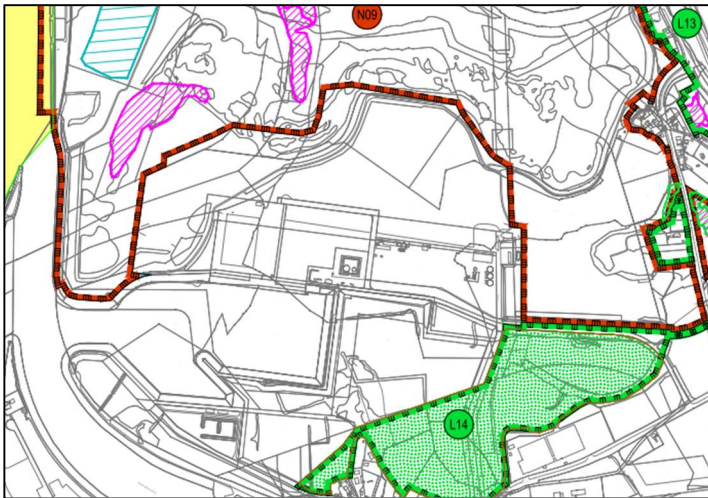


Abbildung 5: Landschaftsplan Raum Wesel (Festsetzungskarte 1)

Nordwestlich des Plangebiets befinden sich innerhalb des NSG "Lippeaue" bedeutende Waldflächen¹⁰ sowie die zwei gesetzlich geschützten Biotope¹¹ nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit der Bezeichnung BT-WES-01345 (Entfernung mindestens ca. 505 m) und BT-4305-2026-2001 (Entfernung mindestens ca. 540 m). Nordöstlich des Plangebiets befinden sich darüber hinaus die gesetzlich geschützten Biotope mit der Bezeichnung BT-WES-01258 (Entfernung mindestens 500 m), BT-WES-02034 (Entfernung mindestens ca. 670 m), BT-4305-0002-2011 (Entfernung mindestens ca. 830 m) und BT-4305-0003-2011 (Entfernung mindestens ca. 900 m). Entlang der Rheinschiene verläuft in einer Entfernung von mindestens ca. 415 m zudem das Vogelschutzgebiet (VSG)¹² "Unterer Niederrhein".

Die Entwicklungskarte zum Landschaftsplan ordnet die Umgebung des Plangebiets den Entwicklungsräumen E 13 "Lippeaue" und E 14 "Wesel-Dattel-Kanal, Lippedorf" zu. Südlich bzw. östlich des Plangebiets liegen die Maßnahmenräume "Wesel-Dattel-Kanal" (M 24) und "Binnenaue nördlich Emmelsum" (M 25). Nordwestlich bzw. nordöstlich des Plangebiets befindet sich der Maßnahmenraum "Lippemündungsraum" (M 26).

Die beiden LSG, das NSG, die bedeutsamen Waldflächen, die gesetzlich geschützten Biotope, das VSG (siehe hierzu auch Kapitel "A 10.6 FFH-Vorprüfung" sowie Anlage 2), die Entwicklungsräume E 13 und E 14 sowie die Maßnahmenräume M 24 bis M 26 werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Somit steht der Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel der Planung nicht entgegen.

¹⁰ Diese bedeutsamen Waldflächen sind in der Abbildung 5 hellblau schraffiert

¹¹ Die geschützten Biotope sind in der Abbildung 5 rosa schraffiert

¹² Das VSG ist in der Abbildung 5 gelb schraffiert dargestellt.

A 4.3.2 Landschaftsplan Raum Dinslaken/ Voerde

Der Bereich südlich des Landschaftsplans Raum Wesel wird im Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Dinslaken/ Voerde erfasst. Dieser weist das westlich des Plan-gebiets gelegene Rheinvorland als NSG "Rheinvorland zwischen Mehrum und Emmelsum" (N 2) aus (siehe Abbildung 6). Darin eingebettet sind die gesetzlich geschützten Biotope BT-4305-0126-2014 (Entfernung mindestens ca. 415 m in westlicher Richtung), BT-4305-0127-2014 und BT-4305-0128-2014 (Entfernung mindestens ca. 660 m bzw. 720 m in südwestlicher Richtung).

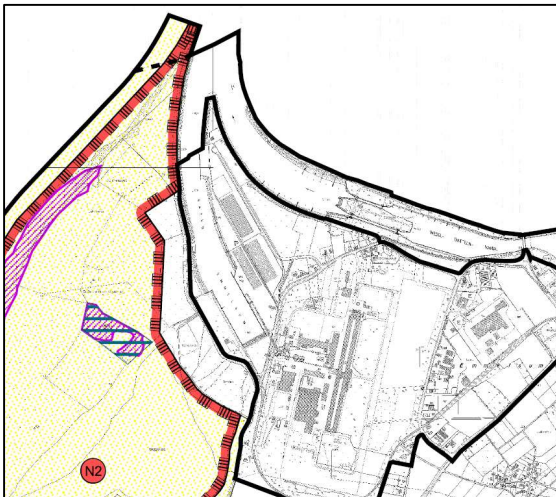


Abbildung 6: Landschaftsplan Raum Dinslaken/ Voerde (Festsetzungskarte 1)

Die Entwicklungskarte zum Landschaftsplan ordnet den Wesel-Datteln-Kanal und Teile des Hafensareals dem Entwicklungsraum E 1 "Wesel-Dattel-Kanal und Hafen Emmelsum" und das Rheinvorland dem Entwicklungsraum E 2 "Rheinvorland und Rhein" zu. Die Maßnahmenräume "Wesel-Dattel-Kanal und Hafen Emmelsum" (M 1) und "Rheinvorland westlich von Spellen" (M 2) sind lageidentisch zu den zuvor erwähnten Entwicklungsräumen.

Da auch dieses NSG, die Entwicklungsräume E 1 und E 2 sowie die Maßnahmenräume M 1 und M 2 durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, steht auch der Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Dinslaken/ Voerde der Planung nicht entgegen.

A 4.4 Hafenkonzzept 2008

Einleitend heißt es in der Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzpts NRW (kurz: Hafenkonzzept 2008), dass die Wasserstraßen – und hier insb. der Rhein – nach wie vor das Rückgrat für die Beibehaltung und den Ausbau industrieller Produktion in NRW bilden. Die weitere Stärkung der Binnenhäfen dient somit auch dem Schutz der industriellen Kerne des Landes NRW. Es wird geschlussfolgert, dass angesichts einer erwarteten weiteren Verdoppelung der Seecontainerverkehre von/

nach NRW die Binnenhäfen – insb. 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 Umschlagkapazitäten 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 NRWs 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 knapp 30 ha aktiviert werden könnten, jedoch bei entsprechenden Planungsentscheidungen erheblich größere Flächen mobilisierbar wären¹³. 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 hafenauffinen 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).

¹³ Durch den mittlerweile rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 233 konnten bereits 46 ha Sondergebietsflächen zur Verfügung gestellt werden. Sobald der Bebauungsplan Nr. 232, der aus der 35. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt wird, rechtskräftig wird, stehen weitere ca. 32 ha Sondergebietsflächen zur Verfügung.

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).

A 4.5 Hafenkonzep 2016

Seit dem Hafenkonzep 2008 hat sich das System aus Seehäfen, Wasserstraßen und Binnenhäfen gemäß Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzep (kurz: Hafenkonzep 2016) 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 Hafenkonzep 2016 resümiert, dass zwar viele Handlungsoptionen aus dem Hafenkonzep 2008 nach wie vor ihre Gültigkeit behalten, dass sie jedoch auf der Basis aktualisierter, grundlegender Daten fortgeschrieben und ergänzt wurden (vgl. ebd.).

Im Hafenkonzep 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 Umschlagmengen in den Seehäfen beigetragen. Die aktuellen Prognosen sind daher gegenüber früheren Erwartungen nach unten korrigiert worden. Im Hafenkonzep 2016 wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das prognostizierte verlangsamte Wachstum nicht dahingehend fehlinterpretiert werden sollte, dass notwendige hafenaflne 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 Binnenhäfen in NRW wird sogar ein starkes Wachstum prognostiziert. Dies gilt insb. für den Containerverkehr, der sich bis 2030 etwa verdoppeln soll (vgl. ebd.: 44). Diese Entwicklung wirkt sich insb. 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 Umschlagflächen das Interesse, die containernahe Logistik in das Hinterland der Seehäfen auszulagern. In dem Hafenkonzep 2016 wird konstatiert, dass NRW hierfür besonders geeignet ist. Aufgrund dieser Entwicklungen wird der nicht durch vorhandene Reserven gedeckte Flächenbedarf für Containerumschlag und umschlagnaher 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 (umschlagnahen) 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 hafenauffin genutzt werden, muss darauf hingewirkt werden, dass freiwerdende Flächen so lange freigehalten werden, bis sie einer hafenauffinen 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 Konzepts 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 wird¹⁴. Auch werden die Anforderungen des Naturschutzes und der Schutzbedürftigkeit von Splittersiedlungen und die damit einhergehenden Erschwernisse bei der Hafententwicklung aufgeführt (vgl. ebd.). Des Weiteren wird erwähnt, dass aufgrund des Rückgangs des Mineralölverbrauchs der Rhein-Lippe-Hafen möglicherweise als Mineralölumschlagpunkt an Bedeutung verlieren könnte, wobei dieser Trend kompensiert wird durch die Versorgung des angeschlossenen Tanklagers in Hünxe-Buchholtswelmen und die dortige Vorhaltung von Mineralölprodukten sowie Versorgungsreserven verschiedener Länder. Darüber hinaus werden die notwendigen Infrastrukturinvestitionen für die Hafententwicklung als Schwäche aufgeführt, da diese ohne Fördermittel kaum realisierbar sind (vgl. ebd.).

Aufgrund dieser Analyse wird die Erschließung wassernaher Flächen für die Ansiedlung hafenauffiner 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 Hafententwicklung mit Naturschutz und Splittersiedlungen werden als Handlungsempfehlungen genannt (vgl. ebd.). Für den Fall einer eisenbahnauffinen 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 werden¹⁵.

Da die Handlungsempfehlungen allesamt mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplans umgesetzt bzw. ermöglicht werden, steht das Plangebiet somit mit dem Hafenkonzept 2016 im Einklang. Da der Hafenverbund DeltaPort GmbH & Co. KG¹⁶ (im Folgenden: DeltaPort) darüber hinaus als erster europäischer Binnenhafen den Status eines "EcoPorts" besitzt, entspricht der geplante Rhein-Lippe-Hafen auch dem klimapolitischen Ziel des Hafenkonzepts 2016, nämlich die Binnenschifffahrt zu stärken und ihre Klima- und Umweltfreundlichkeit zu verbessern. Dieses Ziel wird auch durch weitere Nachhaltigkeits-Projekte von DeltaPort vorangetrieben. Zu nennen sind bspw. das

¹⁴ Es wird darauf hingewiesen, dass DeltaPort derzeit keinen eigenen Shuttleservice plant. Nach dem derzeitigen 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 4), geben wird.

¹⁵ Es wird darauf hingewiesen, dass DeltaPort derzeit die Einrichtung eines Mega-Hubs sowie die Einrichtung einer Tankmöglichkeit für Schiffe und LKW mit LNG 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.

¹⁶ Die Gesellschafter der DeltaPort sind die Stadt Wesel, die Stadt Voerde und der Kreis Wesel

Projekt "ECOPORT 813", bei dem die Nutzung von überschüssiger Abwärme eines Betriebs als ressourcenschonende Energiequelle zur Versorgung von Logistikimmobilien genutzt werden soll, sowie das Mobilitätskonzept "log4nrw", bei dem die Verkehrsträger Schiene und Straße durch dezentrale Binnenschiffsverkehre nachhaltig entlastet werden sollen. Darüber hinaus wird das Projekt "EcoPort 813 – H2UB DeltaPort" forciert, bei dem Möglichkeiten zur Verwendung von Wasserstoff als alternativer Energieträger untersucht werden sollen.

A 4.6 Überschwemmungsgebiete

Gemäß § 76 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (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 § 5 Abs. 4a BauGB sollen festgesetzte Überschwemmungsgebiete nachrichtlich übernommen und vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete vermerkt werden.

A 4.6.1 Rhein

Das Überschwemmungsgebiet des Rheins, rechtes Ufer von km 707,00 bis km 857,70 und linkes Ufer von km 711,20 bis km 865,50 im Regierungsbezirk Düsseldorf ist nach Maßgabe der gesetzlichen Regelungen festgesetzt worden. Die ordnungsbehördliche Verordnung, durch die das Überschwemmungsgebiet festgesetzt wurde, ist in Kraft getreten am 07.09.2017.

Das Plangebiet liegt überwiegend nicht im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Lediglich Teile des vorhandenen Böschungsufer ragen hinein. Da derzeit eine Veränderung des vorhandenen Böschungsufer nicht geplant ist, ist auch ein Retentionsflächenausgleich nicht erforderlich. Sollte allerdings zu einem späteren Zeitpunkt eine Ertüchtigung des Böschungsufer zu einer Kaimauer angestrebt werden, so würde dies eine Gewässerausbaumaßnahme darstellen, für die nach § 68 WHG i.V.m. §§ 77, 107, 114 und 117 LWG eine Genehmigung zu beantragen wäre. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins (in der Abbildung 7 blau dargestellt) wird gemäß § 5 Abs. 4a BauGB in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

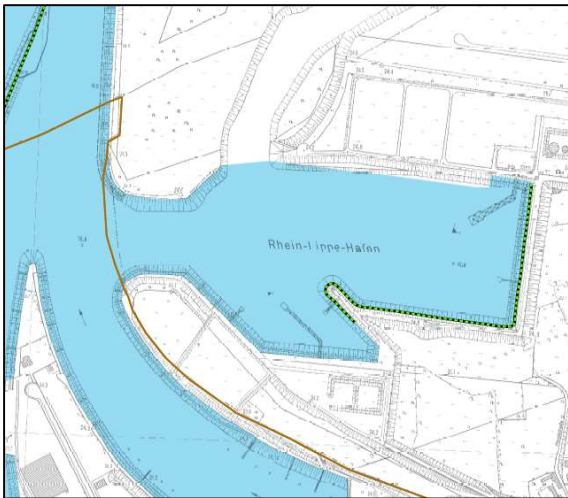


Abbildung 7: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins

A 4.6.2 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.

Dem Kurzbericht zum Überschwemmungsgebiet der Lippe ist zu entnehmen, dass nach Fertigstellung der Baustelle Lippemündung die Geländedaten in das Modell eingepflegt und die Darstellung des Überschwemmungsgebiets überprüft werden sollen. Wenn die daraus resultierenden Ergebnisse vorliegen, soll durch die Bezirksregierung Düsseldorf das Festsetzungsverfahren eingeleitet werden (vgl. Bezirksregierung Düsseldorf 2011: 10). Die Baustelle Lippemündung wurde mittlerweile fertiggestellt, Vermessungsdaten liegen ebenfalls vor.

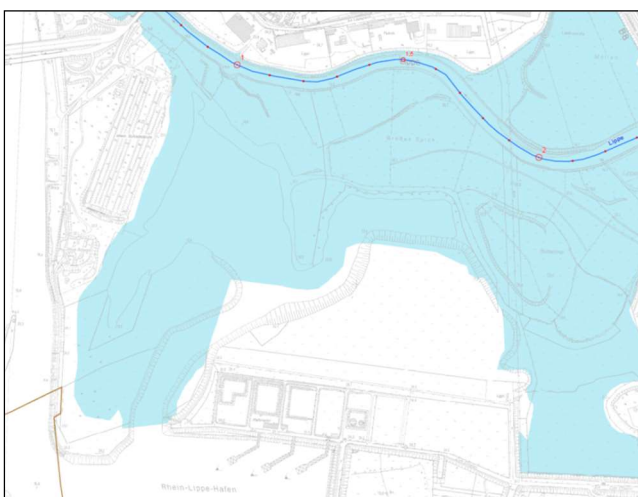


Abbildung 8: Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe

Mit E-Mail vom 04.01.2022 teilte die Bezirksregierung Düsseldorf mit, dass sie beabsichtigt gemäß § 76 WHG und § 83 Abs. 2 LWG das Überschwemmungsgebiet der Lippe durch ordnungsbehördliche Verordnung festzusetzen. Hierzu fand in der Zeit vom 17.01.2022 bis zum 16.03.2022 die Beteiligung statt. Die Stadt Wesel hat hierzu ausgeführt, dass der Verlauf der Lippe (in der Abbildung 9 als dunkelblaue Linie dargestellt) von km 0,9 bis km 2,0 nicht nachvollzogen werden kann, da dieser ursprüngliche Verlauf im Zuge des Baus der B 58n bereits verfüllt wurde. Vielmehr sei bereits ein neuer Verlauf angelegt. Da die Festsetzungen eines Überschwemmungsgebiets gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 WHG an neue Erkenntnisse anzupassen sind, sollte daher der tatsächliche Verlauf aufgenommen werden. Ferner hat die Stadt Wesel darauf hingewiesen, dass für die B 58n ein Planfeststellungsbeschluss vom 17.02.2017 der Bezirksregierung Düsseldorf vorliegt. Da die planfestgestellte und derzeit im Bau befindliche B 58n auf einem hochwasserfreien Niveau hergerichtet wird, sollten auf der Grundlage des § 76 Abs. 2 Satz 3 WHG sämtliche, später auf hochwasserfreiem Niveau befindliche Flächen der B 58n (inkl. Böschungen) aus dem Überschwemmungsgebiet ausgeklammert werden. Des Weiteren wurde seitens der Stadt Wesel darauf hingewiesen, dass die Festlegung des Überschwemmungsgebiets im westlichen Teil des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" nicht nachvollzogen werden kann, da der in Rede stehende Bereich sowohl in der rechtswirksamen 48. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Wesel bzw. im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 233 als aufzuschüttender Bereich (auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN) dargestellt bzw. festgesetzt wurde. Daher sollte auch dieser Bereich gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 WHG aus dem Überschwemmungsgebiet ausgeklammert werden. Da derzeit nicht bekannt ist, ob die Bezirksregierung Düsseldorf mit der Stellungnahme der Stadt Wesel im weiteren Verfahren berücksichtigen wird, wird das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Lippe (in der Abbildung 8 blau dargestellt) – und nicht der aktuelle Stand des Festsetzungsverfahrens – gemäß § 5 Abs. 4a BauGB in der Planzeichnung vermerkt.

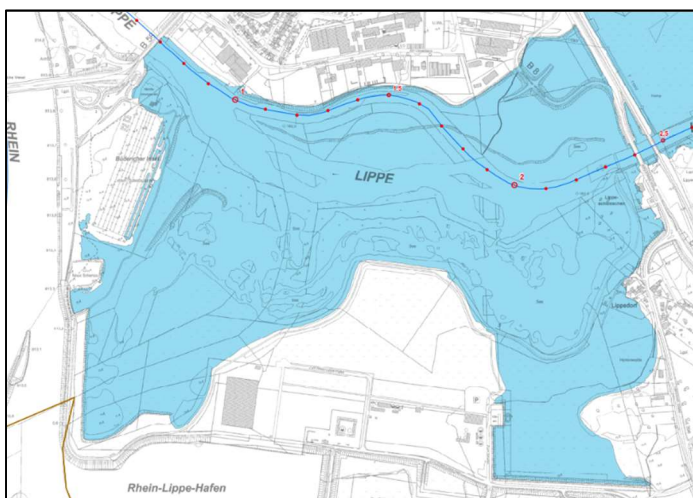


Abbildung 9: Festsetzungsverfahren Überschwemmungsgebiet der Lippe

A 4.7 Risikogebiete

Gemäß § 73 Abs. 1 WHG müssen das Hochwasserrisiko bewertet und die Gebiete mit signifikantem Hochwasserrisiko (Risikogebiete) bestimmt werden. Für die ermittelten Risikogebiete wurden Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten für verschiedene Hochwasserszenarien (HQ_{häufig}, HQ_{mittel}, HQ_{extrem}) erstellt (siehe Abbildung 10).

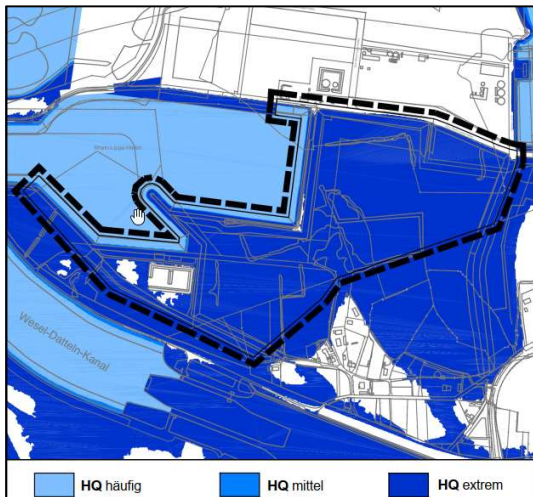


Abbildung 10: Risikogebiete

Gemäß § 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB sind Risikogebiete in einem Flächennutzungsplan zu vermerken. Daher wird in der Planzeichnung eine Beikarte aufgenommen, in der die drei Risikogebiete gemäß § 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB vermerkt werden.

Darüber hinaus sind gemäß § 5 Abs. 4a Satz 1 BauGB Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten nachrichtlich zu übernehmen. Gemäß § 78b Abs. 1, 1. Halbsatz WHG sind Risikogebiete außerhalb von Überschwemmungsgebieten Gebiete, 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 10 dunkelblau dargestellt) nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Bis auf wenige Ausnahmen liegen die Flächen im Plangebiet in diesem nachrichtlich übernommenen Risikogebiet. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass diese Flächen derzeit nicht das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufweisen. Nach der geplanten Aufschüttung werden die Bauflächen dieses hochwasserfreie Niveau erreichen (siehe hierzu Kapitel "A 8.2 Flächen für Aufschüttungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 8 BauGB)"). Dadurch wird dem Schutz von Leben und Gesundheit und der Vermeidung erheblicher Sachschäden Rechnung getragen. Dies ist gemäß § 78b Abs. 1 Satz 2

Nr. 1 WHG bei der Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

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 Strukturkonzept¹⁷ seitdem noch verstärkt, die Kapazitätsgrenzen wurden bereits teilweise 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. Daher wird festgestellt, dass es aufgrund des zu erwartenden Anstiegs des Transportaufkommens zu einer großen Nachfrage nach wasser-nahen 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. ebd.). Dass auch der Regionalverband Ruhr (RVR) die Notwendigkeit weiterer Flächen sieht, zeigt die Ausweisung eines bisher landwirtschaftlich genutzten Bereichs in Voerde als GIB mit der zweckgebundenen Nutzung "Häfen und Standorte für hafenaффines Gewerbe" im in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr. Und auch im Hafenkonzept 2008 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 Standortalternative aus. Die am Rhein gelegenen Flächen zeichnen sich allesamt dadurch aus, dass sie in unmittelbarer Nähe zum VSG "Unterer Niederrhein" liegen. Im Gegensatz zum geplanten Standort, für den die FFH-Vorprüfung¹⁸ 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 des Kreises Wesel als NSG oder LSG ausgewiesen.

¹⁷ Das Konzept ist als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt.

¹⁸ Die FFH-Vorprüfung ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

Insbesondere kommt bei der Standortwahl zum Tragen, dass es im Weseler Stadtgebiet keine weiteren Flächen gibt, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine derart gute infrastrukturelle Anbindung verfügen. Ferner wurde bereits der Bereich nördlich des Hafenbeckens bauleitplanerisch als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" entwickelt. Die nun anvisierte Planung setzt diese Entwicklung fort. 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 stünde mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des LEP NRW und des GEP 99 sowie des Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.

A 6 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation

A 6.1 Außerhalb des Plangebiets

A 6.1.1 Weseler Stadtgebiet

Die Flächen rund um das Plangebiet sind in Gänze durch anthropogene Eingriffe überformt worden. Geprägt wird der Raum primär durch den Rhein-Lippe-Hafen mit seiner offenen Wasserfläche. Der Hafen hat einen unmittelbaren Zugang zum Rhein und zum Wesel-Datteln-Kanal. Derzeit besteht die Suprastruktur des Hafenbeckens aus einer Löschrücke mit zwei Umschlaganlagen zur Löschung flüssiger Treibstoffe, einer unterirdischen Pipelineverbindung zum Tanklager Hünxe-Bucholtswelmen, einem Schwerlastkran und drei im Beibecken befindlichen, stillgelegten Löschrücken, die derzeit als Koppelstelle genutzt werden¹⁹. Darüber hinaus wird derzeit ein Hafemobilkran errichtet, der so lange genutzt werden soll, bis ein geplanter Containerportalkran errichtet und genutzt werden kann. Die Errichtung des Hafens erforderte seinerzeit umfangreiche Änderungen im Landschaftsraum. So sind etwa beim Aushub des Hafenbeckens in den 1950er Jahren die anfallenden Erdmassen auf der nördlich des Hafenbeckens 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. Bis auf zwei weiterhin genutzte Tanks wurden diese in den 1990er Jahren zurückgebaut. Bis heute haben sich auf diesen und in den angrenzenden Flächen (im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord") drei Betriebe niedergelassen, die im Bereich der Logistik, Petrochemie und der Aufbereitung gewerblicher Abfallstoffe tätig sind. Darüber hinaus siedelt sich eine Firma an, die ein temperaturgeführtes Lager mit Frischehalle und Tiefkühlager errichten wird. Für diese Tätigkeiten wird ein schienengebundener Portalkran an der Kaikante benötigt. Das ursprünglich vorhandene Böschungsufer ist am nördlichen Rand des Hafenbeckens bereits zu einer Kaimauer ertüchtigt worden. Ferner wurden

¹⁹ Die unterirdische Pipeline sowie die im Beibecken befindlichen Löschrücken werden im Winter der Jahre 2022/ 2023 zurückgebaut.

vor Kurzem die Arbeiten für den Bau einer 86.000 m² großen Logistikimmobilie begonnen.

Nördlich der durch den Bau des Hafenbeckens unmittelbar aufgefüllten Flächen sind im Zuge der großflächigen Auskiesung im LMR weitere Flächen ebenfalls auf ein hochwasserfreies Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet worden. Diese aufgeschütteten Flächen liegen allesamt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233. Lediglich der westliche Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 233 lag noch vor Kurzem innerhalb der hochwasserbeeinflussten Zone des Rheins und der Lippe auf einer Höhe von unter 24,50 m ü. NHN. Dieser Bereich wurde mittlerweile auf das erforderliche Höhenniveau aufgeschüttet.

Wesentliche Änderungen hinsichtlich der Landschaftsentwicklung und Folgenutzung fanden und finden auch weiterhin zwischen dem Bebauungsplan Nr. 233 und der Innenstadtgrenze, im LMR, statt. Die Entwicklung des LMR erfolgte auf der Grundlage des landesplanerischen Vertrags vom 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 wurde geregelt, dass der gesamte Bereich nach Abschluss der Auskiesungsarbeiten neu modelliert wird. Ferner ist das Lippebett in südliche Richtung verlegt worden, damit entlang der Stadtkante ein Teilbereich der sogenannten Südumgehung (B 58n) gebaut werden kann. Der neu angelegte Flusslauf bildet mittlerweile ein annähernd natürlich mäandrierendes Mündungssystem. Die vertraglich vorgesehenen Maßnahmen zur Herstellung einer überflutungsgeprägten Sekundäraue inklusive der Neutrassierung und dem naturnahen Ausbau der Lippe nach den Vorgaben des Lippeverbands wurden dabei beachtet. Insgesamt ist der LMR deutlich tiefer angelegt, als das ursprünglich vorhandene Niveau, so dass ein entsprechend großer Retentionsraum geschaffen werden konnte. Die B 58n wird derzeit gebaut.

Östlich des Plangebiets stellt die 13. Änderung des Flächennutzungsplans landwirtschaftliche Flächen dar. In diesem Bereich befindet sich an der Emmelsumer Straße eine Splittersiedlung (Mindestentfernung zum Plangebiet ca. 40 m). In den daran angrenzenden Bereichen regeln die 13. Änderung des Flächennutzungsplans und die daraus entwickelten Bebauungspläne Nr. 78, 78a und 239 überwiegend eine gewerblich-industrielle Nutzung. An der Frankfurter Straße (L 396) / Fabrikstraße befindet sich eine weitere Splittersiedlung, die eine Entfernung von ca. 730 m zum Plangebiet aufweist. Der Flächennutzungsplan stellt entlang der L 396 beidseitig Grünflächen und daran angrenzend überwiegend gewerbliche Bauflächen dar.

Westlich des Plangebiets und des Hafenbeckens liegt die Einmündung des Wesel-Datteln-Kanals in den Rhein. Nördlich davon quert die Niederrheinbrücke den Rhein.

Westlich des Rheins liegt – durch eine Deichlage geschützt – das Wohngebiet am Hagelkreuzweg im Weseler Stadtteil Büderich.

A 6.1.2 Voerder Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt ca. 100 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 an der Gehrstraße befindlichen Wohnbereiche, ca. 1.000 m vom Plangebiet entfernt, sind ebenfalls durch Bebauungspläne gesichert, die Allgemeine Wohngebiete (WA) festsetzen.

A 6.2 Innerhalb des Plangebiets

Am nördlichen Plangebietsrand befindet sich die Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen". Die gesamte Uferlänge (Böschungsufer) im Plangebiet beträgt ca. 1.300 m. Während im Bereich südlich des Beibeckens ein Hochufer anschließt, sind die östlichen und südlichen Böschungsufer des Hauptbeckens Bestandteil eines vorhandenen Deichs mit einer Deichlagerbreite von insg. ca. 72,50 m (die Lage des Deichs kann der Abbildung 7 entnommen werden; dort wird er als grün-schwarze Linie dargestellt). Die Deichkrone, auf der sich ein asphaltierter Fahrweg befindet, weist eine Breite von 12,00 bis 14,00 m und eine Höhe von ca. 24,20 bis 24,60 m ü. NHN auf; dies entspricht einer mittleren landseitigen Deichhöhe von etwa 4,40 m. Die landseitig angrenzenden Flächen im Plangebiet liegen, durch den zuvor beschriebenen Deich zwar geschützt, aber dennoch weitestgehend im hochwasserbeeinflussten Bereich des Rheins (siehe hierzu Kapitel "A 4.7 Risikogebiete") und werden zurzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet vier faktische Waldflächen. Im Westen des Planbereichs befindet sich ein ca. 8.257 m² großer Wald. Innerhalb dieses Waldes wurde bei der Biotoptypenkartierung ein 177 m² großer Sandmagerrasen erfasst, bei dem es sich gemäß § 42 Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG) um ein gesetzlich geschütztes Biotop im Sinne des § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG handelt. In der Mitte des Plangebiets stocken zwei kleinere Waldflächen (ca. 3.166 m² und ca. 1.415 m² groß) sowie ein Windschutzstreifen (ca. 1.376 m²), der gemäß § 1 Abs. 1 Landesforstgesetz (LFoG) NRW ebenfalls als Wald gilt (siehe hierzu Abbildung 11). Diese Waldflächen sind mit angrenzenden Gehölzstreifen miteinander verbunden.



Abbildung 11: Vorhandene Waldflächen

Das bereits erwähnte Hochufer, das südlich des Beibeckens liegt, ist eine ehemals gewerblich genutzte Fläche, die vormals als Ölumschlagplatz sowie zur Lagerung von Vergaser- und Dieselmotorkraftstoffen genutzt wurde. Im Zuge dieser Nutzung wurden diverse betriebliche Anlagen, wie Öltanks, Tanktassen und eine unterirdische Mineralölproduktenleitung, errichtet (siehe Abbildung 12).

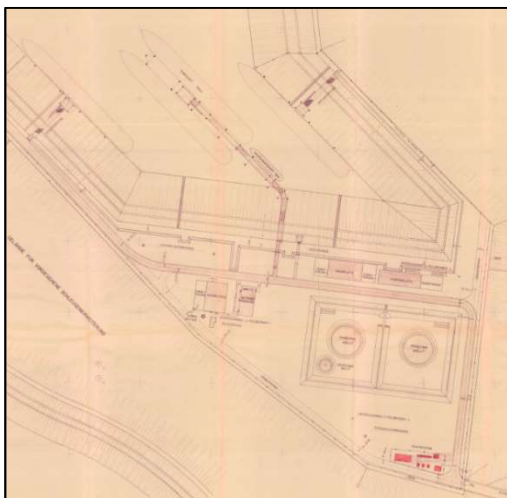


Abbildung 12: Ehemaliges VEBA-Areal

In diesem Bereich befindet sich eine ca. 50 m² große Fläche, bei der eine Belastung des Bodens in Form von einer Konzentration von Mineralölkohlenwasserstoffe sowie von flüchtigen, organischen Verbindungen festgestellt wurde und die – je nach zukünftiger Nutzung – eventuell zu sanieren ist (siehe hierzu auch Kapitel "A 10.8 Altlasten"). Die oberirdischen Gebäudeteile wurden zwischenzeitlich zurückgebaut. Nach wie vor befinden sich in diesem Areal einige Fundamentreste sowie die von hier aus beginnende unterirdische Mineralölproduktenleitung, die im weiteren Verlauf entlang des südwestlichen Plangebietsrands verläuft und an einer ca. 400 m in südöstlicher Rich-

tung entfernten Pumpstation endet. Der gesamte Leitungsstrang ist seit 1974 stillgelegt. Im Rahmen der Stilllegung wurde die Mineralölproduktenleitung gespült, gereinigt, vom System getrennt und blind geflanscht.

Derzeit ist von DeltaPort vorgesehen, den Rückbau der noch verbliebenen betrieblichen Bauten (vornehmlich Fundamente und Bauteile unter Flur) sowie die Sanierung der belasteten Böden noch vor Rechtswirksamkeit der 35. Änderung des Flächennutzungsplans bzw. Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 zu forcieren. Daher wurde bereits ein Rückbau- und Sanierungskonzept²⁰ erarbeitet. Daraus geht hervor, dass – mit Ausnahme der Schutz- und Anlegedalben, der Ufertreppen sowie der Poller und Halteringe – sämtliche Bauwerksreste sowie Ver- und Entsorgungsleitungen vollständig entfernt werden sollten. Die hierfür erforderlichen Rückbau- und Sanierungsarbeiten umfassen daher folgende, teilweise parallel ausführbare Arbeitsschritte:

- Roden von Sträuchern und Büschen
- Beseitigung von Leuchtmitteln/ Leuchtstoffröhren und elektr. Anlagen sowie sonstiger loser Abfälle auf dem Gelände
- Rückbau Bodenplatten, Fundamente inkl. Stahltraversen, unterirdische Bauwerke
- Demontage und Rückbau Löschrücken
- Rückbau Brückenwiderlager
- Rückbau/ Verdämmen der Brunnen
- Rückbau Rohrleitungen
- Entleeren/ Reinigen/ Trennung und Rückbau der Pipeline auf dem Gelände, Verschießen/ Versiegeln des verbleibenden Pipelineabschnitts
- Rückbau der Molchsendestation
- Sanierung der Bodenbelastung östlich der Molchsendestation durch Bodenaushub bis ca. 2,5 m u. GOK und Wiederauffüllen
- Rückbau des Tanklagerwalls
- Rückbau Oberflächenbefestigungen (Zufahrt) und Schottertragschicht des Tanklagers
- Auffüllen der Hohlformen nach dem unterirdischen Rückbau mit geeignetem Bodenmaterial aus dem Tanklagerwall bis zu einer Höhe von 24,30 m ü. NHN
- Rückbau Umzäunung

Mit diesen Arbeiten wurde bereits im November 2022 begonnen.

²⁰ Dieses Gutachten ist als Anlage 3 zu dieser Begründung beigelegt.

A 7 Städtebauliches Konzept und Verkehrserschließung

A 7.1 Städtebauliches Konzept

Aufgrund der Zielvorgaben des LEP NRW, des GEP 99 bzw. des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr sowie des Hafenkonzepts 2016 soll das Plangebiet ausschließlich für hafenaffine Betriebe zur Verfügung gestellt werden. Daher wird das Plangebiet als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" (SO Hafen) dargestellt. Die o.g. Zielvorgaben sowie die Ergebnisse des Nutzungs- und Strukturkonzepts werden über textliche Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 232 gesichert.

Da das Plangebiet als Universalhafen konzipiert ist, wird die Ansiedlung einer großen Bandbreite hafenaffiner Betriebe ermöglicht. Hierfür stehen nach Rechtskraft des aus der 35. Änderung des Flächennutzungsplans zu entwickelnden Angebotsbebauungsplans ca. 28,52 ha bebaubarer Flächen zur Verfügung. Einen kleinen Bereich wird die Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG in Anspruch nehmen. Denn die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233 angesiedelte Firma betreibt bereits ein Mineralöltanklager inklusive Werkstatt-, Magazin- und Sozialgebäude, Energiezentrale, Abwasserbiologie sowie sonstiger Nebeneinrichtungen. Unter Nutzung dieser bestehenden Anlagen soll nun ein Anlagenverbund mit Rheinanbindung errichtet und betrieben werden, um Güterschiffe zu reinigen und zu entgasen sowie um industrielle und gewerbliche Abfälle, Reststoffe und Abwässer zu verwerten. Hierfür sollen die vorhandenen Anlagen am bisherigen Standort erweitert bzw. ergänzt und ein Schiffsterminal im Hafenbecken errichtet werden. Die zwei räumlich voneinander getrennten Bereiche sollen mittels Straßen und Rohrbrücken, die im Geltungsbereich der 35. Änderung des Flächennutzungsplans verlaufen würden, miteinander verbunden werden. Das hierfür erforderliche Genehmigungsverfahren läuft derzeit. Da noch keine Genehmigung der Planung vorliegt, werden die geplanten Anlagen in der Planzeichnung gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB vermerkt.

Zur Entwicklung einer gewerblich-industriellen Nutzung ist eine Auffüllung des Geländes auf ein hochwasserfreies Niveau vorgesehen. Dies bedeutet, dass die Bauflächen bei einem extremen Hochwasserereignis oder beim Versagen des Deichs nicht überflutet werden können.

Durch die geplante Eingrünung des Plangebiets innerhalb der entlang des Plangebietsrands verlaufenden Wald- bzw. MSPE-Flächen kann die visuelle Fernwirkung vermindert werden. Eine bessere Einbindung des Plangebiets an den daran angrenzenden Landschaftsraum kann darüber hinaus durch die im Bebauungsplan Nr. 232 beabsichtigte Festsetzung zur Staffelung der Gebäudehöhen erzielt werden.

A 7.2 Verkehrserschließung

A 7.2.1 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/ A 3 dar. Zudem kann die E 36/ A 3 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 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 der B 58n (Rheinbrücke und Nordumgehung Büberich) sind bereits realisiert und stehen unter Verkehr. Der Planfeststellungsbeschluss für den dritten und letzten Teilabschnitt wurde durch die Bezirksregierung Düsseldorf am 17.02.2017 gefasst. Ein Teil der B 58n wird im Bereich des LMRs derzeit gebaut und soll voraussichtlich zum Ende des Jahres 2024 befahrbar sein.

Bereits im Zuge des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 233 wurde der Nachweis einer angemessenen Verkehrserschließung erbracht, indem in einer Verkehrsuntersuchung die Prognose-Verkehrsbelastungen an den unmittelbar betroffenen Knotenpunkten ermittelt wurde. Diese Prognosewerte ergaben 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 führten 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 den Planungen 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 Verkehrsströme und Knotenpunkte gegenüber der bestehenden Verkehrssituation. Ausgenommen hiervon sind lediglich die westliche Zufahrt der K 12 am Knotenpunkt zur L 396 sowie der Linksabbiegestrom aus der Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" auf die K 12. 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 insg. eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufgezeigt werden konnte.

Innere Erschließung

Da die Hafenumflächen nicht öffentlich zugänglich werden sollen²¹, werden keine (öffentlichen) Straßenverkehrsflächen dargestellt. Das gesamte Plangebiet kann bei Bedarf mit inneren Erschließungsstraßen entwickelt werden. Da DeltaPort zukünftig voraussichtlich die alleinige Eigentümerin der Plangebietsflächen sein wird, besteht somit je nach Nutzungsentwicklung und Bedarf die Möglichkeit, das Plangebiet in Gänze oder in Teilabschnitten gewerblich-industriell zu entwickeln.

A 7.2.2 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 Böschungsufer zu einer Kaimauer im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233 wurde bereits im Jahr 2017 begonnen. Die ersten beiden Bauabschnitte sind mittlerweile fertiggestellt. Für den dritten Bauabschnitt liegt zwar die hierfür erforderliche Genehmigung vor, mit dem Bau wurde allerdings noch nicht begonnen. Eine derartige Ertüchtigung der bisherigen Böschungsufer im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 ist derzeit nicht vorgesehen.

A 7.2.3 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).

Die Prüfung beider Szenarien hat ergeben, dass sowohl aus logistischer als auch aus raumplanerischer Sicht eine Realisierung einer Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Stadthafens Wesel nicht sinnvoll ist, da die Anbindung über die ausgelastete Betuwe-Linie (Strecke Emmerich – Oberhausen) erfolgen würde. Potenziell zusätzliche Verkehre aus dem Plangebiet sind beim geplanten dreigleisigen Ausbau der Strecke auch nicht berücksichtigt worden. Die Verfügbarkeit der Trasse ist somit trotz des geplanten Ausbaus weiterhin nur begrenzt.

Die Anbindung an die Gleisinfrastruktur des Hafens Emmelsum (Strecke Spellen – Oberhausen) bietet somit die einzige Alternative. Ein Vorteil der Strecke Spellen –

²¹ Unter der im LEP NRW postulierten öffentlichen Zugänglichkeit des Plangebiets wird der wasserseitig freie Zugang verstanden (siehe Fußnote 9). Hier hingegen ist gemeint, dass der Öffentlichkeit keinen freien Zugang des gesamten Hafensareals gewährt werden soll. Der LEP NRW und die Absicht der Hafenbetreiberin widersprechen sich somit nicht.

Oberhausen ist, dass das Güteraufkommen seit 2017 stark zurückgegangen ist, da ein überwiegender Anteil des Güteraufkommens der Kohleimport zum geschlossenen Kraftwerk Voerde darstellte. Allerdings gibt es derzeit auch Überlegungen diese Strecke für den Schienenpersonennahverkehr zu reaktivieren. In einer Machbarkeitsstudie wird derzeit die Reaktivierung der Trasse – inklusive der Verlängerung bis zum Bahnhof in Wesel – geprüft.

Da der Bebauungsplan Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" bereits die Möglichkeit einer zukünftigen Schienenanbindung berücksichtigt, indem eine ausreichend breit bemessene private Grünfläche im Süden des Plangebiets festgesetzt wurde, die als Korridor einer zukünftigen Schienentrasse zur Verfügung gestellt werden könnte, muss in der nun vorliegenden Planung keine weitere Möglichkeit der Schienenanbindung vorgesehen werden. Die bereits geplante Trasse könnte vielmehr auch von den Betrieben mitgenutzt werden, die sich im Plangebiet ansiedeln würden.

A 7.2.4 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 L 396. Die Streckenführung schwenkt daraufhin in die K 12 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 Budericher Insel ist über die B 58 und einen begleitenden Fahrradweg für Erholungsuchende aus Richtung Wesel erreichbar. Die Westseite der Budericher Insel wird durch unbefestigte Wege und Trampelpfade erschlossen, die bis zur Südspitze der Halbinsel führen. Der daran anschließende LMR wird durch den vor einigen Jahren errichteten Rad- und Fußweg von der Budericher Insel bis zur Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" erschlossen. Von hier aus verläuft der Teilabschnitt B des Lippemündungswegs, der parallel zur Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" verläuft und auf der K 12 bzw. L 396 mündet.

Im Geltungsbereich soll nun ein Teilabschnitt C des Lippemündungswegs realisiert werden. Er soll am Knotenpunkt Zum Rhein-Lippe-Hafen/ Zum Ölhafen beginnen und entlang des Plangebietsrands (innerhalb der dargestellten MSPE-Flächen) bis zur Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße an einer bereits vorhandenen, wenig frequentierten Verkehrsfläche münden. Durch diesen Lückenschluss kann insg. eine attraktive Wegeverbindung von der Budericher Insel bis zum Wesel-Datteln-Kanal bzw. bis zur Schleuse geschaffen werden. In der 35. Änderung des Flächennutzungsplans wird der Verlauf des geplanten Teilabschnitts C nicht dargestellt.

A 8 Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung

A 8.1 Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO)

A 8.1.1 Sonstiges Sondergebiet

Die Möglichkeit zur Darstellung eines Sonstigen Sondergebiets ist nur unter bestimmten, begrenzten Voraussetzungen zulässig. Gemäß § 11 Abs. 1 BauNutzungsverordnung (BauNVO) ist es erforderlich, dass sich das Sonstige 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. insb. Hafengebiete in Betracht. Da es für den Begriff des Hafengebiets keine Legaldefinition gibt, ist es erforderlich, durch Regelungen eines Bebauungsplans die Art der Hafennutzung zu regeln. Dies geschieht durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 232, der aus der 35. Änderung des Flächennutzungsplans entwickelt wird.

Wie bereits dargestellt, soll das Plangebiet laut LEP NRW und Hafenkonzept 2016 zu einem landesbedeutsamen 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 Darstellung einer Baufläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 BauNVO kommt daher nicht in Betracht, weil deren Charakter der Hafennutzung grundlegend entgegensteht.

In gewerblichen Bauflächen gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO, die in einem Bebauungsplan entweder zu einem Gewerbe-, oder zu einem Industriegebiet entwickelt werden, 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 aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 232 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 und entsprechend in der 35. Änderung des Flächennutzungsplans dargestellt.

A 8.2 Flächen für Aufschüttungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 8 BauGB)

Der überwiegende Teil des Plangebiets weist derzeit ein Geländeniveau von ca. 20,00 m ü. NHN auf. Da mit der Umsetzung der Planung eine Erhöhung der Nutzungswertigkeit (von einer bisher landwirtschaftlichen Nutzung zu einer gewerblich-industriellen Nutzung) einhergeht, würde sich somit – bei Beibehaltung des heutigen Geländeniveaus – das hochwasserbedingte Schadenspotenzial deutlich erhöhen. Um die Wahrscheinlichkeit solcher Schäden zu reduzieren, wodurch sich auch die Flächenentwicklung bzw. -vermarktung günstiger gestalten lässt, hat sich DeltaPort daher dazu entschlossen, die Sondergebietsflächen auf 24,50 m ü. NHN aufzuschütten²². Daher werden im Plangebiet nahezu flächendeckend Flächen für Aufschüttungen dargestellt. Lediglich die im Norden des Geltungsbereichs verlaufende Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen", die im Plangebiet befindliche Deichkrone entlang des Hafenbeckens sowie die Oberkanten der Wälle am nordöstlichen und südwestlichen Plangebietsrand weisen bereits ein Höhenniveau von annähernd 24,50 m ü. NHN auf, so dass für diese Flächen keine bzw. kaum Aufschüttungen erforderlich werden. Da die westlich gelegenen Waldflächen sowie das Böschungsufer am Hafenbecken unverändert erhalten bleiben sollen, werden auch diese Bereiche nicht in die Darstellung der Flächen für Aufschüttungen einbezogen. Die südlich des Beibeckens befindlichen Flächen sind zwar bereits in den 50er Jahren um ca. 3,00 m aufgeschüttet worden, allerdings weisen sie nicht das gewünschte Geländeniveau von 24,50 m ü. NHN auf, so dass auch dieser Bereich in die Flächen für Aufschüttungen aufgenommen wird.

Hinweise:

Durch die geplante Aufschüttung, die bis an die Deichkrone heranragt, wird ein Hochufer entstehen, so dass nach Aufschüttung ein Deichentwidmungsverfahren eingeleitet werden könnte. Die Deichschutzverordnung (DSchVO) und die damit einhergehenden Ge- und Verbote für die spätere Bebauung würden dann nicht mehr gelten.

²² Aufschüttungen sind künstliche Veränderungen der natürlich gegebenen oder vorgefundenen Erdoberfläche durch Erhöhung des Bodenniveaus.

Die Bodenqualität des einzubringenden Bodens wird im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens bestimmt. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden daher zur Frage der Bodenqualität keine Vorgaben gemacht.

Neben den dargestellte Flächen für Aufschüttungen wird eine Fläche für Aufschüttung nachrichtlich in der Planzeichnung (in blauer Farbe) übernommen; siehe Kapitel "A 8.5 Nachrichtliche Übernahmen (§ 5 Abs. 4 und 4a BauGB)".

A 8.3 Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9b BauGB)

Die vorhandene Waldfläche südwestlich des Hafenbeckens weist eine Gesamtgröße von ca. 35.593 m² auf, von denen ca. 8.257 m² innerhalb des Geltungsbereichs der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung liegen. Eine mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW vorgenommene Inaugenscheinnahme dieser Flächen hat bereits am 18.01.2017 stattgefunden, um die Wertigkeit dieses Waldes bewerten zu können. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Waldflächen ökologisch und artenschutzrechtlich als besonders wertvoll anzusehen sind. Auch die Geländemorphologie des Areals wurde besonders hervorgehoben²³. Da die Waldflächen bereits eine hohe ökologische Wertigkeit und strukturelle Vielfalt besitzen und insofern kein Verbesserungspotenzial erkennbar ist, soll und kann die Waldfläche (lediglich) erhalten werden, auch um die daran anschließenden Sondergebietsflächen landschaftsgerecht einbinden zu können. Die Flächen werden daher im Flächennutzungsplan als Wald dargestellt.

A 8.4 Ausgleichsflächen (§ 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB)

Entlang der östlichen und südwestlichen Planbereichsgrenzen sind MSPE-Flächen dargestellt, die diverse Funktionen übernehmen sollen:

- Vordringlich sollen sie der landschaftsgerechten Einbindung der übrigen Sondergebietsflächen dienen. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist eine dichte Gehölzkulisse innerhalb der MSPE-Flächen vorgesehen.
- Neben der landschaftsgerechten Einbindung dienen die MSPE-Flächen auch dem Abfangen des Höhenunterschieds zwischen der vorhandenen Geländeoberkante entlang des Plangebietsrands (18,91 bis 21,41 m ü. NHN) und der geplanten Höhenlage der übrigen Sondergebietsflächen (24,50 m ü. NHN).
- Im Plangebiet befinden sich drei faktische Waldflächen, die nicht erhalten werden können, da sie sich in einem Bereich befinden, der als Hafenfläche genutzt werden soll (siehe Abbildung 11). Zur Realisierung der Planung ist daher eine Waldumwandlung erforderlich. In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW

²³ Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um den Bereich handelt, der vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich auch weiterhin für Aufspülungen genutzt werden kann (siehe Kapitel "A 8.2 Flächen für Aufschüttungen (§ 5 Abs. 2 Nr. 8 BauGB)").

ist eine Ersatzaufforstung von insg. ca. 14.204,50 m² vorzusehen; diese erforderliche Kompensation kann vollständig innerhalb der MSPE-Flächen erbracht werden (nähere Informationen siehe Kapitel "A 10.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen" entnommen werden).

- Innerhalb dieser Erstaufforstungsflächen werden insg. 21 Schwarz-Pappeln größeren Umfangs (Qualität: 18/20 3 xv. DB) vorgesehen. Dieses Vorgehen ist dem Umstand geschuldet, dass für einige planungsrelevante Fledermaus- und Vogelarten Ersatzquartiere geschaffen werden müssen, indem Nisthilfen (an neu zu pflanzenden Bäumen) installiert werden, wodurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden werden können. Die Pflanzung der Schwarz-Pappeln ist für den Januar 2023 geplant.
- Ferner sollen die MSPE-Flächen auch als Fledermauskorridor fungieren. Denn aus der Artenschutzprüfung²⁴ geht hervor, dass mehrere nachgewiesenen Fledermausarten²⁵ strukturgebunden fliegen bzw. jagen und daher empfindlich gegenüber einer Zerschneidung von Flugrouten durch Gehölzentnahmen reagieren. Durch die erforderliche Entfernung von Gehölzstrukturen im Plangebiet kann somit ein potenzieller Verlust von Leitstrukturen und Jagdhabitaten im Umfeld des erhaltenden Waldes nicht ausgeschlossen werden. Zwar unterliegen Nahrungs- und Jagdhabitats – im Gegensatz zu den Fortpflanzungs- und Ruhestätten – nicht den besonderen artenschutzrechtlichen Bestimmungen des § 44 BNatSchG, dennoch soll auch dieser potenzielle Verlust von Leitlinien und Jagdhabitaten durch die geplante Begrünung der MSPE-Flächen ausgeglichen werden, so dass die ökologischen Funktionen im räumlichen Zusammenhang zwischen Jagdhabitat und Quartieren erhalten bleiben. Die hierfür erforderliche Mindestbreite der Gehölzstrukturen kann innerhalb der MSPE-Flächen nachgewiesen werden.

A 8.5 Nachrichtliche Übernahmen (§ 5 Abs. 4 und 4a BauGB)

A 8.5.1 Naturschutzgebiet N 9 "Lippeaue"

Das Naturschutzgebiet N 9 "Lippeaue" ist in der Planzeichnung gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen.

A 8.5.2 Landschaftsschutzgebiet L 14 "Der Huck"

Das Landschaftsschutzgebiet L 14 "Der Huck" ist in der Planzeichnung gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen.

²⁴ Das Gutachten ist als Anlage 4 zu dieser Begründung beigelegt.

²⁵ Zu nennen sind das Braune Langohr, die Rauhauffledermaus, die Wasserfledermaus, die Große und die Kleine Bartfledermaus sowie die Zwergfledermaus.

A 8.5.3 Überschwemmungsgebiet des Rheins

Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins im Sinne des § 76 Abs. 2 WHG ist im Flächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 4a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

A 8.5.4 Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten

Das Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Abs. 1 WHG (HQ_{extrem}) ist im Flächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 4a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

A 8.5.5 Fläche für Aufschüttungen

Der derzeit rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Wesel stellt im westlichen Bereich des Plangebiets eine Fläche für Aufschüttungen dar (siehe Abbildung 1). Hierbei handelt es sich ausweislich der Begründung zum Flächennutzungsplan um einen Bereich, "der für Aufspülungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung [sic] des Bundes genutzt wird". Da dieser Bereich auch weiterhin vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich für entsprechende Aufspülungen genutzt werden kann, wird die vormalige Darstellung des derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplans nun gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen.

Hinweis: Um diese nachrichtlich übernommene Fläche für Aufschüttung von der Änderung des Flächennutzungsplans dargestellten Flächen für Aufschüttungen unterscheiden zu können, erscheint die Signatur der nachrichtlichen Übernahme in der Planzeichnung in blauer Farbe.

A 8.5.6 Unterirdische Versorgungsleitung

Eine unterirdische Mineralölproduktenleitung ist in der Planzeichnung gemäß § 5 Abs. 4 BauGB nachrichtlich übernommen. Hierbei handelt es sich um eine stillgelegte Mineralölproduktenleitung. Die sechs Meter breiten Schutzstreifen werden daher nicht nachrichtlich übernommen.

A 8.6 Vermerke (§ 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB)

A 8.6.1 Schiffsreinigungsanlage

Die geplante, aber noch nicht genehmigte Schiffsreinigungsanlage der Firma GS Recycling GmbH & Co. KG ist – nebst der geplanten Rohrbrücke – in der Planzeichnung gemäß § 5 Abs. 4 Satz 2 BauGB vermerkt.

A 8.6.2 Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe

Das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Lippe im Sinne des § 76 Abs. 3 WHG ist im Flächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB vermerkt.

A 8.6.3 Risikogebiete

Die als Risikogebiete im Sinne des § 73 Abs. 1 Satz 1 WHG bestimmten Gebiete (HQ_{häufig}, HQ_{mittel}, HQ_{extrem}) sind in der Planzeichnung (Beikarte) gemäß § 5 Abs. 4a Satz 2 BauGB vermerkt.

A 8.6.4 Deichschutzzonen

Der Abbildung 7 kann entnommen werden, dass sich im Plangebiet eine Hochwasserschutzanlage befindet. Da es sich beim Rhein um ein Gewässer 1. Ordnung handelt, gilt somit die DSchVO. Diese legt zum Schutz der Deiche und sonstigen Hochwasserschutzanlagen Schutzzonen fest, die entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad Genehmigungspflichten für bestimmte Maßnahmen bzw. Ge- und Verbote vorsehen. Während die Schutzzone I die eigentliche Hochwasserschutzanlage und – gemessen vom Fuß der Hochwasserschutzanlage – einen Streifen von je 4 m auf der Wasser- und Landseite umfasst, umfasst die Schutzzone II einen sich hieran anschließenden Streifen, dessen äußere Grenze 10 m vor dem land- bzw. wasserseitigen Fuß verläuft. Die Schutzzone III wiederum umfasst einen sich hieran anschließenden Streifen, dessen äußere Grenze 100 m vor dem land- bzw. wasserseitigen Fuß verläuft. Demnach befinden sich alle drei Deichschutzzonen im Geltungsbereich des Plangebiets. Da gemäß §§ 3 bis 5 DSchVO die Errichtung baulicher Anlagen in der Schutzzone III der Genehmigung bedarf und in den Schutzzonen I und II verboten ist²⁶, ist die landseitige Schutzzone III eigentlich nachrichtlich in die Planzeichnung zu übernehmen. Da durch die geplante Aufschüttung aber ein Hochufer entstehen würde, so dass die DSchVO und die damit einhergehenden Ge- und Verbote für die spätere Bebauung nicht mehr gelten würden, wird die landseitige Schutzzone III – nach Rücksprache mit der Bezirksregierung Düsseldorf – nur in der Planzeichnung vermerkt. Auf den Vermerk der Schutzzonen I und II wird aufgrund der Maßstäblichkeit der Planzeichnung verzichtet.

A 9 Technische Infrastruktur

A 9.1 Versorgung

Sämtliche technische Infrastruktureinrichtungen müssen noch im Plangebiet verlegt werden. Über die vorhandene Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" erfolgt die Anbindung zur K 12. Innerhalb des Plangebiets können weitere Verkehrsflächen nach Bedarf angelegt und an die Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" angebunden werden. Andere Zugewegungen/ Anbindungen sind nicht vorgesehen.

²⁶ Gemäß § 6 DSchVO kann von den Verboten der §§ 3 bis 5 DSchVO von der Bezirksregierung Düsseldorf eine Befreiung erteilt werden, wenn das Vorhaben mit dem Hochwasserschutz vereinbar ist und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Ausnahme erfordern oder das Verbot zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führt.

Die Versorgung mit Strom/ Gas/ Wasser ist grundsätzlich sichergestellt. Die entsprechenden Leitungen liegen innerhalb der Straßen "Zum Rhein-Lippe-Hafen" und "Emmelsumer Straße". Innerhalb des Plangebiets ist eine entsprechende Erweiterung des Netzes bei Bedarf vorzunehmen.

Die notwendige Löschwassermenge beträgt 192 m³/h über einen Zeitraum von zwei Stunden. Derzeit können ca. 96 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.

A 9.2 Entsorgung des Schmutzwassers

Über noch zu verlegende Leitungen im Plangebiet, die an die bereits vorhandene Abwasserdruckrohrleitung angeschlossen werden müssten, kann das Schmutzwasser in das städtische Schmutzwasserkanalnetz gelangen. Zur Absicherung der vorhandenen Klärwerkskapazität werden im Bebauungsplan Nr. 232 Angaben über die zulässige Einleitungsqualität und -quantität erfolgen. Die Abwässer würden demnach der zentralen Kläranlage zugeführt und gereinigt. Eine ordnungsgemäße Behandlung des Schmutzwassers wäre somit gewährleistet. Für das gesamte Plangebiet besteht ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Schmutzwasser.

A 9.3 Behandlung des Niederschlagswassers

Gemäß § 44 Abs. 1 LWG i.V.m. § 55 Abs. 2 WHG soll das Niederschlagswasser von Grundstücken ortsnah versickert, verrieselt 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 I²⁷ grundsätzlich ohne Vorbehandlung versickert werden kann, bedarf das Niederschlagswasser der Kategorie II²⁸ und Kategorie III²⁹ grundsätzlich einer Behandlung. Um eine ordnungsgemäße Ableitung und Beseitigung des im Plangebiet auf den privaten Flächen anfallenden Niederschlagswassers gewährleisten zu können, wurden entsprechende Hydrogeologische Untersuchungen für den Bebauungsplan Nr. 232 vorgenommen. Geplant ist die Errichtung

²⁷ Unbelastetes Niederschlagswasser, bspw. von Fuß- und Radwegen

²⁸ Schwach belastetes Niederschlagswasser, bspw. von Dachflächen in Industriegebieten, Hof- und Verkehrsflächen in Industriegebieten mit geringem Kfz-Verkehr

²⁹ Stark verschmutztes Niederschlagswasser, bspw. von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, Flächen mit starkem Kfz-Verkehr

zweier zentraler Regenwasserbehandlungsanlagen im Plangebiet und eine anschließende Versickerung des gereinigten Niederschlagswassers auf den angrenzenden Flächen außerhalb des Geltungsbereichs.

A 10 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes

Im Rahmen der Aufstellung der Flächennutzungsplanänderung ist ein Umweltbericht erarbeitet worden, der eigenständiger Teil (Teil B) dieser Begründung ist. Wesentliche, auch städtebaulich relevante Aspekte, stellen sich wie folgt dar:

A 10.1 Eingriff in Natur und Landschaft

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a) BauGB bezeichneten Bestandteile in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie³⁰ hat ergeben, dass eine Verträglichkeit mit den vorhandenen Schutzausweisungen gegeben ist. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter führen unter Berücksichtigung der Entwicklungs-/ Zielvorstellungen für den Raum größtenteils zu keinen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen. Nur bei wenigen Aspekten, wie bspw. die Beeinträchtigungen der schutzwürdigen Böden, des Klimas und des Landschaftsbilds, sind die Gefahr von Beeinträchtigungen zum Teil hoch. Hinzu kommen die artenschutzrechtlichen Konflikte (Schutzgut Pflanzen und Tiere).

Die in der Umweltverträglichkeitsstudie benannten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung werden für den Bebauungsplan Nr. 232 im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgearbeitet und festgelegt. Darüber hinaus erfolgt im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine entsprechende Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung mit der Festlegung von Maßnahmen für landschaftsrechtliche Belange.

Zur Kompensation der Beeinträchtigung schutzwürdiger Böden und des Landschaftsbilds werden ebenfalls Kompensationsmaßnahmen erforderlich, welche multifunktional sind und somit auch zur Kompensation der Biotopwertverluste herangezogen werden können. Für diese außerhalb des Plangebiets erforderlich werdenden Ausgleichsmaßnahmen stehen in der Stadt Wesel Flächen zur Verfügung. Gesonderte Kompensationsermittlungen für die übrigen Schutzgüter sind aufgrund ihrer nur allgemeinen Bedeutung für den Naturhaushalt nicht erforderlich.

³⁰ Dieses Dokument ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigelegt.

A 10.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen

Im Plangebiet befinden sich vier faktische Waldflächen. Die vorhandene Waldfläche südwestlich des Hafenbeckens weist eine Gesamtgröße von ca. 35.593 m² auf, von denen ca. 8.257 m² innerhalb des Geltungsbereichs der vorliegenden Flächennutzungsplan-Änderung liegen. Wie bereits im Kapitel "A 8.3 Wald (§ 5 Abs. 2 Nr. 9b BauGB)" beschrieben, soll diese Waldfläche erhalten werden. Die drei anderen Waldflächen, die in der Mitte des Plangebiets stocken, können hingegen nicht erhalten werden (siehe Abbildung 11). In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW wurde eine forstrechtliche Kompensation von 1: 2,5 für die beiden ca. 3.166 m² bzw. ca. 1.415 m² großen Waldflächen und eine forstrechtliche Kompensation von 1: 2 für den ca. 1.376 m² großen Windschutzstreifen, der gemäß § 1 Abs. 1 Landesforstgesetz (LFoG) NRW ebenfalls als Wald gilt, vereinbart. Demnach ist eine Ersatzaufforstung von insg. ca. 14.204,50 m² vorzusehen. Diese Ersatzaufforstung kann vollständig innerhalb der MSPE-Flächen, die gemäß einer textlichen Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 232 bewaldet werden sollen, im Plangebiet erbracht werden.

Auf einer Fläche von 5.802 m² kann die geplante Gehölzkulisse sogar bereits vor Rechtswirksamkeit der 35. Änderung des Flächennutzungsplans bzw. vor Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 hergerichtet werden, da diese Flächen nicht aufgeschüttet werden müssen, bevor die Bepflanzung erfolgen kann und da sich diese Flächen bereits im Eigentum von DeltaPort befinden (siehe Abbildung 13). Ein entsprechender Erstaufforstungsantrag ist daher am 21.02.2022 von DeltaPort gestellt worden, der bereits mit Schreiben vom 06.04.2022 vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW genehmigt wurde.



Abbildung 13: Erstaufforstungsfläche A

Auf einer weiteren, direkt angrenzenden Fläche von 2.965 m² kann die Bepflanzung ebenfalls vor Rechtswirksamkeit der 35. Änderung des Flächennutzungsplans bzw. vor Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 vorgenommen werden, denn auch hier muss keine Aufschüttung vorgenommen werden (siehe Abbildung 14).

Diese Fläche befindet sich seit Kurzem im Eigentum von DeltaPort, so dass mittlerweile auch für diese Fläche ein Erstaufforstungsantrag von DeltaPort eingereicht

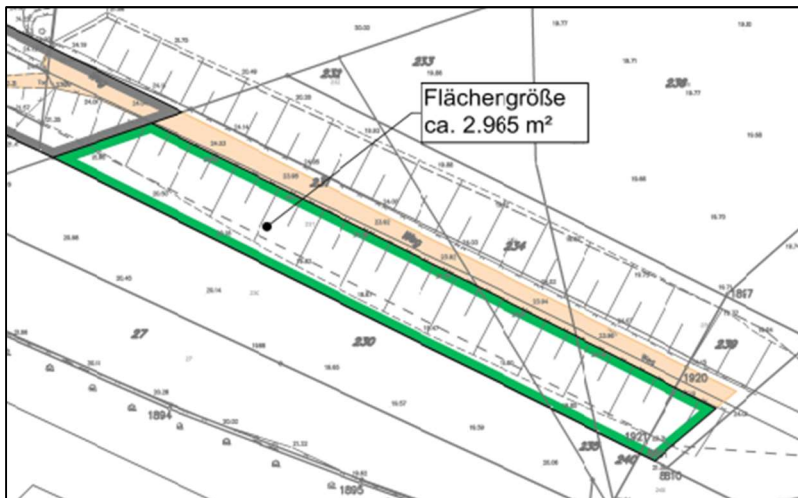


Abbildung 14: Erstaufforstungsfläche B

wurde, der mit Schreiben vom 08.09.2022 vom Landesbetrieb Wald und Holz NRW genehmigt wurde. Derzeit ist daher beabsichtigt, beide Flächen – und somit insg. 8.767 m² – im Herbst des Jahres 2022 zu bepflanzen. Der unvermeidbare Verlust der Waldflächen im Plangebiet, für den eine Ersatzaufforstung von insg. ca. 14.204,50 m² erforderlich ist, kann daher bereits zu 61,72 % frühzeitig im Plangebiet erbracht werden. Die übrigen 38,28 % bzw. 5.437,50 m² können hingegen erst nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 und der erforderlichen Aufschüttung hergerichtet werden.

A 10.3 Klimaschutz und Klimaanpassung

Da sich das Plangebiet regional-klimatisch gesehen im Klimabezirk der niederrheinischen Tiefebene mit maritimem Einfluss und ozeanisch mildem Klima befindet, haben die mit der Planung einhergehenden Veränderungen (insb. Temperaturanstieg) nur geringe nachteilige Auswirkungen auf das Klima. Auch kommt es deswegen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, da das Plangebiet und die Umgebung bereits eine gewisse Vorbelastung aufweisen. Neben der allgemeinen Hintergrundbelastung im Bereich der Rheinschiene bestehen Vorbelastungen insb. durch überörtlich wirksame Emittenten, wie bspw. der Aluminium verarbeitenden Industrie in Voerde-Emmelsum. Begrenzt wirksame luft-hygienische Belastungen treten im Nahbereich der B 8, der B 58, der K 12 und der L 396 durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen auf. Weitere Vorbelastungen entstehen durch Staub- und Geruchsentwicklungen im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung in der Umgebung des Plangebiets.

A 10.4 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 insb.

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 LEP NRW 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. Somit passt sich die 35. Änderung des Flächennutzungsplans, in dem ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" dargestellt wird, den Zielen der Raumordnung an (§ 1 Abs. 4 BauGB) und ist erforderlich bzw. unvermeidbar.

Da raumbedeutsame Planungen gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG die Ziele der Raumordnung (hier: Landesbedeutsamer Hafen) zu beachten haben, kann dem Gebot der Innen- vor Außenentwicklung nicht nachgekommen werden, denn das Plangebiet wird derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Durch die Planung werden daher Flächen in Anspruch genommen, die bisher baulich nicht genutzt wurden. Lediglich das ehemalige VEBA-Gelände war bereits gewerblich genutzt. Auf diesem Areal findet somit eine Wiedernutzbarmachung von Flächen statt.

A 10.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

Aus dem Artenschutzgutachten³¹ geht für den Bebauungsplan Nr. 232 hervor, dass für insg. 32 planungsrelevante Arten eine Betroffenheit und das Zutreffen von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden kann. Für diese Arten wurden daher Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen formuliert, um das Zutreffen dieser Verbotstatbestände auszuschließen³². Zu den Vermeidungsmaßnahmen zählen die zeitliche Beschränkung zum Entfernen der Gehölze und zum Entfernen der Vegetationsdecke. Auch die Aufschüttung sowie der Beginn des Hochbaus muss zeitlich beschränkt werden. Ferner sind Pflegemaßnahmen und bauzeitliche Schutzeinrichtungen im Plangebiet vorzusehen. Des Weiteren muss eine

³¹ Dieses Dokument ist als Anlage 4 zu dieser Begründung beigelegt.

³² Die verbindlichen Regelungen erfolgen im Bebauungsplan Nr. 232

Regelung zur Beleuchtung in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Zu den vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zählen das Anbringen von Nisthilfen für betroffene Brutvögel, das Anbringen von Ersatzquartieren für betroffene Fledermäuse, die Schaffung von Ersatzhabitaten und die Optimierung von vorhandenen Lebensräumen. Da die meisten CEF-Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. zeitnah umgesetzt werden sollen und dauerhafte Regelungen (bzgl. der Beleuchtung und der Errichtung der Zaunanlage) sowie eine zwingende Koordinierung von diversen Tätigkeiten durch eine ökologische Baubegleitung verbindlich im Bebauungsplan Nr. 232 festgesetzt werden, ist ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 1 BNatSchG nicht erforderlich.

A 10.6 FFH-Vorprüfung

Ca. 415 m westlich des Plangebiets verläuft am rechten Rheinufer die Ostgrenze des VSG "Unterer Niederrhein". In der FFH-Vorprüfung³³ 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.

A 10.7 Schädliche Umwelteinwirkungen

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden in dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 232 differenzierte Festlegungen erfolgen. Das verträgliche Miteinander verschiedener Nutzungen wird über beschränkende Festsetzungen sichergestellt. Ein schalltechnisches Gutachten liegt bereits vor. Zwei Störfall-Gutachten liegen bereits vor.

A 10.8 Altlasten

Im südlichen Bereich des Plangebiets befindet sich eine Fläche, die nachrichtlich in das Altlastenkataster des Kreises Wesel aufgenommen wurde (siehe Abbildung 16).

Während der größere, östliche Teil des Areals nie einer gewerblich-industriellen Nutzung zugeführt wurde, wurde der westliche Bereich (ehemaliges VEBA-Areal) zunächst um ca. 3,00 m aufgehöhht und von 1957 bis 1974 als Ölumschlagplatz sowie zur Lagerung von Vergaser- und Dieselmotoren genutzt. Im Zuge dieser Nutzung wurden diverse betriebliche Anlagen, wie Öltanks, Tanktassen und eine unterirdische Mineralölproduktenleitung, errichtet.

³³ Dieses Dokument ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

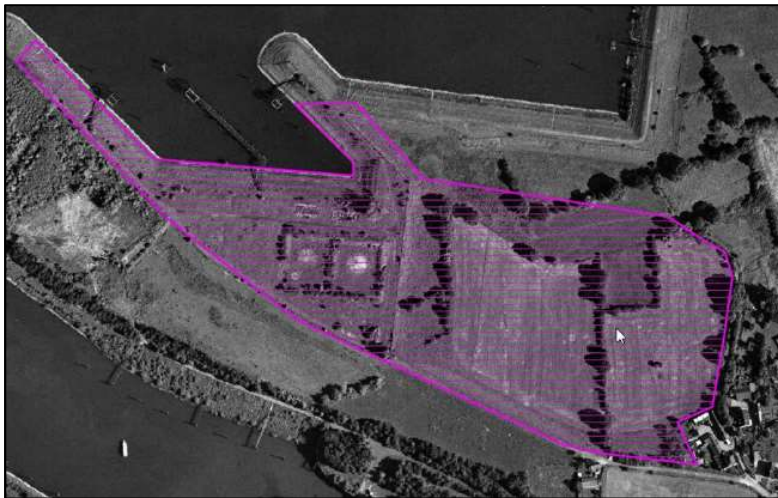


Abbildung 16: Altlastenverdachtsfläche

Die oberirdischen Gebäudeteile wurden zwischenzeitlich zurückgebaut. Bei einer Orientierenden Gefährdungsabschätzung³⁴ im Rahmen der Stilllegung wurden lediglich im Bereich der ehemaligen Molchsendestation umwelttechnische Auffälligkeiten festgestellt. Diese Auffälligkeiten wurden durch wahrnehmbaren Dieselgeruch und Konzentration von Mineralölkohlenwasserstoffen (max. 4.700 mg/kg) sowie flüchtigen, organischen Verbindungen (BTEX, max. 4,28 mg/m³) gebildet. Die betroffene Fläche ist ca. 50,00 m² groß (siehe gelb umrandete Fläche in der Abbildung 15), die betroffene Schichtdicke ist mit etwa 0,50 m angegeben. Dies entspricht einem belasteten Bodenvolumen von ungefähr 25,00 m³.

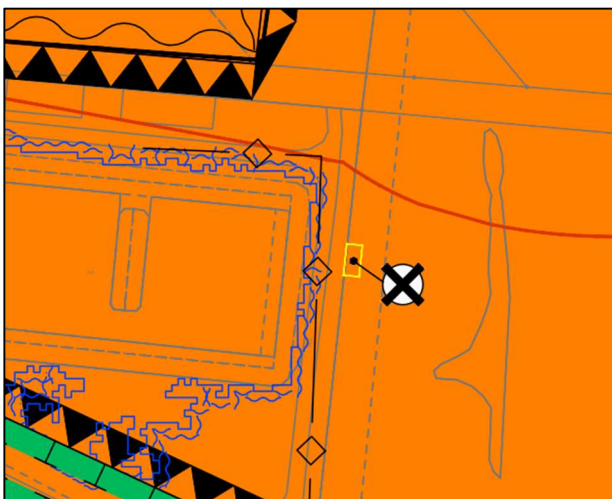


Abbildung 15: Bereich mit umwelttechnischen Auffälligkeiten

³⁴ Dieses Gutachten ist als Anlage 6 zu dieser Begründung beigefügt.

Stichprobenartige Untersuchungen des Grundwassers blieben hingegen ohne Belastungsbefund. Da keine großflächig vorhandenen Belastungen des Bodens, der Bodluft oder des Grundwassers angetroffen wurden und da die Fläche auch weiterhin einer gewerblichen Nutzung vorbehalten werden sollte, wurde die von der angetroffenen Belastung ausgehende Gefährdung als unkritisch abgeschätzt. Der Kreis Wesel weist daher darauf hin, dass das ehemalige VEBA-Gelände nur nachrichtlich im Altlastenkataster des Kreises Wesel (Aktenzeichen: 12-104) erfasst wurde, da die Untersuchungen im Rahmen der Stilllegung unauffällig waren. Weitergehende Untersuchungen werden daher seitens der Unteren Bodenbehörde auch nicht für erforderlich gehalten. Vorsorglich wird allerdings darauf hingewiesen, dass der Kreis Wesel unverzüglich zu informieren ist, sofern sich bei zukünftigen Baugrunduntersuchungen oder Erdarbeiten dennoch Auffälligkeiten ergeben sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem den Rückbau der noch verbliebenen betrieblichen Bauten (vornehmlich Fundamente und Bauteile unter Flur) sowie die Sanierung der belasteten Böden bereits im November 2022 im Auftrag von DeltaPort begonnen wurde. Eigens hierfür wurde ein Rückbau- und Sanierungskonzept³⁵ erarbeitet, das als Grundlage für die Ausschreibung der hierfür erforderlichen Maßnahmen diene.

A 11 Flächenbilanz/ Planstatistik

Die im ca. 33,09 ha großen Plangebiet ausgewiesenen Nutzungen weisen folgende Flächengrößen auf:

Sondergebiet (SO)	ca.	322.594 m ²
– davon Fläche für Ausgleichsmaßnahmen (MSPE-Fläche)	ca.	35.301 m ²
Wald	ca.	8.257 m ²

A 12 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung

Aus der Änderung des Flächennutzungsplans ergeben sich für die Stadt keine direkten Kosten. Bei der konkreten Umsetzung der verfolgten Planung werden insb. Kosten für die Rodung der vorhandenen Gehölzstrukturen und für die hierfür erforderliche Ersatzaufforstung sowie für das Anlegen weiterer Gehölzstrukturen am Rand des Plangebiets, für die Aufschüttung der Sondergebietsflächen auf das Geländeniveau von 24,50 m ü. NHN, für den Rückbau der noch verbliebenen betrieblichen Bauten (vornehmlich Fundamente und Bauteile unter Flur) und ggf. für die Sanierung der belasteten Böden auf dem ehemaligen VEBA-Gelände, für die Regenwasserkanalisation und -behandlungsanlagen, für die Erschließung (sowohl technisch als auch verkehrlich), für den planexternen Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft, für erforderliche CEF-Maßnahmen (Nisthilfen für betroffene Brutvögel, Ersatzquartiere für betroffene Fledermausarten, Ersatzhabitate für Steinkäuze, Optimierung von vorhandenem

³⁵ Dieses Gutachten ist als Anlage 3 zu dieser Begründung beigelegt.

Grünland für Kreuzkröten), für die noch nicht vollumfänglich zur Verfügung gestellte Löschwassergrundversorgung und für die Errichtung eines Rad- und Fußwegs anfallen. Darüber hinaus schlagen die Vermessung des Areals sowie Kosten für die erforderlichen Gutachten zu Buche. Je nach Ausgestaltung bzw. Vermarktung der Hafenumflächen können weitere Kosten anfallen. In wesentlichen Teilen werden die zukünftigen Kosten durch DeltaPort getragen. Ausgenommen hiervon sind Leistungen, die nicht unmittelbar mit der Nutzung des Hafengeländes in Verbindung stehen, wie z.B. die Errichtung des Rad- und Fußwegs. Die exakten Kosten werden – soweit möglich – im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 232 ermittelt.

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 2022: FNP 35. Änderung "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – Umweltbericht – Erläuterungsbericht. Stand: November 2022

Anlagen

- Anlage 1** Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) 2017: DeltaPort Nutzungs- und Strukturkonzept 2017. Stand: Mai 2017
- Anlage 2** Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2021: 35. FNP Änderung "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – FFH-Vorprüfung – Zum europäischen Vogelschutzgebiet DE-4203-401 Unterer Niederrhein. Stand: Januar 2021
- Anlage 3** Tauw GmbH 2022: Ehem. Umschlagsterminal der BP AG am Rhein-Lippe-Hafen Wesel. Rückbau- und Sanierungskonzept. Stand: 17.01.2022
- Anlage 4** Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2021: 35. FNP-Änderung "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – Artenschutzprüfung. Stand: Oktober 2022
- Anlage 5** Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2022: FNP 35. Änderung "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" Hansestadt Wesel – Umweltverträglichkeitsstudie – Erläuterungsbericht. Stand: November 2022
- Anlage 6** Jessberger + Partner 1997: Orientierende Gefährdungsabschätzung für eine durch die VEBA OEL AG gepachtete sowie zwei im Eigentum der VEBA OEL AG befindliche Flächen im Hafen Wesel-Emmelsum. Projekt-Nr.: B 82041. Stand: 24.06.1997

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:

- Bezirksregierung Düsseldorf 2011: Überschwemmungsgebiet Lippe HQ₁₀₀ – Kurzbericht
- BVerwG, Urteil v. 29.09.1978 – 4 C 30.76
- 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) 2016: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen