

## **Bebauungsplan Nr. 232** **"Rhein-Lippe-Hafen – Süd"**

## INHALTSVERZEICHNIS

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel .....	5
A 2 Räumlicher Geltungsbereich.....	6
A 3 Hafententwicklung .....	7
A 3.1 Marktanalyse .....	7
A 3.2 Nutzungs- und Strukturkonzept Rhein-Lippe-Hafen .....	8
A 4 Planungsrechtliche Vorgaben .....	9
A 4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW).....	9
A 4.2 Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: November 2023).....	10
A 4.3 Landschaftspläne .....	12
A 4.4 Hafenkonzept 2008 .....	14
A 4.5 Hafenkonzept 2016 .....	16
A 4.6 Überschwemmungsgebiete .....	19
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 .....	27
A 7.1 Städtebauliches Konzept.....	27
A 7.2 Verkehrserschließung .....	28
A 8 Festsetzungen des Bebauungsplans.....	32
A 8.1 Zweckbestimmung und Art der Nutzung (§ 11 Abs. 2 BauNVO).....	32
A 8.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB).....	59
A 8.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) .....	63
A 8.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).....	65
A 8.5 Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB).....	67
A 8.6 Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18b BauGB) .....	70
A 8.7 Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) .....	71
A 8.8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB).....	79
A 8.9 Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB) .....	80
A 8.10 Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG) .....	82
A 8.11 Zeichnerische Hinweise.....	96
A 8.12 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB) .....	97
A 8.13 Vermerke (§ 9 Abs. 6a BauGB).....	98
A 8.14 Empfehlungen und Hinweise.....	98
A 8.15 Anhang .....	102
A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung.....	102
A 9.1 Gewerbelärm.....	102
A 9.2 Gewerbelärm als Störfaktor für Vögel .....	103
A 9.3 Verkehrslärm .....	104
A 10 Technische Infrastruktur .....	105
A 10.1 Versorgung.....	105
A 10.2 Entsorgung des Schmutzwassers .....	105
A 10.3 Behandlung des Niederschlagswassers.....	106

A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes.....	109
A 11.1 Eingriff in Natur und Landschaft .....	110
A 11.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen .....	111
A 11.3 Klimaschutz und Klimaanpassung.....	112
A 11.4 Vorrang der Innenentwicklung.....	113
A 11.5 Artenschutzrechtliche Prüfung.....	114
A 11.6 FFH-Vorprüfung .....	114
A 11.7 Schädliche Umwelteinwirkungen.....	114
A 11.8 Altlasten.....	115
A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik.....	116
A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung .....	117
Anlagen.....	119
Literaturverzeichnis/ Urteile.....	121

### ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wesel.....	6
Abbildung 2: Geltungsbereich.....	6
Abbildung 3: Auszug aus dem GEP 99.....	11
Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: November 2023) .....	11
Abbildung 5: Landschaftsplan Raum Wesel (Festsetzungskarte 1).....	13
Abbildung 6: Landschaftsplan Raum Dinslaken/ Voerde (Festsetzungskarte 1)..	14
Abbildung 7: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins .....	20
Abbildung 8: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet der Lippe .....	20
Abbildung 9: Risikogebiete .....	21
Abbildung 10: Vorhandene Waldflächen.....	25
Abbildung 11: Ehemaliges VEBA-Areal .....	26
Abbildung 12: Ausbauplan K12n.....	30
Abbildung 13: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lackhausen 1".....	85
Abbildung 14: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lackhausen 2".....	85
Abbildung 15: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lippemündungsraum" .....	86
Abbildung 16: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Kanonberge".....	87
Abbildung 17: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lipperandsee" .....	87
Abbildung 18: Ersatzhabitate für 2 Steinkauz-Brutpaare .....	89
Abbildung 19: Optimierung Lebensraum Kreuzkröte .....	90
Abbildung 20: Empfängerflächen für krautige Vegetationsbestände .....	91
Abbildung 21: Fläche für Ausgleich schutzwürdiger Böden (A3 und Ga21).....	94
Abbildung 22: Fläche für Ausgleich schutzwürdiger Böden (E81) .....	94
Abbildung 23: Fläche für Ausgleich Landschaftsbildbeeinträchtigung .....	96
Abbildung 24: Erstaufforstungsfläche A.....	111
Abbildung 25: Erstaufforstungsfläche B.....	112
Abbildung 26: Ehemaliges VEBA-Gelände.....	115
Abbildung 27: Bereich mit umwelttechnischen Auffälligkeiten .....	116

### TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose.....	48
Tabelle 2: Dachflächenbegrünung.....	74

**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 Vorranggebiet<sup>1</sup> "Landesbedeutsamer Hafen" festgelegt.

Um diese Entwicklungsziele berücksichtigen zu können, werden die landesbedeutsamen Flächen im Bebauungsplan Nr. 232 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-Flächen<sup>2</sup> dargestellt (siehe Abbildung 1). Dies hat zur Folge, dass nicht nur der Bebauungsplan Nr. 232 aufgestellt, sondern auch der Flächennutzungsplan geändert werden muss.

Gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) ist für die Aufstellung eines Bebauungsplans eine Umweltprüfung vorzunehmen. Der das Ergebnis der durchgeführten Umweltprüfung wiedergebende Umweltbericht ist als gesonderter Bestandteil (Teil B) dieser Begründung beigelegt. Entsprechend der Regelung des § 2 Abs. 4 BauGB werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und beschrieben.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft.

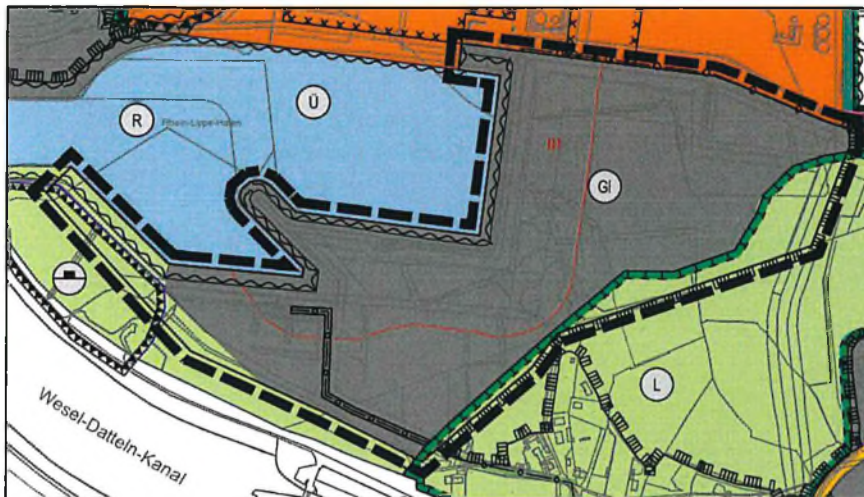


Abbildung 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Wesel

## A 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" 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 Plangebiets 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).

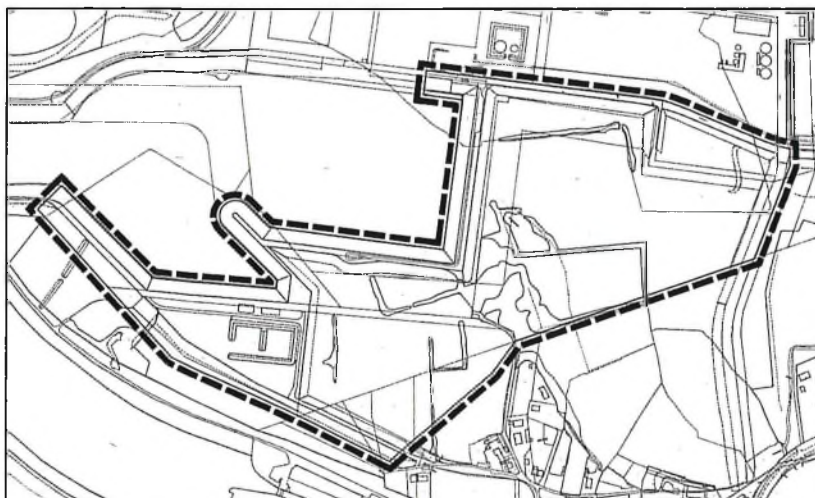


Abbildung 2: Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Plangebiets umfasst in der Gemarkung Wesel, Flur 90 die Flurstücke 216, 222, 224, 225 tlw., 231, 232, 233, 234, 236 tlw., 237 tlw., 239 tlw., 246 tlw., 259, 260, 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. 32,98 ha. Maßgeblich ist die zeichnerische Darstellung des Bebauungsplans im Maßstab 1:1.000.

### **A 3 Hafententwicklung<sup>3</sup>**

#### **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 Fragen 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 Rotterdams. 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 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

---

<sup>3</sup> 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.

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 Seehafeninterlandverkehrs 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. 32,98 ha, von denen ca. 31,98 ha als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Hafen" festgesetzt 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 werden<sup>4</sup>. Daher werden folgende Ansiedlungen empfohlen:

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

Im Nutzungs- und Strukturkonzept wird ausgeführt, dass für den Transport von Schwerlast die Kombination der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße ideal ist.

---

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



Der Planungsaufwand für Schwergutverkehre auf der Straße ist aufwendig und langwierig. Je kürzer die landgebundene Strecke ist, desto kürzere Planungszeiten und Umsetzungszeiten sind erreichbar. Außerdem sind beim Schiffstransport die Gesamtkosten der Transportkette geringer. Aufgrund der Wettbewerbsfaktoren und der logistischen Vorteile wird eine Ansiedlung eines Schwergutumschlags am Rhein-Lippe-Hafen empfohlen<sup>5</sup>.

Eine Erweiterung des Tanklagers ist aufgrund des wachsenden Bedarfs laut Nutzungs- und Strukturkonzept ebenfalls zu prüfen<sup>6</sup>. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Böschungsuferes zur Kaimauer nach Bedarf erfolgen sollte<sup>7</sup>. 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 Überseetransport können z.B. Synergieeffekte mit einem Schwerlastterminal geschaffen werden. Die Flächen für die Logistikimmobilien sollten nach Möglichkeit rechteckig sein und die Bedarfe am Markt abdecken. Hierzu zählen neben der Größe (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 ziehen<sup>8</sup>.

## **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. Für Voerde und Wesel umfasst das Symbol drei öffentlich zugängliche<sup>9</sup> Häfen (Rhein-

---

<sup>5</sup> Ein entsprechendes Unternehmen konnte bereits im Bebauungsplan Nr. 233 angesiedelt werden.

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

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> Siehe hierzu Fußnote 4

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

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 hafensorientierten Wirtschaftsbetrieben die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und von der Regionalplanung in bedarfsgerechtem Umfang Hafentflächen und Flächen für hafenauffines Gewerbe festzulegen.*

*Die landesbedeutsamen Häfen sind als multimodale Güterverkehrszentren zu entwickeln und sollen ihre Flächen für hafenauffines 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 "hafenauffines 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 des Bebauungsplans Nr. 232 diese Zielvorgaben beachtet werden, steht das Bauleitplanverfahren mit dem LEP NRW im Einklang.

#### A 4.2 Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: November 2023)

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 den kombinierten Ladungsverkehr, benannt. Da der Bebauungsplan Nr. 232 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 Regionalplan Ruhr<sup>10</sup> mit Stand vom November 2023 wird das Plangebiet als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) mit der zweckgebundenen Nutzung "Landesbedeutender Hafenstandort" als Vorranggebiet festgelegt (siehe Abbildung 4).

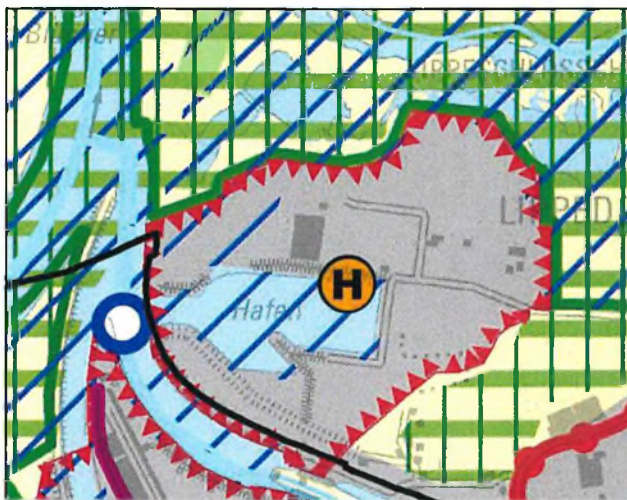


Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan Ruhr (Stand: November 2023)

<sup>10</sup> Der Regionalplan Ruhr wurde am 10. November 2023 durch das Ruhrparlament beschlossen. Nach der Prüfung durch die Landesplanungsbehörde wird dieser voraussichtlich Anfang 2024 veröffentlicht und tritt damit in Kraft. Der Regionalplan Ruhr ersetzt dann den derzeit noch gültigen Regionalplan der Bezirksregierung Düsseldorf (GEP 99)

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 Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 232 diese Zielvorgaben beachtet werden, steht das 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 der vorliegende Bebauungsplan Nr. 232 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



**Abbildung 5: Landschaftsplan Raum Wesel (Festsetzungskarte 1)**

Plangebiets befindet sich das Naturschutzgebiet (NSG) "Lippeaue" (N 9). Nordöstlich des Plangebiets befindet sich darüber hinaus das LSG "Wesel-Datteln-Kanal, Lippendorf" (L 13) (siehe Abbildung 5).

Nordwestlich des Plangebiets befinden sich innerhalb des NSG "Lippeaue" bedeutende Waldflächen<sup>11</sup> sowie die zwei gesetzlich geschützten Biotop<sup>12</sup> 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 Biotop<sup>12</sup> 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)<sup>13</sup> "Unterer Niederrhein".

Die Entwicklungskarte zum Landschaftsplan ordnet die Umgebung des Plangebiets den Entwicklungsräumen E 13 "Lippeaue" und E 14 "Wesel-Datteln-Kanal, Lippendorf" zu. Südlich bzw. östlich des Plangebiets liegen die Maßnahmenräume "Wesel-Datteln-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 Biotop<sup>12</sup>, das VSG (siehe hierzu auch Kapitel "A 11.6 FFH-Vorprüfung" sowie Anlage 2), die Entwicklungsräume E 13 und E 14 sowie die Maßnahmenräume M 24 bis M 26

<sup>11</sup> Diese bedeutsamen Waldflächen sind in der Abbildung 5 hellblau schraffiert

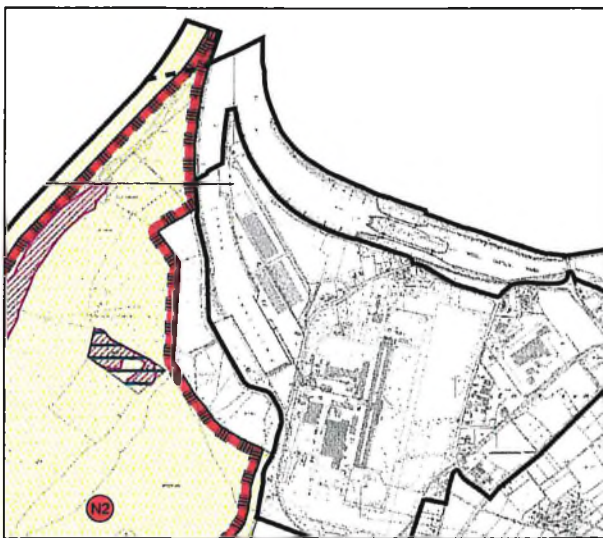
<sup>12</sup> Die geschützten Biotop<sup>12</sup> sind in der Abbildung 5 rosa schraffiert

<sup>13</sup> Das VSG ist in der Abbildung 5 gelb schraffiert dargestellt.

werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Somit steht der Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel der Planung nicht entgegen.

#### 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 Plangebiets 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-Dattel-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 wären<sup>14</sup>. 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).

---

<sup>14</sup> Durch den mittlerweile rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 233 konnten bereits 46 ha Sondergebietsflächen zur Verfügung gestellt werden. Sobald der Bebauungsplan Nr. 232 rechtskräftig ist, 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 hafenauffine 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 Logistikknotten 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 Hafensflächen hafenaffin genutzt werden, muss darauf hingewirkt werden, dass freiwerdende Flächen so lange freigehalten werden, bis sie einer hafenaffinen Nutzung zugeführt werden können, die eine effektivere Nutzung in Aussicht stellt (vgl. ebd.: 48). Weiterhin gilt, dass die landesbedeutsamen Häfen vor dem Heranrücken von bestimmten Nutzungen zu schützen sind, da sie zum einen die vorhandene Hafennutzung einschränken und zum anderen die erforderliche Ausweisung neuer Flächen deutlich erschweren bzw. verhindern können (vgl. ebd.: 12, 47). Ein stärkeres Augenmerk als bisher wird auf die umweltgerechte Binnenschifffahrt gelegt. So werden bspw. die Nutzung von Landstrom während der Liegezeiten sowie die Errichtung einer angemessenen Zahl an Flüssigerdgas-Tankstellen in Binnenhäfen als weitere Handlungsfelder benannt (vgl. ebd.: 22-23).

Das Ziel des neuen 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 wird<sup>15</sup>. 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-Bucholtswelmen 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 werden<sup>16</sup>.

Da die Handlungsempfehlungen allesamt mit dem Bebauungsplan Nr. 232 umgesetzt bzw. ermöglicht werden, steht das Plangebiet somit mit dem Hafenkonzept 2016 im Einklang. Da der Hafenverbund DeltaPort GmbH & Co. KG<sup>17</sup> (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 Projekt "ECO-PORT 813", bei dem die Nutzung von überschüssiger Abwärme eines Betriebs als

---

<sup>15</sup> Es wird darauf hingewiesen, dass DeltaPort derzeit keinen eigenen Shuttleservice plant. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist aber davon auszugehen, dass es Transporte von Containern zwischen dem Rhein-Lippe-Hafen und den Containerterminals im Hafen Emmelsum, die über eine Bahnanbindung verfügen (siehe Fußnote 4), geben wird.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Die Gesellschafter der DeltaPort sind die Stadt Wesel, die Stadt Voerde und der Kreis Wesel

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.

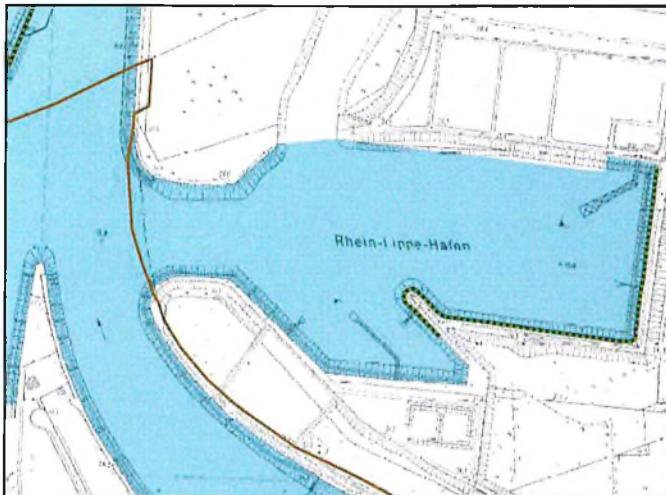
#### A 4.6 Überschwemmungsgebiete

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 § 9 Abs. 6a BauGB sollen festgesetzte Überschwemmungsgebiete nachrichtlich übernommen 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 § 9 Abs. 6a BauGB in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

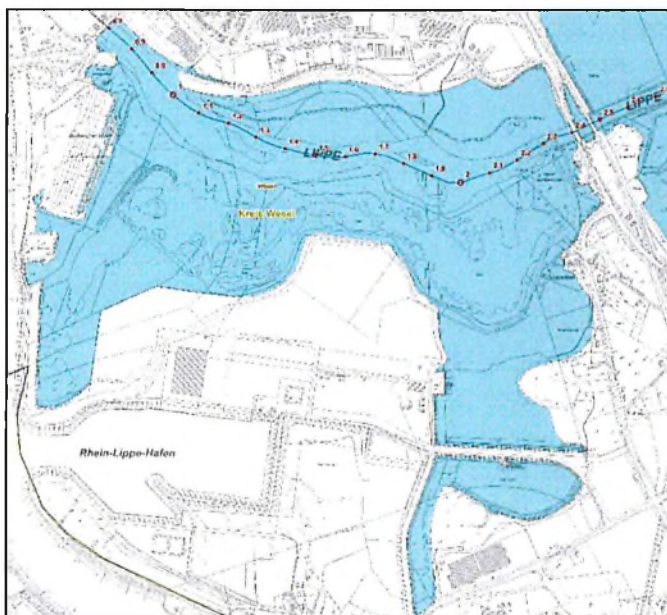


**Abbildung 7: Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins**

#### A 4.6.2 Lippe

Das Überschwemmungsgebiet der Lippe, von km 0,70 bis km 27,70 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 15.12.2022.

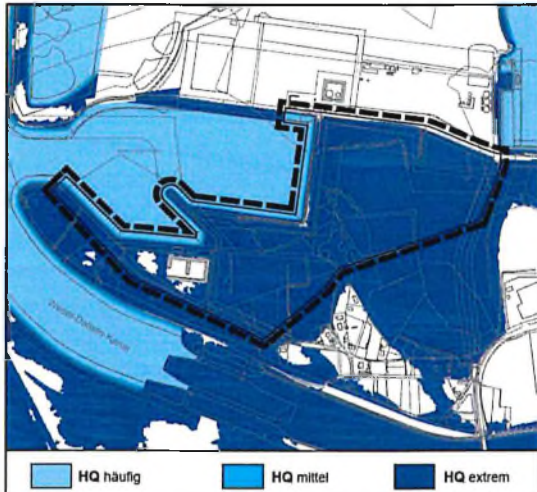
Das Plangebiet liegt nicht im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Lippe. Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins (in der Abbildung 7 blau dargestellt) wird gemäß § 9 Abs. 6a BauGB in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen.



**Abbildung 8: Festgesetztes 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<sub>häufig</sub>, HQ<sub>mittel</sub>, HQ<sub>extrem</sub>) erstellt (siehe Abbildung 9).



**Abbildung 9: Risikogebiete**

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

Darüber hinaus sind gemäß § 9 Abs. 6a 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<sub>häufig</sub> und HQ<sub>mittel</sub> in den festgesetzten (hier: Rhein) bzw. vorläufig gesicherten (hier: Lippe) Überschwemmungsgebieten liegen, wird demnach nur das Risikogebiet mit dem Hochwasserszenario HQ<sub>extrem</sub> (in der Abbildung 9 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 8.5 Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 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 Strukturkonzept<sup>18</sup> 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 Hafenumflächen 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 hafenaaffines 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-Vorprüfung<sup>19</sup> 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. 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

---

<sup>18</sup> Das Konzept ist als Anlage 1 zu dieser Begründung beigefügt.

<sup>19</sup> Die FFH-Vorprüfung ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

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 Löschrückung flüssiger Treibstoffe, einer unterirdischen Pipelineverbindung zum Tanklager Hünxe-Bucholtswelmen, einem Schwerlastkran und drei im Beibecken befindlichen, stillgelegten Löschrücken, die derzeit als Koppelstelle genutzt werden<sup>20</sup>. Darüber hinaus wird derzeit ein Hafentankkran 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") fünf 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 vor Kurzem die Arbeiten für den Bau einer 86.000 m<sup>2</sup> großen Logistikimmobilie abgeschlossen.

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

---

<sup>20</sup> Die unterirdische Pipeline sowie die im Beibecken befindlichen Löschrücken werden noch im Herbst/Winter des Jahres 2022 zurückgebaut.

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 genutz-



ten Bereiche bildet ein Gewerbegebiet (GE) den Übergang zur anschließenden Wohnsiedlungsentwicklung in Voerde-Friedrichsfeld. Diese an der Gehrstraße befindlichen Wohnbereiche, ca. 1.050 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 m<sup>2</sup> großer Wald. Innerhalb dieses Waldes wurde bei der Biotoptypenkartierung ein 177 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> und ca. 1.415 m<sup>2</sup> groß) sowie ein Windschutzstreifen (ca. 1.376 m<sup>2</sup>), der gemäß § 1 Abs. 1 Landesforstgesetz (LFoG) NRW ebenfalls als Wald gilt (siehe hierzu Abbildung 10). Diese Waldflächen sind mit angrenzenden Gehölzstreifen miteinander verbunden.

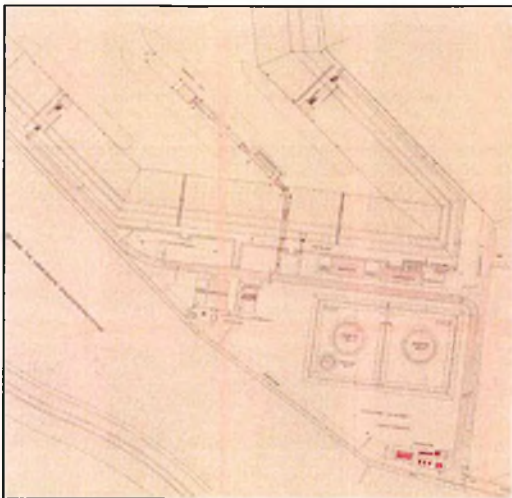


Abbildung 10: Vorhandene Waldflächen

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 Dieselkraftstoffen genutzt wurde. Im Zuge dieser Nutzung wurden diverse betriebliche Anlagen, wie Öltanks, Tanktassen und eine unterirdische Mineralölproduktenleitung, errichtet (siehe Abbildung 11).

In diesem Bereich befindet sich eine ca. 50 m<sup>2</sup> 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 11.8 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 Richtung 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.



**Abbildung 11: Ehemaliges VEBA-Areal**

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 Sanierungskonzept<sup>21</sup> 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

---

<sup>21</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 16 zu dieser Begründung beigefügt.

- 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

Diese Arbeiten wurde bereits im November 2022 begonnen und sollen Anfang 2024 abgeschlossen sein.

## **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 Hafenkonzpts 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) festgesetzt. Die o.g. Zielvorgaben sowie die Ergebnisse des Nutzungs- und Strukturkonzepts werden über textliche Festsetzungen gesichert (siehe hierzu Kapitel "A 8 Festsetzungen des Bebauungsplans").

Da das Plangebiet als Universalhafen konzipiert ist, wird die Ansiedlung einer großen Bandbreite hafenaffiner Betriebe ermöglicht. Hierfür stehen nach Rechtskraft des Angebotsbebauungsplans ca. 285.164 m<sup>2</sup> 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 des Bebauungsplans Nr. 232 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 als Hinweis aufgenommen.

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- und MSPE-Flächen bzw. SO 14-Gebiete kann die visuelle Fernwirkung vermindert werden. Eine bessere Einbindung des Plangebiets an den daran angrenzenden Landschaftsraum kann darüber hinaus durch die 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 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 Buderich) 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 2028 befahrbar sein.

Im Zuge des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 232 sollte der Nachweis einer angemessenen Verkehrserschließung erbracht werden, indem in einer Verkehrsuntersuchung<sup>22</sup> die Prognose-Verkehrsbelastungen an den unmittelbar betroffenen Knotenpunkten ermittelt wurde. Diese Prognosewerte ergaben sich durch die Überlagerung

---

<sup>22</sup> Die Verkehrsuntersuchung ist als Anlage 6 dieser Begründung beigelegt

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" und dem Bebauungsplan Nr. 139 "Logistikpark Hafen Emmelsum" der Stadt Voerde sowie für die Bebauungspläne Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" und Nr. 233 "Rhein-Lippe-Hafen – Nord" sowie weiteren gewerblichen Entwicklungsflächen der Stadt Wesel prognostiziert wurden.

Bei der Überlagerung der Vorbelastung und der Prognosewerte ergeben sich für den Straßenabschnitt der Frankfurter Straße zwischen der Emmelsumer Straße und der B8 sowohl in der Morgen- als auch in der Nachmittagsspitze eine Steigerung der Verkehrsbelastung. Für den Verkehr aus nördlicher Richtung in Fahrtrichtung Voerde wird eine Steigerung von ca. 8,46% (von 579 Kfz auf 628 Kfz) morgens und von ca. 1,19% (von 590 Kfz auf 597 Kfz) nachmittags angenommen. Für die Gegenfahrtrichtung geht das Gutachten von einer Steigerung von ca. 0,92% (von 542 Kfz auf 547 Kfz) morgens und von ca. 7,27% (von 660 Kfz auf 708 Kfz) nachmittags aus. Diese Zahlen betrachten jedoch nicht ausschließlich den Einfluss des Bebauungsplans Nr. 232, sondern bilden alle weiter oben beschriebenen Entwicklungen ab. Es ist somit davon auszugehen, dass es durch den Bebauungsplan Nr. 232 zu einer Steigerung der Verkehre in diesem Bereich kommt, dieser jedoch nur ein Bruchteil der angegebenen Werte umfasst.

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 und auch zu einer Veränderung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsströme und Knotenpunkte gegenüber der bestehenden Verkehrssituation. Die Leistungsfähigkeit konnte nicht in allen Knotenpunkten bzw. allen Verkehrsströmen nachgewiesen werden. Dies gilt jedoch nur für starre Umlaufzeiten der Signalanlage. Mittels einer Mikrosimulation<sup>23</sup> der drei Knotenpunkte (K12 / L396, K12 / B8 sowie L396 und B8) wurde untersucht, inwiefern eine verkehrsunabhängig gesteuerte Signalanlage an den Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit wiederherstellt. Im Ergebnis bedarf es einer technischen Anpassung aller betrachteter Knotenpunkte sowie des Ausbaus des

---

<sup>23</sup> Die Ergebnisse der Mikrosimulation sind als Anlage 7 zu dieser Begründung beigelegt.

Linksabbiegers auf der K12n. Für den Ausbau liegt bereits ein Ausbauplan des Straßenbaulastträgers, Kreis Wesel, vor (siehe Abbildung 12). Der Ausbau ist bereits für das Jahr 2024 vorgesehen.

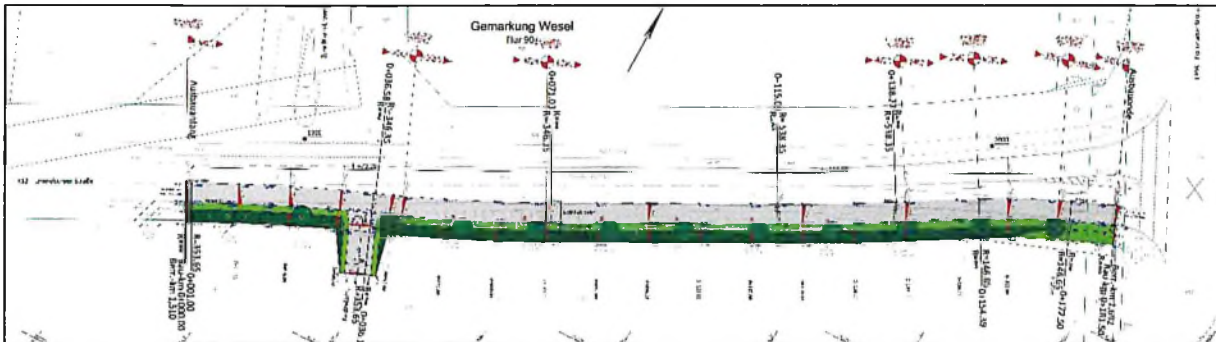


Abbildung 12: Ausbauplan K12n

Die oben aufgeführten Maßnahmen sind dazu geeignet die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sicherzustellen. Dies bezieht sich jedoch ausschließlich auf die Entwicklung durch den Bebauungsplan Nr. 232 sowie die umliegenden Planverfahren auf Voerder Stadtgebiet. Für die Entwicklung aller gewerblichen Potenzialflächen im untersuchten Raum in den beiden Stadtgebieten von Voerde und Wesel bedarf es weiterer verkehrlicher Anpassungen. Hier sehen die beiden Verkehrsuntersuchungen von abvi und PTV die Errichtung eines selbstständigen Rechtsabbiegers im Knotenpunkt K12n und B8 vor. Da die Entwicklung aller Potenzialflächen jedoch mit zeitlichen Unsicherheiten verbunden ist und nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Entwicklung des Bebauungsplanes Nr. 232 steht, würde dieser Ausbau erst zu einem späteren Zeitpunkt notwendig werden.

### *Innere Erschließung*

Da die Hafenterrassen nicht öffentlich zugänglich werden sollen<sup>24</sup>, werden – bis auf den Knotenpunkt Zum Rhein-Lippe-Hafen/ Zum Ölhafen – keine (öffentlichen) Straßenverkehrsflächen festgesetzt. 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

<sup>24</sup> 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.

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 – 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 Erholungssuchende 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 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.

## **A 8 Festsetzungen des Bebauungsplans**

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

#### **A 8.1.1 Sonstiges Sondergebiet**

Die Möglichkeit zur Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets ist nur unter bestimmten, begrenzten Voraussetzungen zulässig. Gemäß § 11 Abs. 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ist es erforderlich, dass sich das 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.

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 hafenaффines Gewerbe vorgehalten werden sollen. Demnach müssen alle Nutzungen, die nicht unter dem Begriff des hafenaффinen Gewerbes subsumiert werden können, ausgeschlossen werden. Die



Ausweisung eines Baugebiets nach den §§ 2 bis 7 sowie § 10 BauNVO kommt daher nicht in Betracht, weil deren Charakter der Hafennutzung grundlegend entgegensteht.

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

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

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

#### A 8.1.2 Begrenzende Bestimmungen zur Hafenaффinität der Betriebe

Eine erforderliche Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen ergibt sich aufgrund der Tatsache, dass bestimmte Betriebe auf einen unmittelbaren Hafenananschluss angewiesen sind. So stellt das SO 1-Gebiet bspw. den Übergang von der vorhandenen Löschrücke im nordöstlichen Bereich des Hafenbeckens auf das Betriebsareal der TanQuid GmbH & Co. KG (im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233) dar. Die Erforderlichkeit eines unmittelbaren Hafenanchlusses ist in diesem Fall offensichtlich. Und das SO 2-Gebiet bildet das von der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG geplante Schiffsterminal an Land ab. Auch hier wird ein direkter Hafenanchluss erforderlich sein. Für die Möglichkeit der Ansiedlung weiterer vergleichbarer Betriebe werden die Sondergebietsflächen entlang des südlichen Böschungufers des Hauptbeckens und entlang des Beibeckens (sogenannte "nasse" Flächen, hier: SO 3- bis SO 5-Gebiete) vorgehalten.

Da ein unmittelbarer Hafenanschluss auf den Flächen östlich des Hauptbeckens aufgrund des von der GS-Recycling GmbH & Co. KG geplanten Schiffsteigers<sup>25</sup> und der vorhandenen Löschrücke<sup>26</sup> der TanQuid GmbH & Co. KG nicht möglich sein wird – mit Ausnahme des SO 2-Gebiets und den schmalen Bereich des SO 5-Gebiets südlich davon –, können sich auf diesen sogenannten "trockenen" Standorten auch Betriebe ansiedeln, die in einem funktionalen Zusammenhang zu den zuvor genannten Betrieben stehen oder diesen Betrieben zuliefern. Im Hafenkonzept 2008 wird geschlussfolgert, dass mit der Ansiedlung solcher Betriebe zwar das Aufkommen für die Binnenschifffahrt nicht unmittelbar generiert werden kann, es sie aber indirekt unterstützt. Daher haben zahlreiche Häfen in Nordrhein-Westfalen begonnen, diese Entwicklungschancen zu nutzen, indem sie sich zu Drehscheiben integrierter Logistikketten entwickelten (vgl. MBV NRW 2008: 28-29). Laut Hafenkonzept 2008 sind solche "trockenen" (aber wassernahen) Flächen im Hafen für die Ansiedlung von Logistikunternehmen geeignet, die insb. für die Stärkung der KV-Standorte wichtig sind. Der Rhein-Lippe-Hafen gehört zu denjenigen Standorten, bei denen die Erschließung weiterer nicht unmittelbar am Wasser gelegener ("trockener") Flächen notwendig ist (vgl. ebd.: 40). Die geplante Gliederung des Plangebiets entspricht daher den Vorgaben des Hafenkonzeptes 2008.

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

---

<sup>25</sup> Der Schiffsteiger ist so konzipiert, dass zwei Schiffe gleichzeitig festmachen können, jeweils ein Schiff nördlich und südlich des Steigers. Andere Schiffe haben zu den am Schiffsteiger festgemachten Schiffen gemäß § 7.07 Abs. 1a) bzw. 1b) der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) Mindestabstände von 10,00 m bzw. 50,00 m einzuhalten. Zur Veranschaulichung sind auch die Mindestabstände in der Planzeichnung als Hinweis aufgenommen worden.

<sup>26</sup> Auch hier gelten die Vorgaben des § 7 BinSchStrO.

hafenaffine Nutzungen ansiedeln können und dass die SO 1- bis SO 5-Gebiete für Betriebe vorgehalten werden, die auf einen unmittelbaren Hafenananschluss angewiesen sind, werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen<sup>27</sup>:

### **§ 1**

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

### **§ 2**

In den SO 6- bis SO 13-Gebieten sind neben den in § 1 der textlichen Festsetzungen zugelassenen Betrieben auch andere Betriebe zulässig, sofern sie aus betrieblichen Gründen auf einen Zugang zum Hafenbecken angewiesen sind bzw. im funktionalen Zusammenhang zu den Betrieben des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern stehen bzw. diesen zuliefern. Betriebswohnungen sind unzulässig.

Das SO 2-Gebiet stellt das von der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG geplante Schiffsterminal an Land dar. Mittels Straßen und Rohrbrücken, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 verlaufen werden, soll das geplante Schiffsterminal mit dem im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233 befindlichen Betriebsgrundstück verbunden werden. Der gesamte Anlagenkomplex soll dazu dienen, Güterschiffe zu reinigen und zu entgasen sowie industrielle und gewerbliche Abfälle, Reststoffe und Abwässer zu verwerten. Aus dieser Beschreibung geht zweifelsfrei hervor, dass es sich nach der geplanten Erweiterung des Betriebs um einen "hafenaffinen" Betrieb handeln wird, der die auf Schiffen bzw. im Hafenbetrieb anfallenden Abfälle und Abwässer transportieren, lagern und verarbeiten wird. Da die bisher aufgeführten textlichen Festsetzungen aber nur Betriebe des Transports, der Lagerung und des Umschlags von Gütern – nicht aber Betriebe, die hafenbezogene Abwässer und Abfälle lagern, behandeln und verwerten – für zulässig erklären, wird für das geplante Schiffsterminal an Land folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 3**

In dem SO 2-Gebiet sind neben den in § 1 der textlichen Festsetzungen zugelassenen Betrieben auch Betriebe und Betriebsbereiche zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Gewerbe- und Industrieabfällen und -abwässern sowie Abfällen, Abwässern und Abgasen aus der Reinigung von Binnenschiffen zulässig. Dies gilt

---

<sup>27</sup> In Abstimmung mit DeltaPort wird aufgrund der Tatsache, dass Betriebswohnungen für entbehrlich erachtet werden, auf die Zulässigkeit von Betriebswohnungen im gesamten Plangebiet verzichtet.

nicht für Betriebe und Betriebseinrichtungen, die Abfälle und Abwässer mit besonderem Gefährdungspotenzial, wie Waffen, Munition, ansteckungsgefährlichen oder radioaktiven Eigenschaften lagern, behandeln oder verwerten. Ferner sind Abfälle und Abwässer aus der Binnenschifffahrt, die gemäß dem ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, in der ab dem 01.01.2021 geltenden Fassung) mit 3 Kegeln/ Lichtern zu kennzeichnen sind, von der Lagerung, Behandlung und Verwertung ausgeschlossen.

**A 8.1.3 Begrenzende Bestimmungen zur Einhaltung des gebotenen Immissionsschutzes**

Die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit der SO 1- bis SO 13-Gebiete mit den in der Umgebung befindlichen Wohngebäuden<sup>28</sup> muss sichergestellt werden. Daher wurde ein Lärmgutachten<sup>29</sup> erarbeitet, das eine Kontingentierung nach DIN 45691 der SO 1- bis SO 14-Gebiete vorgibt, wodurch im Ergebnis die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionsorten auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung eingehalten bzw. um mindestens 10 dB unterschritten werden. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass die ermittelten Kontingente teilweise durch einen einzelnen besonders kritischen Immissionsort bestimmt werden, während an anderen Immissionsorten die Lärmimmissionsrichtwerte (unter Berücksichtigung einer eventuellen Vorbelastung) nicht ausgeschöpft werden. Um das Plangebiet besser nutzen zu können, werden im Lärmgutachten für ausgewählte Immissionsorte unterschiedliche Zusatzkontingente vorgegeben. Daher werden die im Lärmgutachten vorgegebenen Emissionskontingente nebst Zusatzkontingente als textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

**§ 4**

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

Teilfläche i	$LEK_{tags}$	$LEK_{nachts}$
--------------	--------------	----------------

<sup>28</sup> Zu diesen schutzbedürftigen Wohngebäuden zählen die südöstlich bzw. nordöstlich des Plangebiets liegenden Splittersiedlungen an der Emmelsumer Straße und an der L 396/ Fabrikstraße – sie weisen eine Entfernung von ca. 50 m bzw. 730 m zum Plangebiet auf –, das Wohngebiet an der Gehrstraße in Voerde (ca. 1.050 m Entfernung), die nördlich des Plangebiets befindlichen Wohngebäude im faktischen Mischgebiet (MI) am Damaschkeweg, die mindestens eine Entfernung von ca. 1.200 m zum Plangebiet aufweisen, das Wohngebiet am Hagelkreuzweg in Wesel-Büderich (ca. 1.350 m Entfernung) sowie die im Außenbereich befindlichen Einzelwohngebäude in den Straßen Am Schied, Ackerstraße und Weseler Straße auf dem Voerder Stadtgebiet (mindestens ca. 1.420 m Entfernung).

<sup>29</sup> Das Gutachten ist als Anlage 3 zu dieser Begründung beigelegt. Weitergehende Informationen können diesem Dokument sowie dem Kapitel "A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung" entnommen werden. Es ist beabsichtigt, das vorhandene Lärmgutachten im Laufe des Verfahrens zu aktualisieren.

	dB(A)/m <sup>2</sup>	dB(A)/m <sup>2</sup>
SO 1	63	37
SO 2	78	63
SO 3	63	37
SO 4	61	35
SO 5	61	35
SO 6	61	35
SO 7	61	35
SO 8	61	35
SO 9	61	35
SO 10	63	37
SO 11	63	35
SO 12	61	35
SO 13	61	35
SO 14	61	35

### § 5

Für die in der folgenden Tabelle aufgeführten Immissionsorte gelten für das SO 2-Gebiet um die in der Tabelle genannten Zusatzkontingente erhöhte Emissionskontingente:

Immissionsort	Koordinaten (Koordinatensystem ETRS89)		Zusatzkontingent LEK <sub>zus</sub>	
	X	Y	Tag	Nacht
Emmelsumer Straße 231a	335408	5722689	-	1,0
Emmelsumer Straße 235a	335215	5722545	-	1,0
Frankfurter Straße 19a	336309	5723342	-	4,0
Frankfurter Straße 17a	336349	5723566	-	3,0
Damaschkeweg 43	335141	5724408	-	3,0

### § 6

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

Für den Fall, dass Betriebe oder Anlagen Emissionskontingente anderer Teilflächen und/ oder Teile davon in Anspruch nehmen wollen, wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass eine erneute Inanspruchnahme dieser Emissionskontingente öffentlich-rechtlich ausgeschlossen werden müsste (siehe hierzu auch Kapitel "A 8.14 Empfehlungen und Hinweise").

Neben dem gebotenen Lärmschutz ist im Rahmen der Bauleitplanung auch sicherzustellen, dass keine unzumutbaren Luft-, Schadstoff- und Geruchsimmissionen auf den benachbarten schutzbedürftigen Bauflächen erzeugt werden. Hierbei wird Bezug genommen auf den Abstandserlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) vom 06.06.2007 (SMBl. NW. 283). Es wird darauf hingewiesen, dass sich der in der Abstandsliste (Anlage 1 zum Abstandserlass) angegebene Abstand bei den mit (\*) gekennzeichneten Anlagearten ausschließlich oder weit überwiegend aus Gründen des Lärmschutzes ergibt und auf den Geräuschimmissionsrichtwerten zum Schutz Reiner Wohngebiete (WR) basiert; bei der Festsetzung der Abstände zwischen den SO 1- bis SO 13-Gebieten einerseits und einem Allgemeinen Wohngebiet (WA) andererseits, können bei den mit (\*) gekennzeichneten Betriebsarten die Abstände der nächsten Abstandsklasse zugrunde gelegt werden (vgl. MUNLV NRW 2007: 2.2.2.4). Bei der Festsetzung der Abstände zwischen den SO 1- bis SO 13-Gebieten einerseits und einem Mischgebiet (MI) (hier bspw. die Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße) andererseits, können bei den mit (\*) gekennzeichneten Betriebsarten sogar die Abstände der übernächsten Abstandsklasse zugrunde gelegt werden (vgl. MUNLV NRW 2007: 2.2.2.5). Falls diese Regelung zur Folge hat, dass ein Mindestabstand von 100 m nicht eingehalten werden kann, ist eine Einzelfallprüfung erforderlich (vgl. ebd.). Des Weiteren ist anzumerken, dass die geringfügige Unterschreitung der Abstandsempfehlungen (in Bezug auf die nächstgelegene Wohnbebauung) vertretbar ist, da der gebotene Lärmschutz bereits über Emissionskontingente sichergestellt wird. Aufgrund der zuvor getätigten Ausführungen werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

#### **§ 7**

In den SO 1- bis SO 4-, SO 10- und SO 11-Gebieten sind Anlagen der Abstandsklassen I bis IV der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten unzulässig.

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

#### **§ 8**

In den SO 5-, SO 6-, SO 12- und SO 13-Gebieten sind Anlagen der Abstandsklassen I bis V der Abstandsliste zum Runderlass des MUNLV NRW vom 6.6.2007 – SMBl. NW. 283 – und Anlagen mit ähnlichem Emissionsverhalten unzulässig.

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

### **§ 9**

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

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

### **§ 10**

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

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

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

### **§ 11**

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

Neben den textlichen Festsetzungen wird auch die Regel 2.2.2.3 aus dem Abstandserlass in den Bebauungsplan als Hinweis aufgenommen. Dadurch wird geklärt, wie der angegebene Abstand zu messen ist (siehe hierzu Kapitel "A 8.14 Empfehlungen und Hinweise").

#### A 8.1.4 Begrenzende Bestimmungen für Störfallbetriebe

Im vorherigen Kapitel wurden die schädlichen Umweltauswirkungen behandelt, die von emittierenden Betrieben im "Normalbetrieb" auf schutzbedürftige benachbarte Gebiete ausgehen können. In diesem Kapitel werden nun die schädlichen Umweltauswirkungen thematisiert, die von emittierenden Betrieben im "Dennoch-Störfall" auf benachbarte Schutzobjekte gemäß § 3 Abs. 5d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ausgehen können.

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

1. dass zwischen den unter der Richtlinie fallenden Betrieben<sup>30</sup> einerseits und Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und – soweit möglich – Hauptverkehrswegen andererseits ein angemessener Sicherheitsabstand gewahrt bleibt;
2. dass unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle bzw. besonders empfindliche Gebiete in der Nachbarschaft von Betrieben erforderlichenfalls durch angemessene Sicherheitsabstände oder durch andere relevante Maßnahmen geschützt werden;
3. dass bei bestehenden Betrieben zusätzliche technische Maßnahmen ergriffen werden, damit es zu keiner Zunahme der Gefährdung der menschlichen Gesundheit und der Umwelt kommt.

Die unter die Seveso-III-Richtlinie fallenden Betriebe (sogenannte Störfallbetriebe) können nicht in Baugebieten untergebracht werden, die dem Wohnen dienen, da ansonsten die Intention der Seveso-III-Richtlinie unterwandert werden würde. Daher können solche Betriebe primär in Industrie- (GI) oder – wie hier – in bestimmten Sondergebieten (SO), vereinzelt auch in Gewerbegebieten (GE) untergebracht werden. Ein vollständiger Ausschluss von Störfallbetrieben ist weder städtebaulich geboten noch gewünscht, da bspw. ein Umschlag von (gefährlichen) Stoffen zu einem Hafenbetrieb dazugehört und da der Angebotsbebauungsplan – zumal das Plangebiet als Universalhafen konzipiert ist – möglichst viele potenzielle hafenauffine Betriebe ansprechen soll. Ein Ausschluss von Störfallbetrieben auf Teilflächen des Plangebiets ist dann städtebaulich geboten, wenn es benachbarte Schutzobjekte im Sinne des Artikels 13 Abs. 2 der Seveso-III-Richtlinie in der näheren Umgebung zum Plangebiet gibt. In ei-

---

<sup>30</sup> Betriebe, in denen gefährliche Stoffe in bestimmten Mengen vorhanden sind.



nem ersten Schritt werden daher die einzelnen auf den Menschen bezogenen benachbarten Schutzobjekte im Sinne des Artikels 13 Abs. 2 Buchstabe a) der Seveso-III-Richtlinie einer näheren Betrachtung unterzogen<sup>31</sup>:

### 1. Wohngebiete<sup>32</sup>

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

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

Zur Gewährleistung einer einheitlichen Umsetzung haben die Bundesländer einen Entwurf zu § 70 Abs. 5 Musterbauordnung (MBO) beschlossen, der den Kreis der Schutzobjekte festlegt (vgl. Uechtritz 2017: 667)<sup>33</sup>. Entsprechend ist auch § 72 Abs. 3

---

<sup>31</sup> Die folgenden Ausführungen sind – wenn nicht anders angegeben – der Kommentierung Schoen in: Landmann/ Rohmer, Umweltrecht Band III, § 50 BImSchG, Rn. 104-114 entnommen.

<sup>32</sup> Während die Seveso-II-Richtlinie noch von "ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten" sprach, spricht die Seveso-III-Richtlinie nun von "Wohngebieten". Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung nicht verbunden, daher kann auf die Kommentierung/ Literatur zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht.

<sup>33</sup> Während des Gesetzgebungsverfahrens war strittig, ob neben den Wohngebieten auch einzelne Wohngebäude mit einbezogen werden sollen. Während sich der Umweltausschuss für die Aufnahme einzelner Wohngebäude ausgesprochen hat, hatte der Wohnungsbauausschuss demgegenüber argumentiert, dass jedenfalls kleinere Wohngebäude keine Schutzobjekte in diesem Sinn seien, da ein einzelnes Gebäude kein Gebiet sein könne (vgl. Wasielewski 2017: 7). Der Gesetzgeber hat trotz Kenntnis der Streitfrage, ob einzelne Wohngebäude oder erst Wohnobjekte oberhalb einer bestimmten Schwelle Schutzobjekte sind, keine Klarstellung vorgenommen, sondern eine 1:1-Umsetzung des Artikel 13 Abs. 3 der Seveso-III-Richtlinie in den § 3 Abs. 5d BImSchG vorgenommen; diese Überführung in nationales Recht ist somit ungeeignet, der Rechtspraxis Orientierungshilfen bei der Frage zu geben, wann ein Schutzobjekt vorliegt (vgl. Uechtritz 2017: 661-662).

BauO NRW<sup>34</sup> novelliert worden. Demnach ist ein (Wohn-)Gebäude nur dann störfallrechtlich schutzbedürftig, wenn die dem Wohnen dienenden Nutzungseinheiten eine Größe von insg. mehr als 5.000 m<sup>2</sup> Brutto-Grundfläche<sup>35</sup> aufweisen. Einzelne Wohngebäude sind in der Regel also keine Schutzobjekte (vgl. Uechtritz 2017: 667). Zum städtebaulichen Gewicht eines Innen- sowie des Außenbereichs führt das BVerwG aus: "Während unter einem Ortsteil jeder Bebauungszusammenhang zu verstehen ist, der nach der Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist [...], ist eine Splittersiedlung eine bloße Anhäufung von Gebäuden [...]. Die Splittersiedlung ist folglich dadurch gekennzeichnet, dass ihr mangels einer angemessenen (Bau-) Konzentration das für die Annahme eines Ortsteils notwendige Gewicht fehlt und sie damit Ausdruck einer unorganischen Siedlungsstruktur ist" (BVerwG, Beschluss v. 22.05.2014 – 4 B 45.14). In einem weiteren Beschluss führt das BVerwG aus, dass dem Außenbereich ein bestimmter bzw. einheitlicher Gebietscharakter aufgrund der unterschiedlichen Privilegierungstatbestände des § 35 Abs. 1 BauGB fehlt (vgl. BVerwG, Beschluss v. 28.07.1999 – 4 B 38/99). Weiter heißt es, dass der Außenbereich kein Baugebiet ist, sondern tendenziell von Bebauung freigehalten werden soll (vgl. ebd.) Diesen Ausführungen folgend fehlt es Einzelanwesen im Außenbereich sowie Splittersiedlungen an einem (Wohn-) Gebietscharakter im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG. Ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB stellt hingegen ein Gebiet dar und gehört demnach zu den Schutzobjekten, sofern in diesem Ortsteil das Wohnen die überwiegende Nutzung darstellt.

Demnach sind die Splittersiedlungen an der Emmelsumer Straße (insg. 13 Wohneinheiten mit 35 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.004 m<sup>2</sup>), an der L 396/ Fabrikstraße (insg. 13 Wohneinheiten mit 47 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.511 m<sup>2</sup>) sowie an der Holzstraße/ L 396 (insg. 16 Wohneinheiten mit 44 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 3.648 m<sup>2</sup>) und die einzelnen Wohngebäude im Außenbereich (Einzelanwesen an der Fabrik- und Huyssenstraße sowie L 396: insg. 6 Wohneinheiten mit 17 Bewohnern und einer Brutto-Gesamtgrundfläche von ca. 1.005 m<sup>2</sup>)<sup>36</sup> nicht als benachbarte Schutzobjekte im

---

<sup>34</sup> Uechtritz führt aus, dass für die Rechtspraxis eine Orientierung an den Festlegungen der Landesbauordnung sowohl in einem Baugenehmigungsverfahren als auch bei der Bauleitplanung sinnvoll erscheint, da eine unterschiedliche Beantwortung der Frage, ob ein Schutzobjekt im Sinne der Seveso-III-Richtlinie vorliegt, sowohl für betroffene Bürger und Unternehmen als auch für Behörden inakzeptabel wäre (vgl. Uechtritz 2017: 667).

<sup>35</sup> Außenmaße des (Wohn-)Gebäudes inkl. der Wände. Die insoweit dem Konzept in der MBO entsprechende Praxis der Stadt Frankfurt wurde vom VG Frankfurt/ Main akzeptiert (Beschluss v. 16.03.2016 – 8 L 553/16) und durch den VGH Hessen (Beschluss v. 14. 07.2016 – 3 B 896/16) bestätigt. Allerdings wurde vom VGH ausdrücklich offengelassen, ob das Bauvorhaben "wegen zu geringer Größe" kein Schutzobjekt im Sinne der Seveso-III-Richtlinie ist. Der Wert geht von einer Wohnfläche von 50 m<sup>2</sup> pro Person bzw. 100 Bewohnern aus.

<sup>36</sup> Gemäß Auskunft aus dem Team 74 (Bürgerdienste) vom 16.12.2020 und Auswertung der Bauakten. Bei fehlenden Angaben in den Bauakten wurden Quadratmeter-Zahlen aus Luftbilddauswertungen ermittelt.

Sinne eines Wohngebiets zu bewerten. Gleiches gilt für die im Außenbereich befindlichen Einzelwohngebäude in den Straßen Am Schied, Ackerstraße und Weseler Straße auf Voerder Stadtgebiet (mindestens ca. 1.420 m Entfernung). Der Voerder Stadtteil Spellen, der südlich der zuvor beschriebenen Einzelwohngebäude beginnt, befindet sich in einer Entfernung von ca. 1.700 m zum Plangebiet. Aufgrund dieser Entfernung hat der grundsätzlich schutzbedürftige Stadtteil keine störfallrechtlichen Auswirkungen auf das Plangebiet. Als Wohngebiete, die sich in der Umgebung des Plangebiets befinden und somit störfallrechtliche Auswirkungen auf das Plangebiet haben, konnten das Wohngebiet am Hagelkreuzweg im Stadtteil Büberich (im Zusammenhang bebauter Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB, ca. 1.350 m Entfernung) und die Siedlung an der Gehrstraße im Stadtteil Friedrichsfeld (Stadt Voerde, ca. 1.050 m Entfernung) identifiziert werden. Da in dem faktischen Mischgebiet am Damaschkeweg (ca. 1.200 m Entfernung) tatsächlich überwiegend Wohnnutzungen vorzufinden sind, werden diese Wohngebäude ebenfalls als störfallrechtlich schutzbedürftig bewertet.

## 2. Öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete

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

Ein öffentlich genutztes Gebäude liegt auf jeden Fall dann vor, wenn dieses Gebäude dazu bestimmt und geeignet ist, von der Öffentlichkeit (also einem grundsätzlich unbeschränkten Personenkreis) aufgesucht zu werden. Diese Auslegung lässt allerdings die bisher ungeklärte Frage unbeantwortet, ob das Vorliegen eines öffentlich genutzten Gebäudes (als Schutzobjekt) voraussetzt, dass dieses geeignet ist, von einer größeren Zahl von Besuchern gleichzeitig aufgesucht zu werden (vgl. Uechtritz 2017: 662). Wie bereits erwähnt, haben die Bundesländer zur Gewährleistung einer einheitlichen Umsetzung einen Entwurf zu § 70 Abs. 5 MBO beschlossen, der den Kreis der Schutzobjekte festlegt (vgl. ebd.: 667). Daran angelehnt ist auch § 72 Abs. 3 BauO NRW novelliert worden. Demnach ist eine bauliche Anlage, die öffentlich zugänglich ist, nur dann als Schutzobjekt zu deklarieren, wenn dadurch die gleichzeitige Nutzung

durch mehr als 100 Besucher ermöglicht wird. Begründet wird diese Bagatellschwelle mit dem Hinweis darauf, dass durch einzelne (zusätzliche) Personen in den meisten Fällen nicht mit einer signifikanten Gefahrenerhöhung zu rechnen ist, da ein Schutz dieser Personen durch die vorhandenen Sicherungen des Katastrophenschutzes möglich ist. Ab einer Zahl von mehr als 100 Personen, die sich zusätzlich im Gefahrenbereich eines sogenannten Störfallbetriebs befinden, ist dagegen damit zu rechnen, dass nicht nur in Einzelfällen das Gefährdungspotenzial signifikant ansteigt und daher auch zusätzliche Überlegungen zur Wahrung und Evakuierung der betroffenen Personen erforderlich sind (vgl. AKNW 2018: 149-150). Der Bundesrat hat sich im Gesetzgebungsverfahren dahingehend geäußert, dass die Einziehung einer solchen Schwelle mit den geplanten Änderungen des BImSchG vereinbar ist und diese ergänzt (vgl. Bundesrat 2016: 5). Für die Rechtspraxis stellt sich allerdings die Frage, ob für die Bestimmung der Schutzobjekte auf diese "Ergänzung" in den Landesbauordnungen zurückgegriffen werden soll bzw. kann. Denn ein Rückgriff auf die Definition der Schutzobjekte in der MBO könnte unionsrechtlich bereits unzulässig sein, wenn hierdurch der Kreis der Schutzobjekte enger gefasst wäre, als unionsrechtlich vorgegeben (vgl. Uechtritz 2017: 662). Dies könnte hier der Fall sein, da öffentlich genutzte Gebäude nach dem Wortlaut der Seveso-III-Richtlinie ohne Einschränkung Schutzobjekte sind, während die MBO (sowie die BauO NRW) die Bagatellschwelle von mehr als 100 zusätzlichen Besuchern aufstellt. In verfassungsrechtlicher Hinsicht ist darüber hinaus klärungsbedürftig, inwieweit den Bundesländern eine Möglichkeit für "ergänzende" Regelungen zur näheren Bestimmung der Schutzobjekte verbleibt, wenn man die Definition in § 3 Abs. 5d BImSchG zwar als interpretationsbedürftig, aber doch als abschließende Regelung mit kompetenzieller Sperrwirkung für die Länder versteht (vgl. ebd.). Eine Unionsrechtskonformität dieser Regelung würde nur dann vorliegen, wenn unterstellt wird, dass die Seveso-III-Richtlinie den Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Schutzobjekte einen Spielraum belässt (vgl. ebd.). Diese Bedenken teilt der Gesetzgeber offenbar nicht, da er davon ausgeht, dass hinsichtlich der öffentlich genutzten Gebäude und Wohngebieten die Landesbauordnungen anzupassen sind (vgl. Wasielewski 2018: 941). Vor diesem Hintergrund und weil es – wie bereits dargelegt – nicht nachvollziehbar wäre, wenn die Beantwortung der Frage, ob ein Schutzobjekt vorliegt, im Bauordnungs- und Bauplanungsrecht unterschiedlich beantwortet werden würde, wird bei den öffentlich genutzten Gebäude davon ausgegangen, dass sie nur dann als benachbarte Schutzobjekte im Sinne der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 3 Abs. 5d BImSchG zu bewerten sind, wenn dadurch die gleichzeitige Nutzung von mehr als 100 Besuchern ermöglicht wird. Demnach gehören zu den schutzbedürftigen öffentlichen Gebäuden Verwaltungen (sofern ein allgemeiner Publikumsverkehr besteht), Verbrauchermärkte, Kirchen, Theater, Messehallen, Hotels, Gaststätten usw.; gewerblich-industrielle Nutzungen ohne Publikumsverkehr stellen hingegen keine Schutzobjekte dar (vgl. Uechtritz 2014: 1100, 1106).

Es gibt aber auch Nutzungen, bei denen das Kriterium des Publikumsverkehrs nicht erfüllt werden kann, die aber zweifelsohne als besonders schutzbedürftige Nutzungen

zu deklarieren sind. Hierzu zählen solche Nutzungen, bei denen die Nutzer bspw. aufgrund ihres Gesundheitszustands oder ihres Alters besonders gefährdet oder besonders schutzbedürftig sein können. Gleiches gilt für Einrichtungen, die zwar nicht öffentlich zugänglich, aber gleichwohl als Einrichtung der sozialen Infrastruktur öffentlich genutzt werden (vgl. AKNW 2018: 183-184). Vor dem Hintergrund, dass diese Einrichtungen allesamt einem sozialen bzw. öffentlichen Zweck dienen, werden diese Nutzungen ebenfalls als öffentlich genutzte Gebäude und somit als Schutzobjekte im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG bewertet. Hierzu gehören bspw. Tageseinrichtungen für Kinder, Behinderte und alte Menschen, Schulen, Hochschulen, Krankenhäuser, Kindergärten, Heime und Flüchtlingsunterkünfte. Auf einen Schwellenwert wurde bei diesen Einrichtungen in der BauO NRW verzichtet, da die erfassten Nutzungen überwiegend ohnehin für mehr als 100 Personen vorgesehen sind und zum anderen nicht nachvollziehbar wäre, warum die besondere Schutzbedürftigkeit bestimmter Personengruppen bei der Frage des Brandschutzes anders beurteilt wird als bei der Vorsorge vor Folgen von Störfällen (vgl. ebd.: 185).

Während es in der Umgebung zum Plangebiet keine schutzbedürftigen öffentlich genutzten Gebiete gibt, die näher am Plangebiet liegen als andere benachbarte Schutzobjekte (bspw. liegt der Friedhof in Buderich weiter entfernt vom Plangebiet als das Wohngebiet am Hagelkreuzweg; durch die Berücksichtigung des Wohngebiets werden auch die Belange für das öffentlich genutzte Gebiet berücksichtigt), konnte das Restaurant "Lippeschlösschen" an der B 8 in Wesel als öffentlich genutztes Gebäude identifiziert werden. Die Gaststätte an der Schleusenstraße 26 in Voerde hingegen ermöglicht lediglich eine Besucherzahl unterhalb der Bagatellschwelle und wird daher nicht (mehr) als benachbartes Schutzobjekt bewertet<sup>37</sup>.

### 3. Erholungsgebiete<sup>38</sup>

Als Erholungsgebiete sind bspw. die in § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB erwähnten Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze einzustufen. Auch Kleingartengebiete, Camping- und Wochenendplätze sowie Ferienhausgebiete stellen prinzipiell Erholungsgebiete dar, allerdings kann es sich insoweit auch um überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete

---

<sup>37</sup> Im Störfallgutachten (Anlage 4) wird die Gaststätte an der Schleusenstraße 26 noch als benachbartes Schutzobjekt aufgeführt, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens noch nicht die aktuelle Landesbauordnung galt, in der erstmals die Bagatellschwelle von 100 Besuchern eingeführt wurde. Daher musste zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens davon ausgegangen werden, dass jedes öffentlich genutzte Gebäude als benachbartes Schutzobjekt gemäß § 3 Abs. 5d BImSchG zu werten ist.

<sup>38</sup> Während die Seveso-II-Richtlinie noch von "Freizeitgebieten" sprach, hat die Seveso-III-Richtlinie diesen Begriff durch den Terminus "Erholungsgebiete" ersetzt. Die neue Begrifflichkeit bringt nur noch deutlicher als bisher zum Ausdruck, dass das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung das ausschlaggebende Kriterium für die Schutzbedürftigkeit des Gebiets darstellt. Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung nicht verbunden, daher kann auf die Kommentierung/ Literatur zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht.

handeln. Laut der BauO NRW zählen darüber hinaus auch Freizeit- und Vergnügungsparks zu den Erholungsgebieten (vgl. AKNW 2018: 184).

In der Umgebung zum Plangebiet gibt es keine Erholungsgebiete, die näher am Plangebiet liegen als andere benachbarte Schutzobjekte (bspw. liegt das Lippestadion weiter entfernt vom Plangebiet als die Wohngebäude im faktischen Mischgebiet am Damaschkeweg; durch die Berücksichtigung der Wohngebäude werden auch die Belange für das Erholungsgebiet berücksichtigt).

#### 4. Hauptverkehrswege (soweit möglich)<sup>39</sup>

Hauptverkehrswege sind Einrichtungen, die dem Transport von Menschen oder Gütern dienen. Neben den öffentlichen Straßen werden hier auch Schienenwege und Wasserstraßen, nicht aber Flugrouten<sup>40</sup> erfasst. Die Wichtigkeit des Verkehrswegs ist anhand seiner Bedeutung für den öffentlichen Verkehr zu bemessen, so dass hier überörtliche Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen gemeint sind.

Aus dem Gesetzentwurf zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU geht indirekt hervor, dass Verkehrswege nur dann als Hauptverkehrswege im Sinne der Seveso-III-Richtlinie verstanden werden, wenn für den Bau eines solchen Verkehrsvorhabens zumindest eine Vorprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erforderlich werden würde. Weiter heißt es, dass im Ergebnis hiervon in der Regel nur Verkehrsvorhaben nach Nummer 14 der Anlage 1 zum UVPG betroffen sein dürften (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 22-23). Demnach sind laut Gesetzentwurf im Bereich des Straßenverkehrs Bundesautobahnen<sup>41</sup> sowie Bundesstraßen Schutzobjekte. Darüber hinaus existiert eine Orientierungshilfe<sup>42</sup> der Europäischen Kommission, in der die zwischen der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten vereinbarten Orientierungswerte zur Einstufung von Verkehrswegen angegeben sind (vgl. Europäische Kommission 2006: 1). Dieser Orientierungshilfe ist zu entnehmen, dass Straßen mit weniger als 10.000 PKW in 24 Stunden nicht als Hauptverkehrsweg bewertet werden sollten. Straßen mit mehr als 100.000 PKW in 24 Stunden oder mehr als 4.000 PKW in der verkehrsreichsten Stunde sollten auf jeden Fall als Hauptverkehrsweg bewertet werden (vgl. ebd.: 16). Es wird daher davon ausgegangen, dass es sich bei einer Straße dann um einen Hauptverkehrsweg handelt, wenn

---

<sup>39</sup> Während die Seveso-II-Richtlinie noch von "wichtigen Verkehrswegen" sprach, spricht die Seveso-III-Richtlinie nun von "Hauptverkehrswegen". Eine sachliche Änderung ist mit dieser Umformulierung ebenfalls nicht verbunden, daher kann auf die Literatur/ Rechtsprechung zurückgegriffen werden, die sich auf die Seveso-II-Richtlinie bezieht.

<sup>40</sup> Flughäfen sollen jeweils gesondert bewertet werden (vgl. Europäische Kommission 2006: 16). Es befinden sich aber keine Flughäfen in der näheren Umgebung zum Plangebiet; eine gesonderte Bewertung ist daher nicht erforderlich.

<sup>41</sup> Bundesautobahnen befinden sich nicht in der Umgebung des Plangebiets und müssen somit im konkreten Fall nicht betrachtet werden.

<sup>42</sup> Diese Orientierungshilfe ist nicht verpflichtend und schließt andere vernünftige Auslegungen der Richtlinie nicht aus (vgl. Europäische Kommission 2006: 1).

sie als Bundesstraße klassifiziert ist und sie eine Verkehrsbelastung von mehr als 10.000 PKW/d aufweist. Straßen, die weder Bundesstraßen sind noch Verkehrsbelastungen von mehr als 10.000 PKW/d aufweisen, sind hingegen keine wichtigen Verkehrswege.

Die Verkehrsbelastungen einiger in der näheren Umgebung zum Plangebiet befindlichen Bundesstraßen liegen bereits zwischen den in der Orientierungshilfe genannten Werten (siehe hierzu Tabelle 1). Laut Verkehrsgutachten für die B 58n werden nach Fertigstellung der B 58n insg. sechs Straßen Verkehrsbelastungen von mehr als 10.000 PKW/d aufweisen (vgl. DTV 2010: 18-23)<sup>43</sup>.

Straße	Verkehrsbelastung 2006			Verkehrsprognose 2025 (inkl. B 58n)		
	Kfz/d	SV/d	PKW/d	Kfz/d	SV/d	PKW/d
B 8 (Oberndorfstr.)	27.000	1.300	25.700	14.000	1.350	12.650
B 8 (Willy-Brandt-Str.)	27.500 18.500	1.200 900	26.300 17.600	37.000 21.000	3.850 2.100	33.150 18.900
L 396 Frankfurter Str.	8.500	300	8.200	16.000	1.750	14.250
K 12 (Emmelsumer Str.)	3.000	150	2.850	8.500	1.750	6.750
K 12 (Bühlstr.)	4.000	300	3.700	10.500	450	10.050
B 58 (Schillstraße)	17.500	1.300	16.200	5.000 9.500	600 1.100	4.400 8.400
B 58 (Rheinbrücke)	25.500	2.300	23.200	33.000	3.650	29.350
(vormals B 58) Weseler Straße <sup>44</sup>	15.500	1.450	14.050	3.500	150	3.350

<sup>43</sup> Die Verkehrsuntersuchung (Anlage 5) greift für die Beschreibung der Prognose-Verkehrssituation auf die Daten dieses Verkehrsgutachtens zurück. Die dort enthaltenen Modellrechenwerte für die Prognosevariante "Planfall mit B B58n" enthalten sowohl die geplanten Ergänzungen der Infrastruktur (B 58n), als auch Zusatzverkehre aus geplanten Flächenentwicklungen im Umfeld (u.a. Entwicklungen am Rhein-Lippe-Hafen, am Hafen Emmelsum sowie weitere gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten).

<sup>44</sup> Die Nordumgehung Buderich steht seit März 2014 unter Verkehr. Damit geht nicht nur eine deutlich geringere Verkehrsbelastung – im Vergleich zum Jahr 2006 – auf der Weseler Straße einher, die Weseler Straße ist durch die Inbetriebnahme der Nordumgehung Buderich (B 58) auch abgestuft worden

B 58n (Südümge- hung)	-	-	-	23.500	2.550	20.950
--------------------------	---	---	---	--------	-------	--------

**Tabelle 1: Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose**

Die Emmelsumer sowie – mittlerweile auch – die Weseler Straße sind keine Bundesstraßen und weisen darüber hinaus Verkehrsbelastungen von weniger als 10.000 PKW/d auf, so dass diese beiden Straßen nicht als schutzbedürftige Nutzungen im Sinne des § 50 BImSchG bewertet werden. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der Frankfurter Straße und der Bühlstraße entsprechen in etwa der in der Orientierungshilfe angegebenen Untergrenze, ab der eine genauere Prüfung erforderlich wird. Die Klassifizierungen als Landes- bzw. Kreisstraße führen laut Gesetzentwurf dazu, dass sie als nicht schutzbedürftig im Sinne der Seveso-III-Richtlinie zu bewerten sind. Die Oberndorf- und Schillstraße weisen eine größere Entfernung zum Plangebiet auf als die Wohngebäude im faktischen Mischgebiet am Damaschkeweg und werden daher nicht weiter betrachtet, da durch die Berücksichtigung der Wohngebäude auch die Belange für die Hauptverkehrswege berücksichtigt werden. Demnach sind lediglich die in der Tabelle 1 aufgeführte Willy-Brandt-Straße (B 8), die Rheinbrücke (B 58) sowie die derzeit in Bau befindliche, planfestgestellte Südümgehung (B 58n) als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigende Hauptverkehrswege zu bewerten.

Laut Gesetzentwurf werden Schienenwege nur dann als Hauptverkehrswege im Sinne der Seveso-III-Richtlinie verstanden, wenn für den Bau eines solchen Verkehrswegs zumindest eine Vorprüfung nach Nummer 14 Anlage 1 zum UVPG erforderlich werden würde (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 22-23). Der ebenfalls bereits erwähnten Orientierungshilfe ist darüber hinaus zu entnehmen, dass Schienenwege mit weniger als 50 Personenzügen pro Tag nicht als Hauptverkehrswege bewertet werden sollten; Schienenwege mit mehr als 250 Personenzügen pro Tag oder mehr als 60 Personenzügen in der verkehrsreichsten Stunde (beide Fahrtrichtungen) sollten hingegen auf jeden Fall als Hauptverkehrswege bewertet werden (vgl. Europäische Kommission 2006: 16).

Unter Berücksichtigung der Prämissen aus dem Gesetzentwurf sowie der Orientierungshilfe ist lediglich die Bahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen näher zu betrachten<sup>45</sup>. Denn aus dem Erläuterungsbericht zum mittlerweile planfestgestellten Verfahren ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt 2.2 geht hervor, dass für den Streckenabschnitt Wesel – Emmerich für das Jahr 2025 insg. 160 Personenzüge pro Tag prognostiziert werden (vgl. DB ProjektBau

---

und ist somit keine Bundesstraße mehr. Daher wird die Weseler Straße nicht als benachbartes Schutzobjekt im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG bewertet.

<sup>45</sup> Die Spellener Bahn ist eine Kreis- bzw. Hafenbahn, auf der derzeit keine Personenzüge verkehren. Daher wird diese Bahnstrecke nicht betrachtet.



2013: 19). Demnach liegt dieser Wert zwischen den in der Orientierungshilfe genannten Werten. Vorsorglich wird daher die Bahnstrecke Emmerich – Oberhausen als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigender Hauptverkehrsweg bewertet.

Laut Gesetzentwurf sind im Bereich der Wasserstraßen sämtliche Bundeswasserstraßen (Nr. 14.2 der Anlage 1 zur UVPG) Schutzobjekte. Zu der Frequentierung von Wasserstraßen werden in der Orientierungshilfe keine Orientierungswerte angegeben. Allerdings ist vor dem Hintergrund, dass sich die in der Orientierungshilfe für den Straßen- und Schienenverkehr angegebenen Werte ausschließlich auf den Personen- und nicht den Güterverkehr beziehen, davon auszugehen, dass auch für die Wasserstraßen ausschließlich auf den Personenverkehr abzustellen wäre bei der Frage, ob eine schutzbedürftige Wasserstraße vorliegt.

Die in der näheren Umgebung zum Plangebiet befindlichen Bundeswasserstraßen sind der Rhein sowie der Wesel-Datteln-Kanal<sup>46</sup>. Der Rhein ist für den Güterverkehr zweifelsohne eine der wichtigsten Wasserstraßen in Deutschland; für den Personen- bzw. Freizeitverkehr spielt der Rhein – zumindest in Wesel – allerdings nur eine marginale Rolle. Gleiches gilt für den Wesel-Datteln-Kanal<sup>47</sup>. Vorsorglich werden die Bundeswasserstraßen Rhein und Wesel-Datteln-Kanal aber als bei der Planung grundsätzlich zu berücksichtigende Hauptverkehrswege bewertet.

Insgesamt konnten demnach die Willy-Brandt-Straße (B 8), die Rheinbrücke (B 58), die derzeit in Bau befindliche, planfestgestellte Südumgehung (B 58n), die Bahnstrecke Emmerich – Oberhausen, der Rhein sowie der Wesel-Datteln-Kanal als Hauptverkehrswege in der Umgebung zum Plangebiet identifiziert werden. Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass die Seveso-III-Richtlinie das Abstandsgebot für die Hauptverkehrswege relativiert, da gemäß Artikel 13 Abs. 2 Buchstabe a) der Seveso-III-Richtlinie der angemessene Sicherheitsabstand bei den Hauptverkehrswegen lediglich eingehalten werden soll, soweit dies möglich ist<sup>48</sup>. Auch der Gesetzentwurf geht auf diese Relativierung ein. Dort heißt es, dass dieser Flexibilisierung bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebots Rechnung zu tragen ist (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 17). Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass ein Vorhaben nach der

---

<sup>46</sup> Die Lippe ist keine Bundeswasserstraße und muss somit nicht betrachtet werden.

<sup>47</sup> Laut Orientierungshilfe sind Straßen mit einer Verkehrsbelastung < 10.000 PKW/d nicht als wichtige Verkehrswege einzustufen. Bei einem deutschlandweit üblichen Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro PKW (vgl. BMVI 2019: 7) würden demnach mindestens 15.000 Personen täglich einen solchen Verkehrsweg nutzen. Ein solcher Wert wird nicht ansatzweise auf diesen Bundeswasserstraßen erreicht. Einem vom 31.01.2018 datierten Schreiben vom LANUV ist zu entnehmen, dass jährlich ca. 110.000 bzw. täglich ca. 300 Schiffsbewegungen auf dem Rhein bei Wesel gezählt werden (Hinweis: Konkrete Zahlen hierzu liegen nicht vor).

<sup>48</sup> Eine solche Relativierung findet bei den anderen Schutzobjekten nicht statt.

Rechtsprechung vom EuGH<sup>49</sup> sowie vom BVerwG<sup>50</sup> nicht bereits von vornherein genehmigungsunfähig ist, sobald der angemessene Sicherheitsabstand unterschritten wird. Vielmehr kann dieser dann unterschritten werden, wenn im Einzelfall hinreichend gewichtige Belange für die Zulassung eines Vorhabens sprechen. Solche Belange sind im vorliegenden Fall erkennbar:

- Die in der Seveso-III-Richtlinie vorgenommene Relativierung findet laut OVG NRW ihren Grund darin, dass Hauptverkehrswege regelmäßig von überörtlicher Bedeutung sind und notwendigerweise Zwangspunkte miteinander verbinden, ohne dabei die Nachbarschaft zu potenziell gefährlichen Betrieben oder Betriebsteilen immer vermeiden zu können (OVG NRW, Urteil v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE, Rn. 107). Einer dieser Zwangspunkte, der notwendigerweise mit anderen verbunden werden muss, ist der Hafen selbst, denn eine gute infrastrukturelle Anbindung ist zwingend erforderlich. Aufgrund der nicht vorhandenen trimodalen Verkehrsanbindung des Rhein-Lippe-Hafens kann der Umschlag nur über Schiff/ Schiff oder Schiff/ Straße erfolgen. Eine gute Anbindung an überörtliche Bundes(wasser)straßen ist somit unentbehrlich.
- Für den Bereich des Straßenverkehrs sollte auch die Tatsache, dass die prognostizierten Verkehrsbelastungen der zuvor genannten Straßen (max. 33.150 PKW/d) deutlich entfernt sind von dem in der Orientierungshilfe genannten Wert (> 100.000 PKW/d), ab dem eine Straße auf jeden Fall als Hauptverkehrsweg bewertet werden sollte, berücksichtigt werden.
- Darüber hinaus sollte nicht unberücksichtigt bleiben, dass die Auswirkungen eines Störfalls auf Verkehrswege schon deshalb im Regelfall weniger schwerwiegend sein werden als die Auswirkungen auf die anderen benachbarten Schutzobjekte, weil die zeitliche Exposition, denen Menschen auf Verkehrswegen im Fall eines Störfalls ausgesetzt sein werden, typischerweise begrenzt ist.
- Aus dem Kapitel "A 5 Alternativenprüfung" geht bereits hervor, dass es aufgrund des zu erwartenden Anstiegs des Transportaufkommens zu einer großen Nachfrage nach wassernahen Flächen in der Region kommen wird und dass die Entwicklung der Flächen im Hafen Emmelsum (Stadt Voerde) und im Rhein-Lippe-Hafen aufgrund der fehlenden Flächenpotenziale in anderen Standorten zur Deckung des Bedarfs am Niederrhein und Umgebung notwendig ist. Ein Verzicht oder die Verkleinerung des Plangebiets stünde mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des LEP NRW, des GEP 99 sowie des Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.
- Auch wurde bereits darauf hingewiesen, dass es im Weseler Stadtgebiet keine weiteren Flächen gibt, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine derart gute infrastrukturelle Anbindung verfügen. Daher kann festgehalten werden, dass

---

<sup>49</sup> Siehe EuGH, Urteil v. 15.09.2011 – C-53/10, Rn. 44

<sup>50</sup> Siehe BVerwG, Urteil v. 20.12.2012 – 4 C 11.11, Rn. 22

es für die erfolgreiche Entwicklung eines Hafengebiets keine geeigneteren Flächen im Stadtgebiet von Wesel gibt.

Die besonderen infrastrukturellen Anforderungen, die geographischen und planerischen Zwangspunkte sowie das überörtliche Interesse an der Flächenbereitstellung für hafenaффines Gewerbe (sogenannte "sozioökonomische Faktoren") führen in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass die dem Grunde nach als schutzbedürftige Hauptverkehrswege im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG zu bewertenden Bundesstraßen, Schienenwege und Bundeswasserstraßen bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebots unberücksichtigt bleiben. Untermauert wird diese Auslegung auch durch das im Dezember 2019 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) initiierte Planspiel. Für dieses Planspiel hat das BMU die Grundzüge der beabsichtigten Verwaltungsvorschrift (Entwurf für eine TA Abstand) vorgegeben. Seit März 2021 liegt der zugehörige Abschlussbericht "Unterstützung der Erarbeitung einer Verwaltungsvorschrift zum angemessenen Sicherheitsabstand" nebst Anlagen vor (vgl. UBA 2021a und 2021b). Aus diesen Dokumenten gehen die Vorgaben des Planspiels hervor, wonach Straßen mindestens 100.000 Fahrzeuge in 24 Stunden (oder mehr als 4.000 Fahrzeuge in der verkehrsreichsten Stunde) und Schienenwege eine Verkehrsdichte von mehr als 250 Personenzüge in 24 Stunden (oder mehr als 60 Personenzüge in der verkehrsreichsten Stunde) aufweisen müssen, um als Hauptverkehrsweg im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG bewertet zu werden (vgl. UBA 2021b: 17). Wasserstraßen müssten weiterhin jeweils gesondert betrachtet werden. Da die Bundeswasserstraßen nicht annähernd von täglich 150.000 Personen<sup>51</sup> genutzt werden, wären demnach keine Straßen-, Schienen- und Wasserwege in der Umgebung als Hauptverkehrswege im Sinne des § 3 Abs. 5d BImSchG zu bewerten.

Nachdem die auf den Menschen bezogenen benachbarten Schutzobjekte identifiziert wurden, konnten die im Plangebiet gelegenen Flächen ermittelt werden, deren Abstände zu den benachbarten Schutzobjekten geringer sind als die vom KAS-18-Leitfaden vorgegebenen Achtungsabstände<sup>52</sup>. Innerhalb dieser Teilflächen müssen alle Anlagen

---

<sup>51</sup> Ergibt sich aus dem Grundgedanken der Fußnote 47 mit einer Verkehrsbelastung  $\geq 100.000$  Kfz/d.

<sup>52</sup> Es ist bekannt, dass der Rückgriff auf die Abstandsempfehlungen der Kommission für Anlagensicherheit (KAS) aus dem KAS-18-Leitfaden für die Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands nicht unproblematisch ist, da der KAS-18-Leitfaden weder eine Rechtsnorm, noch eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift darstellt. Da aber nach wie vor keine entsprechende Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zur Konkretisierung der angemessenen Sicherheitsabstände bei Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Abs. 5c BImSchG vorliegt (zukünftig soll dies die in Bearbeitung befindliche TA Abstand übernehmen) und auch keine andere hinreichende Konvention existiert, die zumindest allgemeingültige und verlässliche Kriterien für die Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands im Einzelfall liefern kann, wird der KAS-18-Leitfaden – mangels Alternativen – als antizipiertes Sachverständigengutachten betrachtet. Die Rechtsprechung (bspw. VGH Hessen, Urteil v. 11.03.2015 – 4 A 654/13) sieht darin eine geeignete Grundlage, um die von § 50 BImSchG geforderte Flächenzuordnung (Abstände) bewerten zu können (vgl. Wasielewski 2018: 937). Daher ist auf dieser Grundlage auch ein Störfallgutachten erstellt worden, das als Anlage 4 zu dieser Begründung beigefügt ist.

ausgeschlossen werden, die aufgrund der dort vorhandenen Stoffe der entsprechenden Achtungsabstandsklasse zuzuordnen sind.

Zwar weisen die Bauflächen südlich des Haupt- und Beibeckens überwiegend Abstände zu den identifizierten benachbarten Schutzobjekten von mehr als 1.500 m auf, so dass dort auch – mit Ausnahme von Acrolein – die Stoffe der Klasse IV des Leitfadens "Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG" der Kommission für Anlagensicherheit (Fassung November 2010, inkl. 2. Korrektur) zugelassen werden könnten. Allerdings müssten bei einer entsprechenden textlichen Festsetzung nicht nur alle Störfallbetriebe ausgeschlossen werden, die aufgrund des Vorhandenseins von Acrolein der Klasse IV zuzuordnen sind, sondern auch alle Störfallbetriebe, deren vorhandene Stoffe einen entsprechenden Gefahrenindex aufweisen. Da Acrolein allerdings den niedrigsten Gefahrenindex aller der Klasse IV zugeordneten Stoffe aufweist<sup>53</sup>, obwohl Acrolein gemäß KAS-18-Leitfaden den größten Abstand in m auslöst, ist der Ausschluss von Störfallbetrieben, die vergleichbar gefährliche Stoffe vorhalten, nicht möglich. Darüber hinaus kommt zum Tragen, dass die Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße in unmittelbarer Nähe zu den südlich des Haupt- und Beibeckens befindlichen Flächen liegt. Zwar ist die Splittersiedlung kein Schutzobjekt im Sinne eines Wohngebiets, dennoch wird aufgrund der zuvor beschriebenen Problemlage auch zugunsten der Bewohner der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße von der Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht, weitere Stoffe zulassen zu können. Aufgrund dessen werden alle Stoffe der Klasse IV im Plangebiet ausgeschlossen, indem folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen wird:

## § 12

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

Aus dem Störfallgutachten<sup>54</sup> geht hervor, dass einige Gase, die gemäß § 12 der textlichen Festsetzungen im Plangebiet ausgeschlossen werden, im gesamten Plangebiet

---

<sup>53</sup> Siehe hierzu Vermerk vom 04.11.2020

<sup>54</sup> Das Störfallgutachten ist als Anlage 4 zu dieser Begründung beigelegt.

für zulässig erklärt werden können, sofern diese Gase in Druckgasbehältern gelagert werden.

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

### **§ 13**

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

Neben den auf den Menschen bezogenen Schutzobjekten gibt es gemäß Artikel 13 Abs. 2 Buchstabe b) der Seveso-III-Richtlinie auch noch die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete, die nun ebenfalls einer näheren Betrachtung unterzogen werden:

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

Ein Gebiet ist unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvoll oder besonders empfindlich, wenn es kraft seiner formalen Einordnung eine besondere Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz hat. Neben den NSG sind hier auch Naturparke, Biosphärenreservate, LSG, Schutzwaldgebiete und Wasserschutzgebiete erfasst. Schutzgebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) und der Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) nehmen in Gestalt ihrer nationalen Einordnung am Schutz durch § 3 Abs. 5d BImSchG teil.

Das LSG 14 "Der Huck" grenzt unmittelbar östlich an das Plangebiet an, das nördlich des Plangebiets befindliche NSG 9 "Lippeaue" weist eine Mindest-Entfernung von ca. 50 m auf. Das VSG "Unterer Niederrhein" verläuft entlang des Rheins in einer Entfernung zum Plangebiet von ca. 415 m und das LSG 13 "Wesel-Datteln-Kanal, Lippedorf"

befindet sich ca. 525 m nordöstlich der Plangebietsgrenze. Darüber hinaus gibt es in nördlicher Richtung in einer Entfernung von ca. 505 m bzw. 540 m zwei gesetzlich geschützte Biotope und geschützte Waldflächen in einer Entfernung von ca. 840 m. Die zwei nordöstlich des Plangebiets befindlichen gesetzlich geschützten Biotope weisen eine Entfernung zum Plangebiet von 580 m bzw. 900 m auf (siehe hierzu Abbildung 5). Wasserschutzgebiete gibt es in der näheren Umgebung des Plangebiets nicht.

Zunächst muss darauf hingewiesen werden, dass die Abstandsempfehlungen des KAS-18-Leitfadens für diese Schutzobjekte nicht herangezogen werden können, da bei der Ermittlung der Abstandsempfehlungen u.a. auf den ERPG-2-Wert zurückgegriffen wird. Dieser Wert gibt die maximale luftgetragene Konzentration an, bei der davon ausgegangen wird, dass unterhalb dieses Werts beinahe sämtliche Personen bis zu einer Stunde exponiert werden könnten, ohne dass sie unter irreversiblen oder sonstigen schwerwiegenden gesundheitlichen Auswirkungen leiden bzw. solche entwickeln, die die Fähigkeiten einer Person beeinträchtigen könnten, Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Der ERPG-2-Wert bezieht sich also auf den Menschen, nicht aber auf die Flora und Fauna sowie auf Böden und Wasser. Für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete sind daher gesonderte Betrachtungen erforderlich (vgl. KAS 2010: 6). Allerdings existieren bisher weder auf europäischer Ebene noch in den einzelnen europäischen Ländern gesetzliche Regelungen, Verwaltungsvorschriften oder Richtlinien, die angemessene Sicherheitsabstände für diese Schutzobjekte definieren oder eine systematische Festlegung ausreichender Abstände (z.B. durch Szenarien) vorschreiben oder nahelegen. Daher hat die KAS einen Arbeitskreis Natur (AK-Natur) eingerichtet. Dieser hat empfohlen, für Gase und Dämpfe gemäß Anhang I der 12. BImSchV ein Achtungsabstand von 1.500 m festzulegen, da eine vom LANUV beauftragte Literaturstudie zu dem Ergebnis kam, dass die Flora zum Teil wesentlich empfindlicher auf chemische Stoffe reagiert als der Mensch (vgl. KAS 2017: 16). Allerdings räumte der AK-Natur selbst ein, dass die Datengrundlage nicht ausreichend sei für die sichere Ableitung von Beurteilungswerten für Störfallauswirkungen. Die KAS hat den Vorschlag daher nicht angenommen und stattdessen beschlossen, diese und weitere Arbeitsergebnisse dem Bund/Länder-Arbeitskreis TA Abstand zu übergeben (vgl. ebd.: 17). Dieser hat am 11.09.2017 einen Entwurf eines Eckpunktepapiers vorgelegt. Dort heißt es, dass eine stoffspezifische Festlegung von angemessenen Sicherheitsabständen bei derzeitigem Kenntnisstand über die Wirkung von chemischen Stoffen auf Ökosysteme unmöglich erscheint (vgl. Bund/Länder-Arbeitskreis 2017: 3). Auch kann derzeit nicht belastbar festgestellt werden, ob ein Störfall zu dauerhaften Schädigungen der Natur führt (vgl. ebd.). Ziel sei es aber, für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebiete angemessene Sicherheitsabstände nach einer vereinfachten Methode festzulegen (vgl. ebd.: 2). Auch sollen Maßnahmen, um mögliche Auswirkungen zu begrenzen, beispielhaft beschrieben werden (vgl. ebd.: 3). Da die TA Abstand aber nach wie vor nicht vorliegt, kann hierauf derzeit nicht zurückgegriffen werden. Daher wurden durch die UCON GmbH in einem

ersten Schritt in der "Betrachtung möglicher ökologischer Auswirkungen"<sup>55</sup> die Stoffgruppen ermittelt, bei denen potenziell dauerhafte Beeinträchtigungen von diesen Schutzobjekten möglich sind. Dort wird ausgeführt, dass mit einer örtlich begrenzten Kontamination zu rechnen wäre, sofern toxische Flüssigkeiten in den Boden eintreten sollten. Wasserlösliche Stäube<sup>56</sup>, die durch Windeinfluss verweht werden, könnten durch das Einwirken von Bodenfeuchtigkeit oder Niederschlägen in Lösung gehen und als solche in den Boden eindringen. Bei wasserunlöslichen Stäuben hingegen wäre zunächst lediglich die oberflächige Schicht des Bodens betroffen. In allen Szenarien müssten die kontaminierten Böden möglichst zeitnah ausgetauscht werden, um das Eindringen in tiefere Schichten zu vermeiden. Bei einem Eintritt toxischer Flüssigkeiten in das Grund- oder Oberflächenwasser sowie bei wasserlöslichen Stäuben, die sich durch Windeinfluss in Oberflächengewässern niederschlagen, käme es zu einer Kontamination der entsprechenden Gewässer. Während im Hafenbecken keine starken Strömungen auftreten, so dass ein gewisses Zeitfenster verbleiben würde, um schadensbegrenzende Maßnahmen (insb. zur Vermeidung der Verdriftung der Stoffe in den Wesel-Datteln-Kanal und in den Rhein) durchzuführen, würde bei den Fließgewässern durch die Strömungen ein Verdünnungseffekt mit zunehmender Entfernung eintreten, so dass sich die Auswirkungen entsprechend verringern würden. Ein solcher Verdünnungseffekt würde auch bei gas- bzw. dampfförmigen Freisetzungen sowie bei Stäuben eintreten, die durch Windeinfluss verweht werden. Denn während sich bei starkem Wind Stäube/ Gase/ Dämpfe weit verteilen, aber gleichzeitig auch stark verdünnen, ist bei Schwachwindlagen generell mit einer höheren Konzentration dieser Stoffe im Nahbereich zu rechnen. Aufgrund der Flüchtigkeit von Gasen und Dämpfen wäre allerdings nur mit zeitlich begrenzten Auswirkungen zu rechnen<sup>57</sup>. Demnach wäre zwar der Verlust von Individuen der Fauna und Flora möglich, eine dauerhafte Kontamination der benachbarten Schutzobjekte ist hingegen nicht wahrscheinlich, so dass nach Eintreten eines etwaigen Störfalls eine Wiederbesiedlung des betroffenen Gebiets durch diese Arten möglich wäre. Die Wahrscheinlichkeit einer großflächigen, gebietsbezogenen Beeinträchtigung der Ökosysteme ist somit relativ gering.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde ein Gutachten<sup>58</sup> erarbeitet, in dem die Auswirkungen auf die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete geprüft und bewertet wurden. Es wurde herausgearbeitet, dass aufgrund der unmittelbaren Nähe des Plangebiets zu diesen Schutzobjekten davon ausgegangen werden muss, dass der angemessene Sicherheitsabstand unterschritten wird, auch wenn dieser derzeit nicht ermittelt werden kann.

---

<sup>55</sup> Das Dokument ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.

<sup>56</sup> Bei den Stäuben ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass üblicherweise nur ein Teil eines Schüttguts in so kleiner Korngröße vorliegt, dass er durch Windeinfluss verweht werden kann. Das Produkt müsste weiterhin über einen relevanten Zeitraum dem Windeinfluss ausgesetzt sein.

<sup>57</sup> Das BImSchG sowie die Seveso-III-Richtlinie gewährleisten keinen Individuen-, sondern vielmehr einen Gebietsschutz. Der Verlust von Individuen der Fauna und Flora ist somit weniger relevant.

<sup>58</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 8 zu dieser Begründung beigefügt.

Im Falle des Eintritts eines Dennoch-Störfalls kann das Risiko einer ernststen Gefahr für die unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebiete somit nicht ausgeschlossen werden. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass gemäß Artikel 13 Abs. 2 Buchstabe b) der Seveso-III-Richtlinie von der Einhaltung des angemessenen Sicherheitsabstands abgesehen werden kann, wenn diese Schutzobjekte durch andere relevante Maßnahmen geschützt werden. Gemäß Gesetzentwurf ist einer solchen Flexibilisierung bei der Anwendung und Auslegung des Abstandsgebotes Rechnung zu tragen (vgl. Deutscher Bundestag 2016: 17). Vor diesem Hintergrund ist darauf hinzuweisen, dass für eine effektive Reduzierung möglicher Auswirkungen das schnelle Erkennen (bspw. durch Gasmessgeräte) und das umgehende Einleiten von Gegenmaßnahmen (bspw. automatische Absperrvorrichtungen und Sprinkleranlagen sowie Feuerlöschsysteme) erforderlich sind. Da gemäß § 5 der 12. BImSchV die Anlagen eines Betriebsbereichs mit den erforderlichen sicherheitstechnischen Einrichtungen auszurüsten sowie die erforderlichen technischen und organisatorischen Schutzvorkehrungen zu treffen sind, um Störfallauswirkungen zu begrenzen, kann davon ausgegangen werden, dass die zuvor genannten störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen in den Betriebsbereichen vorgesehen werden müssten. Darüber hinaus wären bei einer Freisetzung gewässergefährdender Stoffe die Auswirkungen auf Ökosysteme (Boden und Wasser) aufgrund anderer gesetzlicher Anforderungen begrenzt. So regelt bspw. die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS), die für Anlagen nach § 62 Abs. 1 WHG gilt, dass im Schadensfall anfallende Stoffgemische, die wassergefährdende Stoffe enthalten können, zurückgehalten werden müssen. Auch wird dort geregelt, dass diese Anlagen bei Schadensfällen und Betriebsstörungen unverzüglich außer Betrieb zu nehmen sind, wenn eine Gefährdung oder Schädigung eines Gewässers nicht auf andere Weise verhindert oder unterbunden werden kann. Bei Anlagen, die wassergefährdende Stoffe lagern, gilt darüber hinaus die Löschwasser-Rückhalte-Richtlinie (LöRüRL). Je nach Ausgestaltung solcher Anlagen und je nach Lagermenge der wassergefährdenden Stoffe sind demnach bspw. flüssigkeitsdichte Bodenplatten samt Aufkantungen, Löschwasserbarrieren, Brandmeldeanlagen, Brandwände, automatische Löschanlagen, usw. vorzusehen. Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass bereits heute zahlreiche gesetzliche Anforderungen greifen, die die Auswirkungen auf die benachbarten Schutzobjekte reduzieren.

Neben diesen störfallverhindernden und -begrenzenden Maßnahmen, die ein ansiedlungswilliger Störfallbetrieb vorzusehen hat, tragen weitere Umstände dazu bei, dass die Wahrscheinlichkeit irreversibler Schädigungen dieser Schutzobjekte gering wäre. So ist bspw. die vorherrschende Windrichtung (Südwest bis West) in den Blick zu nehmen. Dadurch verringert sich die Gefahr für das VSG (westlich des Plangebiets), für die geschützten Waldflächen (nordwestlich des Plangebiets), für die gesetzlich geschützten Biotop BT-WES-01345 (nördlich des Plangebiets) und BT-4305-2026-2001 (nördlich des Plangebiets) sowie zumindest für die Teilbereiche des NSG 9, die nördlich bzw. nordwestlich des Bebauungsplans Nr. 232 liegen. Die Wahrscheinlichkeit des



Eintritts irreversibler Schädigungen ist somit für die Bereiche des NSG 9, die nordöstlich des Plangebiets liegen, für die LSG 13 und 14 sowie für die nordöstlich gelegenen gesetzlich geschützten Biotope BT-WES-01258, BT-WES-02034, BT-4305-0002-2011 und BT-4305-0003-2011 am größten.

Der im Plangebiet festgesetzte hohe Versiegelungsgrad (GRZ 0,9) trägt des Weiteren dazu bei, dass bei einem Dennoch-Störfall die Wahrscheinlichkeit des Eintrags von toxischen und umweltgefährdenden Stoffen in den Boden und das Grundwasser gering ist. Darüber hinaus findet eine Risikoreduzierung durch den grundsätzlichen Ausschluss von bestimmten Stoffen (siehe § 12 der textlichen Festsetzungen) im Plangebiet statt. Dieser grundsätzliche Ausschluss von Stoffen, der sich aus dem Störfall-Gutachten<sup>59</sup> ergibt, kommt nicht nur den auf den Menschen bezogenen Schutzobjekten zugute, sondern zugleich auch den unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen bzw. besonders empfindlichen Gebieten.

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

- Es besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Verwirklichung der Planung. Denn mit der Umsetzung der Planung werden bedarfs- und zeitgerecht dringend benötigte Flächen zur Ansiedlung hafenauffiner Betriebe geschaffen, die qualitativ und quantitativ geeignet sind, den prognostizierten langfristigen Anforderungen des Markts gerecht zu werden. Ein Verzicht oder die Verkleinerung des Plangebiets stünde mit den Zielvorgaben (landesbedeutsamer Hafen) des LEP NRW, des GEP 99 und des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr nicht im Einklang.
- Es bestehen keine zumutbaren Standort- und Realisierungsalternativen, denn im Weseler Stadtgebiet gibt es keine weiteren unbebauten, aber bebaubaren Flächen, die über einen direkten Hafenanschluss und über eine derart gute infrastrukturelle Anbindung verfügen.

---

<sup>59</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 4 zu dieser Begründung beigelegt.

- 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-Vorprüfung<sup>60</sup> ergeben hat, dass Beeinträchtigungen des VSG sicher ausgeschlossen werden können, müsste an jedem anderen Standort mit potenziellen Auswirkungen auf das VSG gerechnet werden. Darüber hinaus kommt zum Tragen, dass – im Gegensatz zum geplanten Standort – nahezu alle Flächen entlang des Rheins im Landschaftsplan als NSG oder LSG ausgewiesen wurden.

Aufgrund dieser Ausführungen werden keine weiteren Beschränkungen im Bebauungsplan festgesetzt. Untermauert wird diese Auslegung ebenfalls durch das vom BMU initiierte Planspiel. Denn aus den Unterlagen hierzu geht hervor, dass der angemessene Sicherheitsabstand zu den unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebieten zukünftig 200 m betragen könnte (vgl. UBA 2021b: 7). Dadurch, dass das Plangebiet unmittelbar an das LSG "Der Huck" angrenzt, könnte zwar dieser Abstand von 200 m nicht eingehalten werden. Allerdings heißt es weiter, dass LSG gemäß § 26 BNatSchG nicht als unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete gewertet werden könnten (vgl. UBA 2021b: 17). Demnach fände hier keine Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands statt. Anders würde es sich mit dem NSG "Lippeaue" verhalten. NSG gemäß § 23 BNatSchG sollen nämlich zu den unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvollen oder besonders empfindlichen Gebieten zählen (vgl. UBA 2021b: 17). Da der Abstand vom Plangebiet zum NSG lediglich ca. 135 m (NSG westlich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233) bzw. ca. 50 m (NSG östlich des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 233) beträgt, würde der angemessene Sicherheitsabstand von 200 m demnach unterschritten. Für die NSG-Flächen westlich des Bebauungsplans Nr. 233 geht allerdings aus dem Landschaftsplan des Kreises Wesel hervor, dass die Ver- und Gebote, die mit dem ausgewiesenen NSG einhergehen, nicht in den im GEP 99 dargestellten "Bereichen zur gewerblichen und industriellen Nutzung (GIB)" im LMR<sup>61</sup> gelten. Da der NSG-Bereich westlich des Bebauungsplans Nr. 233 und mit einer Entfernung  $\leq 200$  m zum Plangebiet vollständig im GIB liegt, fände die Unberührtheitsklausel hier somit Anwendung. Da alle anderen eingangs erwähnten benachbarten Schutzobjekte (VSG, gesetzlich geschützte Biotopie usw.) eine Entfernung von mehr als 200 m zum Plangebiet aufweisen, wäre lediglich eine Unterschreitung des angemessenen Sicherheitsabstands bei den östlich des Bebauungsplans Nr. 233 gelegenen NSG-Flächen festzustellen. Hierbei handelt es sich um eine Fläche von ca. 32.450 m<sup>2</sup>. Da das NSG eine Größe von insg. 743 ha aufweist<sup>62</sup>, würden die bereits angeführten sozioökonomischen Gründe

---

<sup>60</sup> Die FFH-Vorprüfung ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigefügt.

<sup>61</sup> Siehe hierzu Abbildung 3

<sup>62</sup> Der prozentuale Anteil der potenziell betroffenen Fläche zum Gesamt-NSG beträgt also 0,44 %.

auch weiterhin für das Vorhaben sprechen, so dass keine weiteren Beschränkungen im Bebauungsplan festgesetzt werden.

A 8.1.5 Begrenzende Bestimmungen zum Schmutzwasseranfall eines Betriebs  
Bei Sondergebieten können meist keine genauen Angaben über die Art und die Größe der anzusiedelnden Betriebe gemacht werden. Für die Bemessung von Kanälen in solchen Gebieten wird in dem Arbeitsblatt DWA-A 118 ein flächenspezifischer Ansatz mit nachstehenden betrieblichen Schmutzwasserabflussspenden<sup>63</sup>  $q_G$  empfohlen:

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

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

#### § 14

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

Für den Fall, dass ansiedlungswillige Betriebe Produktionsprozesse mit besonderen Stofflasten vorsehen, wird in dem Bebauungsplan der Hinweis aufgenommen, dass die Parameter des § 7 der gültigen Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017 einzuhalten sind (siehe Kapitel "A 8.14 Empfehlungen und Hinweise").

#### A 8.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

##### A 8.2.1 Grundflächenzahl, Baumassenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet u.a. durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) und der Baumassenzahl (BMZ) eindeutig bestimmt. Durch

---

<sup>63</sup> Bei den Abflussspenden handelt es sich um (stündliche) Spitzenwerte, nicht um Tagesmittelwerte.

die Festsetzung von Obergrenzen soll ein Übermaß an baulichen Nutzungen vermieden werden.

Die Überschreitung der in § 17 BauNVO genannten Orientierungswerte erfolgt aus den folgenden städtebaulichen Gründen bzw. besonderen planerischen Umständen:

- Bereits aus den Hafenkonzepten (2008 und 2016) geht hervor, dass aufgrund der zunehmenden Flächenengpässe für den Umschlag an den vorhandenen Hafensstandorten Verbesserungen der Flächennutzung bzw. Flächenoptimierungen notwendig sind. Es ist daher städtebaulich geboten, die am Rhein-Lippe-Hafen zur Verfügung stehenden Flächen von vornherein so zu konzipieren, dass sie möglichst intensiv, also hochverdichtet genutzt werden können.
- Das Ziel des Planverfahrens ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen modernen Hafen zu schaffen. Ein solcher Hafen ist durch eine möglichst große bauliche Ausnutzbarkeit geprägt, die essentiell ist, um die verschiedenen Hafennutzungen zueinander und untereinander funktionsgerecht zuordnen zu können und um hafenauffine Nutzungen im erforderlichen Umfang für den nachhaltigen Betrieb des Hafens zu etablieren.
- Der bei hafenauffinen Nutzungen typische Bedarf an befestigten gewerblichen Flächen (aufgrund der Erforderlichkeit einer flexiblen Nutzung von befestigten Bewegungs- und Abstellflächen) ist nur schwer zu vergleichen mit dem Bedarf von sonstigen gewerblichen Nutzungen. Die Ausnutzbarkeit der zu bildenden Betriebsgrundstücke sollte daher nicht durch das Freihalten nennenswerter unversiegelter Grünflächen eingeschränkt werden. Eine zweckentsprechende Grundstücksnutzung gebietet daher die Zulässigkeit einer höheren GRZ.
- Der überwiegende Anteil der Flächen im Plangebiet muss aufwendig aufgeschüttet werden, da die Flächen zwar durch einen Deich geschützt werden, aber dennoch weitestgehend im hochwasserbeeinflussten Bereich des Rheins liegen (siehe hierzu Kapitel "A 4.7 Risikogebiete"). Aufgrund der ökologischen Wertigkeit der angrenzenden Flächen und des Gewichts der Belange des Hochwasserschutzes wurde das Plangebiet von vornherein so gering wie möglich dimensioniert. Weitere Flächen zur Vergrößerung des Plangebiets (bspw. aufgrund eines akuten Bedarfs von Hafenflächen) stehen somit nicht zur Verfügung, was ebenfalls für eine besonders hohe Verdichtung der in Anspruch zu nehmenden Flächen spricht.

Als ausgleichende Umstände bzw. Maßnahmen können aufgeführt werden:

- Negative Auswirkungen auf die gesunden Wohnverhältnisse sind innerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten, da hier keine Wohnnutzungen festgesetzt werden.
- Bei der Anlagenplanung wird durch die Arbeitsstättenverordnung sowie durch das Genehmigungsverfahren sichergestellt, dass Sicherheitsanforderungen (Brandenschutz usw.) sowie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse eingehalten werden.

- Als ausgleichender Umstand können die umfassenden Grün- und Wasserflächen im Nahbereich (z.B. LMR, Rhein, Wesel-Datteln-Kanal) genannt werden.
- Die Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung wird bei der Eingriffsbilanzierung in der Umweltverträglichkeitsstudie/ im Landschaftspflegerischen Begleitplan<sup>64</sup> berücksichtigt. Damit ist gewährleistet, dass damit einhergehende negative Auswirkungen auf die Umwelt ausgeglichen werden.
- Darüber hinaus sieht der Bebauungsplan eine Dachflächenbegrünung in dem Umfang vor, der sich durch die Überschreitung der Orientierungswerte der GRZ gemäß § 17 BauNVO ergibt.
- Da es städtebaulich nicht geboten ist, Störfallbetriebe im Plangebiet auszuschließen, trägt ein hoher Versiegelungsgrad dazu bei, dass bei einem Dennoch-Störfall der Eintrag von umweltgefährlichen Stoffen in den Boden und das Wasser gering ist.
- Durch die exponierte Lage, die enge Einbindung des Gebiets in den Naturraum und insb. auch durch die Eingrünung des Plangebiets ist auch unter kleinklimatischen Gesichtspunkten eine ausreichende Durchlüftung gegeben.

Aufgrund der zuvor getätigten Ausführungen wird eine Überschreitung der in § 17 BauNVO für Sonstige Sondergebiete (SO) festgelegten Orientierungswerte der GRZ von 0,8 auf 0,9 sowie der BMZ von 10,0 auf 20,0 festgesetzt. Durch § 18 der textlichen Festsetzungen ist bereits sichergestellt, dass die festgesetzte GRZ von 0,9 nicht überschritten werden kann. Denn die SO 14- bzw. MSPE-Flächen (ca. 33.719 m<sup>2</sup>) dürfen – mit Ausnahme des bereits vorhandenen, ca. 1.355 m<sup>2</sup> großen Schotterwegs sowie den zwei insg. ca. 70 m<sup>2</sup> großen Bereichen, in denen Leitungen/ Überläufe vorgesehen sind (siehe Kapitel "A 8.11 Zeichnerische Hinweise") – nicht versiegelt werden<sup>65</sup>. Da die SO 1- bis SO 14-Gebiete eine Gesamtgröße von ca. 318.883 m<sup>2</sup> aufweisen, ergibt sich somit eine GRZ von 0,9<sup>66</sup>. Demnach könnten die SO 1- bis SO 13-Gebiete vollständig versiegelt werden.

Hierbei gilt es allerdings zu bedenken, dass gemäß §19 der textlichen Festsetzungen für jeden Quadratmeter Betriebsgrundstück innerhalb der SO 1- bis SO 13-Gebiete 0,123 m<sup>2</sup> Dachflächen zu begrünen sind (siehe Kapitel "A 8.7.2 Dachbegrünung"). Für den Fall, dass ein Betrieb dieser Dachbegrünungs-Vorgabe nicht nachkommen kann – bspw. aus statischen Gründen oder weil keine ausreichend dimensionierten Gebäude errichtet werden – erhält dieser Betrieb alternativ die Möglichkeit, im gleichen Umfang (0,123 m<sup>2</sup> pro m<sup>2</sup> in den SO 1- bis SO 13-Gebieten) Flächenanteile des Grundstücks unversiegelt zu belassen. Sofern ein Betrieb von dieser Alternative des § 19 der textlichen Festsetzungen Gebrauch macht, darf dieser Betrieb die festgesetzte GRZ von 0,9 nicht voll ausschöpfen (näheres siehe Kapitel "A 8.7.2 Dachbegrünung"). Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

## § 15

<sup>64</sup> Das Gutachten ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>65</sup> Demnach müssen 32.294 m<sup>2</sup> der SO 14- bzw. MSPE-Flächen unversiegelt bleiben.

<sup>66</sup>  $(318.883 - 32.294) / 318.883 = 0,9$

Unter der Prämisse, dass ein Betrieb nicht von der Alternative des § 19 der textlichen Festsetzungen Gebrauch macht (unversiegelte Flächenanteile anstatt Dachbegrünung im erforderlichen Umfang), wird die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,9 festgesetzt. Die Baumassenzahl (BMZ) wird in den SO 1- bis SO 13-Gebieten auf 20,0 festgesetzt.

#### A 8.2.2 Höhe baulicher Anlagen

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

In den SO 4-, SO 6-, SO 8-, SO 9-, SO 11- und SO 13-Gebieten wird die Oberkante der baulichen Anlagen auf maximal 20,00 m über dem geplanten Geländeniveau von 24,50 m ü. NHN begrenzt, um eine bessere Einbindung an den daran angrenzenden neugestalteten Landschaftsraum zu gewährleisten. Durch die in den angrenzenden SO 14- bzw. MSPE-Flächen geplanten Gehölzstrukturen kann die visuelle Fernwirkung weiter vermindert werden. Für die übrigen, südlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen (SO 3-, SO 5- und SO 7-Gebiete) wird die Höhe baulicher Anlagen auf 30 m über dem geplanten Geländeniveau (entspricht ca. 54,50 m ü. NHN) begrenzt. Auf den übrigen Flächen östlich des Hafenbeckens (SO 1-, SO 2-, SO 10- und SO 12-Gebiete) soll den wirtschaftlichen Anforderungen an das Bauland ein stärkeres Gewicht beigemessen werden, indem hier eine Höhenbegrenzung für Gebäude von 40,00 m über dem geplanten Geländeniveau (entspricht ca. 64,50 m ü. NHN) festgesetzt wird.

Aus den zuvor geschilderten Gründen wird die Oberkante der baulichen Anlagen im Plangebiet gestaffelt festgesetzt. Die Höhenbegrenzung kann der Planzeichnung entnommen werden.

Da bei der Aufstellung von Bauleitplänen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB auch die Belange der Nutzung erneuerbarer Energien zu berücksichtigen sind, soll auf folgenden Sachverhalt hingewiesen werden: Gemäß Ziel 10.2-5 des LEP NRW ist die gebäudebezogene Nutzung der solaren Strahlungsenergie (Photovoltaik- sowie Solarthermie-Anlagen) der Errichtung von Freiflächen-Solarenergieanlagen vorzuziehen. Begründet wird dies mit den Belangen des Freiraumschutzes, des Landschaftsbilds, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie mit der Nicht-Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen, wodurch Konflikte mit anderen Nutz- und Schutzfunktionen vermieden werden können. Die gebäudebezogene Nutzung der solaren Strahlungsenergie leistet somit nicht nur einen Beitrag zur Energiewende, sondern auch zum Klima- und Freiraumschutz.

Da das (nachträgliche) Anbringen von Anlagen zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie auf Dachflächen dazu führen könnte, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen baulicher Anlagen überschritten werden müssten, wird im Bebauungsplan daher für solche Anlagen eine Überschreitung der festgesetzten Oberkante der baulichen Anlagen für zulässig erklärt:

### **§ 16**

In den SO 1- bis SO 13-Gebieten ist für aufgeständerte Anlagen zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie eine Überschreitung der festgesetzten Oberkante der baulichen Anlagen um bis zu 1,50 m zulässig. (§ 16 Abs. 6 BauNVO)

*Hinweis: Baulich untergeordnete Anlagen zur Nutzung der solaren Strahlungsenergie sind gemäß § 14 Abs. 3 BauNVO bauplanungsrechtlich auch dann als untergeordnete Nebenanlagen einzustufen, wenn die durch sie erzeugte Energie vollständig oder überwiegend ins öffentliche Netz eingespeist wird. Anders als bei den übrigen Nebenanlagen ist das Merkmal der funktionellen Unterordnung für solche Anlagen somit nicht erforderlich.*

A 8.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

A 8.3.1 Bauweise

Eine Festsetzung der offenen oder geschlossenen Bauweise ist in den SO 1- bis SO 13-Gebieten unzumutbar, da die baulichen Anlagen häufig die Höchstlänge von 50 m in der offenen Bauweise überschreiten. Daher wird eine abweichende Bauweise textlich festgesetzt:

### **§ 17**

In den SO 1- bis SO 13-Gebieten gilt eine abweichende Bauweise. Die Gebäude sind mit seitlichem Grenzabstand im Sinne der offenen Bauweise zu errichten. Die maximale Länge der Gebäude ist nicht auf 50 m beschränkt.

A 8.3.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen in den SO 1- bis SO 13-Gebieten werden durch die Festsetzung einer Baugrenze gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO bestimmt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese Baugrenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden. Die ausschließlich durch Baugrenzen definierte Bauzone wird großzügig bemessen, um künftig bei der Realisierung einzelner Betriebe die größtmögliche Flexibilität bieten zu können.

A 8.3.3 Nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Gemäß § 23 Abs. 5 Satz 1 BauNVO können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlage im Sinne des § 14 BauNVO zugelassen werden, wenn in einem Bebauungsplan nichts Anderes festgesetzt ist. Erfasst werden von dieser Befugnis die

allgemein zulässigen baugrundstücks- und baugebietsbezogenen untergeordneten Nebenanlagen und Einrichtungen nach § 14 Abs. 1 BauNVO, die baulich untergeordneten Anlagen zur Nutzung solarer Strahlungsenergie in, an oder auf Dach- und Außenwandflächen (sowie KWK-Anlagen innerhalb von Gebäuden) nach § 14 Abs. 3 BauNVO sowie die ausnahmsweise zulässigen infrastrukturellen Nebenanlagen nach § 14 Abs. 2 BauNVO<sup>67</sup>. Voraussetzung für die Zulässigkeit dieser Anlagen ist, dass diese Anlagen sowohl nach ihrer Funktion als auch räumlich-gegenständlich dem primären Nutzungszweck des Baugebiets sowie der diesem Nutzungszweck entsprechenden Bebauung dienend zu- und untergeordnet sind.

Wie bereits in Kapitel "A 4.2 Regionalplan/ Regionalplan Ruhr (Stand: November 2023)" erwähnt, ist es das Ziel des in Aufstellung befindlichen Regionalplans Ruhr, die landesbedeutsamen Hafenstandorte für hafenauffine Gewerbe- und Industriebetriebe vorzuhalten. Des Weiteren sollen die für den Hafenbetrieb notwendigen Infrastrukturen und Verwaltungseinrichtungen zulässig sein. Unter Infrastrukturen des Hafens sind Einrichtungen zum Güterumschlag zu verstehen, die der Verladung sowie dem Transport von Gütern dienen (bspw. Kran-, Gleis- und Ölentladungsanlagen). Hierbei handelt es sich um baugebietsbezogene Nebenanlagen. Auch die für das Festmachen eines Schiffs erforderlichen Anlagen, Landstromanschlüsse und Tankanlagen für die Schiffe, hafenzugehörige Verwaltungsbauten und Versorgungsanlagen sowie Anlagen zur Abfallsortierung und -beseitigung wären weitere Beispiele für baugrundstücks- und baugebietsbezogene Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO. Ebenfalls zu den baugebietsbezogenen Nebenanlagen zählen die im Kapitel "A 10.3 Behandlung des Niederschlagswassers" beschriebenen, noch zu errichtenden Niederschlagswasserbehandlungsanlagen.

Gemäß § 23 Abs. 5 Satz 2 BauNVO können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen bauliche Anlagen zugelassen werden, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können. Hierzu gehören gemäß § 6 Abs. 8 BauO NRW Garagen, Gebäude bis zu 30 m<sup>3</sup> Brutto-Rauminhalt ohne Aufenthaltsräume, überdachte Tiefgaragenzufahrten, Aufzüge zu Tiefgaragen, bestimmte Feuerstätten, gebäudeunabhängige Solaranlagen mit einer Höhe von bis zu 3 m, Stützmauern und geschlossene Einfriedungen dazu. Darüber hinaus gilt zu bedenken, dass unterirdische bauliche Anlagen nach Landesrecht in den Abstandsflächen allgemein zulässig sind, weil die Abstandsflächen nur von oberirdischen Anlagen freizuhalten sind. Ebenso sind über die Geländeoberfläche nicht hinausragende Stellplätze bauordnungsrechtlich in den Abstandsflächen zulässig und somit nach § 23 Abs. 5 Satz 2 BauNVO zulassungsfähig.

---

<sup>67</sup> Hierzu zählen die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienende Nebenanlagen sowie fernmeldetechnische Nebenanlagen und Anlagen für erneuerbare Energien.



Da die Zulässigkeit der zuvor genannten Nebenanlagen und Einrichtungen im Plangebiet nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden soll, bedarf es keiner textlichen Festsetzung auf der Grundlage des § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO. Demnach sind Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO in den SO 1- bis SO 13-Gebieten nicht nur auf den überbaubaren Grundstücksflächen, sondern auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Gleiches gilt für Garagen und Stellplätze gemäß § 12 BauNVO sowie weiterer Anlagen, sofern diese nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind.

*Hinweis: Auch die SO 14- bzw. MSPE-Flächen gehören zu den nicht überbaubaren Grundstücksflächen. Für diese Flächen regelt § 18 der textlichen Festsetzungen, dass eine Versiegelung/ Bebauung – mit Ausnahme der vorhandenen Wegeverbindung und den noch zu errichtenden Leitungen/ Überläufen – unzulässig ist. Demnach sind dort Nebenanlagen sowie Garagen und Stellplätze unzulässig.*

#### A 8.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

##### A 8.4.1 Straßenverkehrsfläche

Da die Hafensflächen nicht öffentlich zugänglich werden sollen, wird die vorhandene Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" lediglich bis zur kreuzenden öffentlichen Straße "Zum Ölhafen" als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Am bereits heute existierenden Knotenpunkt wird eine Aufweitung der öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen, so dass eine ausreichend groß bemessene Wendemöglichkeit auch für LKWs und Busse vorgehalten werden kann. Im weiteren Verlauf wird die vorhandene Trasse der Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht versehen (siehe Kapitel "A 8.8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)"). Das gesamte Plangebiet kann optional mit inneren privaten Erschließungsstraßen entwickelt werden.

##### A 8.4.2 Rad- und Fußweg

Der geplante Rad- und Fußweg soll am Knotenpunkt Zum Rhein-Lippe-Hafen/ Zum Ölhafen – am zuvor erwähnten Wendebereich – beginnen und zunächst auf der Krone des vorhandenen Walls verlaufen. Da der endausgebaute Wendebereich am Schnittpunkt zum geplanten Rad- und Fußweg eine Höhenlage von voraussichtlich 24,58 m ü. NHN aufweisen wird<sup>68</sup>, muss die Wallkrone auf den ersten ca. 21 m um bis zu 21 cm aufgeschüttet werden<sup>69</sup>, um eine moderate Steigung bzw. ein moderates Gefälle des Rad- und Fußwegs gewährleisten zu können. Denn wenn die Rampe zu stark ausgebildet werden würde, wäre es für einige Verkehrsteilnehmer nahezu unmöglich, diese Wege zu benutzen, da entweder der aufzubringende Kraftaufwand zu groß wäre oder die Beschleunigung zu stark werden könnte. Die Steigung bzw. das Gefälle eines Rad- und Fußwegs ist demnach ein entscheidendes Kriterium für eine

---

<sup>68</sup> Dies entspricht gemäß Vermessungsgrundlagen der heutigen Höhenlage der Straßenoberkante

<sup>69</sup> Die entsprechende Höhenlage des Rad- und Fußwegs wird festgesetzt.

sichere und bequeme Nutzung. Daher soll das Längsgefälle des Rad- und Fußwegs – in Anlehnung an die RAST 06 – 3,00 % nicht überschreiten. Das Gefälle der Rampen ist als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen worden. Im weiteren Verlauf wird der Rad- und Fußweg auf der Krone des vorhandenen Walls nahezu eben verlaufen.

Alsdann soll der Rad- und Fußweg die Wallkrone verlassen und entlang des Plangebietsrands – zwischen den SO 14- bzw. MSPE-Flächen – bis zur Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße an einer bereits vorhandenen, wenig frequentierten Verkehrsfläche münden. Er soll in einer Breite von ca. 2,50 m wassergebunden hergestellt werden und kann auch als Wartungsweg für die Unterhaltung, z.B. der Böschungflächen, genutzt werden.

Sowohl die Wallkrone als auch die Verkehrsfläche an der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße sind höhentechisch als Zwangspunkte anzusehen, da hier keine bzw. lediglich geringfügige Veränderungen der vorhandenen Geländeoberkanten geplant ist. Die Höhenlagen dieser Zwangspunkte (23,88 bzw. 20,87 m ü. NHN<sup>70</sup>) stellen somit die Höhenlage des geplanten Rad- und Fußwegs dar und sind daher im Bebauungsplan auf der Grundlage von § 9 Abs. 3 BauGB festgesetzt. Um die Zwangspunkte miteinander verbinden zu können, sind von diesen Zwangspunkten ausgehend jeweils Rampen innerhalb des geplanten Rad- und Fußwegs erforderlich.

Bei der Bestimmung der übrigen Höhenlage des Rad- und Fußwegs (also der Bereich zwischen den Rampen) ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die SO 14- bzw. MSPE-Flächen und der diese Flächen voneinander trennende Rad- und Fußweg dem Abfangen des Höhenunterschieds zwischen der vorhandenen Geländeoberkante entlang des Plangebietsrands (18,91 bis 20,30 m ü. NHN) und der geplanten Höhenlage der SO 1- bis SO 13-Gebiete (24,50 m ü. NHN) dienen sollen. Der Höhenunterschied, der innerhalb dieser Flächen abgefangen werden muss, beträgt somit mindestens 4,20 m und maximal 5,59 m. Für die Stelle, an der der größte Höhenunterschied überwunden werden muss, wird exemplarisch – zum besseren Verständnis – ein Schnitt innerhalb der Planzeichnung als Hinweis aufgenommen. Da neben dem festgesetzten Rad- und Fußweg noch ein Bankett und eine Berme von jeweils ca. 0,50 m eingeplant ist, wird die geplante Böschung innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Fläche ca. 6,00 m tief, obwohl die SO 14- bzw. MSPE-Fläche an dieser Stelle eine Tiefe von insg. ca.

---

<sup>70</sup> Die vorhandene Verkehrsfläche an der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße weist außerhalb des Geltungsbereichs laut Vermessung eine Höhe von 20,80 m ü. NHN (Mittelwert von den eingemessenen 20,78 und 20,82 m ü. NHN) auf. Von dort aus beginnend muss die geplante Rampe eine Länge von 26,00 m betragen, um auf das gewünschte Höhenniveau von 21,58 m ü. NHN zu gelangen (unter Berücksichtigung eines Längsgefälles von 3 %). Die Strecke von den eingemessenen 20,80 m ü. NHN zum Plangebietsrand beträgt 2,21 m. Demnach wird der geplante Rad- und Fußweg auf Höhe des Plangebietsrands eine Höhenlage von 20,87 m ü. NHN aufweisen müssen. Diese Höhenlage wird entsprechend festgesetzt. Die Rampenlänge innerhalb des Plangebiets wird somit 23,79 m (26,00 m abzgl. 2,21 m) betragen.

7,00 m aufweist. Bei einer Tiefe von ca. 6,00 m und einer geplanten Böschungsneigung von maximal 1: 2,25 (siehe hierzu Kapitel "A 8.5 Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)") wird – von 18,91 m ü. NHN ausgehend – ein Höhengniveau von 21,58 m ü. NHN erreicht. Diese Höhenlage soll der Rad- und Fußweg zwischen den beiden Rampen aufweisen. Daher werden die beiden von den zuvor beschriebenen Zwangspunkten ausgehenden Rampen (jeweils mit 3,00 % Gefälle) auf diese Höhenlage gebracht. Die Rampen werden demnach 23,79 m bzw. 76,67 m lang. Die Höhenlagen von jeweils 21,58 m ü. NHN am Ende der Rampen sind ebenfalls im Bebauungsplan festgesetzt.

#### A 8.4.3 Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Um sicherstellen zu können, dass die Erschließung des gesamten Plangebiets ausschließlich über die Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" erfolgt, müssen an zwei Stellen im Plangebiet Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt werden. Ansonsten könnte eine nicht vorgesehene Verkehrszunahme und somit Verkehrslärmzunahme insb. für die in der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße wohnende Bevölkerung einhergehen.

Bei den zwei zuvor angesprochenen Stellen im Plangebiet, die als Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt werden müssen, handelt es sich einerseits um den westlichen Plangebietsrand südlich des Hafenbeckens. Entlang des festgesetzten Waldes ist eine entsprechende Festsetzung nicht erforderlich, da hier eine Erschließung u.a. aufgrund der vorhandenen Geländemorphologie innerhalb der Waldfläche nicht möglich erscheint.

Andererseits handelt es sich um einen Bereich innerhalb der südwestlichen SO 14- bzw. MSPE-Fläche. Dort befindet sich ein Schotterweg, der von einem Landwirt genutzt wird, um zu einer von ihm gepachteten Fläche außerhalb des Plangebiets zu gelangen. Diese Wegeverbindung bleibt bestehen und wird daher als Hinweis im Bebauungsplan aufgenommen. Um aber zu verhindern, dass dieser Schotterweg auch für die Erschließung von Bauflächen innerhalb des Plangebiets genutzt werden kann, ist eine Festsetzung eines Bereichs ohne Ein- und Ausfahrt am Rand des Schotterwegs erforderlich.

#### A 8.5 Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 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 Geländeneaus – 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 SO 1- bis SO 13-Gebiete auf 24,50 m ü. NHN aufzuschütten.

Daher werden im Plangebiet nahezu flächendeckend Flächen für Aufschüttungen festgesetzt. 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 Festsetzung 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.

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

Aufgrund der potenziellen Auswirkungen von Aufschüttungen auf das Orts- und Landschaftsbild und auf das Grundwasser sind für die entsprechenden Flächen Festsetzungen zur Höhenlage nach § 9 Abs. 3 BauGB zweckmäßig. Daher wird eine Höhenlage von 24,50 m ü. NHN in der Planzeichnung festgesetzt. Diese festgesetzte Höhenlage gilt nicht für den innerhalb der Flächen für Aufschüttungen gelegenen Rad- und Fußweg<sup>71</sup> und auch nicht für die mit Böschungssignaturen versehenen SO 14- bzw. MSPE-Flächen. Diese Böschungen müssen hergerichtet werden, um den Höhenunterschied zwischen der geplanten Aufschüttungshöhe von 24,50 m ü. NHN und dem anstehenden Geländeniveau entlang des Plangebietsrand abfangen zu können. Der erforderliche Böschungswinkel wird in der Planzeichnung als Hinweis aufgenommen.

Bei den Böschungen sind drei Bereiche voneinander zu unterscheiden: Zunächst der südwestliche Bereich (vom Wald bis zum südlichen Plangebietsrand), alsdann der südöstliche Bereich (von der am südlichen Plangebietsrand gelegenen Wallkrone bis zum geplanten Rad- und Fußweg) und ferner der östliche Bereich, in dem der Rad- und Fußweg beginnt und die SO 14- bzw. MSPE-Flächen damit voneinander trennt bis zur Wallkrone an der nordöstlichen Plangebietsgrenze.

Im ersten Bereich weist das vorhandene Gelände entlang des Plangebietsrands ein Höhenniveau von 19,14 bis 21,41 m ü. NHN auf. Das Gelände verläuft zunächst eben und geht dann über in eine bereits künstlich angelegte Böschung. Da die SO 14- bzw.

---

<sup>71</sup> Hierfür sind eigene, punktuelle Höhenlagen festgesetzt worden (siehe Kapitel "A 8.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)").

MSPE-Flächen in diesem Bereich durchgängig eine Tiefe von 25,00 m aufweisen sollen, liegt die Grenze der SO 14- bzw. MSPE-Flächen teilweise auf der Oberkante des Hochufers, teilweise aber auch innerhalb der vorhandenen Böschung. Da die angrenzenden SO 4- und SO 6-Gebiete bereits vollständig das geplante Höhengniveau von 24,50 m ü. NHN aufweisen sollen, das Gelände derzeit aber nur eine Höhe von 21,66 bis 24,30 m ü. NHN aufweist, bedarf es hier einer Aufschüttung von bis zu 2,84 m. Demnach muss dieser Höhenunterschied innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen mittels einer veränderten Böschungsneigung abgefangen werden. Unter Berücksichtigung einer geplanten Böschungsneigung von durchgängig 1: 2 können einige Flächen innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen bzgl. ihrer Höhenlage unverändert bleiben. Dies hat den Vorteil, dass diese Flächen frühzeitig – also bereits vor Rechtskraft des Bebauungsplans – gemäß der geplanten textlichen Festsetzung (hier: § 18) bepflanzt werden können<sup>72</sup>.

Im zweiten Bereich weist das vorhandene Gelände entlang des Plangebietsrands ein Höhengniveau von 19,75 bis 20,86 m ü. NHN auf. Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen weisen hier überwiegend eine Tiefe von ca. 35,13 m auf, wovon aber ein Bereich in einer Tiefe von ca. 6,00 m bereits das Höhengniveau von 24,50 m ü. NHN aufweisen soll (näheres hierzu siehe Kapitel "A 8.7.1 Entwicklung von Gehölzstrukturen"). Demnach muss in einer Tiefe von ca. 29,13 m ein Höhenunterschied von 3,64 m bis maximal 4,75 m abgefangen werden. Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen können demnach mit einer Böschungsneigung von 1: 8,00 bis 1: 6,13 ausgebildet werden.

Der Höhenunterschied im dritten Bereich, der innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen abgefangen werden muss, beträgt mindestens 4,20 m und maximal 5,59 m. Die Böschungsneigung innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Fläche östlich des Rad- und Fußwegs (in einer Tiefe von 6,00 m) wird mindestens 1: 4,69 und maximal 1: 2,25 betragen, so dass der Rad- und Fußweg ein Höhengniveau von 21,58 m ü. NHN erreichen wird. Innerhalb der insg. 15,50 m tiefen SO 14- bzw. MSPE-Fläche westlich des Rad- und Fußwegs ist neben dem festgesetzten Rad- und Fußweg zunächst ein 0,50 m breites Bankett und daran anschließend eine ca. 1,00 m breite Versickerungsmulde vorgesehen<sup>73</sup>. Alsdann muss mittels einer Böschung ein Höhenunterschied von ca. 2,92 m überwunden werden, um auf das festgesetzte hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN kommen zu können. Da innerhalb dieser SO 14- bzw. MSPE-Flächen ein ca. 6,00 m tiefer Bereich das geplante Höhengniveau der übrigen Sondergebietsflächen erreichen soll, bleibt somit ein ca. 8,00 m tiefer Bereich innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen, in dem der Höhenunterschied mittels Böschungen überwunden werden kann. Die Böschungsneigung wird daher durchgängig 1: 2,74 betragen.

---

<sup>72</sup> Siehe hierzu Kapitel "A 11.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen".

<sup>73</sup> Siehe hierzu den in der Planzeichnung hinweislich aufgenommenen Schnitt A – A

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass innerhalb der Flächen für Aufschüttungen die gewerblich-industrielle Nutzung der SO 1- bis SO 13-Gebiete, die Bepflanzung der SO 14- bzw. MSPE-Flächen sowie die Errichtung und Nutzung des Rad- und Fußwegs erst dann für zulässig erklärt werden können, wenn diese Flächen auf die zuvor beschriebenen Höhenlagen aufgeschüttet und die angesprochenen Böschungen hergerichtet wurden (Näheres hierzu siehe Kapitel "A 8.9 Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB)").

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.*

*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 festgesetzten Flächen für Aufschüttungen wird eine Fläche für Aufschüttung nachrichtlich in der Planzeichnung (in blauer Farbe) übernommen; siehe Kapitel "A 8.12 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)".*

**A 8.6 Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18b BauGB)**

Die vorhandene Waldfläche südwestlich des Hafenbeckens weist eine Gesamtgröße von ca. 35.593 m<sup>2</sup> auf, von denen ca. 8.257 m<sup>2</sup> innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans 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 hervorgehoben<sup>74</sup>. 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 SO 1- bis SO 13-Gebiete landschaftsgerecht einbinden zu können. Die Flächen werden daher im Bebauungsplan als Wald festgesetzt.

---

<sup>74</sup> 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 8.12 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)").

### A 8.7 Ausgleichsmaßnahmen (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Für die Planung ist eine Umweltverträglichkeitsstudie/ ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet worden<sup>75</sup>. Im Ergebnis werden Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (weitergehende Ausführungen können dem Kapitel "A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes" entnommen werden).

#### A 8.7.1 Entwicklung von Gehölzstrukturen

Entlang der östlichen und südwestlichen Planbereichsgrenzen sind SO 14- bzw. MSPE-Flächen festgesetzt, die diverse Funktionen übernehmen sollen:

- Vordringlich sollen sie der landschaftsgerechten Einbindung der SO 1- bis SO 13-Gebiete dienen. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist eine dichte Gehölzkulisse innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen vorgesehen. Besonders gut kann dieses Ziel innerhalb der ca. 6,00 m tiefen Bereiche der südöstlichen und östlichen SO 14- bzw. MSPE-Flächen erzielt werden, die auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN zu bringen sind<sup>76</sup>. Diese Flächen werden somit die gleiche Höhenlage aufweisen, wie die SO 1- bis SO 13-Gebiete. Allerdings können sie ihren Beitrag erst nach der Rechtskraft des Bebauungsplans und der noch vorzunehmenden Aufschüttung leisten. Im Gegensatz dazu können die Bereiche der SO 14- bzw. MSPE-Flächen, für die Erstaufforstungsanträge gestellt wurden (siehe Abbildung 24 und Abbildung 25), bereits frühzeitig zur landschaftsgerechten Einbindung beitragen.
- Neben der landschaftsgerechten Einbindung der SO 1- bis SO 13-Gebiete dienen die SO 14- bzw. 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 SO 1- bis SO 13-Gebiete (24,50 m ü. NHN).
- Im Plangebiet befinden sich vier faktische Waldflächen, von denen drei Waldflächen nicht erhalten werden können, da sie sich in einem Bereich befinden, der als Hafenfläche genutzt werden soll (siehe Abbildung 10). Zur Realisierung der Planung ist daher eine Waldumwandlung erforderlich. In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW ist eine Ersatzaufforstung von insg. ca. 14.204,50 m<sup>2</sup> vorzusehen; diese erforderliche Kompensation kann vollständig innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen erbracht werden (nähere Informationen siehe Kapitel "A 11.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen").
- 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

---

<sup>75</sup> Das Gutachten ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>76</sup> Siehe hierzu den in der Planzeichnung hinweislich aufgenommenen Schnitt A – A

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 SO 14- bzw. MSPE-Flächen auch als Fledermauskorridor fungieren. Denn aus der Artenschutzprüfung<sup>77</sup> geht hervor, dass mehrere nachgewiesenen Fledermausarten<sup>78</sup> 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 Jagdhabitats durch die geplante Begrünung der SO 14- bzw. 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 SO 14- bzw. MSPE-Flächen nachgewiesen werden.
- Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen liegen außerhalb der überbaubaren Sondergebietsflächen. Sie dienen neben der beabsichtigten Eingrünung demnach auch der Anrechnung der innerhalb der Sondergebietsflächen nachzuweisenden unversiegelten Flächenanteile. Denn durch die Festsetzung einer GRZ von 0,9 müssen 10 % der Sondergebietsflächen (ca. 31.888 m<sup>2</sup>) unversiegelt bleiben. Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen weisen eine Größe von insg. ca. 33.719 m<sup>2</sup> auf. Davon werden allerdings 1.425 m<sup>2</sup> (teil)versiegelt sein (siehe hierzu Kapitel "A 8.2.1 Grundflächenzahl, Baummassenzahl"). Demnach können bereits 10 % unversiegelte Sondergebietsflächen nachgewiesen werden. Die Akkumulation der unversiegelten Flächenanteile an den östlichen und südwestlichen Rand und die beabsichtigte Etablierung von dichten Gehölzstrukturen auf diesen Flächen tragen besser zur landschaftsgerechten Einbindung der SO 1- bis SO 13-Gebiete bei, als wenn die unversiegelten Flächenanteile auf den einzelnen Betriebsgrundstücken vorgesehen werden müssten. Dies kommt insb. der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße zu Gute, da die SO 14- bzw. MSPE-Flächen westlich der Splittersiedlung eine Tiefe von ca. 35,13 m aufweisen, während sie in den übrigen Bereichen Tiefen von 25,00 m aufweisen werden.
- Die SO 1- bis SO 14-Gebiete haben eine Gesamtgröße von 318.883 m<sup>2</sup>. Gemäß § 17 BauNVO beträgt der Orientierungswert der GRZ 0,8. Demnach sollten gemäß BauNVO eigentlich 63.777 m<sup>2</sup> unversiegelt bleiben. Gesetzliche Vorgaben, wie diese unversiegelten Flächenanteile herzurichten wären, gibt es nicht. Daher würde

---

<sup>77</sup> Das Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>78</sup> Zu nennen sind das Braune Langohr, die Rauhauffledermaus, die Wasserfledermaus, die Große und die Kleine Bartfledermaus sowie die Zwergfledermaus.



für diese Flächen bei der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung üblicherweise ein relativ niedriger Wert von zwei ökologischen Werteinheiten (ÖWE) angesetzt werden (bspw. Code 4.5 der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW), so dass 127.924 ÖWE bilanziert werden würden. Da im Plangebiet eine GRZ von 0,9 festgesetzt wird, so dass lediglich 31.888 m<sup>2</sup> unversiegelt bleiben müssen, soll der zusätzliche Versiegelungsgrad dadurch ausgeglichen werden, dass Vorgaben aufgenommen werden, die dazu beitragen, dass die unversiegelten Flächenanteile ökologisch hochwertig hergerichtet werden. Im konkreten Fall werden die unversiegelten Flächenanteile innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen nachgewiesen. Diese haben eine Größe von 33.719 m<sup>2</sup>, die überwiegend mit heimischen Gehölzen bestockt werden können. Gemäß der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW kann hier ein Wert von sechs ÖWE (Code 6.4) angesetzt werden, so dass hier 202.314 ÖWE bilanziert werden können. Der im Bebauungsplan Nr. 232 höhere Versiegelungsgrad – im Vergleich zu den Orientierungswerten des § 17 BauNVO – wird somit nicht nur ausgeglichen, sondern überkompensiert.

Aus den zuvor beschriebenen Gründen wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

#### **§ 18**

Innerhalb der südwestlichen SO 14- bzw. MSPE-Flächen sind insg. 21 Schwarzpappeln (Qualität: 18/20 3 xv. DB) vorzusehen, für die ein jeweils 4,00 m<sup>2</sup> großer Raum vorgehalten werden soll. Die übrigen SO 14- bzw. MSPE-Flächen sind in einem Pflanzabstand von 1,5 x 1,5 m mit Arten der Pflanzliste im Anhang in der dort angegebenen Qualität zu bepflanzen. Das Verhältnis Baumgehölze/ Strauchgehölze soll 40 % zu 60 % betragen. Die Bepflanzung ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Eine Versiegelung/ Bebauung dieser Flächen sowie die Errichtung von Ein- und Ausfahrten sind unzulässig. Lediglich die Beibehaltung der vorhandenen Wegeverbindung, die im Bebauungsplan als Hinweis aufgenommen wurde, ist zulässig. Ferner sind für die im Bebauungsplan als Hinweis aufgenommenen Leitungen/ Überläufe zwei ca. 1,40 m breite Bereiche vorzusehen, die von einer Bepflanzung freizuhalten sind. Die 10,00 m breiten Schutzstreifen der Leitungen/ Überläufe dürfen ausschließlich mit Sträuchern der Pflanzliste im Anhang in der dort angegebenen Qualität bepflanzt werden.

#### **A 8.7.2 Dachbegrünung**

Mit der festgesetzten GRZ von 0,9 geht ein höherer als in der BauNVO vorgesehener Versiegelungsgrad einher. Auch wenn mit dem Baulandmobilisierungsgesetz die bisherige Ausgleichspflicht (bei einer Überschreitung) nicht mehr besteht, soll dennoch als Maßnahme zum flächengleichen Ausgleich dieser Dichtefestsetzung oberhalb des in § 17 BauNVO festgelegten Orientierungswerts eine Festsetzung zur extensiven Begrünung von insg. ca. 31.483 m<sup>2</sup> Dachflächen aufgenommen werden. Diese Vorgabe ergibt sich aufgrund folgender Erwägung: Gemäß des in § 17 BauNVO vorgegebenen

Orientierungswerts der GRZ hätten in den SO 1- bis SO 14-Gebieten insg. ca. 63.777 m<sup>2</sup> unversiegelt bleiben sollen. Gemäß § 15 i.V.m. § 18 der textlichen Festsetzungen ist aber nur sichergestellt, dass 32.294 m<sup>2</sup> der SO 14- bzw. MSPE-Flächen unversiegelt bleiben. Die Differenz dieser beiden Flächengrößen ist der Flächenwert, der nun als extensive Dachbegrünung vorgesehen werden soll. Um ermitteln zu können, wieviel Quadratmeter Dachflächen pro Betrieb zu begrünen sind, wird nicht die absolute Flächengröße (also ca. 31.483 m<sup>2</sup>) festgesetzt, vielmehr werden sie in ein Verhältnis zu 90 % der SO 1- bis SO 13-Gebiete (ca. 256.648 m<sup>2</sup>) gebracht. Demnach müssen 0,123 m<sup>2</sup> extensive Dachbegrünung pro 1,00 m<sup>2</sup> Betriebsgrundstück innerhalb der SO 1- bis SO 13-Gebiete vorgesehen werden. Für den Fall, dass für einen Betrieb die Vorgabe zur Dachbegrünung nicht (vollumfänglich) umsetzbar ist<sup>79</sup>, können alternativ Grundstücksflächen in den SO 1- bis SO 13-Gebieten unversiegelt bleiben. Durch Nutzung dieser Alternative kann die in § 15 der textlichen Festsetzungen vorgesehene GRZ von 0,9 nicht mehr ausgenutzt werden.

Zur Veranschaulichung der mit dieser Festsetzung einhergehenden Auswirkungen wird auf die nachstehende Tabelle 2 verwiesen.

Anteil in SO 1 bis SO 13		Anteil in SO 14 (MSPE)	Gesamt-Grundstück	GRZ gem. § 15	Dachflächenbegrünung	Flächenbegrünung	Versiegelung	GRZ gem. § 15 i.V.m. § 19
in %	in m <sup>2</sup>	in m <sup>2</sup>	in m <sup>2</sup>		in m <sup>2</sup>	in m <sup>2</sup>	in m <sup>2</sup>	
30 %	85.549	9.688	95.237	0,90	10.523	0	85.549	0,90
					5.261	5.261	80.288	0,84
					0	10.523	75.026	0,79
25 %	71.291	8.074	79.365	0,90	8.769	0	71.291	0,90
					4.384	4.384	66.907	0,84
					0	8.769	62.522	0,79
20 %	57.033	6.459	63.492	0,90	7.015	0	57.033	0,90
					3.508	3.508	53.525	0,84
					0	7.015	50.018	0,79
15 %	42.775	4.844	47.619	0,90	5.261	0	42.775	0,90
					2.631	2.631	40.144	0,84
					0	5.261	37.514	0,79
10 % Erschließung	28.516	3.229	31.745	0,90	-	-	-	-
					-	-	-	-
					-	-	-	-

**Tabelle 2: Dachflächenbegrünung**

Zunächst wird angenommen, dass 10 % bzw. 28.516 m<sup>2</sup> aller SO 1- bis SO 13-Gebiete für die Erschließung (bspw. Verkehrsflächen, Regenwasserbehandlungsanlagen) benötigt werden. Diese Flächen würden demnach kein Betriebsgrundstück werden, so dass § 19 der textlichen Festsetzungen hier nicht greifen würde. Im Gegensatz dazu greift § 15 der textlichen Festsetzungen auch hier. Demnach muss auch für die Erschließung eine GRZ von 0,9 nachgewiesen werden. Für diesen Nachweis können

<sup>79</sup> Bspw. aus statischen Gründen oder da weniger Dachflächen errichtet werden.

10 % bzw. 3.229 m<sup>2</sup> der unversiegelten SO 14- bzw. MSPE-Flächen herangezogen werden.

Im Beispiel wird ferner angenommen, dass sich vier unterschiedlich große Betriebe ansiedeln. Der größte Betrieb nimmt 30 % bzw. 85.549 m<sup>2</sup> der SO 1- bis SO 13-Flächen und 30 % bzw. 9.688 m<sup>2</sup> der unversiegelten SO 14- bzw. MSPE-Flächen in Anspruch. Das Gesamtgrundstück wäre demnach 95.237 m<sup>2</sup> groß<sup>80</sup>, die GRZ des Betriebs würde demnach 0,9 betragen. Gemäß § 19 der textlichen Festsetzungen muss dieser Betrieb grundsätzlich eine Dachbegrünung in einem Umfang von 10.523 m<sup>2</sup> nachweisen<sup>81</sup>. Sofern der Betrieb dieser Vorgabe nachkommen kann/ will, kann die in § 15 der textlichen Festsetzungen vorgegebene GRZ von 0,9 vollumfänglich ausgeschöpft werden. Sollte der Betrieb aber tatsächlich nur die Hälfte des erforderlichen Dachbegrünungsumfangs (hier: 5.261 m<sup>2</sup>) oder keine Dachbegrünung vornehmen können/ wollen, so sind demnach 5.261 m<sup>2</sup> bzw. 10.523 m<sup>2</sup> der SO 1- bis SO 13-Gebiete nicht zu versiegeln. Die maximal mögliche GRZ kann somit nur noch 0,84 bzw. 0,79 betragen.

Um ein gutes Pflanzenwachstum und auch eine nennenswerte Regenrückhaltefunktion gewährleisten zu können, soll die Mindeststärke der Vegetationstragschicht 8,00 cm betragen. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

#### **§ 19**

Pro 1,00 m<sup>2</sup> Betriebsgrundstück in den SO 1- bis SO 13-Gebieten sind 0,123 m<sup>2</sup> Dachflächen extensiv zu begrünen. Die Mindeststärke der Vegetationstragschicht (inklusive wurzelfester Abdichtung, Schutzfließ, Filtermatte, Drainschicht und Substrat) hat insg. 8,00 cm zu betragen.

Alternativ zu der erforderlichen extensiven Dachbegrünung können im gleichen Umfang (0,123 m<sup>2</sup> pro 1,00 m<sup>2</sup>) Grundstücksflächen in den SO 1- bis SO 13-Gebieten unversiegelt bleiben.

*Hinweis: Da eine vollständige Dach- und/ oder Fassadenbegrünung noch besser zur Minderung der Aufheizung des Lokalklimas beitragen würde, würden von Seiten der Stadt Wesel solche Maßnahmen begrüßt werden. Eine entsprechende Empfehlung wird daher als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.*

Die Dachbegrünung soll durch die Nutzung von Photovoltaikanlagen ergänzt werden und somit ein Beitrag zu einer nachhaltigen Energiegewinnung sowie gleichzeitig auch

---

<sup>80</sup> Sofern lediglich die SO 1- bis SO 13-Gebiete (hier: 85.549 m<sup>2</sup>) an die späteren Betriebe veräußert werden, so ist dies unproblematisch, da § 19 der textlichen Festsetzungen nur Bezug auf die SO 1- bis SO 13-Gebiete nimmt.

<sup>81</sup> 85.549 m<sup>2</sup> x 0,123 = 10.523 m<sup>2</sup>

zum Klimaschutz. Da voraussichtlich nicht die gesamte Dachfläche nutzbar sein wird, wird ein Mindestziel formuliert.

### **§ 20**

Bei der Errichtung von Gebäuden und baulichen Anlagen sind mindestens auf 50 vom Hundert der nutzbaren Dachflächen Photovoltaikanlagen zu errichten. Dies kann auch im Zusammenhang mit der vorgeschriebenen Dachbegrünung geschehen.

#### A 8.7.3 Farbgestaltung Fassaden

Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds werden bereits durch die Staffelung der Gebäudehöhen im Plangebiet sowie durch die Eingrübungsmaßnahmen am Rand des Plangebiets so gering wie möglich gehalten. Eine weitere Abmilderung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds kann durch eine zurückhaltende Farbgestaltung der Gebäude erzielt werden. Daher wird die zulässige Farbgestaltung der Fassaden unter Bezugnahme auf den Hellbezugswert (HBW)<sup>82</sup> beschränkt:

### **§ 21**

In den SO 4-, SO 6-, SO 8-, SO 9-, SO 11- und SO 13-Gebieten sind die Außenwände baulicher Anlage mit einem Hellbezugswert (HBW) von 70 bis 100 auszuführen. In den SO 1-, SO 2-, SO 3-, SO 5-, SO 7-, SO 10- und SO 12-Gebieten sind die Außenwände baulicher Anlagen, die eine Höhe von 44,50 m ü. NHN (ca. 20,00 m über Gelände) überschreiten, mit einem Hellbezugswert (HBW) von 70 bis 100 auszuführen. Abweichend hiervon sind firmeneigene Signets in anderen Farben zulässig, soweit diese nicht die Farbgebung eines Gebäudes oder einer Anlage dominieren.

#### A 8.7.4 Artenschutz

Im Rahmen einer Artenschutzprüfung sind gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG die Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäische Vogelarten zu betrachten. Das LANUV hat daraus für Nordrhein-Westfalen eine fachlich begründete Liste der sogenannten "planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten" zusammengestellt, für die eine Art-für-Art-Betrachtung erforderlich wird. In dem Artenschutzgutachten<sup>83</sup> wird daher überprüft, ob Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch

---

<sup>82</sup> Der HBW gibt an, wie hell oder dunkel eine Farbe im Vergleich zum idealen Weiß oder Schwarz ist. Das Maß beschreibt den Reflexionsgrad eines bestimmten Farbtons zwischen dem Schwarzpunkt (= 0) und dem Weißpunkt (= 100). Ein heller Farbton hat somit einen hohen, eine dunkle Farbe dagegen einen niedrigen HBW.

<sup>83</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigefügt.

die Realisierung des Planvorhabens verwirklicht werden bzw. ob aus naturschutzfachlicher Sicht eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig werden könnte.

Ausweislich des Artenschutzgutachtens könnten insg. 31 planungsrelevante Arten von den gesetzlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG betroffen sein<sup>84</sup>. Für diese Arten wurden daher Vermeidungsmaßnahmen formuliert, um die Verwirklichung eines oder mehrerer dieser Verbotstatbestände auszuschließen. Hierbei können Maßnahmen, die der Vermeidung bauzeitlicher Störungen sowie baubedingter Gelege- und Individuenverluste dienen (MA1 bis MA9 des Artenschutzgutachtens) von solchen Maßnahmen unterschieden werden, die dauerhaft vorgenommen werden müssen (MA10 bis MA19 des Artenschutzgutachtens), damit die Verbotstatbestände nicht verwirklicht werden. Da sowohl der Zeitpunkt der erforderlichen Rodungsarbeiten, des Entfernens der Vegetationsdecke zur Vorbereitung der Aufschüttung, der Aufschüttung, der vorgesehenen Bepflanzung, der Errichtung des Rad- und Fußwegs sowie des Beginns der (Hoch-)Bauarbeiten, aber auch eine mögliche witterungsbedingte Verschiebung der Brutzeit o.ä. im Rahmen der Bauleitplanung nicht absehbar sind, müssen die Maßnahmen, die der Vermeidung bauzeitlicher bzw. baubedingter Beeinträchtigungen dienen, für jeden Einzelfall vor Ort konzipiert werden. Um im Rahmen der Bauleitplanung sicherstellen zu können, dass diese Arbeiten erst dann begonnen werden, wenn die Verbotstatbestände nicht mehr tangiert werden können, wird festgesetzt, dass eine ökologische Baubegleitung die Arbeiten nach den Maßgaben des Artenschutzgutachtens (MA1 bis MA9) und bei sich abzeichnenden artenschutzrechtlichen Konflikten in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel koordiniert. Maßnahmen, die dauerhaft vorgenommen werden müssen (z.B. bezüglich der Beleuchtung; MA10 des Artenschutzgutachtens), können hingegen direkt als verbindliche Festsetzungen aufgenommen werden. Ferner sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen; MA11 bis MA18 des Artenschutzgutachtens) überwiegend in der Umgebung des Plangebiets, teilweise aber auch im Geltungsbereich selbst vorzusehen. Diese Maßnahmen wurden bereits teilweise umgesetzt bzw. sollen im Frühjahr 2023 umgesetzt werden. Die hierfür erforderlichen Flächen außerhalb des Plangebiets befinden sich mit einer Ausnahme im Eigentum der Stadt Wesel. Es ist beabsichtigt, dass sich DeltaPort in einem städtebaulichen Vertrag dazu bereiterklärt, die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen dauerhaft zu sichern, zu

---

<sup>84</sup> Es wird davon ausgegangen, dass bei den sonstigen, nicht planungsrelevanten europäischen Vogelarten wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes ("Allerweltsarten") bei Eingriffen unter Beachtung allgemeiner Vermeidungsmaßnahmen (z.B. zeitliche Beschränkung des Baubeginns) nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird, sodass – entsprechend der VV-Artenschutz – von der Durchführung einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung abgesehen wird.

kontrollieren und – falls erforderlich – Ersatz bei Abgang zu beschaffen. Ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 1 BNatSchG ist somit nicht erforderlich. Daher werden folgende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 22**

Das Entfernen der Gehölze und der Vegetationsdecke, die Aufschüttung der Aufschüttungsfläche, das Freimachen des Baufeldes, die geplante Bebauung im Sondergebiet, die Anlage des Rad- und Fußwegs sowie die Bepflanzung der SO 14- bzw. MSPE-Flächen sind durch eine ökologische Baubegleitung zwingend zu koordinieren. Eine Freigabe der Flächen hat durch die ökologische Baubegleitung nach den Maßgaben der Maßnahmenbeschreibungen des Artenschutzgutachtens zu erfolgen.

### **§ 23**

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

Die Lichtpunkthöhe der Scheinwerfer ist unter Beachtung der Anforderungen an das Beleuchtungsniveau so gering wie möglich zu halten. Mehrere niedrige Lichtquellen sind zu bevorzugen. Die Lichtausstrahlung sollte nur in den unteren Halbraum erfolgen. Ein Ausstrahlwinkel von kleiner 70° zur Vertikalen ist einzuhalten. Hierzu können Leuchten mit horizontal abstrahlender, asymmetrischer Lichtverteilung verwendet werden. Auf Anstrahlungen ist so weit wie möglich zu verzichten.

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

Neben den textlichen Festsetzungen werden auch Hinweise zum Artenschutz in den Bebauungsplan aufgenommen. Dadurch wird geklärt, dass bspw. zeitliche Beschränkungen für Hochbau- und Rodungsarbeiten sowie artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen erforderlich werden, damit sichergestellt ist, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden (siehe hierzu Kapitel "A 8.14 Empfehlungen und Hinweise").

A 8.7.5 Schutz des Landschaftsschutzgebiets L 14 "Der Huck" und von Brutplätzen Direkt östlich des Plangebiets grenzt das LSG 14 "Der Huck" an (siehe Abbildung 5). Gemäß dem Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel ist es im LSG u.a. verboten, die Flächen außerhalb der Straßen und Wege zu betreten oder auf diesen zu reiten (Verbot Nr. 14 des Kapitels 2.4.2). Die bereits vorhandene, bisher wenig frequentierte Verkehrsfläche, an die der geplante Rad- und Fußweg angebunden werden soll, liegt innerhalb des LSG. Während diese Verkehrsfläche also betreten werden darf, gilt dies nicht für die übrigen Flächen des LSG. Wie bereits im Kapitel "A 7.2 Verkehrserschließung" beschrieben, soll mit dem geplanten Rad- und Fußweg ein Lückenschluss vorgenommen werden, so dass insg. eine attraktive Wegeverbindung von der Budericher Insel bis zum Wesel-Datteln-Kanal bzw. bis zur Schleuse angeboten werden kann. Daher wird davon ausgegangen, dass sich die Frequentierung, bspw. von Erholungssuchenden, in diesem Bereich merklich erhöhen wird. Entlang des östlichen Plangebietsrands ist daher eine Einzäunung erforderlich, damit das angrenzende LSG vor unbefugtem Betreten geschützt werden kann.

Ferner ist es aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich, dass die zu errichtende Zaunanlage im Nordosten des Plangebiets auf den ersten 90 m neben dem festgesetzten Rad- und Fußweg verlaufen wird, da im Nordosten des Plangebiets innerhalb der vorhandenen Gehölze Brutplätze eines Weißstorchs und eines Stars nachgewiesen wurden (gemäß MA19 des Artenschutzgutachtens). Durch die vorgesehene, parallel zum Rad- und Fußweg verlaufende Zaunanlage kann ein direkter Zugang vom Rad- und Fußweg ausgehend zu den Brutbäumen wirksam unterbunden werden. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

#### § 24

Im Nordosten des Plangebiets ist auf den ersten 90 m eine Zaunanlage parallel zu dem festgesetzten Rad- und Fußweg und im weiteren Verlauf entlang der Geltungsbereichsgrenze bzw. des unmittelbar angrenzenden Landschaftsschutzgebiets L 14 "Der Huck" zu errichten. Die Beschaffenheit der Zaunanlage muss gewährleisten, dass ein Übersteigen des Zauns wirksam unterbunden werden kann.

#### A 8.8 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Da die Hafenumflächen nicht öffentlich zugänglich werden sollen, wird die vorhandene Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" überwiegend nicht als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Da aber noch Ver- und Entsorgungsleitungen in diesen Bereichen errichtet werden müssen, wird die vorhandene Trasse mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFLR 1) zu Gunsten der örtlichen Ver- und Entsorgungsträger<sup>85</sup> festgesetzt. Auf diese

---

<sup>85</sup> Auf eine differenzierte Benennung der Ver- und Entsorgungsträger wird verzichtet, da sich die Bezeichnung der Ver- und Entsorgungsträger ändern kann.

Weise kann eine geordnete städtebauliche Entwicklung gewährleistet werden. Daher wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 25**

Gemäß § 9 Abs. 21 BauGB sind innerhalb der mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFLR) zu Gunsten der Ver- und Entsorgungsträger festgelegten Fläche folgende Maßnahmen/ Nutzungen unzulässig:

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

### **A 8.9 Aufschiebend bedingte Zulässigkeit (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB)**

Nach § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB ist es möglich, festzusetzen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen bis zum Eintritt bestimmter Umstände unzulässig sind. Die an sich mit dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans gegebene Zulässigkeit von den übrigen Festsetzungen nicht widersprechenden Vorhaben kann demnach nach § 9 Abs. 2 BauGB in besonderen Fällen von weiteren Voraussetzungen abhängig gemacht werden.

Ein solch besonderer Fall liegt hier für sämtliche Flächen für Aufschüttungen vor. Eine dem Bebauungsplan Nr. 232 entsprechende Nutzung dieser Flächen kann daher erst zugelassen werden, wenn für die erforderliche Aufschüttung die wasserrechtliche Genehmigung vorliegt und die Flächen auf das erforderliche Niveau aufgeschüttet wurden. Dem Kapitel "A 8.5 Flächen für Aufschüttungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 17 BauGB)" kann entnommen werden, dass der überwiegende Teil der Flächen für Aufschüttungen auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN gebracht werden muss. Darüber hinaus müssen einige Flächen innerhalb der Flächen für Aufschüttungen als Böschungen hergerichtet werden, um den Höhenunterschied zwischen der vorhandenen Geländeoberkante entlang des Plangebietsrands und der geplanten Höhenlage von 24,50 m ü. NHN abfangen zu können. Diese Böschungen liegen innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen. Für den die SO 14- bzw. MSPE-Flächen voneinander trennenden Rad- und Fußweg wurden im Bebauungsplan bereits Höhenlagen (überwiegend 21,58 m ü. NHN) auf der Grundlage von § 9 Abs. 3 BauGB festgesetzt (siehe Kapitel "A 8.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)"). Da das in diesen Bereichen anstehende Gelände das erforderliche Höhenniveau derzeit noch nicht erreicht, muss also auch hier eine entsprechende Aufschüttung vorgenommen werden, bevor die SO 14- bzw. MSPE-Flächen bepflanzt und der Rad- und Fußweg errichtet werden kann. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 26**



Die Flächen der SO 1- bis SO 13-Gebiete, die sich innerhalb der Flächen für Aufschüttungen befinden, können erst bebaut, versiegelt und einer Nutzung zugeführt werden, wenn für die erforderliche Aufschüttung eine wasserrechtliche Genehmigung vorliegt und die Flächen auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurden.

Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen, die sich innerhalb der Flächen für Aufschüttungen befinden und keine Böschungssignatur aufweisen, können erst bepflanzt werden, wenn für die erforderliche Aufschüttung eine wasserrechtliche Genehmigung vorliegt und die Flächen auf das hochwasserfreie Niveau von 24,50 m ü. NHN aufgeschüttet wurden. Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen, die eine Böschungssignatur aufweisen, können erst bepflanzt werden, wenn eine wasserrechtliche Genehmigung für die erforderliche Aufschüttung vorliegt und die Flächen entsprechend der vorgesehenen Böschungsneigungen hergerichtet wurden. Der Bereich des Rad- und Fußwegs, der sich innerhalb der Flächen für Aufschüttungen befindet, kann erst hergerichtet und genutzt werden, wenn die Flächen auf die im Bebauungsplan festgesetzten Höhenlagen gebracht wurden.

Neben der erforderlichen Aufschüttung müssen weitere Tatbestände erfüllt sein, bevor ein Vorhaben innerhalb der SO 1- bis SO 13-Gebiete genehmigt werden kann. Denn gemäß § 30 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben (nur dann) zulässig, wenn es den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist. Demnach ist die Erschließung eine zwingende Voraussetzung für die Bebaubarkeit von Grundstücken. Aus bundesrechtlicher Sicht ist es ausreichend, wenn diese Erschließungsanlagen<sup>86</sup> ordnungsgemäß benutzbar sind (vgl. Söfker in: E/Z/B/K, BauGB, § 30 BauGB, Rn. 42).

Wie bereits im Kapitel "A 7.2 Verkehrserschließung" erwähnt, werden im Bebauungsplan bis auf den Knotenpunkt Zum Rhein-Lippe-Hafen/ Zum Ölhafen keine (öffentlichen) Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Innerhalb des Plangebiets können vielmehr – in Abhängigkeit von der späteren Vermarktung der Sondergebietsflächen – (private) Verkehrsflächen nach Bedarf angelegt und an die Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" angebunden werden. Da die Verkehrsuntersuchung<sup>87</sup> gezeigt hat, dass der Schwellenwert einer noch ausreichenden Verkehrsqualität deutlich unterschritten wird, auch wenn die mit der hier vorgestellten Planung einhergehenden zusätzlichen Verkehre von den vorhandenen öffentlichen Straßen und Knotenpunkte aufgenommen werden müssen, ist die verkehrsmäßige Anbindung der Plangebietsflächen demnach sichergestellt. Gleiches gilt für die Versorgung mit Strom, Gas und (Trink-)Wasser sowie für die Entsorgung des Schmutzwassers, da sämtliche Leitungen bereits innerhalb der

---

<sup>86</sup> Nach allgemeiner Auffassung werden darunter Straßen, Wege oder Plätze (zur verkehrsmäßigen Anbindung des Baugrundstücks) sowie die Ver- und Entsorgungsleitungen für Elektrizität, Wasser und Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) verstanden.

<sup>87</sup> Die Verkehrsuntersuchung ist als Anlage 5 zu dieser Begründung beigefügt.

Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" liegen und ausreichend dimensioniert sind, so dass lediglich eine den Bedarf angepasste Erweiterung der Leitungen/ Kanäle vorzunehmen wäre. Im Gegensatz dazu sind die für die Behandlung des Niederschlagswassers erforderlichen Anlagen nicht existent und müssen noch errichtet werden (nähere Informationen können dem Kapitel "A 10.3 Behandlung des Niederschlagswassers" entnommen werden). Beabsichtigt ist die Errichtung von Regenwasserkanalisation und Regenwasserbehandlungsanlagen im Plangebiet und eine anschließende Versickerung des gereinigten Niederschlagswassers auf zwei angrenzenden Flächen außerhalb des Geltungsbereichs, die sich im Eigentum der Stadt Wesel befinden. Da dieses Entwässerungssystem zunächst ordnungsgemäß benutzbar sein muss, bevor die in den SO 1- bis SO 13-Gebieten grundsätzlich zulässigen baulichen und sonstigen Anlagen fertiggestellt sind, wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 27**

Die in den SO 1- bis SO 13-Gebieten festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen und Anlagen sind unzulässig, bis ein notwendiges Regenwasserentwässerungssystem wasserrechtlich genehmigt, gebaut und ordnungsgemäß benutzbar ist.

### **A 8.10 Niederschlagswasser (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 44 LWG)**

Gemäß § 44 Abs. 1 LWG i.V.m. § 55 Abs. 2 WHG soll das Niederschlagswasser von Grundstücken ortsnah versickert, 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. Daher werden zur Entwässerung des Plangebiets – neben der noch zu errichtenden Regenwasserkanalisation – voraussichtlich zwei unterirdische, jeweils ca. 450 m<sup>2</sup> große Regenwasserbehandlungsanlagen geplant. Entsprechend dem MUNLV NRW-Runderlass "Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren" vom 26.05.2004 wird das Niederschlagswasser in drei Kategorien eingestuft. Das Niederschlagswasser der Kategorie I (unbelastetes Niederschlagswasser, bspw. von Fuß- und Radwegen) und der Kategorie II (schwach belastetes Niederschlagswasser, bspw. von Dachflächen in Industriegebieten, Hof- und Verkehrsflächen in Industriegebieten mit geringem Kfz-Verkehr) soll durch die von der Unteren Wasserbehörde noch zu genehmigende Entwässerungsplanung schadlos versickert werden können (nähere Informationen hierzu können dem Kapitel "A 10.3 Behandlung des Niederschlagswassers" entnommen werden). Auch ist das geplante Konzept geeignet, die Niederschlagswassermengen der Kategorie III (stark verschmutztes Niederschlagswasser, bspw. von Flächen, auf denen mit wasergefährdenden Stoffen umgegangen wird, Flächen mit starkem Kfz-Verkehr) aufzunehmen, allerdings ist hierfür zunächst eine separate Vorbehandlung auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück vorzunehmen (bspw. mit Abscheideanlagen, einer biologischen

schen Reinigung usw.), bevor das Niederschlagswasser einer der beiden Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt werden kann. Daher wird folgende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

### **§ 28**

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

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

Eine ordnungsgemäße Aufbereitung des im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers kann durch die konzipierte Regenwasserbehandlung und durch die in der textlichen Festsetzung beschriebenen Maßnahmen sichergestellt werden. Da DeltaPort sich vertraglich verpflichten wird, sowohl das Regenwasserkanalnetz als auch die Niederschlagswasserbehandlungsanlagen zu errichten und zu betreiben, die Stadt Wesel hingegen lediglich die Flächen zur Verfügung stellen wird, auf denen das gereinigte Niederschlagswasser versickert werden kann, ist davon auszugehen, dass DeltaPort von dem grundsätzlichen Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Niederschlagswasser befreit wird.

#### **A 8.14.5 Planexterne Kompensation**

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

Zwischen der Stadt Wesel und DeltaPort wird ein städtebaulicher Vertrag geschlossen, in dem sich DeltaPort als Vorhabenträger verpflichtet, die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 232 umzusetzen sowie alle erforderlichen Maßnahmen, die zur Kompensation des durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffs in Abstimmung mit der UNB durchzuführen und dauerhaft zu sichern. Welche Maßnahmen hierfür erforderlich sind, ergeben sich insb. aus der Umweltverträglichkeitsstudie/ Landschaftspflegerischer Begleitplan (Anlage 9), dem Artenschutzgutachten (Anlage 10) und der Landschaftsbildbewertung (Anlage 11). Die aus den Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen entstehenden Kosten werden auf den Vorhabenträger übertragen. Die dauerhafte Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen soll, sofern sie auf Flächen Dritter

durchgeführt werden, über Eintrag beschränkt persönlicher Dienstbarkeiten in das Grundbuch erfolgen.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sind laut Artenschutzgutachten vorgezogene Maßnahmen (CEF) vor Umsetzung des Vorhabens erforderlich, welche in unmittelbarem räumlichen Bezug zum betroffenen Habitat angrenzend neue Lebensräume schaffen sollen und – sofern möglich – in direkter funktionaler Beziehung mit dem Ursprungshabitat stehen. Diese weisen keinen bodenrechtlichen Bezug auf, bedingen jedoch ein städtebauliches Erfordernis und werden daher ebenfalls über vertragliche Regelungen zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Wesel gesichert.

Weiterhin werden im städtebaulichen Vertrag entsprechend detaillierte Regelungen zur gezielten Pflege und Entwicklung von Einzelflächen getroffen. Die Ausgestaltung der Einzelmaßnahmen und deren Lagebezug beziehen sich auf die Ergebnisse der o.g. Gutachten.

Im Einzelnen sind folgende Kompensationsmaßnahmen erforderlich:

#### *Naturschutzrechtlicher Ausgleich*

Gemäß der Umweltverträglichkeitsstudie/ des Landschaftspflegerischen Begleitplans<sup>88</sup> weist das ca. 329.793 m<sup>2</sup> große Plangebiet im Ausgangszustand eine ökologische Gesamtwertigkeit von ca. 1.296.146 Ökologischen Werteinheiten (ÖWE)<sup>89</sup> auf. Hinzu kommen 4.830 Wertpunkte für die im Plangebiet vorhandenen Einzelbäume. Nach Umsetzung der Planung hingegen weist das Plangebiet eine ökologische Wertigkeit von insg. ca. 412.626 ÖWE auf<sup>90</sup>. Der verbleibende Kompensationsbedarf in Höhe von ca. 888.350 ÖWE muss vom Vorhabenträger durch Maßnahmen auf im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen Flächen sowie auf Flächen im Eigentum Dritter, jeweils außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" ausgeglichen werden.

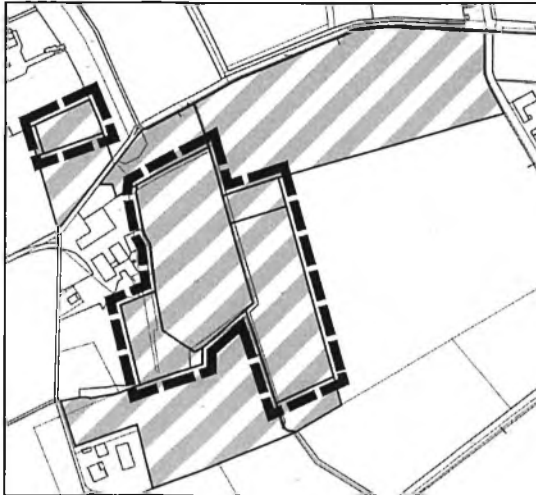
---

<sup>88</sup> Das Gutachten ist als Anlage 8 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>89</sup> Dieser Wert ergibt sich aus der Tabelle A1 und A2 der Anlage 9.

<sup>90</sup> Wie bereits im Kapitel "A 7.1 Städtebauliches Konzept" erwähnt, beabsichtigt die Firma GS-Recycling Straßen und Rohrbrücken im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 zu errichten. Für diese geplanten Eingriffe wurde bereits in einem eigenständigen Verfahren eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung ausgearbeitet. Um einen doppelten Ausgleich zu vermeiden, wurde der durch GS-Recycling geplante Eingriff (7.872 ÖWE) bei der hier in Rede stehenden Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung bilanztechnisch berücksichtigt.

Ein Teil des erforderlichen externen Ausgleichs wird auf folgenden Flurstücken innerhalb der von der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel genehmigten Ökokonten der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft (siehe Abbildung 13 und Abbildung 14):



**Abbildung 13: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lackhausen 1"**

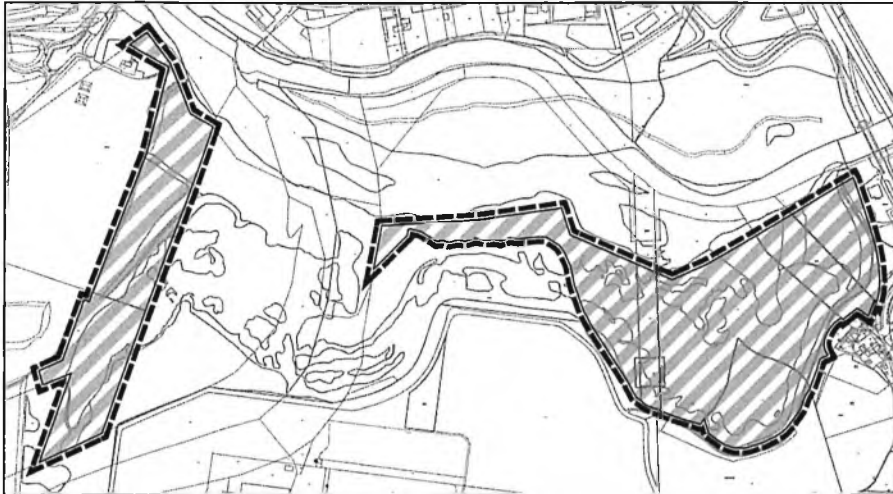


**Abbildung 14: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lackhausen 2"**

- Ökokonto "Lackhausen 1": Gemarkung Wesel, Flur 84, Flurstück 38 tlw. sowie Gemarkung Lackhausen, Flur 7, Flurstücke 34 tlw., 38 tlw. und 555 tlw. (163.187 ÖWE)
- Ökokonto "Lackhausen 2": Gemarkung Wesel, Flur 84, Flurstück 38 tlw. (122.201 ÖWE)

Die Rheinische Kulturlandschaft und die Stadt Wesel haben im Jahr 2020 zwei Verträge über den Erwerb von 108.168 bzw. 55.019 ÖWE aus dem stiftungseigenen Ökokonto "Lackhausen 1" abgeschlossen. Ferner wurde im Jahr 2021 ein weiterer Vertrag über den Erwerb von 164.600 ÖWE aus dem stiftungseigenen Ökokonto "Lackhausen 2" abgeschlossen. Nach Abschluss dieser Verträge soll nun zwischen DeltaPort und der Stadt Wesel ein Vertrag über den Erwerb dieser Ökopunkte aus den Ökokonten Lackhausen 1 & 2 abgeschlossen werden.

DeltaPort hat ferner freihändig Ökopunkte aus dem von der Hülskens GmbH & Co. KG bereitgestellten Ökokonto "Lippemündungsraum" (Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstücke 17, 87, 88, 89, 90, 102, 103, 104, 105, 106; Gemarkung Wesel, Flur 69, Flurstücke 54 tlw. und 73 tlw.) erworben (siehe Abbildung 15). Diese werden vollständig für den naturschutzrechtlichen Ausgleich herangezogen.



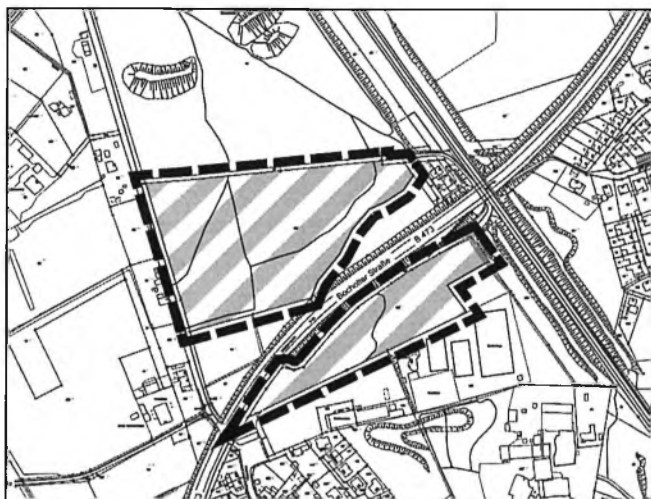
**Abbildung 15: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lippemündungsraum"**

Gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Lippeverband, dem Kreis Wesel, der Stadt Wesel und der Hülskens GmbH & Co. KG aus dem Jahr 2011 haben sich die vorgenannten Parteien dieser Vereinbarung darauf verständigt, die für die Lippe- und Tagebauvorhaben auf der Grundlage des ARGE-Leitfadens errechneten Überschüsse (insg. 1.797.490 ÖWE) gleichmäßig auf die Flächen zu verteilen, die von der Umsetzung der Lippe- und Tagebauvorhaben betroffen waren. Pro Quadratmeter betroffener Grundstücksfläche wurde eine Wertsteigerung von 1,147 ÖWE ermittelt. Aus der Vereinbarung ergab sich der zugeordnete Flächenanteil der Hülskens GmbH & Co. KG (297.707 m<sup>2</sup>) sowie die damit einhergehenden ÖWE (341.470 ÖWE), die für zukünftige Planungen und Maßnahmen als Kompensation herangezogen und somit als vorgezogene Kompensationsmaßnahmen gemäß § 16 BNatSchG i.V.m. § 32 LNatSchG NRW (vormals § 5a Abs. 1 LG) anerkannt werden können. Da bei der hier in Rede stehenden Ökopunkte-Bilanzierung keine klassische Abgrenzung von Biotoptypen vorgenommen, sondern vielmehr der Mittelwert von 1,147 ÖWE/ m<sup>2</sup> für die gesamten Flächen des LMR gebildet wurde und da sowohl der ARGE- als auch der LANUV-Leitfaden<sup>91</sup> auf einer 10-skaligen Werttabelle basiert, kann davon ausgegangen werden, dass eine Mittelwertbildung auf der Grundlage des LANUV-Leitfadens zum gleichen Ergebnis gekommen wäre, so dass von einer Umrechnung der Ökopunkte von ARGE nach LANUV abgesehen werden kann. Demnach stehen in diesem Ökokonto nach wie vor 341.470 ÖWE für eine Kompensation zur Verfügung, die nun für den Ausgleich

<sup>91</sup> Dies ist die Grundlage der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung für den Bebauungsplan Nr. 232

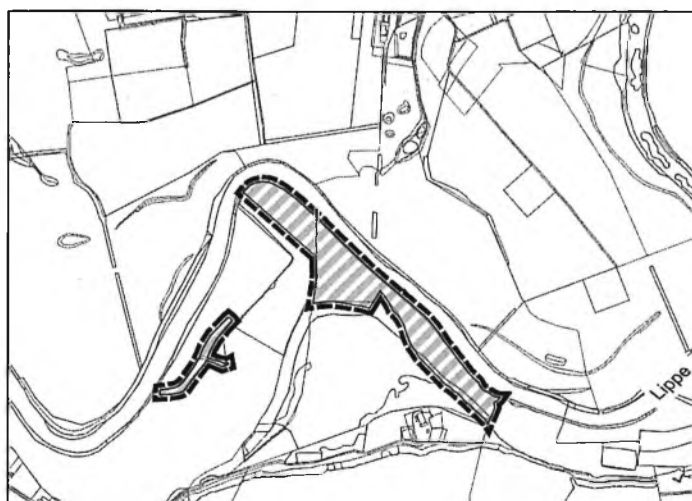
des durch den Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" bedingten Eingriffs genutzt werden.

Neben dem Ökokonto "Lippemündungsraum" (siehe Abbildung 16) konnte DeltaPort ebenfalls das von der Stiftung Rheinische Kulturlandschaft zur Verfügung gestellte Ökokonto "Kanonenberge" (Gemarkung Wesel, Flur 11, Flurstück 363 tlw. und Flur 80 Flurstück 158 tlw.) erwerben. Die hier angebotenen 98.216 ÖWE werden vollständig für den naturschutzrechtlichen Ausgleich herangezogen.



**Abbildung 16: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Kanonenberge"**

Die übrigen 163.276 ÖWE konnte DeltaPort bereits über den freihändigen Erwerb von Ökopunkten aus dem von der UNB des Kreises Wesel genehmigten und von der Biologischen Station im Kreis Wesel e.V. bereitgestellten Ökokonto "Lipperandsee" (Gemarkung Wesel, Flur 93, Flurstücke 31 tlw. und 33 tlw.) nachweisen (siehe Abbildung 17).



**Abbildung 17: Ökopunkte-Fläche im Ökokonto "Lipperandsee"**

Die oben beschriebenen Flächen werden im Bebauungsplan wie folgt festgesetzt:

### § 29

Der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich erfolgt auf den folgenden bereitgestellten Flächen:

- Ökokonto "Lippemündungsraum": Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstücke 17, 87, 88, 89, 90, 102, 103, 104, 105, 106; Gemarkung Wesel, Flur 69, Flurstücke 54 tlw. und 73 tlw. (341.470 ÖWE)
- Ökokonto "Lipperandsee": Gemarkung Wesel, Flur 93, Flurstücke 31 tlw. und 33 tlw. (163.276 ÖWE)
- Ökokonto "Lackhausen 1": Gemarkung Wesel, Flur 84, Flurstück 38 tlw. sowie Gemarkung Lackhausen, Flur 7, Flurstücke 34 tlw., 38 tlw. und 555 tlw. (163.187 ÖWE)
- Ökokonto "Lackhausen 2": Gemarkung Wesel, Flur 84, Flurstück 38 tlw. (122.201 ÖWE)
- Ökokonto "Kanonenberge" Gemarkung Wesel, Flur 11, Flurstück 363 tlw. und Flur 80 Flurstück 158 tlw. (98.216 ÖWE)

#### *Artenschutzrechtlicher Ausgleich*

Gemäß Artenschutzgutachten<sup>92</sup> müssen mehrere vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG vorgenommen werden, damit keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden.

Folgende Maßnahmen sind bereits in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde umgesetzt worden bzw. werden zeitnah umgesetzt:

- Auch wenn keine Nachweise von Fledermausquartieren im Plangebiet vorliegen, könnten dennoch die zu entfernenden Bäume Höhlen, Stamm- und Rindenspalten aufweisen, die insb. den Arten Braunes Langohr, Rauhaufledermaus und Zwergfledermaus als Quartiere dienen könnten. Daher sollen für den potenziellen Verlust insg. 45 Fledermauskästen (15 pro Art) in den angrenzenden Gehölzstrukturen installiert werden (gemäß MA11 des Artenschutzgutachtens). Die Fledermauskästen sind ca. zwei bis drei Jahre vor dem Verlust der potenziell bestehenden Quartiere und räumlichen Funktionen anzubringen. Tatsächlich wurden bereits 14 Kästen im festgesetzten Wald und 16 Kästen im Ökokonto WLM-Ö-02 angebracht. Die noch fehlenden 15 Fledermauskästen werden innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen (Erstaufforstungsflächen A und B; siehe hierzu Abbildung 24 und Abbildung 25) voraussichtlich im Herbst/ Winter 2022/2023 angebracht.
- Da es im Plangebiet zu einem anlagebedingten Verlust von Brutplätzen des Gartenrotschwanzes (5 Brutpaare im Plangebiet) und des Stars (1 Paar im Plangebiet) kommt, sind für diese Arten Nisthilfen vorzusehen, die überwiegend außerhalb des Plangebiets in den angrenzenden Gehölzstrukturen zu installieren sind. Als Ersatz

---

<sup>92</sup> Das Gutachten ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigelegt.



sollen insg. 15 artspezifische Nisthilfen (3 pro Art) für den Gartenrotschwanz und drei Nisthilfen (ebenfalls 3 pro Art) für den Star an Bäumen angebracht werden (gemäß MA12 und MA13 des Artenschutzgutachtens). Diese Maßnahmen müssen mindestens ein Jahr vor dem Verlust der Brutplätze erfolgen. Tatsächlich wurden für den Gartenrotschwanz bereits 7 Nisthilfen im Ökokonto WLM-Ö-04 und je eine Nisthilfe in den Ökokonten WLM-Ö-05 und WLM-Ö-06 angebracht. Die noch fehlenden 6 Nisthilfen werden innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen (Erstaufforstungsflächen A und B) voraussichtlich im Herbst/ Winter 2022 angebracht. Für den Star wurden bereits 2 Nisthilfen im Ökokonto WLM-Ö-02 und eine Nisthilfe im Ökokonto WLM-Ö-04 angebracht.

- Um kurzfristig den Verlust von Brutplätzen/ Tageseinständen des Stein- und Waldkauzes und im Fall des Steinkauzes darüber hinaus die Entwertung eines Brutreviers zu vermeiden, sollen für zwei Steinkauzpaare insg. 6 und für das Waldkauzbrutpaar 3 artspezifische Röhren als Ausweichquartiere mindestens ein Jahr vor dem Eingriff angebracht werden, damit den Käuzen eine Raumerkundung und Eingewöhnungszeit ermöglicht wird (gemäß MA14 des Artenschutzgutachtens). Bei den Steinkäuzen ist üblicherweise eine Kombination mit der Aufwertung von Nahrungshabitaten erforderlich. Im vorliegenden Fall kann aber auf die Aufwertung verzichtet werden, da die Maßnahme innerhalb der bekannten Nahrungshabitate durchgeführt werden soll. Tatsächlich wurden bereits 6 Steinkauz-Nisthilfen im städtischen Ökokonto WLM-Ö-04, 2 Waldkauz-Nisthilfen im festgesetzten Wald sowie eine Waldkauz-Nisthilfe im städtischen Ökokonto WLM-Ö-02 angebracht.
- Für die bereits erwähnten Verluste zweier Steinkauz-Brutreviere müssen darüber hinaus zwei dauerhafte (5 ha pro Brutpaar große) Ersatzhabitate geschaffen werden (gemäß MA15 des Artenschutzgutachtens). Hierfür wurden nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde die Flächen auf der so genannten Eisenbahnweide ausgewählt (siehe Abbildung 18: Ersatzhabitate für 2 Steinkauz-Brutpaare).



Abbildung 18: Ersatzhabitate für 2 Steinkauz-Brutpaare

Die Entfernung der Maßnahmenflächen zu den Steinkauzvorkommen beträgt ca. 3,5 km. Da in 2014 bereits Steinkäuze an der Eisenbahnbrücke im Osten gebrütet haben, ist von einer Besiedlung der neuen Reviere auszugehen. Die erforderlichen 6 Nisthilfen (3 pro Brutpaar) wurden bereits im Herbst 2022 angebracht. Eine Aufwertung von Nahrungshabitaten ist nicht erforderlich, da das Grünland gemäß Pachtvertrag bereits extensiv bewirtschaftet wird.

- Für den Verlust der Habitatstrukturen zweier Nachtigall-Brutpaare und eines Bluthänfling-Brutpaares sind insgesamt mindestens 1.200 m<sup>2</sup> Strauchflächen zu pflanzen, deren Mindestbreite 6 m zu betragen hat (gemäß MA16 und MA17 des Artenschutzgutachtens). Lineare Strauchflächen sind zu bevorzugen. Diese Vorgaben werden voraussichtlich im Herbst/ Winter 2022/ 2023 innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen (Erstaufforstungsflächen A und B) umgesetzt.
- Auch wenn keine Hinweise auf die Populationsgröße der Kreuzkröte in den betroffenen Lebensräumen oder auf die Größe der betroffenen Lebensräume vorliegen, ist davon auszugehen, dass Sommerlebensräume der Kreuzkröte südlich der Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" im Zuge der Planrealisierung in Anspruch genommen werden. Daher müssen auch für diese Art vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden. Hierfür bietet sich ein Bereich im städtischen Ökokonto WLM-Ö-11 an (siehe Abbildung 19).

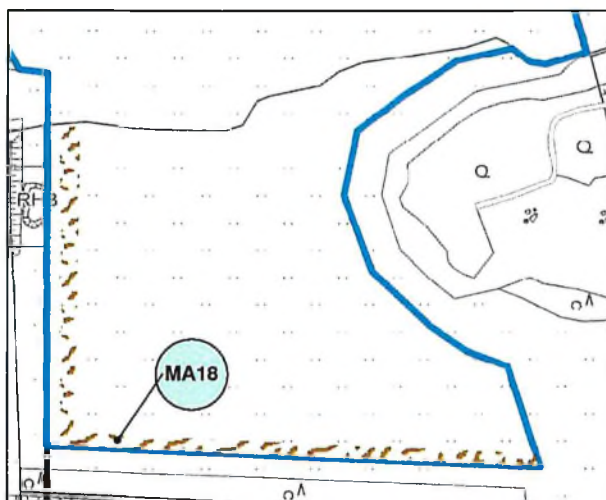
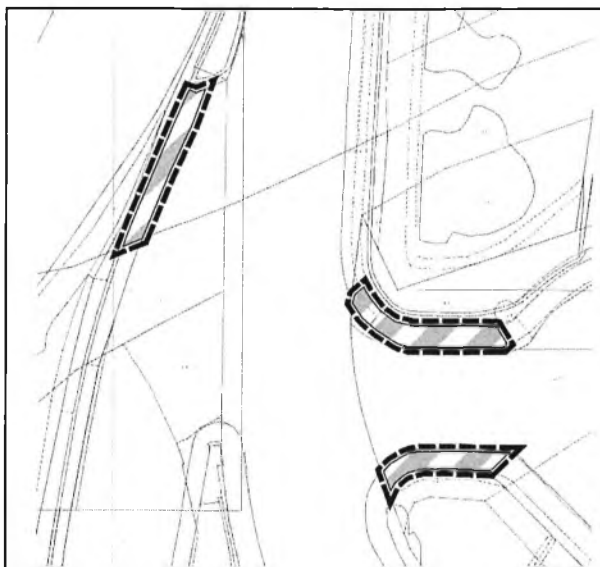


Abbildung 19: Optimierung Lebensraum Kreuzkröte

Da das Grünland derzeit weitestgehend frei von Tagesverstecken ist, kann es daher nur eingeschränkt von der Kreuzkröte genutzt werden. Durch die Schaffung ebensolcher Tagesverstecke kann die Fläche in ihrer Eigenschaft als potenzieller Sommerlebensraum vorsorglich optimiert werden. Hierfür sind Stubben, die bei den erforderlichen Baumfällungen im Plangebiet anfallen, als Versteckmöglichkeiten randlich der Fläche anzulegen. Ferner sind im Bereich dieser Totholzhaufen flache Sandaufschüttungen anzubringen, damit ein rasches Zuwachsen der Flächen vermieden wird (gemäß MA18 des Artenschutzgutachtens). Die Umsetzung dieser Maßnahme kann erst nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 bzw. nach erfolgter Rodung der zu entfernenden Gehölze erfolgen.

#### Verpflanzung wertvoller Vegetationsbestände

Gemäß der Umweltverträglichkeitsstudie/ des Landschaftspflegerischen Begleitplans<sup>93</sup> konnten Vorkommen von Rote-Liste- sowie von regional gefährdeten Pflanzenarten im Bereich der Deiche am Hafenbecken, auf dem ehemaligen VEBA-Gelände sowie entlang der Straßenböschung südlich der Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" nachgewiesen werden. Da diese Bereiche gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 232 vollständig versiegelt werden könnten, sollen diese wertvollen Vegetationsbestände vor einer baulichen Inanspruchnahme entnommen und umpflanzt werden. Die außerhalb des Plangebiets befindlichen Empfängerflächen (Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 225 tlw. und 304 tlw. sowie Flur 69, Flurstück 50 tlw.) weisen eine für diese Maßnahme ausreichende Gesamtgröße von ca. 8.364 m<sup>2</sup> auf (Abbildung 20). Alle drei Empfängerflächen befinden sich im Eigentum von Delta-Port.



**Abbildung 20: Empfängerflächen für krautige Vegetationsbestände**

Die oben beschriebenen Flächen und Maßnahmen werden im Bebauungsplan wie folgt festgesetzt:

#### **§ 30**

Der erforderliche artenschutzrechtliche Ausgleich erfolgt auf den folgenden bereitgestellten Flächen:

- Ökokonto WLM-Ö-02 "Lippedorf Alter Bauernhof": Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 566 tlw., 622 tlw. und 660 tlw. (Anbringen von Nisthilfen für Gartenrotschwanz, Star und Waldkauz sowie Anbringen von Fledermauskästen)
- Ökokonto WLM-Ö-04 "Lippedorf Storchennest": Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 88, 95, 99 tlw., 218, 563 tlw., 622 tlw., 627 tlw., 692 tlw. und 693

<sup>93</sup> Das Gutachten ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigelegt.

- tlw. (Anbringen von Nisthilfen für Gartenrotschwanz, Star und Waldkauz, Anpflanzung von Einzelbäumen sowie das Anlegen von Krautsäumen)
- Ökokonto WLM-Ö-05 "Lippedorf Obstgarten": Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 217 und 624 (Anbringen von Nisthilfen für Gartenrotschwanz)
  - Ökokonto WLM-Ö-06 "Lippedorf Wilder Garten": Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 81 und 86 (Anbringen von Nisthilfen für Steinkauz)
  - Ökokonto WLM-Ö-08 "Lippedorf Wald und Brache": Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 107 tlw., 120, 122, 201, 336, 342 tlw., 371 tlw., 449-452, 468, 469, 696 tlw., 697 tlw. 698, 699 tlw. (Anbringen von Nisthilfen für Gartenrotschwanz)
  - Ökokonto WLM-Ö-11 "Lippeverlegung": Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstück 107 tlw. (Optimierung von Lebensraum Kreuzkröte)
  - Gemarkung Büderich, Flur 41, Flurstücke 1 tlw. und 2 tlw. (Schaffung von Lebensräumen für Steinkauz)
  - Gemarkung Wesel, Flur 90, Flurstücke 225 tlw. und 304 tlw. sowie Flur 69, Flurstück 50 tlw. (Verpflanzung wertvoller Vegetationsbestände)

#### *Bodenschutzrechtlicher Ausgleich*

Gemäß der Umweltverträglichkeitsstudie/ des Landschaftspflegerischen Begleitplans<sup>94</sup> kommen im Plangebiet vier verschiedene Böden vor, von denen gemäß des Geologischen Dienstes NRW drei als schutzwürdig anzusehen sind. Der am häufigsten vorkommende Bodentyp Brauner Auenboden (A3; ca. 54 % des Plangebiets) wird aufgrund seiner hohen Funktionserfüllung in Bezug auf die Regler- und Pufferfunktion als schutzwürdiger Boden bewertet. Der bereits künstlich veränderte Boden (U7; ca. 35 % des Plangebiets) wird nicht als schutzwürdig deklariert. Der Bodentyp Gley (Ga21; ca. 11 % des Plangebiets) wird aufgrund seiner natürlichen Bodenfruchtbarkeit und der Plaggenesch-Boden (E81; ca. 0,27%) aufgrund seiner hohen Funktionserfüllung als Archiv der Natur und Kulturgeschichte als schutzwürdig bewertet.

Aufgrund der im Bebauungsplan festgesetzten Grundflächenzahl von 0,9 findet anlagebedingt eine weitgehende Versiegelung des Plangebiets statt. Ferner sind in weiteren Bereichen des Plangebiets Aufschüttungen erforderlich, so dass auch hier von einer Beeinträchtigung der schutzwürdigen Böden auszugehen ist, die es auszugleichen gilt (Kompensation 100 %)<sup>95</sup>. Auf der anderen Seite sind aber auch Teile der schutzwürdigen Böden bereits durch vorhandene Aufschüttungen/ industrielle Vornutzung anthropogen überformt worden, so dass das Kompensationserfordernis lediglich bei 50 % angesetzt wird. Auch gibt es im geringen Umfang Bereiche (festgesetzter Wald sowie die Erstaufforstungsflächen A und B), die durch die Planung baulich nicht in Anspruch genommen werden. Eine durch die Planung bedingte Kompensation ist hier somit nicht erforderlich. Im Ergebnis sind Beeinträchtigungen des Bodentyps Brauner

---

<sup>94</sup> Das Gutachten ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>95</sup> Die naturschutzrechtliche Kompensation der Versiegelung sämtlich anstehender Böden findet darüber hinaus im Rahmen der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung statt (siehe Kapitel "**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**").

Auenboden und des Bodentyps Gley in einer Größenordnung von insg. 195.842 m<sup>2</sup> zu kompensieren. Ferner sind auch die Beeinträchtigungen des Plaggenesch-Bodens (903 m<sup>2</sup>) auszugleichen.

Da der Geologische Dienst NRW zwar Böden als schutzwürdig deklariert, sich jedoch nicht dazu äußert, wie zwingend erforderliche Eingriffe in die schutzwürdigen, fruchtbaren Böden (hier: Brauner Auenboden und Gley) kompensiert werden könnten, muss behelfsweise auf die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) und hier insb. auf die Anlage 6 zurückgegriffen werden. Die BKompV findet zwar nur dann Anwendung, soweit die Vorschriften des Dritten Kapitels des BNatSchG ausschließlich durch die Bundesverwaltung ausgeführt werden. Für die Bauleitplanung findet sie somit keine direkte Anwendung, kann aber dennoch – wie im vorliegenden Fall mangels Alternativen – im Rahmen der Abwägung herangezogen werden. Mit Hilfe der Anlage 6 wurden diejenigen Maßnahmen identifiziert, die laut BKompV geeignet sind, um als Ausgleich für die Eingriffe in die Schutzgüter Boden/ (Grund)Wasser fungieren zu können. Folgende Maßnahmen (neben Entsiegelungsmaßnahmen) wären hierfür am besten geeignet:

- Etablierung von artenreichem Grünland (vorher mind. 5 Jahre lang Acker)
- Extensivierung von Dauergrünland
- Niedermoore (ohne Sümpfe)
- Feucht- und Nassgrünland (extensiv bewirtschaftet)
- naturschutzkonform bewirtschaftete/ gepflegte Auenwälder

Da sich in der renaturierten Lippeaue gemäß diverser Vorgaben (bspw. Lippeauenprogramm, Entwicklungsziel E 13 des Landschaftsplans des Kreises Wesel, Raum Wesel) wertvolle Grundlandkomplexe und sehr strukturreiche Auenflächen (inkl. Weichholz-Auenwald) entwickelt haben, kommt der Bereich der renaturierten Lippeaue für die Kompensation des Eingriffs in schutzwürdige Böden in Frage. Die Kompensation der insg. 195.842 m<sup>2</sup> erfolgt daher durch das Ökokonto "Lippemündungsraum". Hierfür werden in der Gemarkung Wesel, Flur 68, die Flurstücke 17, 87, 88, 89, 90, 102, 103, 104, 105 und 106 tlw. herangezogen (siehe Abbildung 21).

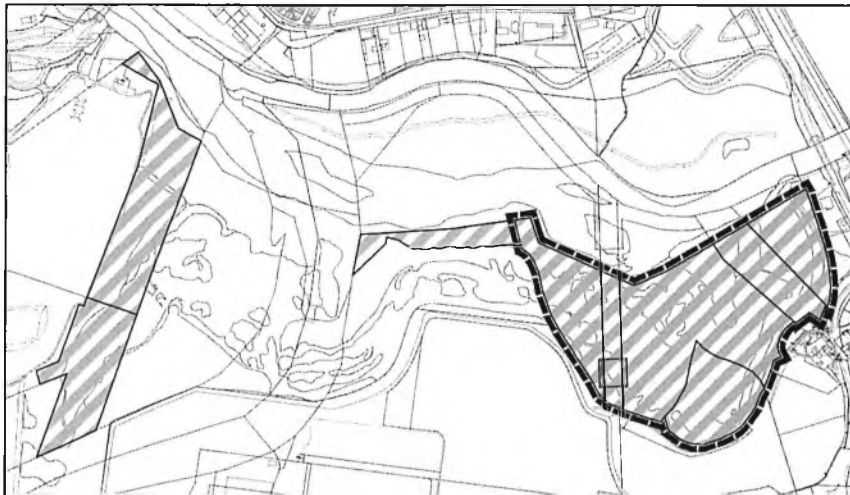


Abbildung 21: Fläche für Ausgleich schutzwürdiger Böden (A3 und Ga21)

Der kulturhistorisch wertvolle und daher schutzwürdige Bodentyp Plaggenesch (E81) hat sich in historischer Zeit durch anthropogene Maßnahmen der Bodenbearbeitung und -verbesserung aus armen Sandböden entwickelt. Aufgrund dieser anthropogenen Überformung des Bodenaufbaus ist eine Kompensation des Eingriffs in diese Böden grundsätzlich zwar nicht möglich. Lässt sich eine Inanspruchnahme – wie im vorliegenden Fall – allerdings nicht vermeiden, so kann laut dem Geologischen Dienst NRW eine Teilkompensation bspw. durch eine grundbuchgesicherte Absicherung nachweislich gleichwertiger Böden erreicht werden. Im vorliegenden Fall wird anlagebedingt durch die Planung eine Fläche von insg. ca. 903 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, indem diese Fläche aufgeschüttet wird. Durch die Absicherung eines gleichwertigen Bodens gleichen Umfangs im Bereich des städtischen Ökokontos WLM-Ö-10 "Wald 'Holzstraße'", bei dem eine vormals als Acker genutzte Fläche aufgeforstet wurde, womit eine Extensivierung der Flächennutzung einherging, kann den Empfehlungen des Geologischen Dienstes NRW somit nachgekommen werden. Für die Kompensation werden in der Gemarkung Wesel, Flur 92 die Flurstücke 57, 58 tlw. und 73 tlw. herangezogen (siehe Abbildung 22).

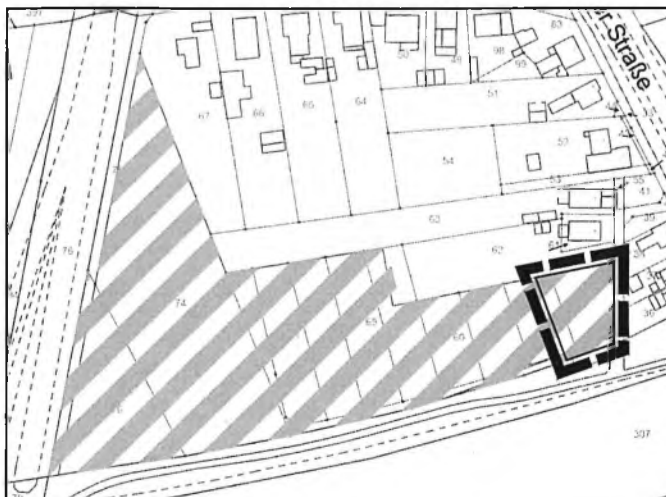


Abbildung 22: Fläche für Ausgleich schutzwürdiger Böden (E81)

Die anlagebedingten Beeinträchtigungen, bedingt durch die großflächige Aufschüttung und Versiegelung, können somit kompensiert werden.

### § 31

Der erforderliche bodenschutzrechtliche Ausgleich erfolgt auf den folgenden bereitgestellten Flächen:

- Ökokonto "Lippemündungsraum": Gemarkung Wesel, Flur 68, Flurstücke 17, 87, 88, 89, 90, 102, 103, 104, 105, 106 tlw. (195.842 m<sup>2</sup>)
- Ökokonto WLM-Ö-10 "Wald 'Holzstraße'": Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstücke 57, 58 tlw. und 73 tlw. (903 m<sup>2</sup>)

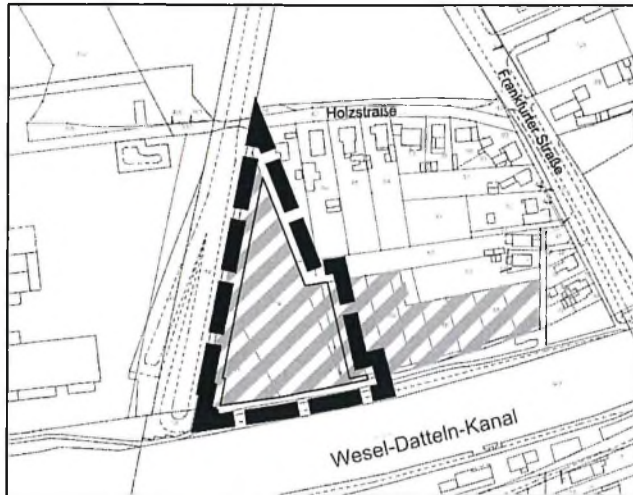
#### *Ausgleich der Landschaftsbildbewertung*

Da das Landschaftsbild durch die geplanten baulichen Anlagen des Bebauungsplans Nr. 232 in seiner ästhetischen Wirkung beeinträchtigt wird, wurde eine Landschaftsbildbewertung<sup>96</sup> vorgenommen. Gegenstand dieser Betrachtung waren insb. die SO 1-, SO 2-, SO 10- und SO 12-Gebiete, da in diesen Bereichen die Oberkante baulicher Anlagen bis zu 40 m über geplanten Geländeniveau betragen kann und eine solche Bebauung eine wesentliche und bleibende Veränderung des Landschaftsbildes mit sich bringen kann. Darüber hinaus wurden auch die SO 3-, SO 5- und SO 7-Gebiete betrachtet, bei denen die Oberkante baulicher Anlagen 30 m über der geplanten Geländeoberkante betragen kann. Dieses Vorgehen ist der vorliegenden Nahlage des Plangebiets zur Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße geschuldet<sup>97</sup>. Es konnte festgestellt werden, dass als Beeinträchtigungen sowohl die Fernwirkung der zulässigen baulichen Anlagen als auch die Überformung der Landschaft im Nahbereich zu nennen sind. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde in der Landschaftsbildbewertung daher ein Kompensationsbedarf für den zu erwartenden Eingriff in einer Größe von insg. ca. 7.056 m<sup>2</sup> ermittelt. Wie bereits bei den durch den Bebauungsplan Nr. 233 bedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes stellt auch im vorliegenden Bauleitplanverfahren die Stadt Wesel dem Vorhabenträger das städtische Ökokonto WLM-Ö-10 "Wald 'Holzstraße'" (Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstücke 57, 58, 59, 60, 68 tlw., 69, 70, 71, 72, 73, 74 und 76) zur Kompensation zur Verfügung. Die ca. 15.483 m<sup>2</sup> großen Flächen wurden bereits im Jahr 2016 bewaldet. Für die Kompensation der Landschaftsbildbeeinträchtigungen werden in der Gemarkung Wesel, Flur 92, die Flurstücke 71 tlw., 72, 74tlw. und 76 tlw. herangezogen (siehe Abbildung 23).

---

<sup>96</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 11 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>97</sup> Die baulichen Anlagen innerhalb der SO 4-, SO 6-, SO 8-, SO 9-, SO 11- und SO 13-Gebiete waren bei der Betrachtung weniger relevant, da diese durch ihre relativ geringen Bauhöhen durch Bepflanzungsmaßnahmen innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen weitgehend eingegrünt bzw. landschaftlich eingebunden werden können.



**Abbildung 23: Fläche für Ausgleich Landschaftsbildbeeinträchtigung**

### § 32

Der erforderliche Ausgleich der Landschaftsbildbeeinträchtigung erfolgt auf den folgenden bereitgestellten Flächen:

- Ökokonto WLM-Ö-10 "Wald 'Holzstraße'": Gemarkung Wesel, Flur 92, Flurstücke 71 tlw., 72, 74 tlw. und 76 tlw. (6.902 m<sup>2</sup>)

## A 8.11 Zeichnerische Hinweise

### A 8.11.1 Schiffsreinigungsanlage

Wie bereits im Kapitel "A 7.1 Städtebauliches Konzept" erläutert, beabsichtigt die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233 angesiedelte Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG Güterschiffe zu reinigen und zu entgasen sowie 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 des Bebauungsplans Nr. 232 verlaufen würden, miteinander verbunden werden. Diese geplante, aber noch nicht genehmigte Schiffsreinigungsanlage der Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG wird – nebst den geplanten Rohrbrücken – in der Planzeichnung als Hinweis aufgenommen und im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt.

### A 8.11.2 Vorhandener Schotterweg

Innerhalb der südwestlich gelegenen SO 14- bzw. MSPE-Flächen befindet sich ein Schotterweg, der vormals zur Erschließung des ehemaligen VEBA-Areals genutzt wurde. Bis zum heutigen Zeitpunkt wird ein Teil dieses Schotterwegs von einem Landwirt genutzt, um zu einer von ihm gepachteten Fläche außerhalb des Plangebiets zu gelangen. Um diese erforderliche Erschließung aufrecht erhalten zu können, muss diese private Wegeverbindung bestehen bleiben und wird daher als Hinweis im Bebauungsplan aufgenommen.



#### A 8.11.3 Leitungen/ Überläufe nebst Schutzstreifen

Während die im Kapitel "A 10.3 Behandlung des Niederschlagswassers" beschrieben, noch zu errichtenden Niederschlagswasserbehandlungsanlagen innerhalb der SO 1- bis SO 13-Gebiete errichtet werden müssen, soll das gereinigte Niederschlagswasser anschließend auf zwei Flächen außerhalb des Plangebiets geleitet werden, damit es dort versickert werden kann. Demnach ist es erforderlich, zwei unterirdische Leitungen oder zwei oberirdische Überläufe vorzusehen, die durch die SO 14- bzw. MSPE-Flächen verlaufen müssen. Nach Rücksprache mit dem Gutachter müssen hierfür Leitungen mit einem DN 1.400 vorgesehen werden. Da die SO 14- bzw. MSPE-Flächen überwiegend eine Tiefe von ca. 25,00 m aufweisen, werden demnach ca. 35,00 m<sup>2</sup> pro Leitung/ Überlauf versiegelt. Um zu vermeiden, dass die innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen vorgesehenen Bäume Schäden an diesen Leitungen/ Überläufen verursachen können, werden zwei Schutzstreifen von je 10,00 m Breite vorgesehen. Innerhalb dieser Schutzstreifen können Sträucher, aber keine Bäume gepflanzt werden. Da die Lage der Niederschlagswasserbehandlungsanlagen derzeit noch nicht feststehen, kann auch die Lage der Leitungen/ Überläufe mit ihren Schutzstreifen noch nicht final festgelegt werden. Daher werden sie als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### A 8.12 Nachrichtliche Übernahmen (§ 9 Abs. 6 und 6a BauGB)

##### A 8.13.1 Naturschutzgebiet N 9 "Lippeaue"

Das Naturschutzgebiet N 9 "Lippeaue" ist in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.

##### A 8.12.2 Landschaftsschutzgebiet L 14 "Der Huck"

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

##### A 8.12.3 Gesetzlich geschütztes Biotop

Gemäß § 30 BNatSchG handelt es sich beim angetroffenen Biotoptyp "Silikattrockenrasen" um ein gesetzlich geschütztes Biotop. Daher wird dieses Biotop in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen.

##### A 8.12.4 Überschwemmungsgebiet des Rheins

Das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Rheins im Sinne des § 76 Abs. 2 WHG ist im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

##### A 8.12.5 Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten

Das Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne des § 78b Abs. 1 WHG (HQ<sub>extrem</sub>) ist im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 1 BauGB nachrichtlich übernommen.

#### A 8.12.6 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 § 9 Abs. 6 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 8.12.7 Unterirdische Versorgungsleitung

Eine unterirdische Mineralölproduktenleitung ist in der Planzeichnung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich übernommen. Hierbei handelt es sich um eine stillgelegte Mineralölproduktenleitung. Die sechs Meter breiten Schutzstreifen werden daher nicht nachrichtlich übernommen.

#### A 8.13 Vermerke (§ 9 Abs. 6a BauGB)

##### A 8.13.1 Vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet der Lippe

Das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet der Lippe im Sinne des § 76 Abs. 3 WHG ist im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB vermerkt.

##### A 8.13.2 Risikogebiete

Die als Risikogebiete im Sinne des § 73 Abs. 1 Satz 1 WHG bestimmten Gebiete (HQ<sub>häufig</sub>, HQ<sub>mittel</sub>, HQ<sub>extrem</sub>) sind in der Planzeichnung (Beikarte) gemäß § 9 Abs. 6a Satz 2 BauGB vermerkt.

#### A 8.14 Empfehlungen und Hinweise

##### A 8.14.1 Einsichtnahme von Vorschriften und Regelwerken

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

##### A 8.14.2 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 Deichschutzverordnung (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 Deichschutzonen 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 ist<sup>98</sup>, sind die landseitigen Schutzzonen I bis 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, werden die landseitigen Schutzzonen I bis III nur als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### A 8.14.3 Abstandserlass

Der in dem Abstandserlass angegebene Abstand ist zu messen an der geringsten Entfernung zwischen der Umrisslinie der emittierenden Anlage und der Begrenzungslinie von Wohngebieten. Unter Umrisslinie ist die Linie im Grundriss (Vertikalprojektion) der Anlage zu verstehen, die ringsum die Emissionsquellen (z.B. Schornsteine, Auslässe, schallabstrahlende Wände oder Öffnungen) umfasst. Bei mehreren Anlagen auf einem Werksgelände ist für die Bemessung des notwendigen Abstands regelmäßig die Anlagenart mit dem größten erforderlichen Abstand gemäß Abstandsliste (Anlage 1 zum Abstandserlass) maßgebend. Geringfügige Unterschreitungen der Abstände sind laut Abstandserlass akzeptabel.

#### A 8.14.4 Schmutzwasserbehandlung

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

---

<sup>98</sup> 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.

#### A 8.14.5 Artenschutz

Das Entfernen der Gehölze und der Vegetationsdecke sowie der Baubeginn der Aufschüttungsfläche und des Hochbaus können üblicherweise in der Zeit zwischen Oktober und Anfang März erfolgen, ohne dass dadurch Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden. Da es aber witterungsbedingt möglich sein kann, dass Fledermäuse später ins Winterquartier oder früher in die Sommerquartiere ziehen oder dass sich der Brutbeginn bzw. das Ende der Brutzeit der europäischen Vogelarten verschiebt, muss die ökologische Baubegleitung die An- und die Abwesenheit der Tiere vor Ort überprüfen. Erst nach der Freigabe durch die ökologische Baubegleitung können die Arbeiten begonnen und auch während der Brutzeit fortgeführt werden.

Im Fall, dass mit der Bebauung in der Brutzeit der europäischen Brutvögel bzw. in der sommerlichen Aktivitätsphase von Kreuzkröte und Zauneidechse begonnen werden soll, sollten die nach der erfolgten Aufschüttung noch unbebauten Baufelder durch kurz zu haltenden Landschaftsrasen gestaltet werden, damit sich keine Vögel zur Brut niederlassen und potenzielle Vorkommen der Kreuzkröte und Zauneidechse vermieden werden. Die unbebauten Flächen sollten darüber hinaus keine Versteckmöglichkeiten (z.B. durch Stein- oder Bretterhaufen) bieten und offene Sandflächen aufweisen. Ferner sollten in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Wesel im Vorfeld Pflegemaßnahmen (bspw. intensive Beweidung bzw. Mahd der offenen Flächen, um den Rasenaufwuchs kurz zu halten; ggf. Aufstellen von Scheuchen) ergriffen werden, die potenzielle Brutversuche der europäischen Brutvögel verhindern können.

Im Fall, dass mit der Baufeldfreimachung und der Aufschüttung während der Wanderungszeit der Kreuzkröte und des Kleinen Wasserfroschs sowie während des Aufenthalts der Kreuzkröte in den Sommerlebensräumen begonnen werden soll, sind zunächst im Bereich des am nord-östlichen Plangebietsrand gelegenen Walls, im Nahbereich zur Straße "Zum Rhein-Lippe-Hafen" und im angrenzenden Grünland (also insb. in den SO 10-, SO 11- und SO 14- bzw. MSPE-Gebieten) Schutzeinrichtungen (bspw. Amphibienschutzzaune, Amphibienleitsysteme) aufzustellen. Bereits vorhandene Tiere sind von der ökologischen Baubegleitung abzusammeln und in den Lippemündungsraum und/ oder anteilig in das südöstlich gelegene Feuchthabitat in der Binnenaue zu verbringen. Das südöstlich gelegene Feuchthabitat ist auf einen bereits bestehenden Kreuzkrötenbestand und auf die Möglichkeit, hier weitere Tiere einzusetzen, zu prüfen.

Im SO 4-Gebiet ist vor Beginn der Aufschüttung und des Hochbaus in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung ein Amphibien- bzw. Reptilienschutzzaun mit Überkletterschutz zu errichten, um das potenzielle Einwandern von Zauneidechsen ins Baufeld zu verhindern. Bereits vorhandene Tiere sind von der ökologischen Baubegleitung zu sammeln und außerhalb des Baufelds in geeignete Bereiche umzusetzen.

#### A 8.14.6 Schallschutz

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

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

#### A 8.14.7 Löschwasserversorgung

Im Plangebiet beträgt die notwendige Löschwassermenge 192 m<sup>3</sup>/h über einen Zeitraum von zwei Stunden, jedoch können nur ca. 96 m<sup>3</sup>/h über einen Zeitraum von zwei Stunden leitungsgebunden an Löschwasser zur Verfügung gestellt werden. Weitere Löschwassermengen sind daher über geeignete löschwassertechnische Einrichtungen (z.B. Löschwasserbrunnen) abzudecken. Die Regelungen des § 1 des Gesetzes über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG), § 44 BauO NRW, Nr. 5.1 der Industriebauverordnung (IndBauR NRW) und Arbeitsblatt W 405 des DVGW sind zu beachten.

#### A 8.14.8 Bombenabwurfgebiet

Aufgrund der Zerstörung Wesels im 2. Weltkrieg muss grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet mit Altlasten in Form von Kampfmitteln gerechnet werden. Daher wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass Erdarbeiten mit der nötigen Vorsicht ausgeführt werden sollten. Sollten Altlasten in Form von Blindgängern oder Sprengkörpern angetroffen werden, so sind in Absprache mit dem Kampfmittelräumdienst die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten usw., wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen.

#### A 8.14.9 Verbesserung des Lokalklimas

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

- a) Fassadenbegrünung mit Selbstklimmern und/ oder mit Schlingpflanzen an Kletterhilfen
- b) Extensive Dachbegrünung mit mind. 8,00 cm starker Vegetationsschicht

#### A 8.14.10 Bodendenkmal

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

#### A 8.14.11 Wasserrechtliche Erlaubnis

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

- Die Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser über technische Anlagen (z.B. Mulde/ Regenklärbecken/ Retentionsbodenfilter)
- Die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Oberflächengewässer
- Die Entnahme von Grundwasser (z.B. Grundwasserhaltung)
- Den Einbau von RC-Material (z.B. als Tragschicht/ Wegeunterbau)

#### A 8.15 Anhang

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

## A 9 Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung

### A 9.1 Gewerbelärm

Im Lärmgutachten<sup>99</sup> sind zunächst die relevanten Immissionsorte bestimmt worden (die Splittersiedlungen an der Emmelsumer Straße und an der L 396/ Fabrikstraße, das Wohngebiet an der Gehrstraße in Voerde, die Wohngebäude im faktischen Mischgebiet am Damaschkeweg, das Wohngebiet am Hagelkreuzweg in Wesel-Büderich sowie die im Außenbereich befindlichen Einzelwohngebäude in den Straßen Am Schied, Ackerstraße und Weseler Straße auf dem Voerder Stadtgebiet). Im nächsten Schritt sind zur Beurteilung der zulässigen Emissionen im Plangebiet die Vorbelastungen (Geräuschimmissionen von allen Anlagen und Betrieben außerhalb der Plangebiete) an den relevanten Immissionsorten betrachtet worden. Hierfür sind – soweit vor-

<sup>99</sup> Das Gutachten ist als Anlage 3 zu dieser Begründung beigefügt.

handen – Lärmgutachten und Bauakten der umliegenden Gewerbebetriebe ausgewertet sowie die zulässigen Emissionen abgeleitet worden, die sich durch die Festsetzungen der in der Umgebung befindlichen Bebauungspläne ergeben.

Alsdann wurden die Immissionskontingente berechnet, indem die zulässigen Immissionsrichtwerte an den einzelnen Immissionsorten um die ermittelte Vorbelastung vermindert wurde. Um das Plangebiet besser zu nutzen, können im Bebauungsplan daher nicht nur die Emissionskontingente nach DIN 45691 auf die Teilflächen (SO 1 bis SO 14) verteilt werden. Für eine Teilfläche (hier: SO 2) können auch Zusatzkontingente festgesetzt werden.

Abschließend ist auch überprüft worden, ob die bereits angesiedelten Betriebe die sich jeweils ergebenden kontingentierten Immissionsanteile einhalten. Die derzeit tatsächlichen Emissionen zweier vorhandener Betriebe im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 233 unterschreiten die zulässigen Emissionen deutlich, so dass noch Potenziale für Betriebsausweitungen um 60 bis 150 % bzw. 800 % zu dem angesetzten Betriebsumfang vorliegen.

Im Ergebnis werden mit der im Lärmgutachten vorgegebenen und im Bebauungsplan festgesetzten Kontingentierung<sup>100</sup> für die einzelnen Flächen innerhalb der Plangebiete die Immissionsrichtwerte an den maßgeblichen Immissionsorten auch mit Berücksichtigung der Vorbelastung eingehalten bzw. sie unterschreiten den Immissionsrichtwert der TA Lärm um mindestens 10 dB und tragen damit nicht mehr zu den Geräuschimmissionen bei.

#### A 9.2 Gewerbelärm als Störfaktor für Vögel

Da die Lebensräume der Vögel durch Geräusche eingeschränkt werden können, wurden im Lärmgutachten auch die Auswirkungen des mit der Planung einhergehenden Gewerbelärms betrachtet, da in der näheren Umgebung zum Rhein-Lippe-Hafen Bruträume von Vögeln festgestellt wurden. Hierfür wurde zunächst untersucht, ob sich eine kontinuierliche oder eher diskontinuierliche Geräuschkulisse ausbilden kann. Denn um die Bruträume nicht zu beeinträchtigen, müssen die Pausen zwischen den Geräuscheignissen so lang sein, dass Vögel in ihrem Kommunikationsverhalten nicht mehr gestört werden, d.h. eine Überdeckung der Vogelstimmen durch ein Dauergeräusch nicht vorliegt. Es konnte ermittelt werden, dass die betriebsbedingten Störwirkungen der Hafententwicklung geringer einzuschätzen sind als bei einer stark befahrenen Straße, die ab etwa 20.000 Kfz/ 24 h eine Dauerkulisse darstellen. Der simulierte Zeitverlauf der Schallereignisse entsprach vielmehr einem Verkehrsaufkommen kleinerer Straßen

---

<sup>100</sup> Siehe hierzu "A 8.1.3 Begrenzende Bestimmungen zur Einhaltung des gebotenen Immissionsschutzes"

mit einem diskontinuierlichen Verlauf der Geräusche, weshalb die Geräuschimmissionen keine schädlichen Auswirkungen auf die Bruträume haben.

Da die Firma GS-Recycling GmbH & Co. KG im Hafenbecken eine Schiffsreinigungsanlage plant, von der kontinuierliche Geräusche ausgehen würden, wurden auch die möglichen damit einhergehenden Einflüsse auf planungsrelevante Vogelarten beurteilt. Innerhalb des Wirkungsbereichs der 50-, 55- und 60-dB(A)tags-Isophonen der geplanten Schiffsreinigungsanlage konnten seinerzeit Vorkommen von Feldlerche, Gartenrotschwanz, Kiebitz, Rauchschwalbe, Turmfalke und Wiesenpieper nachgewiesen werden. Lediglich beim Kiebitz handelt es sich um eine lärmempfindliche Art. Bei der faunistischen Kartierung der Biologischen Station im Kreis Wesel aus 2020 konnten darüber hinaus noch Vorkommen eines Bluthänflings und eines Stars nachgewiesen werden. Bei diesen Vogelarten handelt es sich nicht um lärmempfindliche Arten.

### A 9.3 Verkehrslärm

Durch das Plangebiet ist eine relevante Erhöhung des Straßenverkehrs im Umfeld zu erwarten. Die akustischen Auswirkungen der Zusatzverkehre durch Quell- und Zielverkehre des Plangebiets (Pkw und Lkw) auf öffentlichen Straßen müssen untersucht werden. Dabei sind die Straßen zu berücksichtigen, in denen die Verkehre aus den Plangebieten noch nicht in dem allgemeinen Verkehr aufgegangen sind und sie sich mit dem allgemeinen Verkehr noch nicht vermischt haben. In der Regel kann von einer Vermischung mit dem allgemeinen Verkehr ausgegangen werden, wenn die Verkehre sich mit den Verkehren auf einer Straße höherer Ordnung mischen.

Das Plangebiet ist ausschließlich über die Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen und die Emmelsumer Straße an das Hauptstraßennetz angebunden. Deshalb ist deutlich, dass auf der Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen allein aufgrund der Verkehrsmengenzunahmen von 54,4 % keine Vermischung mit dem vorhandenen Verkehr stattfindet. Allerdings liegen an der Straße Zum Rhein-Lippe-Hafen keine Wohnbebauungen, die von Verkehrslärm betroffen wären. Auf der K12/ Emmelsumer Straße zwischen Zum Rhein-Lippe-Hafen und Frankfurter Straße beträgt die Verkehrszunahme 13,3 % und auf der Emmelsumer Straße zwischen Frankfurter Straße und Willy-Brandt-Straße 13,3 %. Auf diesen Straßenabschnitten fahren zwar heute schon Lkw aus den anliegenden Industriegebieten aber der Anteil des Zusatzverkehrs macht einen relevanten Teil des Verkehrs aus. Deshalb wird für diese Streckenabschnitte die Verkehrslärmzunahme durch die Zusatzverkehre untersucht.

Die Zusatzverkehre aus dem B-Plangebiet 232, die auf der Emmelsumer Straße westlich Zum Rhein-Lippe-Hafen abfließen, betragen nur 0,7 %. Ebenso ist auf der B 8 (Willy-Brandt-Straße) und auf der Frankfurter Straße nur mit einer Zunahme des Verkehrs, um bis zu 1,5 % zu rechnen. Auf diesen Straßen macht der Zusatzverkehr nur einen untergeordneten Anteil der Verkehre aus, und es kann davon ausgegangen werden, dass auf diesen Straßen eine Vermischung der Zusatzverkehre mit den schon vorhandenen Verkehren stattgefunden hat.



Die höchste Zunahme an Straßenabschnitten mit Bebauung an der Straße ist an der Emmelsumer Straße zwischen Frankfurter Straße und der B8 (Verkehre Richtung Autobahn A3 AS Hünxe) mit 0,6 dB tags (63,3 dB(A) auf 63,9 dB(A)) sowie 0,2 dB(A) nachts (55,3 dB(A) auf 55,5 dB(A)) (Haus Im Großen Feld 1) zu erwarten. Bei den Bebauungen an diesem Straßenabschnitt handelt es sich allerdings um gewerbliche Nutzungen. Die berechneten Beurteilungspegel halten an den Gebäudefassaden der untersuchten Immissionsorte den Orientierungswert der DIN 18005 teilweise nicht ein. Es werden jedoch die kritischen Toleranzwert von 70 dB(A) tags sowie von 60 dB(A) nachts, ab dem von einer Gesundheitsgefährdung bei Langzeiteinwirkungen des Lärms in Wohngebieten ausgegangen werden kann, unterschritten. Damit sind zwar Zunahmen des Verkehrslärms zwischen bis zu 0,6 dB tags und 0,2 dB nachts möglich, es werden aber keine ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Planung verursacht.

## **A 10 Technische Infrastruktur**

### **A 10.1 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 Zuwegungen/ Anbindungen sind nicht vorgesehen.

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 m<sup>3</sup>/h über einen Zeitraum von zwei Stunden. Derzeit können ca. 96 m<sup>3</sup>/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 10.2 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 sind Angaben über die zulässige Einleitungsqualität und -quantität in den Bebauungsplan aufgenommen worden (siehe § 14 der textlichen Festsetzungen). Die Abwässer werden demnach der zentralen Kläranlage zugeführt und gereinigt. Eine ordnungsgemäße Behandlung des Schmutzwassers ist somit gewährleistet. Für das gesamte Plangebiet besteht ein Anschluss- und Benutzungszwang für die Einleitung von Schmutzwasser.

### A 10.3 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 I<sup>101</sup> grundsätzlich ohne Vorbehandlung versickert werden kann, bedarf das Niederschlagswasser der Kategorie II<sup>102</sup> und Kategorie III<sup>103</sup> 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<sup>104</sup> vorgenommen.

Für die abflusswirksamen Flächen der SO 1- bis SO 13-Gebiete wurden in der Anlage 12 genehmigungsfähige Lösungen für die Ableitung und Beseitigung des auf diesen Flächen anfallenden Niederschlagswassers aufgezeigt. Als Vorzugsvariante hat sich dabei eine wasserwirtschaftliche Zweiteilung des Plangebiets herausgebildet, bei der die Errichtung zweier zentraler Regenwasserbehandlungsanlagen<sup>105</sup> im Plangebiet und eine anschließende Versickerung des gereinigten Niederschlagswassers auf zwei angrenzenden Flächen außerhalb des Geltungsbereichs vorgesehen ist<sup>106</sup>.

Während das anfallende und zu behandelnde Regenwasser der südlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen mittels einer noch zu errichtenden Regenwasserkanalisa-

---

<sup>101</sup> Unbelastetes Niederschlagswasser, bspw. von Fuß- und Radwegen

<sup>102</sup> Schwach belastetes Niederschlagswasser, bspw. von Dachflächen in Industriegebieten, Hof- und Verkehrsflächen in Industriegebieten mit geringem Kfz-Verkehr

<sup>103</sup> Stark verschmutztes Niederschlagswasser, bspw. von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, Flächen mit starkem Kfz-Verkehr

<sup>104</sup> Diese Untersuchungen sind als Anlage 12 und Anlage 13 zu dieser Begründung beigefügt.

<sup>105</sup> Bei diesen Anlagen würde es sich um baugebietsbezogene Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO handeln, so dass sie gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO in den SO 1- bis SO 13-Gebieten auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig wären (siehe Kapitel "A 8.3.3 Nicht überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)").

<sup>106</sup> Laut Anlage 12 spricht für die wasserwirtschaftliche Zweiteilung, dass in Summe große Versickerungsflächen zur Verfügung stehen. Somit können niedrigere Wassertiefen und kürzere Versickerungszeiten erzielt werden. Da kein Bodenaustausch innerhalb der Versickerungsflächen vorgesehen ist, wird kein Eingriff innerhalb des LSG vorgenommen und Fragen der Aufbruchsicherheit ergeben sich nicht. Durch die Aufteilung der Sondergebietsflächen in zwei Hälften ergeben sich darüber hinaus für die Regenwasserkanäle kürzere Längen und somit niedrigere Verlegetiefen. Aufgrund dieser Vorteile ergeben sich insg. – im Vergleich zu den anderen aufgezeigten Varianten – bei dieser Variante die niedrigsten Baukosten.

tion in ein ca. 450 m<sup>2</sup> großes System aus dauereingestauten unterirdischen Sedimentationsleitungen<sup>107</sup> (DN 600) eingeleitet werden könnte, würde das anfallende Regenwasser auf den östlich des Hafenbeckens gelegenen Flächen in eine separate, identische Regenwasserbehandlungsanlage geleitet werden. Das Regenwasser würde in die Sedimentationsleitungen einströmen und an deren Enden mit Hilfe eines höheren Überlaufs in die beiden Versickerungsflächen strömen. Diese Art der Behandlung entspricht laut der Anlage 12 den allgemein anerkannten Regeln der Technik und hält sowohl Feststoffe als auch Leichtflüssigkeiten (bspw. Öl, Diesel, Benzin) zurück. Die Anlagen sind dafür ausgelegt, das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser der Kategorie I und II so vorzubehandeln, dass das gereinigte Regenwasser anschließend schadlos versickert werden kann. Auch wären die geplanten Anlagen geeignet, die Niederschlagswassermengen der Kategorie III aufzunehmen, allerdings wäre hierfür zunächst eine separate Vorbehandlung auf den jeweiligen Betriebsgrundstücken vorzunehmen (bspw. mit Abscheideanlagen, einer biologischen Reinigung usw.), bevor das Niederschlagswasser einer der beiden Regenwasserbehandlungsanlagen zugeführt werden könnte. Zur Sicherstellung dieser separaten Vorbehandlung wurde eine entsprechende textliche Festsetzung (hier: § 28) in den Bebauungsplan aufgenommen. Anschließend soll das behandelte Regenwasser auf den östlich bzw. nordöstlich angrenzenden, im Eigentum der Stadt Wesel befindlichen Flächen außerhalb des Geltungsbereichs versickert werden.

Die potenzielle Versickerungsfläche Süd (östlich des Geltungsbereichs) weist eine Größe von ca. 7,30 ha auf. Da nach der Vorzugsvariante keine Änderungen an der vorhandenen Fläche vorgenommen werden sollen, müsste das zu versickernde Niederschlagswasser zunächst durch eine Lehmschicht sickern, um die Sande und Kiese zu erreichen. Die auf dieser Grundlage vorgenommenen Versickerungsberechnungen zeigten, dass bei einem fünfjährigen Regenereignis eine durchschnittliche Wassertiefe von 27 cm erreicht werden würde (dies entspricht einem Wasserpegel von 19,27 m ü. NHN<sup>108</sup>) und die gesamte Versickerung ca. 619 Tage in Anspruch nehmen würde. Da die Einstaudauer gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 118 allerdings maximal 24 Stunden betragen darf, wäre eine solche Lösung wasserrechtlich nicht genehmigungsfähig. Daher wurde in einem zweiten Schritt ein Doppelringinfiltrationsversuch<sup>109</sup> an zwei Stellen der potenziellen Versickerungsfläche vorgenommen. Diese Versuche kamen zu

---

<sup>107</sup> Alternativ zur hier vorgeschlagenen Lösung könnten auch zwei offene Erdbecken mit Dichtungen am Rand des Plangebiets errichtet werden.

<sup>108</sup> Die Auswertungen der Bauakten der Splittersiedlung an der Emmelsumer Straße (Hausnummern 224 bis 235a) haben ergeben, dass die Unterkanten der Fundamente der Erdgeschosses bzw. Kellergeschosses (sofern vorhanden) Höhenlagen von 21,66 m ü. NHN bis 24,60 m ü. NHN betragen. Die diese Grundstücke erschließende Straße weist ein Höhenniveau von mindestens 24,00 m ü. NHN auf. Eine Gefährdung der angrenzenden Wohnbebauung wäre somit nicht gegeben.

<sup>109</sup> Die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung sind als Anlage 13 zu dieser Begründung beigefügt.

dem Ergebnis, dass bei einem fünfjährigen Regenereignis eine durchschnittliche Wassertiefe von 9 cm erreicht werden würde (ca. 19,09 m ü. NHN) und die gesamte Versickerung ca. 4,60 Stunden in Anspruch nehmen würde.

Die potenzielle Versickerungsfläche Ost (nordöstlich des Plangebiets) weist eine Größe von ca. 5 ha auf. Auf dieser Fläche wurden keine Rammkernbohrungen zur Berechnung der Versickerungsfähigkeit durchgeführt. Aufgrund der Nahlage dieser Fläche zur Versickerungsfläche Süd war in der Anlage 12 zunächst von ähnlichen Verhältnissen ausgegangen worden, so dass auch hier mit einer Auenlehmschicht mit darunterliegenden Sanden und Kiesen gerechnet wurde. Unter der Annahme, dass auch hier kein Bodenaustausch vorgenommen werden würde, wäre laut Berechnung bei einem fünfjährigen Regenereignis eine durchschnittliche Wassertiefe von 33 cm erreicht worden (dies entspricht einem Wasserpegel von maximal 20,13 m ü. NHN<sup>110</sup>). Die gesamte Versickerung hätte hier ca. 763 Tage in Anspruch genommen. Da auch hier die prognostizierte Einstaudauer deutlich oberhalb der zulässigen Einstaudauer von 24 Stunden lag, wurde auch auf der Versickerungsfläche Ost an zwei Stellen ein Doppelringinfiltrometerversuch vorgenommen. Diese Versuche kamen zu dem Ergebnis, dass bei einem fünfjährigen Regenereignis eine durchschnittliche Wassertiefe von 11 cm erreicht werden würde (ca. 19,91 m ü. NHN) und die gesamte Versickerung ca. 6,00 Stunden in Anspruch nehmen würde. Die Genehmigungsfähigkeit dieser Versickerungsvariante kann daher als hoch bewertet werden.

Grundsätzlich gilt, dass jeder Bebauungsplan die von ihm selbst geschaffenen Konflikte lösen muss. Daher sind schon bei der Planung potenzielle Gefahrensituationen zu ermitteln und in die planerische Bewertung einzustellen, die als Folge der Planung entstehen oder verfestigt werden könnten. Dieses Gebot der Konfliktbewältigung verlangt zwar im Zusammenhang mit der Entwässerung, dass der Plangeber die durch seine Planung ausgelöste Entwässerungsproblematik grundsätzlich im Bebauungsplanverfahren löst und nicht zulasten Betroffener offenlässt<sup>111</sup> (vgl. BVerwG, Beschluss v. 14.07.1994 – 4 NB 25.94). Dies schließt allerdings nicht aus, Problemlösungen aus dem Bebauungsplanverfahren auf ein nachfolgendes Verwaltungshandeln zu verlagern (vgl. ebd.). Ein solcher Konflikttransfer ist aber nur dann zulässig, wenn die Durchführung der Maßnahmen zur Konfliktbewältigung auf einer nachfolgenden Stufe

---

<sup>110</sup> Da in den Bauakten zu dem bereits bebauten Flurstück 702 (Gemarkung Wesel, Flur 90) die Unterkante der Fundamente mit 24,02 m ü. NHN (Betriebswohnung) bzw. 23,90 m ü. NHN (Hallen und Büro) angegeben wird, hätte auch hier eine Gefährdung der angrenzenden Bebauung ausgeschlossen werden können. Die übrigen bebaubaren, aber bisher unbebauten Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 78 befinden sich im Eigentum der Stadt Wesel. Beim Verkauf dieser Flächen kann auf die Thematik hingewiesen werden. Auch hier liegen die diese Flächen erschließenden Straßen auf einem Höhenniveau von mindestens 24,50 m ü. NHN.

<sup>111</sup> Durch die Auswertung der Bauakten wurde bereits dargelegt, dass die Gesundheit und das Eigentum der Planbetroffenen – auch außerhalb des Plangebiets – keinen Schaden nehmen würden. Die Entwässerungsproblematik wird somit nicht zulasten Betroffener offengelassen.

möglich und sichergestellt ist. Da sowohl die Untere Wasserbehörde als auch die Untere Naturschutzbehörde mit Mails vom 21.06.2021 bzw. 26.06.2021 signalisiert haben, dass die hier vorgestellte Vorzugsvariante genehmigungsfähig erscheint, kann bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden, dass die entsprechende Konfliktbewältigung durch das spätere Verwaltungshandeln erfolgen kann.

Da die Grundstücke im Plangebiet derzeit noch nicht vermarktet sind, sind zum jetzigen Zeitpunkt die zukünftigen Grundstückszuschnitte noch nicht bekannt, so dass die sich daraus ergebende Lage der beiden Regenwasserbehandlungsanlagen ebenfalls noch nicht bekannt sein können. Gleiches gilt für die Lage der erforderlichen Entwässerungskanäle, die das anfallende Niederschlagswasser vom jeweiligen Betrieb zu einem der beiden Anlagen abzuleiten haben. Da für das gesamte Entwässerungskonzept eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen ist<sup>112</sup>, wird die Konfliktbewältigung auf das nachfolgende Verwaltungshandeln (hier: wasserrechtliche Genehmigung) verlagert.

Da eine Kommune laut Urteil vom 24.07.2019 vom VGH Baden-Württemberg (Aktenzeichen 5 S 2405/17) in einem Bebauungsplanverfahren davon ausgehen können muss, dass das für das Baugebiet notwendige Entwässerungssystem in dem Zeitpunkt tatsächlich vorhanden und funktionsfähig sein wird, in dem die nach dem Plan zulässigen baulichen Anlagen fertig gestellt und nutzungsreif sein werden, wird eine entsprechende textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, die dies sicherstellt<sup>113</sup>.

*Hinweis: Als Berechnungsgrundlage für die Dimensionierung von Versickerungsflächen wird üblicherweise ein fünfjähriges Regenereignis angesetzt. Um bei der vorliegenden Planung jedoch eine höhere Sicherheit gegen Überflutungen (z.B. aufgrund von Starkregenereignissen) gewährleisten zu können, wurde in der Anlage 13 zusätzlich ein 30-jähriges Regenereignis betrachtet. Es konnte nachgewiesen werden, dass eine Gefährdung der angrenzenden Bebauung damit nicht einhergehen würde.*

## **A 11 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes**

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

---

<sup>112</sup> Siehe Hinweis "Wasserrechtliche Erlaubnis"

<sup>113</sup> Siehe § 27 der textlichen Festsetzungen.

### A 11.1 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 Umweltverträglichkeitsstudie/ der Landschaftspflegerische Begleitplan<sup>114</sup> 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 im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgearbeitet und festgelegt. Darüber hinaus erfolgt eine entsprechende Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung mit der Festlegung von Maßnahmen für landschaftsrechtliche Belange. Hierbei war auch die sogenannte "Natur auf Zeit" zu berücksichtigen. Denn § 30 Abs. 2 Nr. 3 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) NRW besagt, dass die Beseitigung von durch Sukzession entstandenen Biotopen nicht als Eingriff zu bewerten ist, wenn dies auf Flächen geschieht, die vormals rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren und dort eine neue Nutzung aufgenommen werden soll oder die Wiederaufnahme der ehemaligen Nutzung beabsichtigt ist. Dies trifft auf Teile des ehemaligen VEBA-Geländes zu. Durch die Auswertung der Bauakten konnte ermittelt werden, dass dort insg. ca. 8.560 m<sup>2</sup> versiegelt wurden (durch Betriebsgebäude und Verkehrsflächen). Ferner war auch die Planung von Straßen und Rohrbrücken im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 232 durch die Firma GS-Recycling zu berücksichtigen. Da für diese geplanten Eingriffe bereits in einem eigenständigen Verfahren eine Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung ausgearbeitet wurde, und um einen doppelten Ausgleich zu vermeiden, wurde der durch GS-Recycling geplante Eingriff (7.872 ÖWE) bei der hier in Rede stehenden Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung bilanztechnisch berücksichtigt.

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 Ausgleichs-

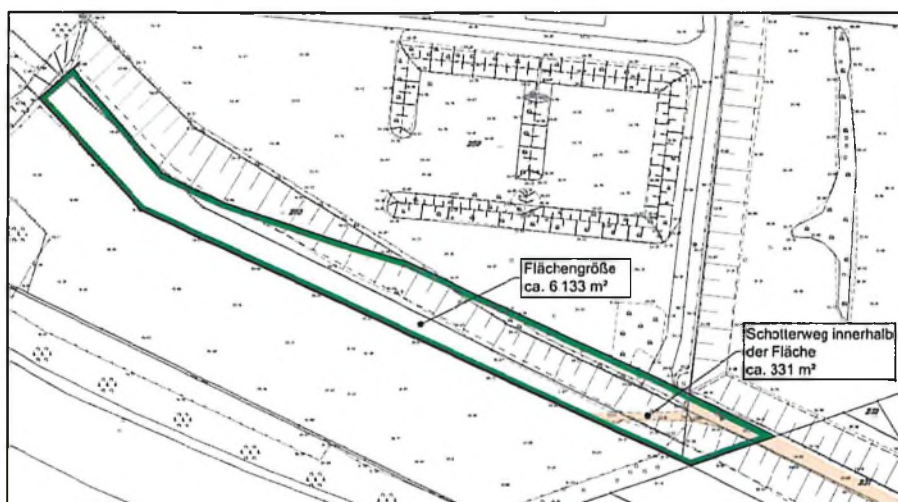
---

<sup>114</sup> Dieses Dokument ist als Anlage 9 zu dieser Begründung beigelegt.

maßnahmen stehen in der Stadt Wesel Flächen zur Verfügung. Die Maßnahme "Verpflanzung wertvoller Vegetationsbestände" wird additiv (d.h. ohne rechnerische Aufwertung der Empfängerflächen) auf Flächen im Weseler sowie auf Voerder Stadtgebiet durchgeführt. Gesonderte Kompensationsermittlungen für die übrigen Schutzgüter sind aufgrund ihrer nur allgemeinen Bedeutung für den Naturhaushalt nicht erforderlich.

#### A 11.2 Verlust von vorhandenen Gehölzstrukturen

Im Plangebiet befinden sich vier faktische Waldflächen. Die vorhandene Waldfläche südwestlich des Hafenbeckens weist eine Gesamtgröße von ca. 35.593 m<sup>2</sup> auf, von denen ca. 8.257 m<sup>2</sup> innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans liegen. Wie bereits im Kapitel "A 8.6 Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18b 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 10). In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Wald und Holz NRW wurde eine forstrechtliche Kompensation von 1: 2,5 für die beiden ca. 3.166 m<sup>2</sup> bzw. ca. 1.415 m<sup>2</sup> großen Waldflächen und eine forstrechtliche Kompensation von 1: 2 für den ca. 1.376 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> vorzusehen. Die SO 14- bzw. MSPE-Flächen haben eine Größe von ca. 33.719 m<sup>2</sup>, die als Wald gemäß § 1 Abs. 1 LFoG bewertet werden können, da sie gemäß § 18 der textlichen Festsetzungen bewaldet werden sollen. Die Ersatzaufforstung kann somit vollständig innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen erbracht werden.



**Abbildung 24: Erstaufforstungsfläche A**

Auf einer Fläche von 5.802 m<sup>2</sup> kann die geplante Gehölzkulisse sogar bereits 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 24). 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.

Auf einer weiteren, direkt angrenzenden Fläche von 2.965 m<sup>2</sup> kann die Bepflanzung ebenfalls vor Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 vorgenommen werden, denn auch hier muss keine Aufschüttung vorgenommen werden (siehe Abbildung 25).

Diese Fläche befindet sich seit Kurzem im Eigentum von DeltaPort, so dass mittlerweile auch für diese Fläche ein Erstaufforstungsantrag von DeltaPort eingereicht 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 m<sup>2</sup> – im Herbst des Jahres 2022 zu bepflanzen. Der unvermeidbare Verlust der Waldflächen im Plangebiet, für den eine Ersatzaufforstung von insg. ca. 14.204,50 m<sup>2</sup> erforderlich ist, kann daher bereits zu 61,72 % frühzeitig im Plangebiet erbracht werden. Die übrigen 38,28 % bzw. 5.437,50 m<sup>2</sup> können hingegen erst nach Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 232 und der erforderlichen Aufschüttung hergerichtet werden.

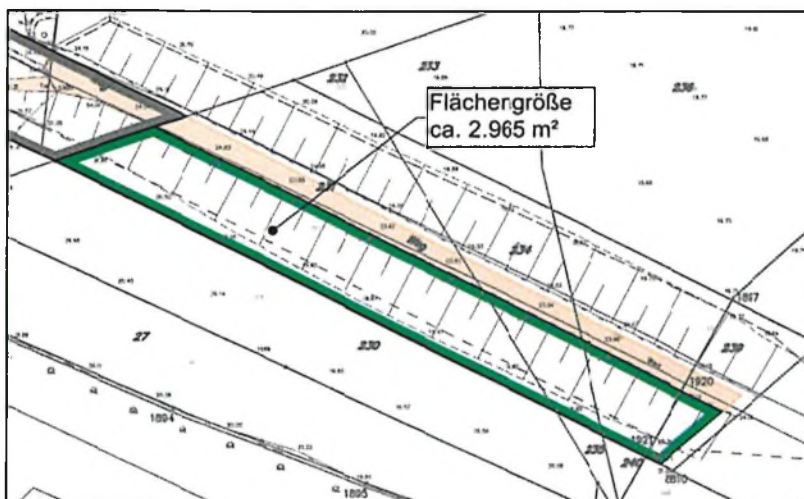


Abbildung 25: Erstaufforstungsfläche B

*Hinweis: Wald darf nach § 39 Abs. 1 LFoG nur mit Genehmigung der Forstbehörde in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden. Eine solche Umwandelungsgenehmigung bedarf es gemäß § 43 Abs. 1 LFoG hingegen nicht bei Waldflächen, für die in einem Bebauungsplan nach § 30 BauGB eine anderweitige Nutzung vorgesehen ist. Sofern im Bebauungsplan die für die Waldumwandlung erforderlichen natur- und forstrechtlichen Kompensationen zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen festgesetzt werden, so wie im vorliegenden Fall, ist somit eine spätere gesonderte Waldumwandlungsgenehmigung nicht mehr erforderlich.*

### A 11.3 Klimaschutz und Klimaanpassung

Da sich das Plangebiet regionalklimatisch 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 lufthygienische 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 11.4 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 der Bebauungsplan Nr. 232, in dem Sonstige Sondergebiete mit der Zweckbestimmung "Hafen" festgesetzt werden, 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 11.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

Aus dem Artenschutzgutachten<sup>115</sup> 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 auszuschließen<sup>116</sup>. 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 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 11.6 FFH-Vorprüfung

Ca. 415 m westlich des Plangebiets verläuft am rechten Rheinufer die Ostgrenze des VSG "Unterer Niederrhein". In der FFH-Vorprüfung<sup>117</sup> 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 11.7 Schädliche Umwelteinwirkungen

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen erfolgen im Bebauungsplan Nr. 232 differenzierte Festlegungen. Das verträgliche Miteinander verschiedener Nutzungen wird über beschränkende Festsetzungen sichergestellt. Ein schalltechnisches Gutachten liegt bereits vor. Zwei Störfall-Gutachten liegen bereits vor. Die Ergebnisse dieser Gutachten sind Grundlage für § 4 bis § 6 bzw. § 12 bis § 13 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 232.

---

<sup>115</sup> Dieses Dokument ist als Anlage 10 zu dieser Begründung beigelegt.

<sup>116</sup> Die verbindlichen Regelungen erfolgen im Bebauungsplan Nr. 232

<sup>117</sup> Dieses Dokument ist als Anlage 2 zu dieser Begründung beigelegt.

### A 11.8 Altlasten

Im südlichen Bereich des Plangebiets befindet sich eine Fläche, die nachrichtlich in das Altlastenkataster des Kreises Wesel aufgenommen wurde (siehe Abbildung 26).

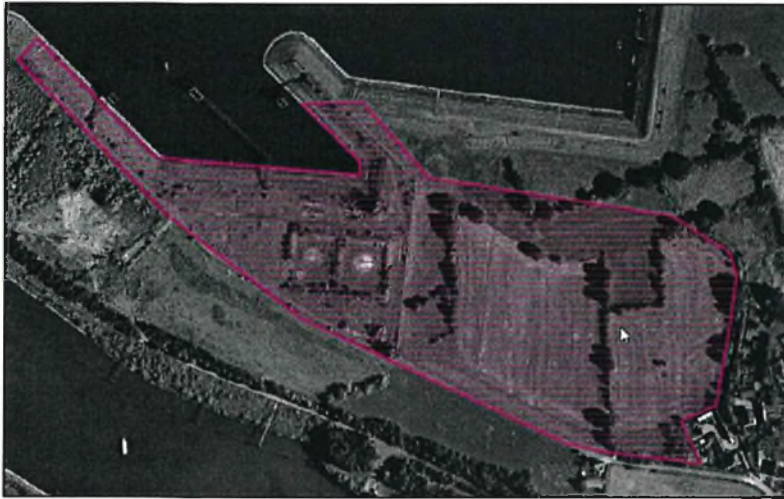


Abbildung 26: Ehemaliges VEBA-Gelände

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 Dieselmotorkraftstoffen genutzt. Im Zuge dieser Nutzung wurden diverse betriebliche Anlagen, wie Öltanks, Tanktassen und eine unterirdische Mineralölproduktenleitung, errichtet.

Die oberirdischen Gebäudeteile wurden zwischenzeitlich zurückgebaut. Bei einer Orientierenden Gefährdungsabschätzung<sup>118</sup> im Rahmen der Stilllegung wurden lediglich im Bereich der ehemaligen Molchsandstation 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/m<sup>3</sup>) gebildet. Die betroffene Fläche ist ca. 50,00 m<sup>2</sup> groß (siehe gelb umrandete Fläche in der Abbildung 27), die betroffenen

---

<sup>118</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 15 zu dieser Begründung beigefügt.

Schichtdicke ist mit etwa 0,50 m angegeben. Dies entspricht einem belasteten Bodenvolumen von ungefähr 25,00 m<sup>3</sup>.

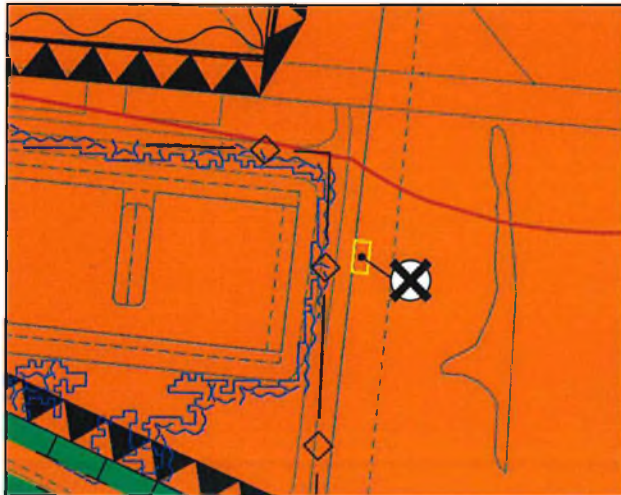


Abbildung 27: Bereich mit umwelttechnischen Auffälligkeiten

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. Auch der Kreis Wesel weist 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 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 Sanierungskonzept<sup>119</sup> erarbeitet, das als Grundlage für die Ausschreibung der hierfür erforderlichen Maßnahmen diente.

## A 12 Flächenbilanz/ Planstatistik

Die im ca. 32,98 ha großen Plangebiet ausgewiesenen Nutzungen weisen folgende Flächengrößen auf:

Sondergebiete (SO)	ca.	318.883 m <sup>2</sup>
– davon Fläche für Ausgleichsmaßnahmen (MSPE-Fläche)	ca.	33.719 m <sup>2</sup>

<sup>119</sup> Dieses Gutachten ist als Anlage 16 zu dieser Begründung beigelegt.

---

– davon Schotterweg (als Hinweis)	ca.	1.355 m <sup>2</sup>
– davon Leitungen/ Überläufe (als Hinweise)	ca.	70 m <sup>2</sup>
Wald	ca.	8.257 m <sup>2</sup>
Öffentliche Verkehrsflächen	ca.	2.653 m <sup>2</sup>
– davon Rad- und Fußweg	ca.	1.465 m <sup>2</sup>

### **A 13 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung**

Aus dem Bebauungsplan Nr. 232 ergeben sich für die Stadt Wesel 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 innerhalb der SO 14- bzw. MSPE-Flächen, für die Aufschüttung der SO 1- bis SO 13-Gebiete auf das Geländeniiveau 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 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 Hafensflächen können weitere Kosten anfallen. Somit werden die Kosten im Wesentlichen von der Hafengesellschaft DeltaPort bzw. den sich ansiedelnden Betrieben getragen. Ausgenommen hiervon ist die neue Rad-Fußwegeverbindung im Plangebiet, die nicht unmittelbar mit der Nutzung des Hafengeländes in Verbindung steht. Diese Maßnahme wird mit voraussichtlichen Kosten von 150.000 Euro veranschlagt.

Ebenfalls werden Maßnahmen zur sicheren Verkehrslenkung außerhalb des Hafengebietes an den Knotenpunkten K12/L396/B8 erforderlich. Eine Maßnahme betrifft die Verlängerung des Linksabbiegers am Knotenpunkt K12/L396, der mit ca. 400.000 Euro veranschlagt wurde. Darüber hinaus werden für weitere Maßnahmen an den Knotenpunkten 300.000 Euro veranschlagt. Eine Kostenaufteilung erfolgt über eine Vereinbarung zwischen dem Kreis Wesel, den Städten Wesel und Voerde sowie DeltaPort.

Im Rahmen eines noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Wesel und DeltaPort werden im Wesentlichen Regelungen zur Grundstücksübertragung getroffen.

**Teil B – Umweltbericht (Belange des Umweltschutzes)**

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

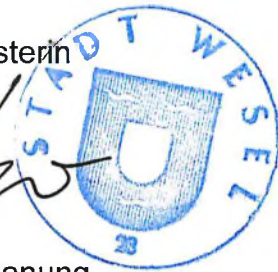
Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – Umweltbericht – Erläuterungsbericht. Stand: 01.2024

Aufgestellt:

Wesel, den 25.01.2024

Stadt Wesel  
Die Bürgermeisterin  
Im Auftrag

(Brandenburg)  
Team Bauleitplanung



## Anlagen

- Anlage 1 Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) 2017: DeltaPort Nutzungs- und Strukturkonzept 2017. Stand: 05.2017
- Anlage 2 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – FFH-Vorprüfung – Zum europäischen Vogelschutzgebiet DE-4203-401 Unterer Niederrhein. Stand: 01.2024
- Anlage 3 Ingenieurbüro Stöcker 2024: Lärmgutachten Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd", Haltern am See. Stand: 12.01.2024
- Anlage 4 UCON GmbH 2018: Gutachten auf Basis des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG zur Verträglichkeit von möglichen Betriebsbereichen am Rhein-Lippe-Hafen mit schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung. Stand: 17.07.2018
- Anlage 5 UCON GmbH 2019: Betrachtung möglicher ökologischer Auswirkungen – Hafen Emmelsum & Rhein Lippe Hafen. Stand: 03.04.2019
- Anlage 6 Ambrosius Blanke Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung (abvi) 2023: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" der Stadt Wesel – Verkehrsuntersuchung. Stand: 24.10.2023
- Anlage 7 PTV Transport Consult GmbH 2023: Mikroskopische Verkehrsflusssimulation DeltaPort-Häfen Voerde und Wesel. Stand: 29.11.2023
- Anlage 8 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Prüfung und Bewertung von Auswirkungen auf benachbarte Schutzobjekte unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes auf Basis des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG für den "Rhein-Lippe-Hafen" – Bebauungsplan Nr. 232. Stand: 01.2024
- Anlage 9 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" Hansestadt Wesel – Umweltverträglichkeitsstudie/ Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht. Stand: 01.2024
- Anlage 10 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" Hansestadt Wesel – Artenschutzprüfung. Stand: 01.2024
- Anlage 11 Institut für Landschaftsentwicklung und Stadtplanung (ILS) Essen GmbH 2024: Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" – Landschaftsbildbewertung. Stand: 01.2024

- Anlage 12 Ingenieurgesellschaft H<sub>2</sub>P mbH 2020: Hydrogeologische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" in Wesel. Stand: 16.12.2020
- Anlage 13 Ingenieurgesellschaft H<sub>2</sub>P mbH 2021: Hydrogeologische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" in Wesel – Ergänzung – Stand: 11.05.2021
- Anlage 14 Ingenieurgesellschaft H<sub>2</sub>P mbH 2021: Hydrogeologische Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 232 "Rhein-Lippe-Hafen – Süd" in Wesel – 2. Ergänzung – Stand: 17.05.2021
- Anlage 15 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
- Anlage 16 Tauw GmbH 2022: Ehem. Umschlagsterminal der BP AG am Rhein-Lippe-Hafen Wesel. Rückbau- und Sanierungskonzept. Stand: 17.01.2022



## Literaturverzeichnis/ Urteile

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

- Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (AKNW) 2018: Gesetz zur Modernisierung des Bauordnungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Baurechtsmodernisierungsgesetz (BauModG NRW). Synopse zur BauO NRW 2018 mit Begründung
- Bezirksregierung Düsseldorf 2011: Überschwemmungsgebiet Lippe HQ<sub>100</sub> – Kurzbericht
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2019: Mobilität in Deutschland – Kurzreport: Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, Ausgabe September 2019
- Bundesrat 2016: Drucksache 237/16 (Beschluss) vom 17.06.2016: Stellungnahme des Bundesrates – Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates
- Bund/Länder-Arbeitskreis 2017: Entwurf TA Abstand – Eckpunkte. Stand: 11.09.2017
- BVerwG, Urteil v. 29.09.1978 – 4 C 30.76
- BVerwG, Beschluss v. 14.07.1994 – 4 NB 25.94
- BVerwG, Beschluss v. 28.07.1999 – 4 B 38/99
- BVerwG, Urteil v. 20.12.2012 – 4 C 11.11
- BVerwG, Beschluss v. 22.05.2014 – 4 B 45.14
- Daten Technik Verkehr Verkehrsconsult GmbH (DTV) 2010: Verkehrsgutachten für die B 58n – Erweiterung der Prognose auf das Jahr 2025
- DB ProjektBau GmbH Regionalbereich West 2013: Erläuterungsbericht ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Strecke 2270 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen, Planfeststellungsabschnitt 2.2, Bahn-km 23,531 bis 32,052
- Deutscher Bundestag 2016: Drucksache 18/9417 vom 17.08.2016: Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates
- Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) 2008: DVGW-Arbeitsblatt W 405 – Bereitstellung von Löschwasser durch die örtliche Trinkwasserversorgung

- Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) 2006: Arbeitsblatt DWA-A 118 – Hydraulische Bemessung und Nachweis von Entwässerungssystemen (März 2006). (Korrigierte Fassung, Stand: September 2011)
- DIN 18005, Teil 1 – Schallschutz im Städtebau – Grundlagen und Hinweise für die Planung (in der Fassung vom Juli 2002)
- DIN 18005, Teil 1, Beiblatt 1 – Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung (in der Fassung vom Mai 1987)
- DIN 45691 – Geräuschkontingentierung (in der Fassung vom Dezember 2006)
- Ernst, Werner; Zinkahn, Willy; Bielenberg, Walter; Krautzberger, Michael: BauGB Kommentar, Stand: Oktober 2021. München: C.H.Beck
- EuGH, Urteil v. 15.09.2011 – C-53/10
- Europäische Kommission 2006: Richtlinie 96/82/EG des Rates – Fragen und Antworten
- Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz 2018: ARBEITSHILFE – Berücksichtigung des neuen nationalen Störfallrechts zur Umsetzung des Art. 13 Seveso-III-Richtlinie im baurechtlichen Genehmigungsverfahren in der Umgebung von Störfallbetrieben (aktualisierte Fassung/ beschlossen am 18.04.2018)
- Kommission für Anlagensicherheit (Hrsg.) 2010: Leitfaden Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BImSchG, 2. überarbeitete Fassung (KAS-18)
- Kommission für Anlagensicherheit (KAS) 2017: Jahresbericht 2017 (KAS-47)
- Landmann, Robert; Rohmer, Gustav: Umweltrecht Kommentar, Stand: September 2021. München: C.H.Beck
- Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV NRW) 2016: Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz) – Rd.Erl. d. Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW v. 06.06.2016, - III 4 - 616.06.01.17
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBV NRW) 2008: Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen - Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) 2015: Richtlinie über den baulichen Brandschutz im Industriebau (Industriebaurichtlinie – IndBauR NRW)

- 
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) 2016: Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen
  - Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) 2004: Runderlass "Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren"
  - Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV NRW) 2007: Abstände zwischen Industrie- bzw. Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsame Abstände (Abstandserlass) – RdErl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-3 - 8804.25.1 v. 6.6.2007
  - OVG NRW, Urteil v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE
  - Stadt Wesel 2017: Abwasserbeseitigungssatzung der Stadt Wesel vom 13.12.2017
  - TA Lärm – Sechste AVwV zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) (in der Fassung vom 26.08.1998, geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017)
  - Uechtritz, Michael 2014: Schutzobjekte i.S. des Art. 12 Abs. 1 der Seveso-II-Richtlinie. In: Baurecht (BauR) Heft 7/2014, S. 1098-1109
  - Uechtritz, Michael 2017: Zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie. In: Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl) Heft 11/2017, S. 659-667
  - Umweltbundesamt (UBA) 2021a: Abschlussbericht Unterstützung der Erarbeitung einer Verwaltungsvorschrift zum angemessenen Sicherheitsabstand
  - Umweltbundesamt (UBA) 2021b: Unterstützung der Erarbeitung einer Verwaltungsvorschrift zum angemessenen Sicherheitsabstand, Anlagenband 1
  - VG Frankfurt/ Main, Beschluss v. 16.03.2016 – 8 L 553/16.F
  - VGH Baden-Württemberg, Urteil v. 24.07.2019 – 5 S 2405/17
  - VGH Hessen, Urteil v. 11.03.2015 – 4 A 654/13
  - VGH Hessen, Beschluss v. 14. 07.2016 – 3 B 896/16
  - Wasielewski, Andreas 2017: Stand der Umsetzung der Seveso-III-RL in deutsches Recht. In: Umwelt- und Planungsrecht (UPR) Heft 1/2017, S. 1-11
  - Wasielewski, Andreas 2018: Das neue Störfallrecht zur Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie. In: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (NVwZ) Heft 13/2018, S. 937-945
  - Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 2021: Europäisches Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN). Enthält die beigefügte Verordnung, gültig ab 1. Januar 2021