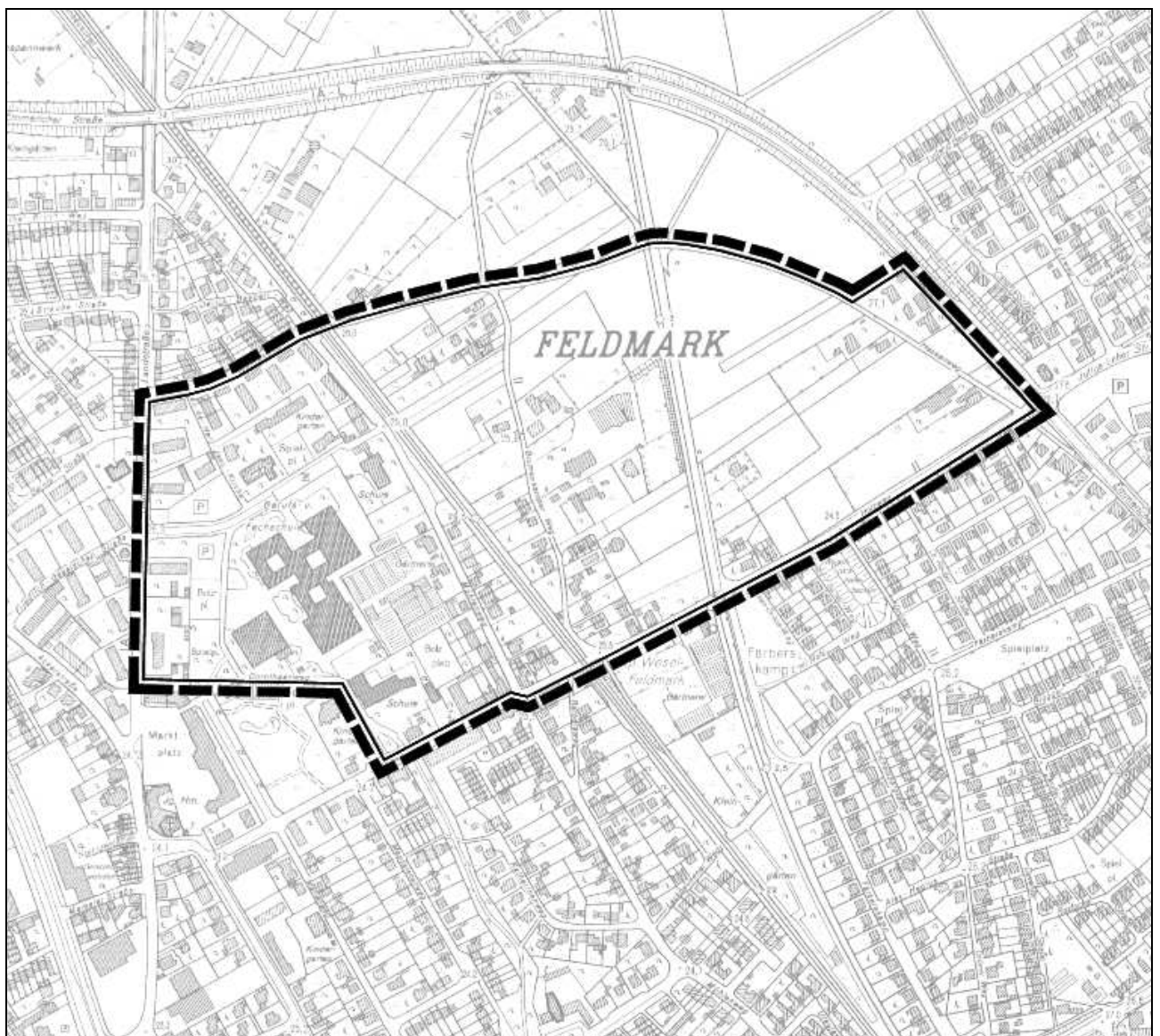


38. Änderung des Flächennutzungsplanes Bereich Hessenweg



Begründung (Entwurf)

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

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel	3
A 2 Räumlicher Geltungsbereich	4
A 3 Entwicklung aus übergeordneten Plänen	4
– Regionalplan	4
– Landschaftsplan	4
– Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG	4
– Verbandsgrünflächen des RVR	5
A 4 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation	5
– Außerhalb des Plangebietes	5
– Innerhalb des Plangebietes	6
A 5 Städtebauliches Entwicklungskonzept	7
A 6 Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung	9
A 7 Technische Infrastruktur	10
– Versorgung/ Entsorgung	10
– Behandlung des Regenwassers	10
A 8 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes	10
– Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft	11
– Beurteilung des Eingriffs zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung	11
– Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung	11
– Artenschutzrechtliche Prüfung	12
– Kulturgüter	12
– Immissionsschutz (Schallschutz)	12
– Boden	12
– Altlasten	12
A 9 Flächenbilanz/ Planstatistik	13
A 10 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung	13

Teil B -- Umweltbericht (Belange des Umweltschutzes)

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

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

A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel

Der Rat der Stadt Wesel hat am 10.03.2009 die Aufstellung der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes („Bereich Hessenweg“) beschlossen. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 154 "Am Hessenweg" für den östlichen Bereich des Plangebiets sowie die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 155 „An der Bocholter Bahn“ für den Bereich zwischen den Bahntrassen erfolgen zeitnah.

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

Von diesen Änderungen betroffen ist u.a. der Holzweg, die heutige innerörtliche Verbindungsstraße zwischen Hamminkelner Landstraße und der Emmericher Straße. Gemäß den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren soll der Bahnübergang am Holzweg geschlossen und zurück gebaut werden. Während im Bereich des geschlossenen Bahnübergangs eine Unterführung für den querenden Fußgänger- und Radfahrverkehr angelegt wird, soll als Ersatz für den Kraftfahrzeugverkehr eine neue Verkehrsanbindung entstehen, die von der Hamminkelner Landstraße ausgehend, nördlich des Berufskolleg Wesels verlaufend, die Bahntrasse unterführen soll. Die neu zu errichtende Verbindungsstraße soll im weiteren Verlauf die Strecke der Bocholter Bahn plangleich queren und an den Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße (L7) anbinden. Hieraus leiten sich Zwangspunkte hinsichtlich der Straßenführung ab. Diese Verkehrsanbindung zwischen Emmericher Straße und Hamminkelner Landstraße wird in der 38. Flächennutzungsplanänderung in ihrer gesamten Ausdehnung behandelt. Auf diese Weise können die sich aus den veränderten Netzbedingungen – Bahnunterführung, Verkehrsverlagerungen, Anbindungen usw. – ergebenden Konsequenzen umfassend diskutiert werden.

Neben der Entwicklung einer neuen, leistungsgerechten Verkehrsanbindung zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen ist ein weiteres Ziel der Flächennutzungsplanänderung die verträgliche städtebauliche Weiterentwicklung von Wohnbauflächen im östlichen Bereich des Plangebiets. Im derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist ein ca. 9.500 qm großes Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“ dargestellt, die für die zukünftige städtebauliche Entwicklung nicht mehr benötigt wird. Diese Fläche soll durch die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes als Wohnbaufläche umgewandelt werden.

A 2 Räumlicher Geltungsbereich

Die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes befindet sich im Norden des Stadtgebietes im Ortsteil Feldmark. Der Verlauf der Nordgrenze des Plangebiets wird weitestgehend durch den Hessenweg und den Mühlenweg beschrieben und endet am Knotenpunkt Hamminkelner Landstraße/ Mühlenweg. Die Hamminkelner Landstraße bildet die westliche Grenze des Planbereichs. Auf Höhe der Wohnbebauung Hamminkelner Landstraße Nr. 26 beginnt die südliche Grenze des Plangebiets, die dann nördlich des Dorotheenparks und östlich der Evangelischen Kindertageseinrichtung verläuft. Die südliche Grenze wird im weiteren Verlauf durch den Holzweg definiert. Die östliche Grenze des Plangebietes verläuft, vom Knotenpunkt Holzweg/ Emmericher Straße ausgehend, entlang der Emmericher Straße in nördliche Richtung bis in Höhe der Wohnbebauung Hessenweg Nr. 30a und mündet dann wieder am Hessenweg auf.

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 32,34 ha. Maßgeblich ist die zeichnerische Darstellung der Flächennutzungsplanänderung.

A 3 Entwicklung aus übergeordneten Plänen

Regionalplan

Der Gebietsentwicklungsplan aus dem Jahr 1999 (GEP 99) für den Regierungsbezirk Düsseldorf ordnet den Bereich der 38. Flächennutzungsplanänderung den „Allgemeinen Siedlungsbereichen“ (ASB) zu. Die Bahnstrecke 2270 (Emmerich – Oberhausen) ist als Schienenweg für den großräumigen Verkehr und die Bocholter Bahnstrecke als Schienenweg für den überregionalen und regionalen Verkehr dargestellt. Die Trasse der Emmericher Straße ist für den überregionalen und regionalen Straßenverkehr im GEP aufgenommen. Die beabsichtigte Entwicklung, die mit der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes vorbereitet werden soll, steht somit im Einklang mit den Zielaussagen des GEP.

Landschaftsplan

In dem Landschaftsplan des Kreises Wesel, Raum Wesel ist das Plangebiet nicht berücksichtigt. Die Flächennutzungsplanänderung steht daher mit dem Landschaftsplan im Einklang.

Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG

Das Projekt ABS 46/2 Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen umfasst den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der bestehenden Bahnstrecke 2270 mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung. Aufgrund des Streckenausbaus ergeben sich Änderungen im Bereich des Plangebiets. So wird der Bahnübergang Holzweg geschlossen. Als Ersatz für den Kraftfahrzeugverkehr wird eine neue Verkehrsanbindung entstehen, die nördlich des Berufskolleg Wesels verlaufend die Bahntrasse unterführen soll. Da der Holzweg die Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen ist, die Straße aber aufgrund der von der Deutschen Bahn AG geplanten Abbindung diese Funktion zukünftig nicht mehr erfüllen kann, bedarf es eine neue Verbindungsstraße, die durch die Flächennutzungsplanänderung in ihrer gesamten Ausdehnung vorbereitet werden soll.

Eine weitere Änderung, die sich durch das Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG bedingt, ist der Rückbau der beiden vorhandenen Außenbahnsteige am Haltepunkt Wesel-Feldmark. Der neue Haltepunkt Wesel-Feldmark wird auf Höhe der neuen Verbindungsstraße errichtet. Die Verlegung des Haltepunktes wird in der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes nachrichtlich übernommen. Die Flächennutzungsplanänderung steht somit im Einklang mit dem Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG.

Verbandsgrünflächen des RVR

Die Flächennutzungsplanänderung liegt teilweise innerhalb der Verbandsgrünfläche des RVR (Regionalverband Ruhr). Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes geht eine geringfügige Verringerung der Verbandsgrünflächen einher. Eine entsprechende Anpassung ist daher erforderlich.

A 4 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation

Außerhalb des Plangebietes

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

Der Verlauf der Nordgrenze wird weitestgehend durch den Hessen- und den Mühlenweg beschrieben. Nördlich des Hessenweges grenzen landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen an, die sich bis zur in Hochlage geführten L7 erstrecken.

Die Hamminkelner Landstraße bildet die westliche Grenze des Planbereichs. Sie ist die Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Blumenkamp und Feldmark. Angrenzend an das Plangebiet befindet sich das Zentrum des Ortsteils Feldmark, der Marktplatz Feldmark, sowie der Dorotheenpark.

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

In ca. 1.000 m Entfernung zum Plangebiet befindet sich ein Betrieb, der unter die Störfallverordnung (12. BImSchV) fällt. Die Störfallverordnung fordert, dass langfristig dem Erfordernis Rechnung getragen wird, zwischen Betriebsbereichen einerseits und schutzbedürftigen Gebäuden und Gebieten andererseits einen angemessenen Abstand zu wahren. Eine weitere Verdichtung schutzbedürftiger Objekte im Umfeld von Betriebsbereichen soll somit verhindert werden, denn nur so können die Auswirkungen von möglichen Unfällen möglichst gering gehalten werden. Das LANUV hatte für diesen Betrieb einen überschlägigen Achtungsabstand (Abstand ohne Detailkenntnisse) von 1.500 m ermittelt; das Plangebiet lag somit innerhalb des Achtungsabstandes. Da ein solcher Abstand nicht abwägbare ist, war es erforderlich, durch Einzelfallbetrachtung den „angemessenen Abstand“ (Abstand mit Detailkenntnissen) ermitteln zu lassen. Eine solche gutachterliche Bewertung wurde für ein anderes Planverfahren im Jahr 2012 beauftragt. Dieses Gutachten liegt mittlerweile vor und kommt zu dem Ergebnis, dass der tatsächlich erforderliche Abstand 350 m beträgt. Somit liegt die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes außerhalb des angemessenen Abstandes; planungsrelevante Restriktionen aufgrund der Nähe zu einem Betrieb, der unter die Störfallverordnung fällt, liegen demnach nicht (mehr) vor.

Innerhalb des Plangebietes

Der westliche Bereich des Plangebiets wird überwiegend geprägt durch Gemeinbedarfseinrichtungen. Hierzu zählen das Berufskolleg, die Gemeinschafts-Grundschule Feldmark, die den sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (Schul-Sporthalle und Ballsportanlage) sowie eine katholische Tageseinrichtung für Kinder. Darüber hinaus befinden sich Grünflächen, Flächen für den ruhenden Verkehr sowie Wohnbauflächen im Plangebiet. Überwiegend werden die Flächen des westlichen Planbereichs über Festsetzungen mehrerer Bebauungspläne geregelt. Der nördliche Bereich ist als planungsrechtlicher Innenbereich gemäß § 34 BauGB zu bewerten.

Der überwiegende Teil des mittleren Bereichs des Plangebiets (Gebiet zwischen den Bahnstrecken der Bocholter Bahn und der Strecke 2270) ist entsprechend den Festsetzungen des hier geltenden Bebauungsplanes Nr. 153 „Blumenkamper Weg-Süd“ durch Gewerbe (Druckereibetrieb) und Wohnbebauung geprägt. Der seit 1989 rechtskräftige Bebauungsplan weist umfangreiche, zweigeschossige Mischgebietsflächen aus. Baulich sind bisher nur Teilflächen realisiert worden. Nördlich der ausgewiesenen Mischgebietsflächen grenzen Wohnbauflächen und derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen an.

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

Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet zwei Bahnstrecken. Die erste Bahnstrecke ist die der Bocholter Bahn. Sie wird durch plangleiche Straßen (Hessenweg und Holzweg)

gequert und wurde bisher überwiegend für den Personenverkehr genutzt. Aufgrund des neuen Gleisanschlusses in Hamminkeln hat die Bocholter Bahnstrecke eine gewerblich orientierte Nutzung erfahren. Aufgrund der fehlenden Nutzung des Gleises im Bocholter Industrie- und Gewerbegebiet beabsichtigt die Stadt Bocholt den Rückbau eigener Gleisstrecken. Wie sich die Ausnutzung dieser eingleisigen Strecke zukünftig ausgestalten wird, bleibt daher ungewiss. Neben dem halbstündlich verkehrenden Personenzug ist eine Steigerung des Güterverkehrs anzunehmen. Derzeit wird die Elektrifizierung der Strecke geplant.

Die zweite Bahnstrecke ist die sog. Betuwe-Linie (Nr. 2270), für die derzeit ein Planfeststellungsverfahren läuft, mit dem Ziel des durchgängigen dreigleisigen Ausbaus der Strecke. Infolge der Planung der Deutschen Bahn AG ergeben sich Änderungen bei derzeit kreuzenden Straßen. So wird der derzeit plangleich querende Bahnübergang Holzweg geschlossen und zurück gebaut. Wie bereits beschrieben, wird ungefähr an gleicher Stelle eine Unterführung für den querenden Fußgänger- und Radfahrverkehr angelegt. Als Ersatz für den Kraftfahrzeugverkehr soll in ca. 330 m Entfernung (nördlich des Berufskollegs) eine neue Verkehrsanbindung entstehen. Diese neu geplante Verbindungsstraße dient außerdem zur besseren Erschließung des westlich der Bahnanlage gelegenen Berufskollegs sowie eines Kindergartens. Dazu wird auch der neu zu errichtende Haltepunkt Wesel-Feldmark an diesen Kreuzungspunkt verlegt. Die beiden vorhandenen Außenbahnsteige am Holzweg werden zurück gebaut.

Die aktuelle verkehrliche Situation ist insbesondere im östlichen Bereich des Plangebiets geprägt durch eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Verkehren sowie Schleichverkehren, die den Durchgangsverkehren zuzuordnen sind. So wird bspw. der Hessenweg derzeit vermehrt aus Richtung Blumenkamp in Anspruch genommen. Im mittleren Bereich des Plangebiets finden überwiegend Durchgangsverkehre sowie An- und Ablieferungsverkehre für die dort ansässigen Gewerbebetriebe statt. Da der westliche Bereich des Plangebiets insbesondere durch Schulen und Kindergärten geprägt wird, findet in diesem Bereich ein reger Schülerverkehr (insb. Radverkehr) statt. Darüber hinaus gibt es auch hier Schleichverkehre.

A 5 Städtebauliches Entwicklungskonzept

Wie bereits im Kapitel „A 1 Allgemeines und Verfahren, Planungsanlass und Planungsziel“ beschrieben, werden mit der Planung zwei wesentliche Ziele der städtebaulichen Weiterentwicklung verfolgt: Zum einen die Schaffung einer attraktiven innerörtlichen Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen, zum anderen die Entwicklung von Wohnbauflächen im östlichen Bereich des Plangebiets. Darüber hinaus wird die Verlegung der Haltestelle Wesel-Feldmark nachrichtlich übernommen und eine Park- & Ride-Anlage östlich der Betuwe-Linie dargestellt.

Es ist beabsichtigt, dass sich die Charakteristik der Wohnbebauung unterscheiden soll zwischen der Lage entlang der neu zu errichtenden Verbindungsstraße auf der einen Seite und den daran anschließenden rückwärtigen Wohnbereichen auf der anderen Seite. Denn die gegenüber einer Anliegerstraße intensivere Verkehrsnutzung der innerörtlichen Verbindungsstraße erfordert städtebauliche Vorgaben, die sowohl die Qualität als Wohn-

standort für zukünftige Bewohner als auch die öffentliche Wahrnehmung durch die übrigen Nutzer des Straßenraumes berücksichtigen sollen. Diese Zielvorstellungen werden über textliche Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 154 gesichert. Im mittleren Bereich des Plangebietes ist es beabsichtigt, die Flächen zwischen der neuen Verbindungsstraße und dem rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 153 als Mischgebiet auszuweisen. Auch wird östlich der Betuwe-Linie eine Park- & Ride-Anlage vorgesehen. Diese Flächen sind im Flächennutzungsplan bereits als Gemischte Bauflächen dargestellt. Die Entwicklung von Mischgebietsflächen, die mit dem noch aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 155 festgesetzt werden sollen, leitet sich somit bereits heute aus dem gültigen Flächennutzungsplan ab.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die heutige Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen – der Holzweg – im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich für den PKW-Verkehr (nicht aber für den querenden Fußgänger- und Radfahrverkehr) abgebunden wird. Ebenfalls für den Kraftfahrzeugverkehr abgebunden wird der Holzweg vor dem heutigen Knotenpunkt Holzweg/Emmericher Straße. Als Ersatz wird anstatt dessen eine neue Verkehrsanbindung von der Hamminkelner Landstraße ausgehend nördlich des Berufskolleg Wesels entstehen, die die Bahnstrecke Oberhausen – Emmerich unterführen, die Bocholter Bahnstrecke plangleich queren und an den Knotenpunkt Holzweg/Emmericher Straße anbinden wird. Der Holzweg wird mit Hilfe einer neuen Straße an die Verbindungsstraße angeschlossen.

Da an der Strecke der Bocholter Bahn ein neuer Bahnübergang durch die Verbindungsstraße entsteht, soll der Bahnübergang Hessenweg sowohl für den motorisierten, als auch für den Rad- und Fußverkehr abgebunden werden. Darüber hinaus wird der Hessenweg auch vor dem Knotenpunkt Holzweg/Emmericher Straße für den PKW-Verkehr abgebunden. Die Erschließung der Grundstücke wird gewährleistet durch zwei neue Straßen, die den Hessenweg an die neue Verbindungsstraße anschließen. In Kapitel „A 4 Städtebauliche Prägung und planungsrechtliche Situation“ wurde bereits darauf hingewiesen, dass derzeit der Hessenweg vermehrt aus Richtung Blumenkamp in Anspruch genommen wird. Dies wird zukünftig aufgrund der Abbindungen des Hessenweges nicht mehr möglich sein, so dass sich die Verkehre aus dem Ortsteil Blumenkamp Richtung Lackhausen über die Hamminkelner Landstraße und der neuen Verbindungsstraße verlagern werden. Die geplante Verbindungsstraße hat somit drei Funktionen:

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

Mit Hilfe von Verkehrssimulationen können sowohl das durch die Planung induzierte Verkehrsaufkommen, als auch durch andere Maßnahmen (bspw. Abbinden vorhandener Wegeverbindungen) verursachte Neuverkehre oder Verkehrsverlagerungen untersucht werden und so die verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz ermittelt werden. Unter Berücksichtigung von 150 neuen Wohneinheiten, die im östlichen Bereich des Plangebiets entstehen könnten (Maximalwertbetrachtung), sowie den Verkehrsverlagerungen, die sich durch das Abbinden vorhandener Wegeverbindungen ergeben werden,

ist auf der neuen Erschließungsstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 4.000 Fahrzeugen pro Tag zu erwarten. Im Bereich des Holzweges sowie des Hessenweges wird die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr infolge der Abbindungen deutlich abnehmen. Der Mühlenweg wird durch den Bau der neuen Planstraße nur marginal stärker belastet, die Hamminkeler Landstraße hingegen wird eine merkliche Mehrbelastung erfahren. Um einen schnelleren Verkehrsfluss gewährleisten zu können, soll der Knotenpunkt Hamminkeler Landstraße/ neue Verbindungsstraße zukünftig als Minikreisverkehr ausgebaut werden. Alle vorhandenen Straßen, die nach der Verkehrssimulation stärker belastet werden, können diese zusätzlichen Verkehre aufnehmen. Aus- oder Umbaumaßnahmen vorhandener Straßen sind daher aufgrund städtischer Planungen nicht erforderlich. Infolge der Erweiterung der Bahnanlagen und der Errichtung der neuen Verkehrsanbindung müssen hingegen geringfügige Anpassungen des Blumenkamper Weges und des Mühlenweges vorgenommen werden, die von der Deutschen Bahn AG geplant und umgesetzt werden.

Der neue Bahnsteig wird eine Länge von 180 m aufweisen. Der Zugang erfolgt von der neuen Verbindungsstraße über Rampen und Treppen. Auf den daran östlich angrenzenden Mischgebietsflächen soll später ein Park- & Ride-Platz entstehen. In der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes wird daher ein Parkplatzsymbol aufgenommen. Im Bebauungsplan Nr. 155 wird dieser entsprechend festgesetzt.

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

A 6 Darstellungen der Flächennutzungsplanänderung

Östlich der Strecke der Bocholter Bahn stellt der derzeit rechtswirksame Flächennutzungsplan überwiegend Wohnbauflächen dar. Im Bereich der südlichen Planbereichsgrenze ist ein ca. 9.500 qm großes Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Verwaltung“ dargestellt, die für die zukünftige städtebauliche Entwicklung nicht mehr benötigt wird. Im nördlichen Bereich grenzen an die Wohnbauflächen Flächen für die Landwirtschaft an. Diese sind auch als Verbandsgrünflächen des RVR (Regionalverband Ruhr) vermerkt. Entlang der Emmericher Straße (L7) ist eine Grün- und Freihaltefläche dargestellt, die in der Flächennutzungsplanänderung übernommen werden soll.

Die angestrebten städtebaulichen Entwicklungsziele, die mit der Flächennutzungsplanänderung bzw. mit dem Bebauungsplan Nr. 154 umgesetzt werden sollen, leiten sich in den wesentlichen Planaussagen aus den Darstellungen des rechtswirksamen Flächennut-

zungsplanes ab. Gleichwohl bedingen die angestrebte Umwandlung der Sondergebietsfläche in eine Wohnbaufläche sowie die für den innerörtlichen Verkehr notwendige neue Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Feldmark und Lackhausen eine Änderung des Flächennutzungsplanes. Auch soll eine Grün- und Freihaltefläche östlich der Bocholter Bahnstrecke aus immissionsschutzrechtlichen Gründen (Lärm, Erschütterungen) aufgenommen werden. Darüber hinaus erfolgt in der 38. Änderung des Flächennutzungsplans eine Umwandlung von Flächen für die Landwirtschaft in Waldflächen. Diese Änderung erfolgt aufgrund von klimatischen und immissionsschutzrechtlichen Gründen.

Im westlichen und mittleren Bereich der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes werden die Darstellungen des derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplanes übernommen. Lediglich geringfügige Änderungen werden vorgenommen. So wird bspw. die neue Verbindungsstraße aufgenommen. Eine weitere Änderung stellt die nachrichtliche Übernahme zur Verlegung des Haltepunktes Wesel-Feldmark dar, der auf Höhe der neuen Verbindungsstraße von der Deutschen Bahn AG geplant wird. Auf den daran östlich angrenzenden Mischgebietsflächen wird ein Parkplatzsymbol aufgenommen. Hier soll später ein Park- & Ride-Platz entstehen. Weitere Änderungen werden durch die 38. Flächennutzungsplanänderung nicht vorgenommen.

A 7 Technische Infrastruktur

Versorgung/ Entsorgung

Das Plangebiet kann über entsprechende Kanalverlegung an das vorhandene Abwassernetz angeschlossen werden. Eine ordnungsgemäße Behandlung ist damit über das Weseler Klärwerk sichergestellt. Bei Planungen, die Flächen der Deutschen Bahn betreffen, wird die Regelung der technischen Infrastruktur in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren behandelt.

Behandlung des Regenwassers

Das Landeswassergesetz (LWG) regelt die Behandlung des Niederschlagswassers. Dieses ist möglichst vor Ort zu versickern, zu verrieseln oder ortsnah in Gewässer einzuleiten. Im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne erfolgt eine genauere Betrachtung im Rahmen von Bodengutachten, auf deren Grundlage Festlegungen erfolgen werden. Als vorläufiges Ergebnis lässt sich – zumindest für den östlichen Bereich des Plangebiets – festhalten, dass eine Versickerung möglich ist. Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn müssen separate Festlegungen zur Niederschlagswasserbehandlung getroffen werden.

A 8 Städtebauliche Relevanz von Belangen des Umweltschutzes

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

Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft

Zur Bewertung der Belange von Natur und Landschaft wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung eine Eingriffsbewertung bzw. ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Für eventuell außerhalb des Plangebietes erforderlich werdende Ausgleichsmaßnahmen stehen in der Stadt Wesel ausreichend Flächen zur Verfügung.

Beurteilung des Eingriffs zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung

Die Stadt Wesel liegt regionalklimatisch gesehen in der niederrheinischen Tiefebene, in der maritimes Klima mit milden Wintern und mäßig warmen Sommern vorherrscht. Die mittlere Niederschlagsmenge beträgt 700 bis 750 mm/Jahr. Aufgrund der Windhäufigkeit und die geringen Reliefunterschiede kommt es zu einer guten Durchlüftung. Die Hauptwindrichtungen sind Südwest – West, bei Schwachwindlagen Ost bzw. Südwest.

Die günstigen bioklimatischen Verhältnisse und vor allem der vorhandene Kaltluftstrom entlang der Bocholter Bahn wird durch die Darstellung einer parallel geführten Grünfläche stabilisiert und stellt eine Verbindung zwischen dem Plangebiet und der Umgebung her, daher sind erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft im Rahmen der Bauleitplanung nicht zu erwarten. Auch die Darstellung einer Waldfläche wirkt klimatisch ausgleichend.

Beurteilung des Eingriffs zum Vorrang der Innenentwicklung

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB sollen landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden. Weiter heißt es, dass die Notwendigkeit einer solchen Umwandlung begründet werden soll. Insbesondere im östlichen, aber auch im mittleren Bereich des Plangebietes werden Flächen derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzt. Diese Flächen werden bereits im derzeit gültigen Flächennutzungsplan überwiegend als Bauflächen (Wohnbauflächen, Gemischte Bauflächen, Sondergebiet Verwaltung) behördenverbindlich dargestellt. Daran ändert sich auch mit der 38. Änderung des Flächennutzungsplanes nichts. Allerdings wird durch die Planung die Inanspruchnahme von Flächen vorbereitet, die bisher baulich nicht genutzt werden. Somit kann zwar dem Gebot der Innen- vor der Außenentwicklung nicht nachgekommen werden, aber unter Berücksichtigung der Erforderlichkeit einer neuen Verbindungsstraße für die Ortsteile Feldmark und Lackhausen sowie den bereits erwähnten Zwangspunkten des Trassenverlaufs, ergibt sich keine Alternativlösung für die Führung der örtlichen Hauptverkehrsstraße. Vor dem Hintergrund, dass es häufig Anfragen von Bauinteressierten für Wohngrundstücke in Lackhausen und Umgebung gibt, die derzeit von der Stadt Wesel nicht befriedigt werden können und da sich ein Nahversorgungsstandort mit einem großen Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs sowie ortsteilübergreifende, bedeutende Schulstandorte in unmittelbarer Nähe befinden, so dass lange Wege vermieden werden können, ist der östliche Bereich des Plangebietes der am besten geeignetste Standort für die Entwicklung von Wohnbauflächen. Auch ist dabei zu berücksichtigen, dass die Flächen weitgehend von Wohnbauflächen umgeben sind, im Norden durch die in Hochlage über die Bahnlinien geführte Emmericher Straße von der offenen Landschaft zwischen Lackhausen und Blumenkamp abgeschirmt sind und dass sich auf der Eingriffsfläche bereits eine stärkere Streubebauung befindet. Es handelt sich somit nicht um eine Planung „auf der grünen Wiese“, sondern um eine Arrondierung von vorhandenen Wohnbauflächen.

Sofern im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung externe Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden, werden voraussichtlich ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Beabsichtigt ist in diesem Fall, eine in einem Naturschutzgebiet befindliche, derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzte Fläche aufzuwerten, so dass eine extensive Grünlandfläche entsteht. Eine Umwandlung von landwirtschaftlich genutzten Flächen findet in diesem Fall nicht statt, da eine grundsätzliche landwirtschaftliche Nutzung beibehalten werden kann.

Artenschutzrechtliche Prüfung

Laut Artenschutzgutachten gibt es keine Hinweise auf Vorkommen planungsrelevanter Arten. Daher ist für keine Art eine tiefer gehende Einzelfallprüfung erforderlich. Die im Plangebiet festgestellten europäischen Vogelarten sind sog. „Allerweltsarten“. Bei diesen Arten kann davon ausgegangen werden, dass wegen ihrer Anpassungsfähigkeit und des landesweit günstigen Erhaltungszustandes bei vorhabenbedingten Beeinträchtigungen nicht gegen die Zugriffsverbote gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Kulturgüter

Im Plangebiet sind nach derzeitigem Wissensstand keine besonderen archäologischen Funde oder Befunde zu erwarten. Lediglich ein Fund eines Steinartefaktes aus dem östlichen Bereich am Hessenweg ist bekannt. Konkrete Anhaltspunkte über weitere Relikte der steinzeitlichen Besiedlung oder späterer Epochen gibt es nicht.

Immissionsschutz (Schallschutz)

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, insbesondere Schall, werden in den Bebauungsplänen differenzierte Festlegungen erfolgen. Das verträgliche Miteinander verschiedener Nutzungen wird vermutlich über eine Lärmkontingentierung sichergestellt werden. Ein schalltechnisches Gutachten ist derzeit in Erarbeitung.

Boden

Durch die Planung wird in das Schutzgut Boden in verschiedene Bodenteilfunktionen eingegriffen. Ein Ausgleich für die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen wird voraussichtlich im Plangebiet nicht vollständig möglich sein. Für diese im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen stehen außerhalb des Plangebietes ausreichend Flächen zur Verfügung.

Altlasten

Für das Plangebiet und die nähere Umgebung liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Altlasten sowie keine Verdachtsmomente auf Altlasten vor. Im Altlastenkataster sind im und in der Nähe des Plangebietes keine Flächen verzeichnet.

Das Plangebiet liegt indes im ehemaligen Kampfgebiet des 2. Weltkrieges. Dem Kampfmittelräumdienst liegen konkrete Hinweise auf vermehrte Kampfhandlungen im Plangebiet vor. Insbesondere existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges (Geschützstellung, Laufgraben und Schützenloch). Vor Beginn von Bauarbeiten sollte daher aus Sicherheitsgründen eine Sondierung des Geländes erfolgen. Sollte sich der Verdacht auf Altlasten in Form von Blindgängern oder Sprengkörpern bestätigen, so sind in Absprache mit dem Kampfmittelräumdienst die notwendigen

Schutzmaßnahmen zu treffen. Erdarbeiten sollten mit der nötigen Vorsicht ausgeführt werden.

A 9 Flächenbilanz/ Planstatistik

Die 38. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 32,34 ha. Die Flächennutzungen teilen sich wie folgt auf:

Wohnbauflächen	ca. 98.534 qm
Gemischte Bauflächen	ca. 76.412 qm
Flächen für den Gemeinbedarf	ca. 64.656 qm
Grünflächen	ca. 31.422 qm
MSPE-Wald	ca. 7.048 qm
Straßenverkehrsflächen	ca. 29.555 qm
Bahnanlagen	ca. 15.803 qm
gesamt	ca. 323.430 qm

A 10 Kosten und Maßnahmen zur Umsetzung der Planung

Aus der Änderung des Flächennutzungsplanes ergeben sich für die Stadt keine direkten Kosten. Bei der konkreten Umsetzung der verfolgten Planung werden insbesondere Kosten für die Erschließung und voraussichtlich für den Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft anfallen.

Die Entwicklung des östlichen Bereichs des Plangebiets erfolgt über den Bebauungsplan Nr. 154, der zeitnah zur Flächennutzungsplanänderung aufgestellt wird. Die Entwicklung des mittleren Bereichs erfolgt über den Bebauungsplan Nr. 155. Für die beabsichtigten Änderungen im westlichen Bereich des Plangebiets ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht erforderlich, da alle erforderlichen Änderungen durch das Planfeststellungsverfahren abschließend geregelt werden.

Aufgestellt:

Wesel, den 25.08.2014

Stadt Wesel
Die Bürgermeisterin
im Auftrage

(Prior)
Team Bauleit- und Verkehrsplanung