

Zusammenfassender Auszug der wesentlichsten, bisherigen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die zu Änderungen und Anpassungen des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 136 führten sowie Auswirkungen auf das Verfahren dieses Bauleitplans hatten:

Alle im bisherigen Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 136 eingegangenen Anregungen und Einwendungen sind in einem Ordner einsehbar, der während der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses sowie während der Stadtratssitzung und in dieser Sitzungsperiode im Fachdienst 6.1 (Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz) den Ratsvertretern/-vertreterinnen zur Einsichtnahme bereitsteht.

In der Drucksache 16/1222 sollen vorbereitend zum Offenlagebeschluss zunächst nur die wesentlichsten bisherigen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange kurz dargestellt werden.

Landesbetrieb Wald und Holz NRW (Regionalforstamt Niederrhein)

Das Regionalforstamt Niederrhein hat mit Schreiben vom 18.10.2019 im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung folgende Bedenken dargestellt:

- Im Süden des Planbereichs ist ein ca. 10 m breiter Gehölzstreifen mit Robinien und geringem Baumholz bestockt, wobei im Unter- und Zwischenstand Weißdorn, Haselnuß und Robinien stocken. Weil sich auf der Fläche zudem aufgrund ihrer Größe auch ein besonderes Waldklima einstellen kann, ist der Gehölzstreifen als Wald im Sinne des § 2 Bundeswaldgesetz zu qualifizieren.
- Der Waldstreifen ist im derzeit bestandskräftigen Bebauungsplan Nr. 63 – 2. Änderung als Fläche mit einer Pflanzfestsetzung zum Erhalt von Bäumen festgesetzt. Aufgrund dieser Festsetzung konnte sich der Waldstreifen als solcher entwickeln. Er ist daher zukünftig im Bebauungsplan als Wald auszuweisen.
- Gegen die Inanspruchnahme des nicht nur planerisch vorhandenen, sondern auch im Gelände stockenden Waldstreifens bestehen erhebliche Bedenken.
- Das Stadtgebiet Voerde ist extrem waldarm (nur ca. 10 % Waldanteil).
- Der vorhandene Waldstreifen wirkt auf das Lokalklima ausgleichend und stellt einen potentiellen Lebensraum für Vögel und Kleinsäuger dar.
- Sofern an einer Überplanung und Beseitigung des Waldstreifens festgehalten wird, ist es zur Wahrung der forstlichen Belange erforderlich, den Verlust des Waldstreifens durch die Anlage einer Ersatzaufforstung auszugleichen.

DeltaPort GmbH & Co. KG

Der DeltaPort GmbH & Co. KG unterliegt die Betriebsführung der Güterbahnstrecke (Kreisbahn) die unmittelbar nördlich des Plangebiets anschließt (Oststrecke zum Gewerbe- und Industriepark (GIP) Hünxe-Bucholtswelmen). Eigentümer der Güterbahnstrecke ist der Eigenbetrieb Kreis Wesel, sodass die Stellungnahme vom 05.11.2019 ebenfalls im Namen des Eigenbetriebs Kreis Wesel erfolgte. Folgende wesentliche Bedenken sind vorgebracht worden:

- Der Betrieb der Oststrecke der Kreisbahn ruht seit Schließung und Rückbau der ehemaligen Raffinerie, die im GIP Hünxe-Bucholtswelmen angesiedelt war, kann jedoch bei Bedarf jederzeit nach Ertüchtigung der Gleise wieder freigegeben werden.

- Weil sich im GIP und im benachbarten Tanklager mittlerweile Logistik- und Recyclingfirmen angesiedelt haben und noch brachliegende Flächen kurz vor einer Neunutzung stehen, nehmen Gespräche über die Reaktivierung der Bahnstrecke zu (u. a. auch mit der Gemeinde Hünxe). Es ist anzunehmen, dass der Bahnbetrieb in nächster Zeit wieder aufgenommen werden kann.
- Zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Hafenstandortes Hafen Emmelsum und aufgrund des Zieles der Landesregierung NRW zur Verkehrsverlagerung strebt DeltaPort den Ausbau der Bahninfrastruktur an. Hierzu gehört die Wiederaufnahme der Bahnverkehre auf der Oststrecke der Kreisbahn, weshalb der Ausbau der Halteposition im Bereich der Oststrecke für Ganzzüge mit einer Länge von 2 x 800 m erfolge. Die Arbeiten sollten bis Ende 2019 abgeschlossen sein, sodass die Kreisbahn mittlerweile bis in Höhe des Gebietes des Bebauungsplans Nr. 136 durchgehend in Betrieb ist.
- Zulässige Fahrgeschwindigkeit im Bereich der gesamten Kreisbahn beträgt 25 km/h, wobei die Fahr- und Rangiergeschwindigkeit aufgrund örtlicher Gegebenheiten aktuelle auf max. 15 km/h herabgesetzt ist.
- Keine Einschränkung der Betriebszeit (24-Stunden-Betrieb)
- Getroffene Annahmen in der „Schalltechnischen Untersuchung für den Bebauungsplan Nr. 136“ vom 24.09.2019 hinsichtlich „Schrittgeschwindigkeit“ und „Betriebszeit 6-22 Uhr“ sind entsprechend zu überprüfen und anzupassen, so dass ein uneingeschränkter Bahnbetrieb weiterhin möglich ist.

Damit in allen Untersuchungen und Gutachten, die für den Bebauungsplan Nr. 136 erstellt wurden, die zugrundeliegenden Eingangsdaten gleich sind, wurde DeltaPort GmbH & Co. KG im Frühjahr 2020 gebeten, für die Oststrecke der Kreisbahn, die nördlich des Bebauungsplanbereichs liegt und zum Gewerbe- und Industriepark Hünxe-Bucholtswelmen führt, relevante Grundaussagen zum Bahnbetrieb mitzuteilen wie z. B. das zu erwartende Zugaufkommen (auch Verteilung auf Tag- und Nachtzeiten). Mit Schreiben vom 24.04.2020 teilte das Unternehmen diesbezüglich folgende Informationen mit:

- Zulässige Fahrgeschwindigkeit im gesamten Streckenbereich der Kreisbahn: 25 km/h
- Tatsächliche Fahrgeschwindigkeit im gesamten Streckenbereich der Kreisbahn: 15 km/h
- Progn. Zugaufkommen auf der Oststrecke der Kreisbahn: tagsüber 15 Züge und nachts 5 Züge

Landesbetrieb Straßenbau.NRW (Regionalniederlassung Niederrhein)

Die Regionalniederlassung Niederrhein hat mit Mail vom 11.10.2019 aufgrund der Betroffenheit der Bundesstraße 8 (B8) folgende Anregungen vorgebracht:

- B8 hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen
- Am Knotenpunkt B8/Poststraße schon jetzt immer wieder Rückstaus durch Linksabbieger in beiden Fahrtrichtungen
- Bebauungsplan Nr. 136 verursacht deutliche Zunahme der Linksabbieger aus Fahrtrichtung Wesel in die Poststraße, weshalb nach RAST 06 eine Linksabbiegehilfe in die B8 Fahrtrichtung Voerde einzubauen ist
- Unter Beachtung der Anregungen bestehen seitens des Landesbetriebs Straßenbau.NRW keine grundsätzlichen Bedenken. Grundsätzlich wird der Anbindung eines Bebauungsplangebietes zugestimmt. Bezüglich der Ausgestaltung der baulichen Maßnahme an der B8 folgten Erläuterungen und Vorgaben bezüglich der Planung, Abstimmung und Durchführung.

Die Erforderlichkeit der genannten Linksabbiegehilfe am Knotenpunkt B8/Poststraße wurde durch den Verkehrsgutachter (ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum) geprüft und die Verkehrsuntersuchung für den B-Plan Nr. 136 überarbeitet. Das Untersuchungsergebnis (die durch den B-Plan Nr. 136 zu erwartenden Zusatzverkehre führen nicht zu einer negativen Veränderung der Leistungsfähigkeit am Anschlussknotenpunkt sowie des Verkehrsflusses auf der B8 in beide Richtungen) ist am 28.01.2020 beim Landesbetrieb Straßenbau.NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Wesel besprochen worden. Bei diesem Termin sind seitens der Vertreter der Regionalniederlassung folgende Anregungen und Bedenken geäußert worden:

- Bei der Beurteilung des Knotenpunktes ist nicht nur die Verkehrsregelung Vorfahrtachten zu berücksichtigen, sondern das angeordnete Stop aus beiden Richtungen der Poststraße. Zudem sei die Bewertung des Kreuzungspunktes auf Grundlage der Einzelstrombetrachtung vorzunehmen und nicht auf Basis der mittleren Wartezeit des Misch-/Gesamtstroms der Knotenpunktzufahrten.
- Die Forderung, auf der B8 eine Linksabbiegehilfe anzulegen (siehe oben), wurde zurückgenommen. Um den von Norden auf der B8 kommenden und in die Poststraße einbiegenden Linksverkehr durch die Umsetzung des B-Plans Nr. 136 nicht zu verstärken, sei eine Alternativverkehrsführung zu prüfen, bei der zwar über die Poststraße aus dem Plangebiet herausgefahren, aber nicht über die Poststraße in das Plangebiet hineingefahren werden könne.

Daraufhin erfolgte eine „Bewertung des Alternativvorschlags von Straßen.NRW zur Verkehrsführung“ durch den Verkehrsgutachter. Zudem wurde die Alternativvariante auch vom Schallgutachter (afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umweltechnik, Haltern am See) untersucht und das Ergebnis in das schalltechnische Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 136 eingebunden. Nachdem der Landesbetrieb Straßen.NRW die aktualisierte Verkehrsuntersuchung, die vom Verkehrsgutachter vorgenommene Bewertung des Alternativvorschlags und das mit der untersuchten Alternativvariante ergänzte Schallgutachten bekommen hatte, wurde mit Mail vom 15.06.2020 rückgemeldet:

- Dass die Verkehrsführung mit Einbahnstraßen-Regelung im Bereich der Poststraße zum Bebauungsplan-136-Gebiet geprüft sei, wurde festgestellt.
- Aus Sicht des Landesbetriebs Straßen.NRW ist der Knoten B8/Poststraße dem Verkehrsgutachten zufolge nicht ausreichend leistungsfähig (entgegen der Aussage des Gutachters).
- Aufgrund der technischen Rahmenbedingungen und der Priorisierung würde ein Ausbau des Knotenpunktes seitens des Landesbetriebes derzeit nicht erfolgen. Sofern die Planung weiterhin verfolgt werde, nehme die Stadt Voerde diese Einschränkung der Leistungsfähigkeit im städtischen Umfeld bewusst in Kauf.

Gemeinde Hünxe

Die Gemeinde Hünxe gab während der frühzeitigen Trägerbeteiligung zum Bebauungsplan Nr. 136 mit Schreiben vom 20.11.2019 folgende Stellungnahme ab:

- Es werde der Bebauungsplan 50 aufgestellt, damit sich im Industrie- und Gewerbegebiet Bucholtswelmen eine moderne Bauschuttrecyclinganlage ansiedeln kann, die aufbereitete Baustoffe aus Abfällen produziert. Zudem ist im Geltungsbereich des B-Plans 50 ein Parallelhafen am Wesel-Datteln-Kanal vorgesehen, um einen kombinierten Umschlag von Schüttgütern über Gleis und Wasserstraße im Ein- und Ausgang zu ermöglichen. Um das Industrie- und Gewerbegebiet Bucholtswelmen, d. h. unter anderem auch den Bereich des Hünxer B-Plans 50 an das Gleisnetz anzubinden, soll in absehbarer Zeit die Strecke der Kreis-/Wirtschaftsbahn reaktiviert werden.

- Der Voerder Bebauungsplan Nr. 136 muss sicherstellen, dass es zu keiner Beeinträchtigung des in Zusammenhang mit der Rechtskraft des Hünxer B-Plans 50 zukünftig wachsenden Güterverkehrs kommt.
- Ob die in den Unterlagen angenommenen 8 Güterzüge pro Tag ausreichend sind, kann nicht abschließend beurteilt werden. Wahrscheinlich sei längerfristig mehr Zugverkehr zu erwarten, zudem tags und nachts. Es wurde eine Anpassung des Lärmschutzgutachtens an einen zu erwartenden 24-stündigen Güterbahnverkehr angeregt.

Gelsenwasser Energienetze GmbH

Mit Schreiben vom 17.10.2019 gab Gelsenwasser Energienetze GmbH während der frühzeitigen Trägerbeteiligung zum B-Plan Nr. 136 folgende Stellungnahme ab:

- Im Planbereich befinden sich Gasleitungen (betrifft das Baugebiet (Teilbereich A des B-Plans)).
- keine Bedenken gegen die Planung, sofern Bestand und Betriebssicherheit der Gasleitungen nicht gefährdet wird
- Pflanzen von Bäumen im Bereich der Gasleitungen unzulässig, wenn dadurch Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit beeinträchtigt werden
- Merkblatt DWA-M 162 bz. GVV 125 (M) über „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ ist zu beachten.
- Baumstandorte (einschließlich Sicherungsmaßnahmen) sind mit Gelsenwasser abzustimmen.

Kreis Wesel

Der Kreis Wesel brachte während der frühzeitigen Trägerbeteiligung zum Bebauungsplan Nr. 136 mit Antwortschreiben vom 05.11.2019 mehrere Anregungen und Bedenken vor. Kurz gefasst handelt es sich im Wesentlichen um folgende Aspekte der Planung und die damit in Zusammenhang erstellten Gutachten:

- uneingeschränkte Nutzung der angrenzenden Güterverkehrsstrecke (Wirtschaftsbahn des Eigenbetriebes des Kreises Wesel) ist sicherzustellen (*)
- aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken, sofern die in der Artenschutzprüfung vorgeschlagenen Maßnahmen inklusive der empfohlenen CEF-Maßnahme durchgeführt werden (*)
- Als Untere Bodenschutzbehörde wurde dargestellt, dass die Vornutzungen des Planbereichs bzw. Baugebietes besondere Anforderungen an die Planung und die spätere Umsetzung erfordern. Die Grundstücke sind im Altlastenkataster des Kreises Wesel erfasst. Es wurden die Ergebnisse der beiden für das Baugebiet vorliegenden Altlastenuntersuchungen zusammengefasst und auf dieser Basis mehrere Anforderungen dargestellt. (*)
- Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Es sei jedoch aufgrund der Vorbelastung des Baugebietes für mehrerer Nutzungen eine wasserbehördliche Erlaubnis erforderlich. (*)
- Als Gesundheitsaufsicht wurde bezüglich der verursachten Emissionen/Immissionen durch Zugverkehr die Überarbeitung des Schallgutachtens angeregt (bezüglich der kurzzeitigen Lärmspitzen, die zu Aufwachsituationen führen können).

Zudem sollte eine Abwägung der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen (PM-10, NOX, SO2, Benzol) erfolgen.

Auch die durch den Schienenverkehr zu erwartenden Erschütterungen und der Körperschallimmissionen seien zu untersuchen und in der weiteren Planbearbeitung abzuwägen. (*)

- Aus der Sicht der Gesundheitsaufsicht wurde bezüglich der verursachten Emissionen/Immissionen durch Binnenschifffahrt angeregt, die Zusatzbelastung durch ausgestoßene Luftschadstoffmengen (z. B. NOX, NO2, Ruß, Benzol, PM-10) zu untersuchen. (*)
- Als Gesundheitsaufsicht ist bezüglich der verursachten Emissionen/Immissionen durch Gewerbelärm darauf hingewiesen worden, dass zusätzlich zu den Auswirkungen des im Plangebiet ansässigen Garten- und Landschaftsbaubetriebs auch die Auswirkungen des in unmittelbarer Nachbarschaft vorhandenen Fertigungsbetriebs für Metallbau zu berücksichtigen sind. (*)
- Aus der Sicht der Unteren Immissionsschutzbehörde wurde bezüglich der erfolgten schalltechnischen Untersuchungen dargestellt, dass gegen die geplante Festsetzung von passivem Schallschutz (in einem kleinen Bereich am nordwestlichen Rand des WA-Gebietes in unmittelbarer Nachbarschaft zum vorhandenen Garten- und Landschaftsbaubetriebs des Baugebietes) keine Bedenken bestehen. (*)

(*) Das komplette Schreiben des Kreises Wesel vom 05.11.2019 ist dieser Anlage 6 als Anlage beigefügt (siehe ab nächste Seite). Die Aussagen des letzten Absatzes (zur Ausweisung eines „urbanen Gebiets“) wurden in einer am 09.01.2020 im Kreishaus stattgefundenen Besprechung zurückgenommen.

Im Frühjahr 2020 sind dem Kreis Wesel die neu erarbeiteten Gutachten (Schwingungstechnische Untersuchung von I.B.U. GmbH, Essen sowie Schadstoffuntersuchung des Ingenieurbüros Rau, Heilbronn) einschließlich des überarbeiteten Schallgutachtens (afi Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik, Haltern am See) zusammen mit der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung und der zwischenzeitlich neu erarbeiteten Bewertung des Alternativvorschlags von Straßen.NRW zur Verkehrsführung (beide: ambrosius blanke verkehr.infrastruktur, Bochum) vorgelegt worden. Die zunächst vermuteten Diskrepanzen bei den Eingangsdaten der Gutachten und Untersuchungen konnten durch weitere Erläuterungen (Anpassungen der Gutachten und Untersuchungen) ausgeräumt werden.

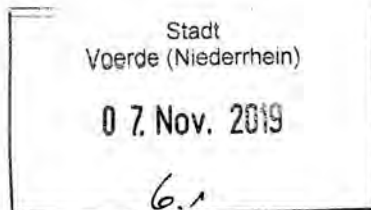
Im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes für die Waldersatzmaßnahmen wurde der Kreis Wesel Anfang 2020 über die Standortwahl (südlich des Kreuzungsbereiches Hindenburgstraße/Hammweg) informiert sowie bezüglich der Anordnung / Umsetzung der Erstaufforstung auf der städtischen Grünland- bzw. Wiesenfläche eingebunden. Mit Schreiben vom 20.02.2020 nahm der Kreis Wesel hierzu folgende Stellungnahme:

- Weil die im Landschaftsplan getroffenen Festsetzungen und dargestellten Entwicklungsziele bedacht wurden, sind die geplanten Waldersatzmaßnahmen grundsätzlich möglich.
- Für den Umfang der Ersatzmaßnahmen ist allein die Einschätzung des Landesbetriebs Wald und Holz NRW maßgeblich, weil der B-Plan Nr. 136 im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt wird und daher die bauleitplanerische Eingriffsregelung nicht zum Tragen kommt.
- Zu bedenken sei, dass in Nähe vielbefahrener Straßen für Tiere, die Waldrand bewohnen, eine erhöhte Kollisionsgefahr anzunehmen sei.
- Gegen die geplante Waldersatzfläche bestehen keine Bedenken. Vorgeschlagene Variante 1 wäre zu bevorzugen. (Hinweis: Variante 1 wurde umgesetzt.)
- Auf die Entwicklungsziele (E5) und die Festsetzungen des Landschaftsplans im Maßnahmenraum M9 wurde hingewiesen.



Kreis Wesel · Der Landrat · Postfach 10 11 60 · 46471 Wesel

Stadt Voerde
Der Bürgermeister
FD 6.1
Postfach 10 11 52
46549 Voerde



Dienststelle: 63-1-1
Kreisplanung

Anschrift: Reeser Landstraße 31
46483 Wesel

Auskunft erteilt: Herr Eickelkamp

E-Mail: klaus.eickelkamp@kreis-wesel.de

Telefon: (0281) 207 2606

Telefax: (0281) 207 – 672606

Zimmer: 606

Ihr Schreiben: 61 Kr/Wa 02.10.2019

Mein Zeichen: 601/00165/19

Datum: 05.11.2019

Öffnungszeiten: Mo. bis Do. von 8:30 bis 12:00 und von 14:00 bis 16:00

Fr. von 8:30 bis 13:00

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 136 der Stadt Voerde "Poststraße / Am Dreieck" hier: Beteiligung gem. § 13 BauGB

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus der Sicht des Kreises Wesel bestehen gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 keine grundsätzlichen Bedenken.

Im Verfahren ist jedoch sicherzustellen, dass auf der unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden und als Güterverkehrsstrecke gewidmeten **Wirtschaftsbahn des Eigenbetriebes des Kreises Wesel** auch zukünftig die Möglichkeiten zur Durchführung von Güterverkehren nicht beeinträchtigt werden. Es ist insbesondere zu regeln, dass denkbaren Konflikten insbesondere hinsichtlich der Betriebssicherheit und des Immissionsschutzes planerisch so vorgebeugt wird, dass die uneingeschränkte Nutzung für Bahnverkehr gewährleistet ist.

Als **untere Regionalplanungsaufsicht** weise ich darauf hin, dass die Sicherstellung des Betriebs der im GEP 99 und auch im Entwurf des Regionalplans Ruhr dargestellten Kreisbahn Voraussetzung für die regionalplanerische Zulässigkeit des Bebauungsplans ist.

Aus Sicht der **unteren Naturschutzbehörde** bestehen keine Bedenken. Die ASP hatte zum Ergebnis, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden, sofern die empfohlenen CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ordnungsgemäß festgesetzt und - wie im Gutachten „Ergebnisse einer Artenschutzprüfung Stufe 2 Bebauungsplan 63 Abbruch ehemaliger Fertigungshallen, Paurat-Gelände Am Dreieck, Poststraße, Voerde“ Kapitel 7. (insbesondere 7.2/7.3) und im Anhang 9.6 beschrieben - durchgeführt werden.

Die Artenschutzbelange werden mittels der vom Planungsbüro Graevendal GbR dargestellten Maßnahmen sichergestellt. Das Artenschutzrecht steht dem Vorhaben somit nach derzeitiger Sach- und Rechtslage nicht entgegen.

(Sofern Ihrerseits Erläuterungen zur Ausführung der CEF-Maßnahmen benötigt werden, steht Ihnen meine untere Naturschutzbehörde (Frau Lürer nur noch bis zum 20.11.19) für Auskünfte zur Verfügung)

Als **untere Bodenschutzbehörde** stelle ich fest, dass die Vornutzung des beplanten Geländes besondere Anforderungen an die Planung und die Plandurchführung bedingt. Die o.g. Grundstücke sind im Altlastenkataster des Kreises Wesel erfasst. Es handelt sich hier um die ehemalige Firma Sterchamol bzw. die ehemalige Firma Paurat.

Im Januar 2009 wurde auf dem Gelände eine orientierende Altlastenuntersuchung durchgeführt. Der Gutachter kam zu dem Ergebnis, dass auf den Grundstücken keine gravierenden Belastungen vorliegen, aber Auffüllungen bis maximal 4 m unter GOK, bei denen sich teilweise erhöhte Schwermetallgehalte zeigten. Bei Bauarbeiten auf dem Grundstück sollten diese deshalb gutachterlich begleitet werden.

Ein weiteres Gutachten vom September 2017 zeigte in der Bodenluft keine Belastungen mit LHKW und BTEX an.

Unterhalb der ehemaligen Halle fand sich eine Tragschicht mit erhöhten Bleigehalten (4.570- 566 mg/kg), die jedoch laut Eluatanalyse nicht in wasserlöslicher Form vorliegen. Bei einer Probe wurde hier auch eine Sulfatkonzentration von 1.500 mg/l im Eluat ermittelt, die weit oberhalb des Z2 – Grenzwertes von 600 mg/l liegt.

In den Tragschichten der Zuwegung wurden erhöhte PAK Werte analysiert, die teils ebenfalls über den Z2- Werten nach LAGA lagen.

Vom gewachsenen Boden wurden zwei Mischproben untersucht, wobei bei einer Probe PAK-Gehalte im Original von größer Z2 gefunden wurden. Hier konnte der Gehalt eindeutig der RKS 18 zu gewiesen werden.

Der Oberboden wies teilweise deutliche PAK-Gehalte auf, die hier auch die Vorsorgewerte der BBodSchV überschreiten. Eine Probe zeigte eine Prüfwertüberschreitung für die Nutzungsart „Kinderspielplatz“, die für die hier geplante neue Nutzung als Wohnbebauung zugrunde gelegt werden sollte. Es handelt sich hierbei um den Schadstoff Benzo(a)pyren der mit 4,1 mg/kg in der untersuchten Probe vorlag. Laut

BBodSchV existiert hier ein Prüfwert von 2 mg/kg für Benzo(a)pyren bei „Kinderspielflächen“. Für einen „Nutzpflanzenanbau“ wird hier ein Prüfwert von 1 mg/kg festgelegt der bei einer weiteren Mischprobe des Oberbodens hier ebenfalls überschritten wird (1,9 mg/kg). Für den Oberboden sollten weitere Untersuchungen erfolgen, falls er als durchwurzelbare Bodenschicht auf den Grundstücken verbleiben sollte.

Ergänzend zu diesem Gutachten wurden im November 2017 Untersuchungen auf dem südöstlichen nicht bebauten, verwilderten Bereich durchgeführt.

Im Oberboden bzw. in den oberbodenähnlichen Auffüllungen wurden teilweise erhöhte Blei- und Zinkkonzentrationen im Original gemessen, die die Vorsorgewerte nach BBodSchV nicht einhalten. Der Summenparameter PAK liegt hier bei zwei Proben oberhalb des Vorsorgewertes und bei einer Probe auch der Wert für Benzo(a)pyren. Die Prüfwerte für die Nutzungsart „Kinderspielfläche“ werden eingehalten.

Die Mächtigkeit des Oberbodens bzw. der oberbodenähnlichen Auffüllung liegt laut Bohrprofilen zwischen 0,5 und 1,2 m. Da auch in diesem Bereich der Oberboden die Vorsorgewerte der BBodSchV nicht durchgehend einhält und teilweise technologische Substrate (Schlacke, Ziegelbruch usw.) vorliegen, sollte der gesamte „Oberboden“ für eine durchwurzelbare Bodenschicht (Kleingärten) ausgetauscht werden.

Im gewachsenen Boden konnten für den südöstlich gelegenen Teil keine Schadstoffkonzentrationen nachgewiesen werden. Alle untersuchten Parameter hielten die Werte für Z0 der LAGA TR Boden (2004) ein.

Da es sich hier um einen Altstandort handelt und die Untersuchungen nur punktuell durchgeführt wurden, kann es nicht ausgeschlossen werden, dass es punktuell zu schädlichen Bodenveränderungen bzw. Schadstoffaufkonzentrierungen gekommen sein kann. In den Gutachten zeigt sich, dass keine flächendeckenden starken Belastungen vorliegen, aber punktuell bestimmte Stoffe in erheblichen Konzentrationen vorgefunden wurden, die auf jeden Fall für Mehrkosten bei einer eventuellen Entsorgung führen.

Aus den hier vorliegenden Informationen resultieren folgende Anforderungen:

- 1.) Alle Eingriffe in den Boden, die im Rahmen der Baumaßnahme durchgeführt werden, sind gutachterlich zu begleiten. Trotz Untersuchungen können im Rahmen von Erdarbeiten kontaminierte Bereiche angetroffen werden. Böden in denen Einbauwerte überschritten werden (Überschreitung der LAGA Z 1.2 Werte) und die aus bautechnischer Sicht herausgenommen werden müssen, können auf der Fläche nicht mehr wiederverwertet werden, sondern müssen extern verwertet bzw. entsorgt werden. Erdarbeiten der Baumaßnahme sind durch einen vom Bauherrn beauftragten Fachgutachter überwachen und begleiten zu lassen. Der Gutachter muss über Erfahrungen aus dem Altlasten- und Bodenschutzbereich verfügen und die notwendige, fachliche Qualifikation besitzen. Die Beurteilung der Eignung erfolgt in Anlehnung an die Verordnung des Landes NRW über Sachverständige und Untersuchungsstellen für Bodenschutz und Altlasten (SU-BodAV NRW) in der aktuellen Fassung.

Der beauftragte Fachgutachter ist der Bauordnung spätestens mit der Baubeginnanzeige namentlich zu benennen.

- 2.) Der Gutachter hat über die Eingriffe in den Boden eine Dokumentation mit allen Befunden und Beurteilungen anzufertigen, die auf Verlangen der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Wesel vorzulegen ist. In der Dokumentation muss der Verbleib von ausgebauten Auffüllungen und der Eignungsnachweis für einzubauendes Bodenmaterial beschrieben werden. Auch für die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht bei Grünflächen müssen qualitative und quantitative Angaben zum Bodenmaterial gemacht werden (siehe § 12 Abs. 3 BBodSchV und DIN 19731, Nr. 5.1 und 5.2).
- 3.) Die auf dem Grundstück vorgefundenen Aufschüttmaterialien können nach Entscheidung des Fachgutachters vor Ort umgelagert werden. Dabei dürfen keine Gefahren im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetz entstehen. Dies kann unter Versiegelungen (Verkehrsflächen/ Fundamenten/ Bodenplatten), aber auch unter geeigneten Bodenabdeckungen (s.u.) erfolgen. Der Einbau von ausgehobenem Aufschüttmaterialien in eine Tiefe unterhalb der auf dem Grundstück angetroffenen Altablagerungsbasis, d. h. im Niveau von natürlich gewachsenem Boden, ist nicht zulässig (§4 in Verbindung mit §7 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)). Die Gefahrenvermeidung im Sinne des § 4 Bundesbodenschutzgesetz ist durch den Gutachter sicherzustellen und zu belegen. Aushubmassen, die auf dem Grundstück nicht wieder eingebaut werden können, sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
- 4.) Für den Einsatz von güteüberwachten Recyclingbaustoffen bzw. Sekundärrohstoffen ist eine wasserbehördliche Erlaubnis zu beantragen.
- 5.) Zur Begrünung vorgesehene Flächen (durchwurzelbare Bodenschichten) sind durch eine ausreichende Abdeckung mit geeignetem Bodenmaterial zu sichern bzw. nutzbar zu machen.
Die erforderlichen Oberbodenmächtigkeiten richten sich nach der geplanten Nutzung und sie betragen im Bereich von
 - Zier- und Nutzgärten mindestens 0,60 m nach gebrauchsfertig hergestelltem Zustand. Bei größeren Pflanzen (Sträucher, Bäume) muss der Bodenauftrag bzw. Bodenaustausch in der Stärke der Durchwurzelungstiefe erfolgen.
 - Grünflächen und sonstige unbefestigte / nicht überbaute Flächen mindestens 0,35 m nach gebrauchsfertig hergestelltem Zustand.

Bodenmaterialien, die zu Abdeckung und Geländegestaltung angeliefert werden sind geeignet, wenn sie

- den Vorsorgeanforderungen der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung entsprechen
- keine Störstoffe wie z.B. Kunststoffe, Metallteile, Müll o.ä. enthalten
- nur sehr geringe Mengen (weniger als 10 Vol.-%) unkritischer technogene Substrate, wie z.B. kleine Ziegel- oder Betonbruchstücke enthalten
- nach Augenschein und Geruch unauffällig sind

- nach ihrer Herkunft keinem Belastungsverdacht unterliegt.
Die Eignung der Bodenmaterialien ist schriftlich zu dokumentieren.

Beim Umgang mit Böden und Bodenmaterialien und der Herstellung der nicht überbauten Flächen sind die DIN 19731, die DIN 18915 und die materiellen Anforderungen der §§ 9 und 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten. Für den Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben sei noch auf die neue DIN 19639 hingewiesen.

der Einbau von Bodenmaterial erfolgt

- horizontweise, d.h. zuerst der Unterboden, danach der humose Oberboden
- nur bei trockener Witterung und ausreichend abgetrockneten Böden
- mit leichten Maschinen, vorzugsweise Raupenbagger, mit geeignetem Fahrwerk, die „vor Kopf“ arbeiten können um Bodenverdichtungen zu vermeiden.

Sollten im Rahmen der Bautätigkeiten unerwartete Vorkommnisse eintreten (z.B. ungewöhnliche Verfärbungen oder Gerüche im Boden) muss die Fachbehörde (FD 66-1-1 bei der Kreisverwaltung Wesel) umgehend davon unterrichtet werden.

Ich möchte darauf hinweisen, dass prinzipiell eine punktuelle Versickerung von Oberflächenwasser nur in natürlichen und nicht verunreinigten Böden möglich ist. Eine Durchsickerung von Auffüllungen ist nicht zulässig. Die wasserrechtlichen Anforderungen hinsichtlich Grundwasserabstand, Filterstrecke bis zum Grundwasser, etc. sind in jedem Fall einzuhalten.

Als **untere Wasserbehörde** habe ich gegen die Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht darüber hinaus keine grundsätzlichen Bedenken.

In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sollte auf die durch den Altstandort bedingten Einschränkungen und darauf hingewiesen sein, dass für nachfolgende Nutzungen wasserbehördliche Erlaubnisse erforderlich und bei der unteren Wasserbehörde des Kreises Wesel zu beantragen sind:

- Die Versickerung von Niederschlagswasser über technische Einrichtungen wie Mulden oder Rigolen bedarf der Genehmigung. Grundsätzlich ist eine Versickerung unbelasteten Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone anzustreben. Belastetes Niederschlagswasser bedarf grundsätzlich einer Vorbehandlung. Von einer Versickerung des Niederschlagswassers über Sickerschächte ist abzusehen.
- Die Entnahme von Grundwasser (dauerhaft und/oder temporär).
- Der Einbau von güteüberwachten Recycling-Material und mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen.
- Die Nutzung von Erdwärme.

Als **Gesundheitsaufsicht** bestehen meinerseits dann keine grundsätzlichen Bedenken, wenn die nachfolgenden Anforderungen an die Planung umgesetzt werden:

Aus gesundheitlicher Sicht verursachte Emissionen/ Immissionen durch Zugverkehr (fiktiv)

Das hier vorgelegte Gutachten (FLÖRKE-Halterm a.S.), wurde u.a. auf Grundlage der DIN 18005 erstellt. Diese Orientierungswerte des Schallschutzes im Städtebau dienen lediglich als Anhalt, so dass von ihnen nach oben abgewichen werden kann, wenn andere Belange überwiegen.

Die Gutachter nutzt im Rechenmodell eine Prognose der DB AG für das Jahr 2025 (in der Zeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr). Bei der Beurteilung wurde nicht berücksichtigt, dass der Schienenlärm einen diskontinuierlichen Verkehrslärm, mit oft langen Ruhephasen zwischen den einzelnen Vorbeifahrpegeln darstellt. Die Wirkung von Schienenlärm auf schlafende Anwohner hängt jedoch nicht nur von der Höhe des achtstündigen Lärmpegels ab, sondern auch von kurzzeitigen Lärmspitzen (>65 dB), die zu spontanen Aufwachsituationen führen können. Gerade diese Aufweckphasen, sind für Stressaktionen und ihre physiologischen Folgen auf das Herz-Kreislaufsystem prädestiniert.

Dieser Aspekt wurde in der vorliegenden Prognose m. E. nicht ausreichend beleuchtet. Da das vorliegende Gutachten keine Maßnahmen im eigentlichen Sinne zur aktiven Lärmabschirmung vorsieht, sollte vor diesem Hintergrund eine ergänzende Expertenmeinung eingeholt werden.

Da der z.Zt. nicht genutzte Streckenverlauf nicht elektrifiziert ist und Dieseltraktionen im regionalen Schienenverkehr weiterhin von Bedeutung sein werden, führen sie gerade im Bereich von Bahnhöfen, Rangieranlagen oder Wohngebieten zu lokalen Konflikten. Daher sollte eine Abwägung der verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen (PM-10, NOX, SO2, Benzol) erfolgen.

Des Weiteren wurde der Schutz vor Erschütterungen und Körperschall in den Antragsunterlagen nicht berücksichtigt. Durch den raschen Kontaktwechsel Rad-Schiene, d.h. von Stahl auf Stahl, verursachen Schienenfahrzeuge Erschütterungen, die vom Gleis in das umgebende Erdreich oder Gestein eingeleitet werden und von dort über Oberflächen- oder Halbraumwellen Fundamente, Wände und Decken der Gebäude anregen. Stärkere Schwingungen einer angeregten Decke sind vom Menschen beim Stehen, Sitzen oder Liegen spürbar und werden in Abhängigkeit von der Amplitude und dem Zeitverlauf als störend und belästigend empfunden. Daher sollte die zu erwartende Schwingstärke im Rahmen der weiteren Planbearbeitung ebenfalls abgewogen werden.

Aus gesundheitlicher Sicht verursachte Emissionen/ Immissionen durch die Binnenschifffahrt

Im vorliegenden Planverfahren wurden zwar die vom Kanal ausgehenden Schallemissionen bewertet, jedoch nicht die Zusatzbelastung durch ausgestoßene Luftschadstoffmengen der Binnenschifffahrt (z.B. NOx, NO2, Ruß, Benzol, PM10). Wie eine Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde zeigt, sind gerade in unmittelbarer Nähe zu Schifffahrtswegen die schifffahrtsbedingten Luftschadstoffimmissionen erhöht. Daher sollte auch hier eine Abwägung erfolgen.

Aus gesundheitlicher Sicht verursachte Emissionen/ Immissionen durch Gewerbelärm

Wie aus den vorgelegten Planunterlagen hervorgeht, wurde der im Plangebiet ansässige Garten- und Landschaftsbaubetrieb als einziger Emittent identifiziert. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich jedoch auch noch ein Fertigungsbetrieb für Metallbau. Dieser Aspekt wurde in der Emissionsabschätzung nicht berücksichtigt.

Als **untere Immissionsschutzbehörde** stelle ich fest, dass die „Schalltechnische Untersuchung“ für den Bebauungsplan Nr. 136 (Nr. B14010 v. 24.10.2019) des Ingenieurbüro afi Arno Flörke, Kolpingstraße 6, in Haltern am See die nachbarschaftliche Verträglichkeit der Planung untersucht. Die Untersuchung prognostiziert im nordöstlichen Bereich des allgemeinen Wohngebietes eine Überschreitung der Immissionswerte im 2. Obergeschoss, was durch die Festsetzungen unter 7.2 (keine offenbaren Fenster im 2. Obergeschoss in der Lärmschutzzone [A] zulässig) berücksichtigt wird. Aus Sicht des vorbeugenden Immissionsschutzes bestehen gegen dieses Vorgehen keine grundsätzlichen Bedenken.

~~Es wird jedoch angeregt, den gesamten Bereich GE (e), zumindest aber den Bereich GE(e)1 als urbanes Gebiet gem. § 6a BauNVO auszuweisen. Die o. g. Schalltechnische Untersuchung hat im Bereich GE(e) Beurteilungspegel von max. 62 dB(a) prognostiziert, so dass der Immissionsrichtwert für den Tag gem. Nr. 6.1 der TA Lärm für urbane Gebiete von 63 dB(A) eingehalten wird. Durch die Ausweisung dieses Bereiches als urbanes Gebiet würde der Tatsache Rechnung getragen, dass sich im Bereich GE(e)3 bereits eine Wohnbebauung befindet und die Errichtung des Verwaltungsgebäudes im Bereich GE(e)1 wäre weiter zulässig. Des Weiteren würde bei der Ausweisung eines urbanen Gebietes eine der Situation angemessene Abstufung der Schutzbedürftigkeit der relevanten Immissionsorte erreicht.~~

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Eickelkamp

*Diese Message wurde
bei einer Besprechung
am 09.01.2020 zurück-
genommen.*