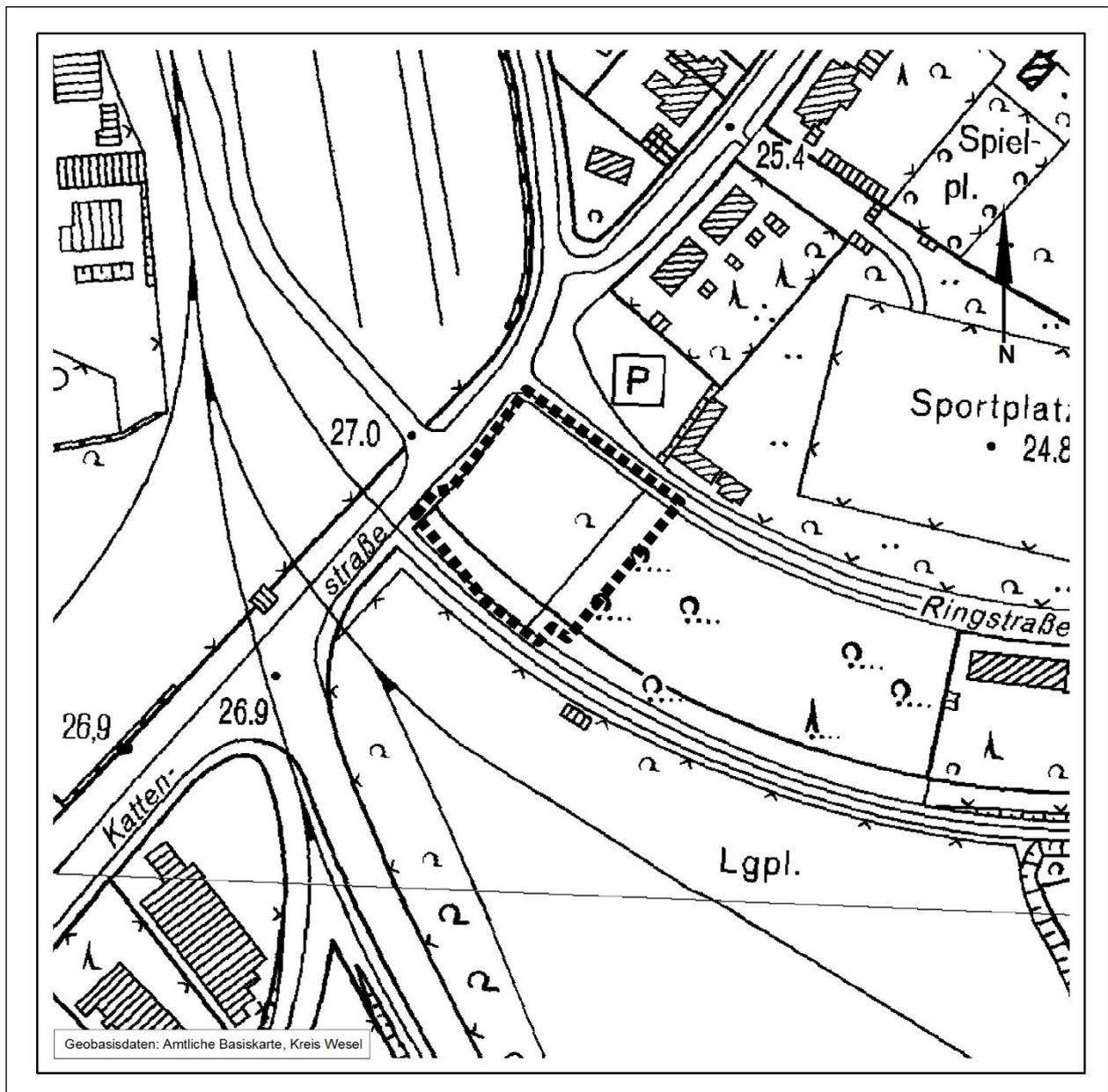


Begründung zum Bebauungsplan LIN 165 „Mobilstation Ringstraße/Kattenstraße“

Aufstellung und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung



Inhalt	Seite
I ALLGEMEINE PLANUNGSVORAUSSETZUNGEN	1
1 Anlass und Erfordernis für die Aufstellung des Bebauungsplanes	1
2 Räumlicher Geltungsbereich	1
3 Eigentumsverhältnisse und derzeitige Nutzung	2
4 Vorgaben zur Planung	2
4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen	2
4.2 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf	2
4.3 Flächennutzungsplan der Stadt Kamp-Lintfort	3
4.4 Gegenwärtiges Planungsrecht	3
4.5 Landschaftsplan Kreis Wesel	3
5 Alternativenprüfung	3
6 Städtebauliche Rahmenbedingungen	4
6.1 Schienengebundener Nahverkehr – Niederrheinbahn	5
II PLANUNGSINHALTE UND FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS	5
7 Ziele der Planung	5
8 Verkehrsplanerisches Konzept	6
9 Verkehrsflächen	7
10 Verkehrsauswirkungen	7
11 Ver- und Entsorgung	8
12 Umweltbelange, Natur und Landschaft	9
13 Grünflächen	14
14 Immissionsschutz	14
15 Bodenbedingungen	15
16 Kampfmittel	15
17 Grundwasser, Hochwasser	16
18 Bergbau	17
19 Denkmal- und Bodendenkmalschutz	17
III FLÄCHENBILANZ	17

IV AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

17

Anlagen

Anlage 1: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

Anlage 2: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen Bebauungsplan LIN 101

Anlage 3: Verkehrsplanerisches Konzept

Stand der Bearbeitung: November 2019

I ALLGEMEINE PLANUNGSVORAUSSETZUNGEN

1 Anlass und Erfordernis für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Die Stadt Kamp-Lintfort mit über 38.000 Einwohnern ist bislang nicht an den öffentlichen schienegebundenen Personennahverkehr angebunden. Die seit 2013 stillgelegte Zechenbahntrasse des ehemaligen Bergwerks West soll daher auf dem Abschnitt zwischen Kamp-Lintfort und dem Bahnhof Moers-Rheinkamp reaktiviert werden. Dazu wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Niederrheinbahn GmbH gegründet, an welchem die Stadt beteiligt ist. Dieses beantragt die Reaktivierung des Betriebes sowie die neuen Bahnanlagen im Rahmen mehrerer gesonderter Plangenehmigungsverfahren. Vorgesehen sind auf dem Stadtgebiet Kamp-Lintfort zwei Bahnhaltdepunkte: Bereits bis 2020 soll der Bahnhaltdepunkt Kamp-Lintfort Süd im Kreuzungsbereich Kattenstraße/Ringstraße errichtet werden und die Besucher an Wochenenden und Feiertagen zur Landesgartenschau bringen. Im Anschluss an die Landesgartenschau soll die Strecke dann über das ehemalige Zechengelände bis zur Innenstadt weitergeführt werden. Dort soll südlich der Friedrichstraße der Endhaltdepunkt Kamp-Lintfort entstehen. Im Regelbetrieb soll dann der Regionalexpress RE 44 ab 2021 im Stundentakt Kamp-Lintfort mit den Städten Moers, Duisburg, Oberhausen und Bottrop verbinden.

Um die Attraktivität des zukünftigen Bahnanschlusses weiter zu steigern, soll am Haltdepunkt Kamp-Lintfort Süd eine Mobilstation mit 77 Park+Ride- und 30 Fahrradstellplätzen errichtet werden. Die Errichtung ist spätestens bis zur Aufnahme des Regelbetriebs vorgesehen. Die Mobilstation soll insbesondere Pendler aus Kamp-Lintfort dazu bewegen, den überwiegenden Teil ihrer Wegstrecke mit dem Zug zurückzulegen. Die Mobilstation soll unmittelbar am Bahnhaltdepunkt im Kreuzungsbereich von Ring- und Kattenstraße überwiegend auf einer bereits vorgenutzten Fläche errichtet werden. Östlich grenzt ein Waldstück an. Aufgrund dessen ist der Standort im Flächennutzungsplan als Fläche für Wald dargestellt. Er liegt zudem im Geltungsbereich des Bebauungsplanes LIN 101 „Altsiedlung“. Dieser trifft gleichfalls die Festsetzung „Fläche für die Forstwirtschaft“. Das Vorhaben ist mit den planungsrechtlichen Vorgaben insofern nicht vereinbar. Um die geplante Mobilstation umsetzen zu können, ist es erforderlich, den Bebauungsplan LIN 165 „Mobilstation Ringstraße/Kattenstraße“ aufzustellen. Auf diese Weise soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichergestellt werden. Aufgrund der entgegenstehenden Darstellungen soll parallel auch der Flächennutzungsplan geändert werden.

Der Bahnsteig selbst ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Die Zulassung wird im Rahmen eines eigenständigen Plangenehmigungsverfahrens festgestellt.

2 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst rund 3.000 m², welche hauptsächlich auf die westliche Teilfläche des Flurstückes 28 in der Gemarkung Lintfort, Flur 8 entfallen. Darüber hinaus erstreckt sich der Geltungsbereich im geringfügigen Umfang auf Teilflächen der nördlich und südlich angrenzenden Flurstücke 27 und 282. Ein Übersichtsplan ist dem Anhang zu entnehmen. Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die Ringstraße
- im Osten durch den angrenzenden Wald
- im Süden durch die Gleistrasse der Niederrheinbahn
- im Westen durch die Kattenstraße

3 Eigentumsverhältnisse und derzeitige Nutzung

Die Fläche der zukünftigen Mobilstation befindet sich im Eigentum der Stadt Kamp-Lintfort sowie im geringfügigen Ausmaß im Eigentum der Niederrheinbahn GmbH. Der für den P+R Parkplatz vorgesehene Bereich ist zum überwiegenden Teil heute bereits verdichtet, da er schon in der Vergangenheit als Parkplatz genutzt wurde. Aktuell wird die Fläche als Bodenlager für die Baumaßnahmen auf dem ehemaligen Zechengelände zwischengenutzt. Östlich daran schließt Wald an. Dieser wird in seinem westlichen Randbereich für die neue Mobilstation mit beansprucht werden.

4 Vorgaben zur Planung

4.1 Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Die Stadt Kamp-Lintfort ist im derzeit rechtswirksamen Landesentwicklungsplan (LEP) für das Land Nordrhein-Westfalen als Mittelzentrum festgelegt. Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Darstellung als Siedlungsraum.

Für den öffentlichen Verkehr wird auf Ebene der Landesplanung die bedarfsgerechte Anbindung von Mittel- und Oberzentren (8.1-11) als Ziel der Raumordnung vorgegeben. Um die Zentralität, Erreichbarkeit und Versorgungsfunktion der Zentren zu gewährleisten, sollen diese vorrangig über den öffentlichen schienengebundenen Personennahverkehr zu erreichen sein. Gleichzeitig soll durch den Anschluss die Attraktivität einer Stadt als Wohn-, Arbeits- und Unternehmensstandort gesichert werden. Der öffentliche Nahverkehr soll bedarfsgerecht und leistungsfähig sein und regionale Verbindungen ermöglichen. Angesichts der Siedlungsdichte in NRW soll zudem vorrangig auf vorhandene, z.B. stillgelegte Gleistrassen zurückgegriffen werden.

Mit der Anbindung Kamp-Lintforts an das regionale Schienennetz kommt die Stadt diesem Ziel nach. Die geplante Mobilstation am Bahnhaltelpunkt Kamp-Lintfort Süd erhöht zugleich die Attraktivität des Verkehrsträgers Bahn und schafft einen Anreiz, diesen tatsächlich zu nutzen.

4.2 Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im rechtswirksamen Gebietsentwicklungsplan (GEP) vom 15.12.1999 für den Regierungsbezirk Düsseldorf als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) ausgewiesen. Die Gleistrasse der ehemaligen Zechenbahn ist zudem als Schienenweg mit zwei Bahnhaltelpunkten als Ziel der Raumordnung dargestellt. Gegenüber dem geplanten Standort an der Kattenstraße ist der Bahnhaltelpunkt im GEP dabei etwa 500 m weiter östlich dargestellt. Die Differenz beruht auf der Unschärfe des Regionalplans; die Darstellung soll

zudem lediglich das Ziel verdeutlichen, im Süden des Stadtgebietes einen Haltepunkt zu errichten.

Die Darstellungen als ASB sowie Schienenweg finden sich auch in dem in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr, welcher den bislang gültigen GEP im Zuständigkeitsbereich des Regionalverbands Ruhr ersetzen soll. Die Planungen zur Errichtung einer Mobilstation sind daher grundsätzlich mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Zur abschließenden Abstimmung wird der Regionalverband Ruhr im Rahmen der landesplanerischen Anfrage um Stellungnahme gebeten.

4.3 Flächennutzungsplan der Stadt Kamp-Lintfort

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist der Planbereich als „Fläche für Wald“ dargestellt. Die Darstellung entspricht der überwiegenden Bewaldung des Flurstücks; gleichwohl ist die für den P+R Parkplatz vorgesehene Fläche bereits heute größtenteils vorgenutzt. Die Darstellung steht der beabsichtigten Nutzung als Mobilstation und den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes entgegen. Um den Entwicklungsgebot zu entsprechen, soll der Flächennutzungsplan gemäß § 8 (3) BauGB parallel zum Bebauungsplanverfahren geändert werden. Die Darstellung soll von „Fläche für Wald“ in eine „Fläche für Verkehr“ mit der Zweckbestimmung „Mobilstation“ geändert werden. Weitere Ausführungen können der Begründung zur 29. Änderung des Flächennutzungsplanes entnommen werden.

4.4 Gegenwärtiges Planungsrecht

Die Fläche der geplanten Mobilstation befindet sich im Geltungsbereich des seit dem 28.08.1981 rechtskräftigen Bebauungsplanes LIN 101 „Altsiedlung“. Gleich des Flächennutzungsplanes ist der Bereich dort als „Fläche für die Forstwirtschaft“ festgesetzt. Die Festsetzung steht der geplanten Entwicklung entgegen. Die Fläche soll daher durch den Bebauungsplan LIN 165 überplant und die bislang gültigen Festsetzungen des Bebauungsplan LIN 101 aufgehoben werden.

4.5 Landschaftsplan Kreis Wesel

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplanes des Kreises Wesel, Raum Kamp-Lintfort.

Der durch den Bebauungsplan bedingte Eingriff soll hingegen innerhalb des festgesetzten Landschaftsschutzgebietes L 13 „Ehemalige Bahntrasse mit angrenzenden Wald- und Freiflächen“ ausgeglichen werden (vgl. Kapitel 12). Die geplante Ausgleichsmaßnahme entspricht dabei der für diesen Bereich im Landschaftsplan benannten Zielen zur Entwicklung von Waldsäumen und standortgerechten Waldbeständen.

5 Alternativenprüfung

Die geplante Mobilstation stellt eine funktionale Ergänzung des am Kreuzungsbereich Ringstraße/Kattenstraße geplanten Bahnhofes dar. Ein davon räumlich getrennter Standort

scheidet somit aufgrund der erforderlichen Nähe beider Nutzungen grundsätzlich aus. Die Fläche wurde zudem bereits früher als Parkplatz genutzt und ist daher stark verdichtet.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Ringstraße befindet sich der ehemalige DJK Sportplatz inklusive Vereinsheim. Auch auf dieser Fläche könnte die Mobilstation theoretisch umgesetzt werden. Der ehemalige Sportplatz wird jedoch in Gänze zu einem neuen Wohnquartier entwickelt und steht somit für eine anderweitige Nutzung nicht zur Verfügung. Zudem würde der Standort die Querung der Ringstraße durch die Pendler erforderlich machen. Die Bereiche südlich der Bahntrasse werden gewerblich genutzt und befinden sich in Privatbesitz. Das ehemalige Zechengelände wird zu einem großen Landschaftspark gestaltet und würde ebenfalls eine Straßenquerung erfordern.

Aufgrund des Bahnhalt punktes wird für die Mobilstation ein Bedarf an 77 Pkw- sowie 30 Fahrradstellplätzen prognostiziert. Die zur Umsetzung dessen erforderliche Fläche kann zum überwiegenden Teil auf dem bereits verdichteten Untergrund errichtet werden. Darüber hinaus ist es erforderlich, den westlichen Randbereich des angrenzenden Waldstückes in einem noch genau zu benennenden Umfang mit zu beanspruchen. Die Inanspruchnahme wird auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Bahnsteig scheiden, wie erwähnt, alternative Standorte aus. Eine andere Lage oder Ausrichtung der Mobilstation auf dem Flurstück wäre dagegen mit einem höheren Eingriff in den Baumbestand verbunden.

6 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Das Plangebiet liegt im südlichen Stadtgebiet von Kamp-Lintfort, am südwestlichen Ende der Altsiedlung. Es ist über die Ringstraße angebunden. Nördlich grenzt der ehemalige Sportplatz des DJK Lintfort samt Vereinsheim an. Auf einem Teil des Sportplatzes wurde in 2014 eine neue Kindertagesstätte errichtet; der Verein zog an die zentrale Sportanlage an der Franzstraße. Diese Fläche steht seitdem für die sportliche Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Das Vereinsheim wird jedoch noch bis Ende 2020 weitergenutzt. Im Anschluss soll die gesamte Fläche städtebaulich neu geordnet und ein neues Wohngebiet entwickelt werden. Auf der gegenüberliegenden Seite der geplanten Mobilstation sollen Ein- und Mehrfamilienhäuser entstehen. In nördlicher und östlicher Richtung erstreckt sich im Weiteren die Wohnbebauung der Altsiedlung. Jene zusammenhängende Bergarbeitersiedlung zeichnet sich durch gemeinsame gestalterische und architektonische Prinzipien und Formen aus.

Östlich des Plangebietes schließt ein aus Buchen und Bergahorn bestehendes, etwa 8.000 m² großes Waldstück an. Südlich dessen liegt die Gleisanlage des ehemaligen Bergwerk West, welche für den ÖPNV reaktiviert werden soll. Im Weiteren schließt das interkommunale Gewerbegebiet Logport IV an, in welchem sich Verteilzentren großer Handelsunternehmen angesiedelt haben. Auf dem Gelände finden sich mehrere großflächige Lagerhallen, die über die Norddeutschlandstraße erschlossen sind. In südwestlicher Richtung finden sich entlang der Kattenstraße und der Friedrich-Heinrich-Allee ebenfalls gewerbliche Betriebe.

Westlich an das Plangebiet und die Altsiedlung schließt sich die Fläche des ehemaligen Bergwerk West an. Nach dem Rückzug des Bergbaus und der Flächensanierung findet dort in 2020

die Landesgartenschau statt. Der östliche Teil bleibt dauerhaft als großzügiger öffentlicher Grün- und Freiraum erhalten. Der westliche Teil wird anschließend zu einem neuen Wohn- und Stadtquartier entwickelt.

6.1 Schienengebundener Nahverkehr – Niederrheinbahn

Die Stadt Kamp-Lintfort verfügt bislang nicht über einen Bahnanschluss. Das ist sowohl in Bezug auf die Größe der Stadt als auch in Bezug auf die Hochschule Rhein-Waal ein deutlicher Standortnachteil. Deshalb treibt die Stadt seit Jahren zusammen mit verschiedenen Partnern aus der Region die Planungen für einen Bahnanschluss voran. Eine Machbarkeitsstudie aus 2011 lieferte positive Ergebnisse, die zwischen Kamp-Lintfort und Moers eine Fahrgastnachfrage von über 3.000 Fahrgästen pro Normalwerktag prognostizierte. Mit Beschluss des Verkehrsausschusses des Landtages NRW am 21. Februar 2018 wurde die Reaktivierung der Niederrheinbahn schließlich als indisponibles Vorhaben in die Infrastrukturfinanzplanung des Landes NRW aufgenommen und damit die finanzielle Voraussetzung zur Reaktivierung der Niederrheinbahn geschaffen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat daraufhin eine Bestellgarantie für die zu erbringende Verkehrsleistung übernommen sowie die Übernahme der unrentierlichen Betriebskosten erklärt. Die Stadt Kamp-Lintfort hat daraufhin gemeinsam mit der R.A.T.H.-Gruppe aus Düren das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Niederrheinbahn GmbH gegründet und die ehemalige Zechenbahntrasse von der RAG erworben.

Die bestehende Strecke soll instandgesetzt und im Anschluss an die Landesgartenschau 2020 bis in den nördlichen Bereich des ehemaligen Bergwerks, nahe der Innenstadt weitergeführt werden. Dort soll der Endhaltepunkt Kamp-Lintfort entstehen. Der zweite Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd entsteht am Kreuzungsbereich Ringstraße/Kattenstraße. Diese Station soll bereits bis 2020 hergestellt werden und zur Landesgartenschau an Wochenenden und Feiertagen einen Pendelbetrieb bis Duisburg ermöglichen. Im Regelbetrieb soll dann der Regionalexpress RE 44 ab 2021 im Stundentakt Kamp-Lintfort mit den Städten Moers, Duisburg, Oberhausen und Bottrop verbinden. Bis zur Aufnahme des Regelbetriebes soll zudem am Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd die geplante Mobilstation ergänzt werden.

Für die Zulassung der Bahntrasse und Haltepunkte sowie des Regelbetriebs werden mehrere gesonderte Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Für den Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd wurde bei der Bezirksregierung Düsseldorf die Einleitung eines entsprechenden Plangenehmigungsverfahrens bereits im Juli 2019 beantragt.

II PLANUNGSINHALTE UND FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

7 Ziele der Planung

Mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes soll die Errichtung einer Mobilstation am Bahnhof Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd planungsrechtlich gesichert werden. Durch das zu schaffende Angebot an Pendlerparkplätzen, Radabstellanlagen und Ladestationen soll die Attraktivität und die Auslastung des Bahnhof Haltepunktes erhöht werden. Im Rahmen des Aufstel-

lungsverfahrens sollen dabei die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt und in die Planung eingestellt werden, um so eine geordnete städtebauliche Entwicklung des Standortes sicherzustellen. Aufgrund der Lage am Rand der Altsiedlung soll auf eine angemessene Eingrünung und Gestaltung der Anlage geachtet werden.

8 Verkehrsplanerisches Konzept

Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Konzept der Mobilstation sowie die Planung für den Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd wurden im Frühjahr 2019 durch das Büro Obermeyer erstellt. Der Haltepunkt wird entlang der bestehenden Gleise an deren Nordseite errichtet. Der Bahnsteig beginnt rund 30 m östlich der Kattenstraße und ist von dort über einem barrierefreien Fußweg angeschlossen. Der Bahnsteig hat eine Gesamtlänge von 155 m und eine Breite von 2,75 m. Der Bahnsteig wird mit zwei Wetterschutzhäuschen und zwei Bänken sowie weiterem Mobiliar ausgestattet. Die Entwässerung des Niederschlagwassers erfolgt über die belebte Bodenzone. Der Bahnsteig selbst ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens, sondern wird in einem eigenen Plangenehmigungsverfahren behandelt.

Die Mobilstation soll entsprechend des aktuellen Konzeptes unmittelbar südöstlich des Einmündungsbereichs Ringstraße/Kattenstraße am Beginn des Bahnsteiges errichtet werden. Die Anlage soll insgesamt 77 Pkw-Stellplätze umfassen, von denen vier mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden. Es sind weiterhin in einem ersten Schritt 30 überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen, die ebenfalls Lademöglichkeiten beinhalten. Bei weiterem Bedarf können weitere Radabstellplätze ergänzt werden. Der Haltepunkt soll zudem langfristig an eine Buslinie angebunden werden. Auf diese Weise kann gänzlich auf die Nutzung des eigenen Pkw verzichtet werden.



Abbildung 1: Verkehrsplanerisches Konzept „Mobilstation Kamp-Lintfort Süd“, (Stadt Kamp-Lintfort, Obermeyer 2019)

Die Zufahrt für Pkw soll über die Ringstraße erfolgen. Dort befindet sich bereits die Zufahrt des vorhandenen Stellplatzes. Eine Zufahrt von der Kattenstraße ist aufgrund der Nähe sowohl zum technisch gesicherten Bahnübergang als auch zur Einmündung Ringstraße kritisch zu beurteilen. In diesem Fall ist eine erhöhte Unfallgefahr auch mit Passanten zu befürchten.

Für Fußgänger und Radfahrer soll der Zuweg von der Kattenstraße sowie ein zweiter Zuweg im Osten der Mobilstation von der Ringstraße angelegt werden. Die Pkw-Stellplätze sollen in sechs Reihen in Nord/Süd-Ausrichtung angeordnet sein. An der dem Bahnhofpunkt nächstgelegenen Parkreihe sind dabei die Behindertenstellplätze und Ladesäulen vorgesehen. Und auch die Fahrradstellplätze finden sich unmittelbar am Aufgang zum Bahnsteig, so dass nur kurze Wege entstehen.

Die gesamte Mobilstation soll ansprechend begrünt werden, um insbesondere zur Ringstraße und Kattenstraße mit einer einheitlichen grünen Struktur in Erscheinung zu treten. Auch die Stellplatzreihen sollen mit Begleitgrün eingefasst werden, um den Parkplatz zu gliedern und zu gestalten; der Zuweg von der Ringstraße soll durch eine Hecke vom Pkw-Verkehr getrennt sein. Die im Straßenraum von Ring- und Kattenstraße bestehenden Bäume bleiben erhalten. Fahrbahn, Zuwege und Parktaschen des P+R-Parkplatzes werden zudem in unterschiedlichem Bodenbelag ausgeführt.

9 Verkehrsflächen

Die gesamte Mobilstation soll im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als „öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt werden. Die genaue Zweckbestimmung soll durch den Einschrieb „Mobilstation“ klargestellt werden. Auf eine Festsetzung der geplanten Zuwegungen durch das Planzeichen 6.4 wird verzichtet, um hinsichtlich eventueller Anpassungen der abschließenden Ausbauplanung reagieren zu können.

Die genaue Flächenaufteilung der Mobilstation (Fahrbahnen, Parktaschen, Grünanlagen) soll zur Klarstellung zudem unverbindlich zeichnerisch im Bebauungsplan abgebildet werden. Eine Festsetzung dieser Elemente soll nicht erfolgen, da die genaue Ausgestaltung der Mobilstation ebenfalls der noch zu konkretisierenden Ausbauplanung obliegt.

10 Verkehrsauswirkungen

Die Anbindung Kamp-Lintforts an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr ist grundsätzlich positiv zu beurteilen. Durch den neuen Verkehrsträger ist zu erwarten, dass insbesondere Berufspendler vom eigenen Pkw auf den Zug umsteigen und den Weg zum Haltepunkt mit dem Rad oder Bus zurücklegen. Auf diese Weise wird die Straße entlastet. Dennoch werden durch den P+R Parkplatz auch Verkehrsbewegungen hervorgerufen, die sich auf das unmittelbar angrenzende Verkehrsnetz auswirken können. Hier ist insbesondere der Knotenpunkt Kattenstraße / Friedrich-Heinrich-Allee zu berücksichtigen, welcher aufgrund längerer Standzeiten in seiner Leistungsfähigkeit vorbelastet ist. Die durch die Planung bedingten Mehrverkehre wurde durch das Büro Rödel&Pachan untersucht.

Demnach ist auf dem Parkplatz in der morgendlichen Spitzenstunde mit einem Zufluss von 29 und einem Abfluss von 7 Pkw zu rechnen. Für die nachmittägliche Spitzenstunde liegen die Zahlen bei 8 bzw. 31 Pkw. Unter Berücksichtigung dessen ist am Knotenpunkt Kattenstraße / Friedrich-Heinrich-Allee von einem voraussichtlichen Mehrverkehr in Höhe von 11 Pkw im Abfluss und 16 im Zufluss auszugehen. Für die Nachmittagsspitzenstunde sind dies 19 Pkw im Abfluss und 12 im Zufluss. Unter Berücksichtigung auch der sonstigen, im Umfeld geplanten Entwicklungen (z.B. Baugebiet an der Vinnstraße, Entwicklung des ehemaligen Zechengeländes) verursacht der P+R Parkplatz in der Spitzenstunde einen Zuwachs von 6,2%.

Dies führt in der theoretischen Betrachtung zu einer weiteren Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Tatsächlich ist aufgrund verschiedener Verkehrsmaßnahmen jedoch von einer Abmilderung der errechneten Probleme auszugehen. Dies sind in erster Linie die durch die Signalisierung der Knotenpunkte B528 / Friedrich-Heinrich-Allee und Bendsteg / Friedrich-Heinrich-Allee hervorgerufene Zeitlücken auf der Vorfahrtsstraße, welche zum Abbiegen genutzt werden können. Hinzu kommen am Knotenpunkt Kattenstraße / Friedrich-Heinrich-Allee bereits umgesetzte Markierungen zur besseren Verkehrsführung der Links- und Rechtsabbieger sowie mittelfristig der Weiterbau der B 528, welcher zu einer Entlastung der Friedrich-Heinrich-Allee im Ganzen beitragen soll.

Unter Berücksichtigung dessen ist der untersuchte Knotenpunkt bzw. der planungsbedingte Mehrverkehr als unkritisch zu beurteilen.

11 Ver- und Entsorgung

Die Versorgung der Mobilstation mit Strom, etwa zur Beleuchtung des Parkplatzes und des Bahnsteiges, erfolgt über den Anschluss an die innerhalb der umgebenden Straßen vorhandenen Versorgungsleitungen.

Niederschlagswasser

Das anfallende Niederschlagswasser soll auf dem Gelände dezentral versickern. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens wurde durch das Ingenieurbüro Barth gutachterlich ermittelt. Der Untergrund besteht zu großen Teilen aus Bergematerial, Schlacken und Bauschuttresten. Diese Materialien sind aufgrund ihrer Durchlässigkeit gemäß dem Arbeitsblatt A 127 der Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall für eine Versickerung geeignet. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser kann und soll daher unmittelbar über künstliche Anlagen, wie etwa Mulden oder Rigolen, in den Boden auf dem Gelände versickern. Örtlich vorkommende bindige, also weniger durchlässige Bereiche, wie z.B. stark verwittertes Bergematerial müssten bei Bedarf zu Gänze ausgetauscht oder punktuell bis auf durchlässigere Zonen durchschachtet und gegen einen durchlässigeren Baustoff ausgetauscht werden. Hierüber ist bei Herstellung der Versickerungsanlage zu entscheiden.

Gemäß den Ergebnissen des Baugrundgutachtens sind bei einer Versickerung über jene Bodenschichten Gefährdungen für die Umwelt nicht zu beanstanden. Der Boden ist gemäß den Ausführungen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) der Zuordnungsklasse Z2 einzuordnen. Es muss nicht von einem grundwasserschädlichen Austrag von Schadstoffen

durch das Sickerwasser ausgegangen werden. Der genaue Umgang sowie eventuelle Maßnahmen hinsichtlich der Versickerung sollen im Rahmen der Beteiligungsschritte mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Wesels abgestimmt werden.

12 Umweltbelange, Natur und Landschaft

Die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Mobilstation auf Natur und Umwelt wurden im Rahmen einer Umweltprüfung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durch das Büro Regio GIS+Planung ermittelt und bewertet. Die Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst; die ausführlichen Erkenntnisse sind dem Umweltbericht zu entnehmen, welcher einen gesonderten Teil der Begründung bildet.

Die durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen werden insbesondere die zusätzliche Flächeninanspruchnahme, Eingriffe in den Boden, Versiegelungen sowie die zu erwartenden Auswirkungen durch den Pkw-Verkehr umfassen. Den Ausgangszustand bildet dabei grundsätzlich die im derzeit rechtskräftigen Bebauungsplan LIN 101 festgesetzte Waldfläche. Dabei ist jedoch ebenso zu berücksichtigen, dass die Fläche zum überwiegenden Teil bereits heute stark verdichtet und als Stellplatz- und Lagerfläche genutzt ist. Es ist somit von einer bestehenden Vorbelastung auszugehen. Im Untersuchungsgebiet sind etwa keine Biotoptypen hoher Wertigkeit vorhanden. Nur durch einen Teil des neuen Parkplatzes wird tatsächlich Wald in Anspruch genommen. Unabhängig davon sind Auswirkungen auf die spezifischen Schutzgüter nicht auszuschließen. Die verbleibenden erheblichen Auswirkungen sowie eventuelle Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Minderung sind nachfolgend aufgeführt. Die Maßnahmen werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Durch die geplanten Festsetzungen (vgl. Kapitel 9) ergibt sich zumindest theoretisch eine Vollversiegelung gegenüber der bisherigen Festsetzung. Dabei werden ausschließlich Biotope mit geringen und mittleren Wertigkeiten überplant, so dass kein erheblicher Eingriff vorliegt. Vielmehr findet sich im Plangebiet ein massiver Befall des Japanischen Staudenknöterichs, der aus ökologischer Sicht negativ zu beurteilen ist. Zu berücksichtigen ist hingegen der Verlust von drei Bäumen mit starkem Stammdurchmesser. Ansonsten wird der Verlust an Wald aus Sicht der Eingriffsregelung und aufgrund des eher mittelwertigen Bestandes als nicht erheblich bewertet. Davon unberührt bleibt der Verlust des Waldes im Sinne der Waldumwandlung; dies wird im nachfolgenden Abschnitt separat beschrieben.

Als Auswirkungen auf die Fauna ist die temporäre Vergrämung von Arten während der Baumaßnahme (Lärm, Licht) zu erwarten. Eine Beeinträchtigung von Schutzgebieten ist nicht zu erwarten. Zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe sollen folgende Maßnahmen beachtet werden:

- Um ein Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß den §§ 39 und 44 BNatSchG zu vermeiden, sind Rodungsarbeiten im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen. Betroffene Bäume sind auf Höhlen, Spalten und Horste hin zu kontrollieren. Höhlen- und Horstbäume sind entweder zu belassen und zu schonen oder im

Oktober/November zu fällen, um ein Eintreten von Zugriffsverboten (Besatz mit Fledermäusen) möglichst zu vermeiden. Standorte mit Wochenstuben oder Winterquartieren von Fledermäusen (v.a. Baumquartiere) sind in den Zeiträumen der Nutzung (1. Oktober – 31. März) von allen störenden Maßnahmen (Lärmemissionen, Bodenerschütterungen, Staub- und Abgasemissionen) freizuhalten.

- Zum Schutz planungsrelevanter Arten, insbesondere Fledermäuse, sind bei der Wahl der Leuchtmittel geeignete Lampen (z.B. LED Leuchtmittel) zu verwenden. Die Beleuchtungsstärke und Dauer ist auf das notwendige Maß zu reduzieren.
- Der an das Plangebiet grenzende Wald ist gemäß DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und der Richtlinie für die von Straßen - Landschaftspflege (Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) zu schützen und zu sichern. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass Stamm-, Wurzel- und Kronenbereich der zu erhaltenden Gehölze während der gesamten Bauzeit ausreichend vor Beschädigungen geschützt werden.
- Zur Eindämmung des Japanischen Staudenknöterichs ist der Oberboden gesondert zu entsorgen und nicht wieder einzubauen.
- Zur Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vorschriften wird eine ökologische Baubegleitung empfohlen, um die Einhaltung der allgemeinen und der in der umweltfachlichen Beurteilung vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen zu überwachen.

Schutzgut Fläche

Die geplante Festsetzung bzw. Darstellung des Plangebietes als öffentliche Verkehrsfläche entspricht im Wesentlichen den tatsächlichen Bedingungen. Die Wiedernutzung einer bisherigen Parkplatzfläche für den Park + Ride Parkplatz entspricht somit der Vorgabe der Bundesregierung, mit Flächen sparsam umzugehen und bereits vorgenutzte Flächen zu beanspruchen. Lediglich im Osten des Plangebietes greift die Planung in tatsächliche Waldfläche ein. Dieser Eingriff wird als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Fläche gewertet und ist daher entsprechend zu kompensieren.

Schutzgut Boden

Erhebliche Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen sind dann zu erwarten, wenn sie überbaut oder auf ähnliche Weise beeinträchtigt werden. Der Verlust von offenem Boden ist dabei nur durch entsprechende Entsiegelungsmaßnahmen ausgleichbar. Der Boden der bereits als Parkplatz vorgenutzten Flächen kann aufgrund der vorhandenen Verdichtungen als bereits teilversiegelt angenommen werden. Somit reduziert sich die geplante Neuversiegelung auf die Bereiche der tatsächlichen Waldfläche. Die Kompensation allgemeiner Bodenfunktionen wird multifunktional über die Kompensation der Lebensraumfunktion vorgenommen. Um weitergehende Beeinträchtigungen zu vermeiden, werden folgende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen:

- Verdichtung, Umlagerung, Abtrag und Überschüttung von Boden führen zu Störungen seines Gefüges, mindern die ökologische Stabilität und verändern seine Standorteigenschaften in Bezug auf Wasserhaushalt, Bodenleben und Vegetation. Der natürliche Boden ist bei allen durchzuführenden Baumaßnahmen daher so schonend wie möglich zu behandeln (§ 202 BauGB, DIN 19731).
- Die außerhalb der Bauflächen liegenden Bereiche sind während der Bauphase durch eine Auszäunung vor Überfahren und Verdichtung zu schützen. Belastetes Aushubmaterial ist bei den Erdarbeiten zu separieren. Aushubmaterial, das nicht auf der Fläche umgelagert werden kann, ist einer ordnungsgemäßen Verwertung/Beseitigung zuzuführen.

Schutzgut Wasser

Durch die Zunahme der Versiegelung kommt es zu Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes. Obwohl der überbaute Boden nicht mehr als Regenrückhalt zur Verfügung steht, sind erhebliche Störungen des Bodenwasserhaushaltes nicht zu erwarten. Das Oberflächenwasser wird ortsnah versickert, wodurch negative Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt weitgehend vermieden werden. Die Gefährdung des Grundwassers gegenüber schädlichen Einträgen während der Bauarbeiten ist aufgrund der vorgesehenen weitgehenden Versiegelung ebenfalls als gering einzuschätzen. Um weitergehende Beeinträchtigungen zu vermeiden, werden folgende Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen:

- Es ist auf einen sachgemäßen Umgang und eine sachgemäße Lagerung von grundwassergefährdenden Stoffen, z.B. Betriebsstoffe für Baumaschinen, zu achten.
- Da Streusalz erhebliche negative Auswirkungen auf den Boden-Wasserhaushalt hat, die Qualität des Grundwassers negativ beeinflusst und die Auswaschung weiterer Schadstoffe fördert, sollte im Rahmen des Winterdienstes Splitt statt Streusalz verwendet werden.

Schutzgut Klima und Luft

Durch die geplante Nutzung werden die Transpiration und damit eine Kühlung der Fläche beeinträchtigt. Versiegelte Flächen heizen sich im Sommer wesentlich stärker auf, als bewachsene. Insbesondere der Verlust der Waldfläche ist hierbei bedeutend. Da der überwiegende Teil des Waldes jedoch erhalten bleibt, sind die zu erwartenden Auswirkungen auf das Klima gering und nur lokal beschränkt. Eine Kompensation erfolgt zudem durch die vorgesehene Bepflanzung des Parkplatzes mit Bäumen und Hecken. Es wird folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

- Die zukünftigen Parkflächen sollten mit Bäumen überstellt werden, um ein übermäßiges Aufheizen der Flächen zu vermeiden.

Bedingt durch den Klimawandel ist zudem einerseits mit einer Zunahme der Hitzetage und sommerlichen Temperaturen zu rechnen. Das Plangebiet kann der Kategorie „Stadtrandklima“ zugeordnet werden, welches sich durch offene Bauweise und einen größeren Anteil Grün auszeichnet. Außerdem liegt die Stadtrandzone näher an klimatischen Ausgleichsräumen,

wodurch sie von Hitze weniger belastet ist als Stadtklimatope. Demnach liegt der Bereich nicht in einem von Hitzebelastung betroffenen Gebiet.

Andererseits steigt durch den Klimawandel das Risiko der Starkregenereignisse und dadurch bedingter lokaler Überflutungen. Der Geltungsbereich fällt in Richtung Norden und Westen leicht ab und steigt nach Süden an. Im Norden und Westen liegen Grünflächen bzw. Wald, über die anfallendes Niederschlagswasser vergleichsweise schnell versickern kann, so dass das Plangebiet von potentiellen Überflutungen nur geringfügig betroffen ist.

Schutzgut Landschaftsbild

Durch den geplanten Parkplatz wird der Charakter des Plangebietes nachhaltig verändert. Anstelle der bisherigen Nutzung tritt ein geordneter Parkplatz mit gekennzeichneten Parkflächen und Begrünung. Die prägenden Alleebäume an der Ringstraße bleiben zudem erhalten. Durch die parkenden Autos ist im Siedlungsbereich nicht von einer erheblichen Störung des Landschaftsbildes auszugehen. Optisch wird die Verringerung der Waldfläche kaum auffallen, da ein Großteil des Waldes erhalten bleibt. Lediglich durch den Baubetrieb ergeben sich kurzfristig negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Insofern werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als nicht erheblich eingeschätzt. Es wird folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

- Die um den Parkplatz vorhandenen Alleebäume sind als prägender Landschaftsbestandteil zu erhalten.

Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

Abseits der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen verbleibt durch den Bau der Mobilstation ein planungsbedingter Eingriff in Natur und Landschaft in Höhe von 13.730 Biotopwertpunkten, der außerhalb des Plangebietes ausgeglichen werden soll. Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches sind nicht vorgesehen, da die dazu notwendigen räumlichen Kapazitäten nicht verfügbar sind. Zwar sind zur Gestaltung und Einfassung der Mobilstation Bäume und Sträucher vorgesehen. Diese Pflanzmaßnahmen sollen jedoch nicht festgesetzt werden. Sie reichen zudem nicht aus, den benötigten Ausgleich vollumfänglich zu erbringen.

Der Ausgleich soll daher auf einer von der Gemeinde bereitgestellten Fläche nordwestlich des Gewerbestandplatzes Dieprahm (Gemarkung Lintfort, Flur 9, Flurstück 1991) in Form einer Waldaufforstung erfolgen. Die Maßnahme zur Kompensation dient dem multifunktionalen Ausgleich und Ersatz der erheblichen Beeinträchtigungen. Die Aufforstung erfolgt auf einer südlich der Reihenhäuser Goethestraße gelegene Fläche durch eine Initialpflanzung an den Randbereichen jener Fläche. Auf diese Weise können sich die innen liegenden Bereiche über die Zeit eigenständig als Wald entwickeln und mit den angrenzenden Flächen zusammenwachsen. Die Maßnahme schließt an eine in diesem Bereich bereits vorgesehene, andere Ausgleichsmaßnahme (Bebauungsplan GES 118, 1. Änderung) an. Durch die zu entwickelnden Wald-, Gehölz- und Saumstreifen würde das Schutzgut Boden langfristig eine Verbesserung der Bodenstruktur sowie eine Erhöhung der Puffer- und Filterfunktion und des Wasserspeichervermögens erfahren. Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen würden Lebensraumfunktionen und der Biotopverbund neu geschaffen.

Die potenzielle Ausgleichsfläche ist im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellt. Eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Entwicklung ist durch Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme aber nicht zu befürchten. Zum einen sind Teile der Maßnahmenfläche im rechtskräftigen Bebauungsplan GES 119, 1. Änderung bereits als Grünfläche bzw. Fläche zum Anpflanzen von Bäumen festgesetzt. Die Entwicklung eines Wohngebietes an dieser Stelle ist also nicht vorgesehen. Zum anderen liegt der Bereich im festgesetzten Landschaftsschutzgebiet L 13 „Ehemalige Bahntrasse mit angrenzenden Wald- und Freiflächen“. Die Ausgleichsmaßnahme entspricht dabei der für diesen Bereich im Landschaftsplan benannten Zielen zur Entwicklung von Waldsäumen und standortgerechten Waldbeständen. Um einen Zusammenschluss mit der bereits vorhandenen Biotopkatasterfläche zu erzielen, sollen die gleichen Baumarten genutzt werden. Der Aufbau sollte einen stufigen und fließenden Übergang zu Außenbereichen aufweisen. Zur Einhaltung der Grenzabstände soll der Gehölzpflanzung ein Krautsaum von mindestens 0,5 m vorgelagert sein. Der Bereich ist zudem vor Wildverbiss zu schützen.



Abbildung 2: Vorgesehene externe Ausgleichsmaßnahme

Zur Umsetzung der Maßnahme soll eine einseitige Selbstverpflichtungserklärung der Gemeinde durch Beschluss des Rates gefasst werden. Bei Umsetzung der Maßnahme entstünde gegenüber dem Eingriff ein ökologischer Mehrwert von 14.780 Biotopwertpunkten. Dieser Überschuss soll für Ausgleichserfordernisse zukünftiger Bauleitpläne vorgehalten werden.

Waldausgleich

Durch die Errichtung der Mobilstation wird eine im bislang rechtskräftigen Bebauungsplan LIN 101 „Altsiedlung“ festgesetzte Fläche für Wald in Größe von 2.575 m² überplant. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der überwiegende Teil dieser Fläche bereits heute als versiegelt anzunehmen ist und als unbefestigter Stellplatz genutzt wird. Der Verlust vorhandenen Waldes ist somit geringer. Der Ausgleich soll in einem Verhältnis von 1:1 (Waldverlust/Ersatzaufforstung) durch die oben benannte Maßnahme ausgeglichen werden.

Dabei werden zunächst die Waldränder mit Forstpflanzen bepflanzt, so dass sich diese, während ihrer Entwicklung, auf die nicht bepflanzten inneren Bereiche ausweiten. Auf diese Weise ergibt sich im Rahmen der Kompensation für den Entwicklungszeitraum ein Geflecht verschiedener Entwicklungsstufen, welches eine hohe Diversität an Lebensräumen und Arten aufweist. So wird zusätzlich dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Waldeigenschaften der auszugleichenden Fläche bislang nicht erfüllt sind und eine Aufforstung der gesamten Fläche daher als unverhältnismäßig anzusehen ist. Die Aufforstung wird mit Forstpflanzen [Stieleiche (*Quercus robur*), Sand-Birke (*Betula pendula*), Silber-Weide (*Salix alba*), Sal-Weide (*Salix caprea*)] vorgenommen mit Abständen von 2x2,5 m zwischen und innerhalb der Reihen. Den Anpflanzungen ist ein Krautsaum von min. 0,5 m vorzulagern. Der Bereich ist zudem vor Wildverbiss zu schützen.

Mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wird die Inanspruchnahme von 2.575 m² Wald durch die Aufforstung eines Waldes (ca. 6.410 m²) kompensiert. Bei einem Verhältnis von 1:1 (Waldverlust/Ersatzaufforstung) wird somit eine Fläche von 3.835 m² zusätzlich aufgeforstet.

13 Grünflächen

Das verkehrsplanerische Konzept zur Mobilstation sieht vor, die Anlage zu allen Seiten hin dauerhaft durch Strauchwerke und Hecken zu begrünen. Auch die innenliegenden Stellplatzreihen sollen durch Grünflächen eingefasst werden. Die genaue Art und der Umfang der Bepflanzung werden erst im Rahmen der noch zu konkretisierenden Ausbauplanung festgelegt. Eine Festsetzung jener Fläche z.B. gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB soll daher nicht erfolgen. Zur Klarstellung und Übersichtlichkeit der Planungen sollen die Grünanlagen aber unverbindlich zeichnerisch innerhalb der Festsetzung als Verkehrsfläche mit dargestellt werden.

14 Immissionsschutz

Die vom zukünftigen Bahnhofsteilpunkt bzw. dem Regelbetrieb der Bahnstrecke sowie der Mobilstation in Summe ausgehenden Lärmemissionen wurden vom Büro Uppenkamp&Partner schalltechnisch untersucht und bewertet. Wie dem Gutachten vom 17. April 2019 zu entneh-

men ist, werden die maßgeblichen Lärmrichtwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung an den nächstgelegenen Immissionsorten sowohl am Tag als auch in der Nacht um mindestens 3 dB(A) unterschritten. Auch im Bereich des ehemaligen DJK Sportplatzes, welcher perspektivisch zu einem neuen Wohngebiet entwickelt werden soll, werden die Richtwerte eingehalten. Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsgeräusche sind daher nicht angezeigt.

15 Bodenbedingungen

Zur Feststellung der Boden- und Baugrundbedingungen wurden am 17.04.2019 insgesamt 10 Bodensondierungen von bis zu 3 m Tiefe im Bereich der Mobilstation sowie des zukünftigen Bahnhaltdepotpunktes durchgeführt. Diese wurden chemisch analysiert. Die Ergebnisse wurden wie folgt durch das Ingenieurbüro Barth zusammengefasst und bewertet:

Im Bereich des P+R-Parkplatzes weist der Oberboden ein Gemisch aus Kalkstein, Recycling Material und Schlacken bis zu einer Tiefe von 0,4 m auf. Daran anschließend folgen bis über 3 m Tiefe Auffüllungen aus Bergematerial mit unterschiedlichen Anteilen an Kohlegrus, Schlacken und Bauschutt. An der westlichen und südlichen Seite finden sich leicht erhöhte Wälle. Diese bestehen aus einem ca. 0,3 m tiefen Oberboden aus Sand, Lehm und Ton sowie gleichartigen darunterliegenden Auffüllungen aus einem Bergematerial-Bauschuttgemisch.

Der Grundwasserspiegel kann nach Aussagen der LINEG auf einem Niveau von 5 bis 6 m unterhalb der Geländeoberfläche angenommen werden.

Bodenbelastungen

Die organoleptische Beurteilung der Bodenproben zeigte mit Ausnahme der Bergematerialien und sonstigen Fremdstoffen in den Auffüllungen keine Hinweise auf Bodenverunreinigungen. Die Bodenproben waren geruchlich unauffällig. Die Auffüllungen sind dennoch nach Zuordnungsklasse Z1.2 (im Bereich der Wälle) und Z2 gemäß LAGA einzustufen. Wegen der fehlenden Anteile an Bergematerial in den oberen Bodenschichten können diese aber voraussichtlich als Unterbau der Mobilstation verwendet werden. Für diesen Fall empfiehlt das Bodengutachten eine getrennte nochmalige Analytik, wobei die organoleptische Beurteilung geringe Zuordnungsklassen erwarten lässt. Die natürlich gewachsenen Böden sind letztlich nach Zuordnungsklasse Z0 einzustufen.

Baugrund

Gemäß dem Bodengutachten ist der Boden im Bereich der Mobilstation für die vorgesehene Nutzung als ausreichend tragfähig zu beurteilen. Es wird dennoch empfohlen, vor der Maßnahme den Boden nachzuverdichten. Dies trifft insbesondere auf die Randbereiche zu. Böden, die nicht verdichtet werden können, sollten gegen geeignetes Material ausgetauscht werden.

16 Kampfmittel

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf wird im Rahmen des weiteren Verfahrens beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

17 Grundwasser, Hochwasser

Grundwasser

Gemäß dem Bodengutachten des Ingenieurbüros Barth kann der Grundwasserspiegel nach Aussagen der LINEG auf einem Niveau von 5 bis 6 m unterhalb der Geländeoberfläche angenommen werden. Sonstige eventuelle das Grundwasser betreffende Belange werden im weiteren Verfahren durch Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ermittelt.

Hochwasser

Das Stadtgebiet Kamp-Lintfort ist durch die entlang des Rheins bestehenden Hochwasserschutzanlagen (Deiche, Dämme, Schutzmauern) grundsätzlich vor hochwasserbedingten Überschwemmungen geschützt. Eine theoretische Überschwemmungsgefahr besteht daher erst dann, wenn die vorhandenen Hochwasserschutzanlagen versagen sollten. In diesem Szenario könnte – entsprechend der Hochwassergefahrenkarte Rhein der Bezirksregierung Düsseldorf – der Geltungsbereich des Bebauungsplans bei Hochwasserereignissen mittlerer Wahrscheinlichkeit von Überschwemmungen betroffen sein. Ein solches Hochwasser tritt statistisch einmal in 100 Jahren auf. Hierbei wären Wassertiefen von bis zu 0,5 m möglich. Im Falle eines extremen Hochwasserereignisses sind Wassertiefen von bis zu 2 m möglich. Bei extremen Hochwasserereignissen ist grundsätzlich mit einem Versagen von Hochwasserschutzanlagen zu rechnen. Dieses Ereignis tritt statistisch jedoch seltener als einmal pro Jahrhundert auf.

Im Fall eines der genannten Szenarien sind Gefahren für Leib und Leben sowie Sachschäden nicht gänzlich auszuschließen. Der tatsächliche Eintritt eines solchen Szenarios ist angesichts verlässlicher Schutzanlagen und der Seltenheit eines extremen Hochwassers jedoch relativ unwahrscheinlich. Aus diesem Grund sind Maßnahmen zum Hochwasserschutz innerhalb des Plangebietes als unverhältnismäßig zu beurteilen bzw. nicht erforderlich. Darüber hinaus ist bei den geplanten Nutzungen davon auszugehen, dass Personen das Gebiet im Ernstfall rechtzeitig verlassen können.

Die Lage des Plangebietes innerhalb eines Hochwasserrisikogebietes wird gemäß § 8 (6a) BauGB nachrichtlich in textlicher Form wie folgt in den Bebauungsplan übernommen. Der Hinweis erfüllt eine Informations- und Anstoßfunktion für die betroffene Öffentlichkeit:

„Gemäß den Hochwassergefahrenkarten der Bezirksregierung Düsseldorf befindet sich der Planbereich innerhalb der Hochwasserrisikogebiete des Rheins. Diese Gebiete können bei einem extremen Hochwasserereignis (HQ_{extrem}) sowie bei Versagen von Hochwasserschutzanlagen bereits im Falle eines mittleren Hochwasserereignisses (HQ_{100}) überflutet werden. Weitere Informationen können den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten auf der Internetseite www.flussgebiete.nrw.de entnommen werden.“

18 Bergbau

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans soll gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 2 BauGB als Flächen, unter denen der Bergbau umgeht, gekennzeichnet werden. Es soll die Kennzeichnung getroffen werden, dass das Plangebiet über dem Bewilligungsfeld „West Gas“ liegt. Die Bewilligung gewährt das Recht zur Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen. Rechtsinhaberin der Bewilligung ist die Mingas-Power GmbH, Rüttenscheider Straße 1-3 in 45128 Essen.

Darüber hinaus soll darauf hingewiesen werden, dass sich das Plangebiet im näheren Umfeld eines Entwicklungsbereiches früherer bergbaulicher Abbautätigkeiten des Bergwerks West befindet. Obschon nach Aussage der RAG im Plangebiet keine Einwirkungen durch den ehemaligen Betrieb der Zeche Friedrich-Heinrich bestehen, kann eine möglicherweise heute noch vorhandene Einwirkungsrelevanz nicht ganz ausgeschlossen werden. Die Bauherren sind gehalten, im Zuge der Planung zwecks eventuell notwendiger Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen (§§ 110 ff. BBergG) mit der RAG Deutsche Steinkohle AG in Herne, Shamrockring 1 in 44623 Herne, Kontakt aufzunehmen.

19 Denkmal- und Bodendenkmalschutz

Nach Auskunft der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Kamp-Lintfort befinden sich im Plangebiet keine Denkmäler bzw. Bodendenkmäler.

III FLÄCHENBILANZ

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von rund 3000 m². Die Fläche soll als Ganzes als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden.

IV AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Die finanziellen und sonstigen Auswirkungen der Planung sind im weiteren Verfahren zu ermitteln und in die Planung einzustellen.

Anlagen

Anlage 1: Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans

