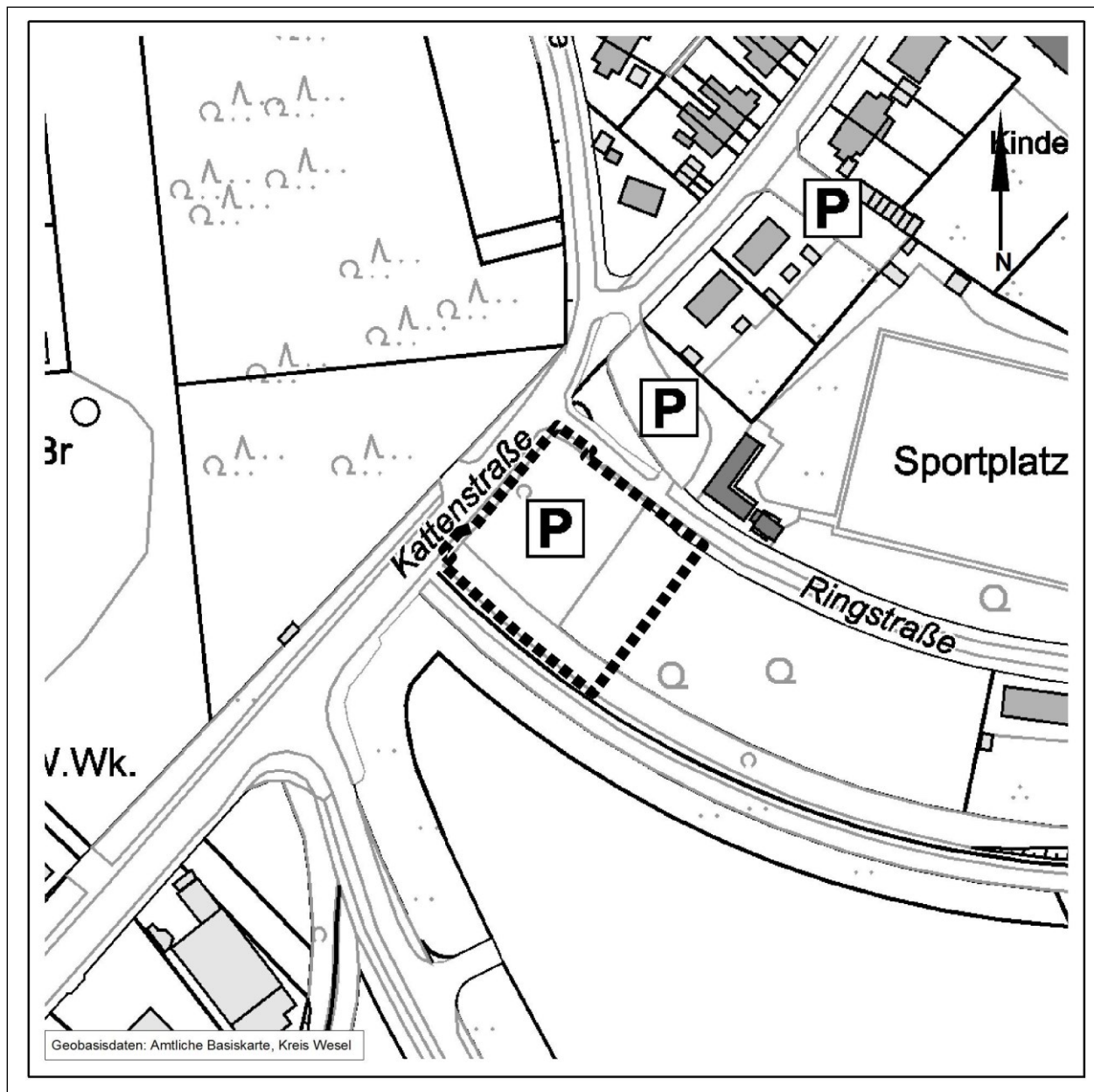


Begründung zur 29. Flächennutzungsplanänderung „Mobilstation Ringstraße/Kattenstraße“

Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB



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 Fehler! Textmarke nicht definiert.	Textmarke
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	4
6.2 Verkehrsplanerisches Konzept	5
II PLANUNGSINHALTE UND DARSTELLUNGEN DES FNP	6
7 Ziele der Planung	6
8 Verkehrsflächen	6
9 Fläche für Wald	7
10 Verkehrsauswirkungen	7
11 Ver- und Entsorgung	8
12 Umweltbelange, Natur und Landschaft	9
13 Immissionsschutz	13
14 Bodenbedingungen	13
15 Kampfmittel	14
16 Grundwasser, Hochwasser	15
17 Bergbau	15
18 Denkmal- und Bodendenkmalschutz	16
III FLÄCHENBILANZ	16

IV AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	16
V VERFAHREN	17
VI ANLAGEN	17

Anlagen

Anlage 1: Räumlicher Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung

Anlage 2: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan

Anlage 3: Entwurf der 29. Flächennutzungsplanänderung

Anlage 4: Verkehrsplanerisches Konzept

Stand der Bearbeitung: Januar 2021

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 Bahnhaltunkte: Bereits 2020 zur Landesgartenschau wurde der Bahnhaltunkt Kamp-Lintfort Süd im Kreuzungsbereich Kattenstraße/Ringstraße errichtet. Im Anschluss an die Landesgartenschau soll die Strecke dann über das ehemalige Zechengelände bis zur Innenstadt weitergeführt werden. Dort soll südlich der Friedrichstraße der Endhaltunkt Kamp-Lintfort entstehen. Im Regelbetrieb soll dann spätestens bis 2026 der Regionalexpress RE 44 im Stundentakt Kamp-Lintfort mit den Städten Moers, Duisburg, Oberhausen und Bottrop verbinden.

Um die Attraktivität des zukünftigen Bahnanschlusses weiter zu steigern, soll am Haltunkt Kamp-Lintfort Süd eine Mobilstation mit rund 75 Park+Ride- und zunächst 30 Fahrradstellplätzen errichtet werden. Die Errichtung ist spätestens bis zur Aufnahme des Regelbetriebs vorgesehen. Die Mobilstation soll Pendler aus und nach Kamp-Lintfort dazu bewegen, den überwiegenden Teil ihrer Wegstrecke mit dem Zug zurückzulegen. Die Mobilstation soll unmittelbar am Bahnhaltunkt im Kreuzungsbereich von Ring- und Kattenstraße überwiegend auf einer bereits vorgentzten Fläche errichtet werden. Östlich grenzt ein Waldstück an. Der Standort ist daher als Ganzes im Flächennutzungsplan als Fläche für Wald dargestellt. Das Vorhaben ist mit den planungsrechtlichen Vorgaben insofern nicht vereinbar. Um die geplante Mobilstation umsetzen zu können, wird der Flächennutzungsplan geändert. Parallel wird der Bebauungsplan LIN 165 „Mobilstation Ringstraße/Kattenstraße“ aufgestellt. Auf diese Weise soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung sichergestellt 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 der Flächennutzungsplanänderung umfasst rund 2.880 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 (Flurstück 282),
- 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 Regionalplanung

Der Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung 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 mit den Zielen der Raumordnung vereinbar. Der Regionalverband Ruhr hat im Rahmen der landesplanerischen Anfrage die Vereinbarkeit bestätigt.

4.3 Flächennutzungsplan der Stadt Kamp-Lintfort

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist der Planbereich als „Fläche für Wald“ dargestellt. Die Darstellung ergibt sich aus 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 entgegen. Der Flächennutzungsplan soll aus diesem Grund geändert werden. Die Darstellung soll von „Fläche für Wald“ in eine „Fläche für Verkehr“ mit der Zweckbestimmung „Mobilstation“ geändert werden (vgl. Kapitel 8).

4.4 Gegenwärtiges Planungsrecht

Die Fläche der geplanten Mobilstation befindet sich im Geltungsbereich des seit dem 28.08.1981 rechtskräftigen Bebauungsplanes LIN 101 „Altsiedlung“. Wie auch im Flächennutzungsplan ist das Plangebiet im Bebauungsplan zum überwiegenden Teil als „Fläche für die Forstwirtschaft“ festgesetzt. Die Festsetzung steht der geplanten Entwicklung entgegen. Die Fläche soll daher im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB durch den Bebauungsplan LIN 165 überplant und die bislang gültigen Festsetzungen des Bebauungsplan LIN 101 aufgehoben werden. Weitere Ausführungen dazu können der Begründung zum Bebauungsplan LIN 165 entnommen werden.

4.5 Landschaftsplan Kreis Wesel

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

5 Alternativenprüfung

Die geplante Mobilstation stellt eine funktionale Ergänzung des am Kreuzungsbereich Ringstraße/Kattenstraße geplanten Bahnhalt punktes 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 Bahnhaltendespunktes wird für die Mobilstation ein Bedarf an rund 75 Pkw- sowie zunächst 30 Fahrradstellplätzen prognostiziert. Die dafür erforderliche Parkplatzanlage kann zum überwiegenden Teil auf der bereits verdichteten Fläche errichtet werden. Darüber hinaus ist es erforderlich, den westlichen Randbereich des angrenzenden Waldstückes in einem Umfang von 940 m² mit zu beanspruchen. Die Inanspruchnahme wird auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Bahnsteig scheidet, 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 Bestelgarantie 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 am Kreuzungsbereich Ringstraße/Kattenstraße wurde bereits 2020 hergestellt, um zur Landesgartenschau an Wochenenden und Feiertagen einen Pendelbetrieb bis Duisburg zu ermöglichen. Im Regelbetrieb soll dann spätestens ab 2026 der Regionalexpress RE 44 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.

6.2 Verkehrsplanerisches Konzept

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. Die Umsetzung der Mobilstation wird im Rahmen der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung sowie des Bebauungsplanverfahrens LIN 165 behandelt. Grundlage des Haltepunktes als auch der Mobilstation bildet ein in 2019 durch das Büro Obermeyer erstelltes verkehrsplanerisches Konzept, welches der

Abbildung 1 entnommen werden kann. Eine ausführliche Beschreibung des verkehrsplanerischen Konzeptes ist der Begründung zum Bebauungsplan LIN 165 zu entnehmen.



Abbildung 1 entnommen werden kann. Eine ausführliche Beschreibung des verkehrsplanerischen Konzeptes ist der Begründung zum Bebauungsplan LIN 165 zu entnehmen.

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

II PLANUNGSINHALTE UND DARSTELLUNGEN DES FNP

7 Ziele der Planung

Auf die derzeitigen Darstellungen des Flächennutzungsplans wurde in Kapitel 4.3 bereits eingegangen. Vor dem Hintergrund der in den vorangegangenen Kapiteln benannten Zielsetzung zur Entwicklung der Mobilstation soll der Flächennutzungsplan geändert werden. Die Inhalte der Flächennutzungsplanänderung werden nachfolgend erläutert. Eine Gegenüberstellung der bisherigen und zukünftigen FNP-Darstellungen für den Bereich der 29. Änderung ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Eine größere Darstellung der 29. FNP-Änderung kann der Anlage entnommen werden.

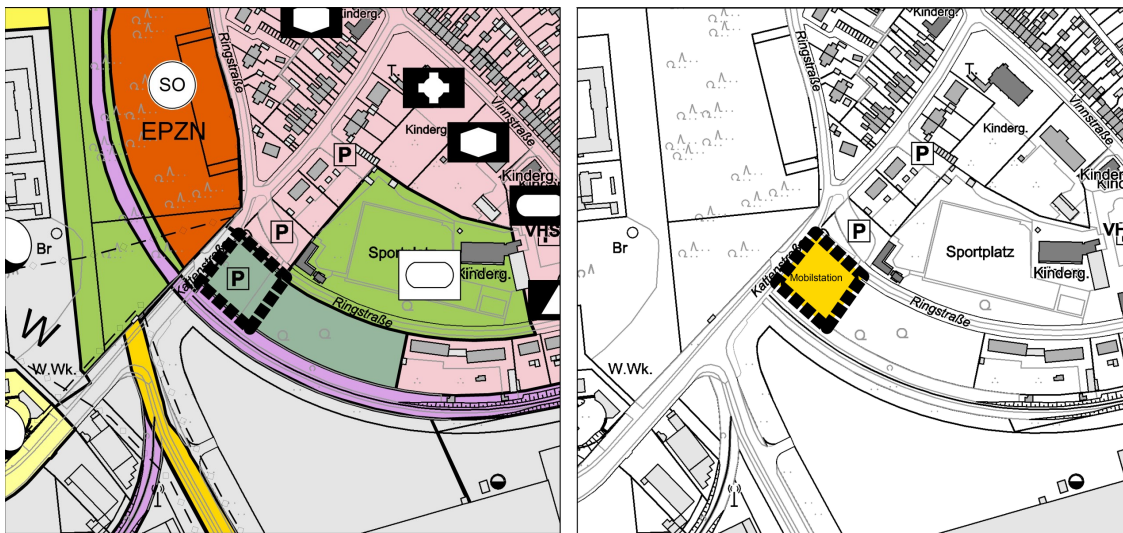


Abbildung 2: Bisherige (links) und neue Darstellung (rechts) des Flächennutzungsplans (ohne Maßstab)

8 Verkehrsflächen

Die bisherige Darstellung des Planbereichs im Flächennutzungsplan als „Fläche für Wald“ ist mit der beabsichtigten Planung nicht vereinbar. Die Darstellung soll geändert werden, um parallel den Bebauungsplan LIN 165 aufstellen zu können und dem Entwicklungsgebot zu folgen.

Die geplante Mobilstation weist trotz ihrer vergleichsweise übersichtlichen Größe von 2.880 m² eine bedeutende Funktion in der Verkehrsanbindung der Stadt Kamp-Lintfort auf. Sie ist unmittelbarer Bestandteil der überregionalen Bahnanbindung zwischen Kamp-Lintfort und dem Ruhrgebiet. Denn durch die Mobilstation wird eine Möglichkeit bereitgestellt, die so genannte letzte Meile zwischen Wohnhaus und Haltepunkt zu überbrücken. Die Nutzbarkeit und damit Attraktivität sowie auch die Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs wird auf diese Weise deutlich erhöht. Die Fläche wird aufgrund ihrer Bedeutung im Flächennutzungsplan als eigenständige „Fläche für den überörtlichen Verkehr“ mit der Zweckbestimmung „Mobilstation“ dargestellt. Dies entspricht zugleich der im Bebauungsplan LIN 165 beabsichtigten Festsetzung

als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung. Andere Darstellungen sind innerhalb des Geltungsbereiches nicht vorgesehen.

9 Fläche für Wald

Der Planbereich ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan noch als Fläche für Wald dargestellt. Dies ist bedingt durch den auf dem östlichen Teil des Grundstücks tatsächlich bestehenden Wald. Dieser wird absehbar durch die geplante Mobilstation an seinem westlichen Rand in einem Umfang von rund 940 m² beansprucht. Das dadurch bedingte Ausgleichserfordernis wird durch die Aufforstung einer Fläche nordwestlich des Gewerbepark Dieprahm kompensiert (vgl. Kapitel 12). Der übrige Planbereich ist hingegen bereits im Bestand verdichtet und als Stellplatz genutzt. Die Darstellung als Fläche für Wald soll daher entfallen.

10 Verkehrsauswirkungen

Die Anbindung Kamp-Lintforts an den schienenengebundenen 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 zukünftig gesicherte 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 wird.

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 hinsichtlich ihrer Durchlässigkeit gemäß dem Arbeitsblatt A 127 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) grundsätzlich in der Lage, das anfallende Niederschlagswasser aufzunehmen und zu versickern.

Die Versickerung von Niederschlagswasser in technischen Einrichtungen setzt jedoch ebenfalls voraus, dass zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen der Untergrund frei von Belastungen ist. Der Boden ist nach den Ergebnissen des Ingenieurbüros Barth jedoch der Zuordnungsklasse Z2 (gemäß den Ausführungen der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall [LAGA]) einzuordnen. Dabei muss zwar nicht zwingend von einem grundwasserschädlichen Austrag von Schadstoffen durch das Sickerwasser ausgegangen werden; ein solcher ist jedoch nicht gänzlich auszuschließen. Eine Versickerung durch die auf dem Gelände vorgefundenen Auffüllungen ist nach Einstufung der Unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Wesel demnach nicht zulässig.

Bei der Herstellung der Versickerungsanlage ist daher das belastete Material der Auffüllungen bis zu unbelasteten Bodenschichten auszukoffern und durch nachweislich unbelastetes Material zu ersetzen. Als unbelastet gilt Boden, der die Qualitätskriterien Z0 gemäß den technischen Regeln der LAGA einhält. Das belastete Material ist nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen. Eine Versickerung in den Aufschüttungen ist durch Trennung der Grabenverfüllung vom seitlich anstehenden Boden mittels Folie zu verhindern. Die dezentralen Versickerungsanlagen sind gemäß Arbeitsblatt DWA A 138 zu bemessen und zu betreiben. Für die Anlagen ist bei der Unteren Wasserbehörde des Kreises Wesel eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Zur Einhaltung der hier genannten Maßnahmen wird im parallel aufzustellenden Bebauungsplan LIN 165 eine textliche Festsetzung aufgenommen.

Nach derzeitiger Ausbauplanung kommen zwei Varianten zur Entwässerung des Niederschlagswassers in Betracht. Die erste Variante sieht eine Versickerung über Mulden mit darunterliegenden, abgedichteten Kies-Rigolen bis 3 m unter Gelände vor. Die Regenwasserbehandlung erfolgt über die belebte Bodenzone der Mulden. Durch die für die Mulde beanspruchte Fläche würden 5 Stellplätze entfallen. Die zweite Variante sieht eine Entwässerung über oberirdische Rinnen mit integrierter Regenwasserbehandlung vor. Diese sind überfahrbar und leiten das Regenwasser gezielt an Übergabeschächten in unterirdische Rigolen ein. Bei dieser Variante würden keine Stellplätze entfallen; die Umsetzung ist rund 10% teurer. In beiden Fällen ist – wie oben ausgeführt – ein Bodenaustausch sowie eine seitliche Abdichtung der Rigole zum belasteten Boden hin sowie eine wasserbehördliche Erlaubnis erforderlich.

Welche der beiden Varianten umgesetzt wird, soll spätestens bei Umsetzung des Vorhabens und in erneuter Abstimmung mit der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde entschieden 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 derzeitigen Flächennutzungsplan dargestellte 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 Biototypen 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 sind nachfolgend aufgeführt. Die Maßnahmen zu deren Vermeidung oder Minderung werden als Hinweise in den parallel aufzustellenden Bebauungsplan LIN 165 aufgenommen und sind dessen Begründung zu entnehmen.

Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Durch die geplante Nutzung ergibt sich zumindest theoretisch eine Vollversiegelung gegenüber der bisherigen Nutzung. 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.

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 Bundes-

regierung, 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.

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.

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.

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.

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 Gewerbeparks Dieprahm (Gemarkung Lintfort, Flur 9, Flurstück 1991, rund 6.410 m²) in Form einer Laubwoldaufforstung erfolgen. Die Maßnahme zur Kompensation dient dem multifunktionalen Ausgleich und Ersatz der erheblichen Beeinträchtigungen. Zugleich wird damit die Umwandlung der im Geltungsbereich befindlichen Waldfläche ersetzt (siehe nachfolgenden Abschnitt „Waldausgleich“). Die Aufforstung erfolgt auf einer südlich der Reihenhäuser Goethestraße gelegene Fläche. 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 wird 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 werden 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 am Standort bereits vorhandene Baumarten genutzt werden. Der Aufbau soll einen

stufigen und fließenden Übergang zu Außenbereichen aufweisen. Zur Einhaltung der Grenzabstände wird der Gehölzpflanzung im Westen und Süden ein Krautsaum von mindestens 0,5 m vorgelagert sein. An diesen Bereich soll eine ca. 6-7 m breite Waldrandzone anschließen, die mit Sträuchern und kleineren Baumarten wie Hasel, Hundsrose oder Schwarzdorn mit Abständen von 1,5x1,5 m bepflanzt werden soll. Die Aufforstung der übrigen Laubwaldfläche soll mit Forstpflanzen der Arten Stieleiche, Sand-Birke, Silber-Weide, Sal-Weide und Hainbuche in Abständen von 1x2 m erfolgen. Der Bereich wird zudem vor Wildverbiss geschützt. Die Gehölze der Ersatzaufforstung sollen in den ersten Jahren nach ihrer Pflanzung von verdämmernder Konkurrenzvegetation freigeschnitten werden.



Abbildung 3: Vorgesehene externe Ausgleichsmaßnahme

Zur Umsetzung der Maßnahme wird eine einseitige Selbstverpflichtungserklärung der Stadt durch Beschluss des Rates gefasst werden. Mit der Errichtung der Ausgleichsmaßnahme wird vor Umsetzung des P+R-Parkplatzes begonnen werden. Die Kosten der Maßnahme belaufen

sich auf geschätzt rund 66.000 Euro. Bei Umsetzung der Maßnahme entstünde gegenüber dem Eingriff und unter Berücksichtigung des derzeitigen ökologischen Wertes der Ausgleichsfläche ein Mehrwert von 11.170 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 (ca. 1.635 m²) bereits heute als versiegelt anzunehmen ist und als unbefestigter Stellplatz genutzt wird. Der Verlust tatsächlich vorhandenen Waldes beläuft sich auf rund 940 m². Zum Ausgleich der Waldumwandlung ist eine Fläche von 3.515 m² neu aufzuforsten. Die Inanspruchnahme des tatsächlich vorhandenen Waldes soll in einem Verhältnis von 1:2 (Waldverlust/Ersatzaufforstung), die übrige zwar festgesetzte, aber nicht bewaldete Fläche in einem Verhältnis von 1:1 ausgeglichen werden.

Die Aufforstung erfolgt durch die oben bereits abschließend beschriebene Ausgleichsmaßnahme. Die Errichtung der Ausgleichsmaßnahme wird vor Umsetzung des P+R-Parkplatzes erfolgen. Die Maßnahmenflächen umfasst 6.410 m² und übersteigt damit den zum Waldausgleich eigentlich erforderlichen Umfang. Dennoch soll bereits jetzt die gesamte Fläche aufgeforstet werden. Unter Berücksichtigung des für den P+R Parkplatz erforderlichen Ausgleichs wird eine Fläche von 2.895 m² zusätzlich aufgeforstet. Dieser Überschuss soll für Ausgleichserfordernisse zukünftiger Bauleitpläne vorgehalten werden.

13 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 entnehmen 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 Verkehrsräusche sind daher nicht angezeigt.

14 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 Bahnhofsteilpunktes 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, RC 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 weitergehenden Auffälligkeiten. Die Bodenproben waren geruchlich unauffällig. Eine Beeinträchtigung oder Gefährdung der angestrebten Nutzung als Parkplatz liegt nicht vor. Die Auffüllungen sind angesichts der enthaltenen Fremdstoffe dennoch nach Zuordnungsklasse Z1.2 (im Bereich der Wälle) und Z2 gemäß LAGA einzustufen. Trotzdem kann der Boden 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.

15 Kampfmittel

Die Bezirksregierung Düsseldorf – Kampfmittelbeseitigung/Luftbildauswertung (KBD) – weist auf folgendes Ergebnis der Auswertung vorliegender Luftbilddaufnahmen hin:

Luftbilder aus den Jahren 1939 - 1945 und andere historische Unterlagen liefern Hinweise auf vermehrte Bodenkampfhandlungen und Bombenabwürfe im Geltungsbereich. Der KBD empfiehlt eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel. Die Beauftragung dieser Überprüfung erfolgt über das Formular „Antrag auf Kampfmitteluntersuchung“ auf der Internetseite des KBD Düsseldorf. Sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, sind diese bis auf das Geländenniveau von 1945 abzuschleifen. Zur Festlegung des abzuschleifenden Bereichs und der weiteren Vorgehensweise wird um Terminabsprache für einen Ortstermin gebeten. Verwenden Sie dazu ebenfalls das Formular „Antrag auf Kampfmitteluntersuchung“. Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. empfiehlt der KBD zusätzlich eine Sicherheitsdetektion. Weiterhin ist das Merkblatt für Baugrundeingriffe auf der Internetseite des KBD Düsseldorf zu beachten. Die Internetseite des KBD Düsseldorf lautet: (http://www.brd.nrw.de/ordnung_gefahrenabwehr/kampfmittelbeseitigung/index.jsp). Ein gleichlautender Hinweis wird in den parallel aufzustellenden Bebauungsplan LIN 165 aufgenommen.

16 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 kurzfristig verlassen können.

Die Lage des Plangebietes im Hochwasserrisikogebiet wird gemäß § 5 Abs. 4a BauGB textlich im Plan zur 29. Flächennutzungsplanänderung vermerkt. Der Hinweis erfüllt eine Informations- und Anstoßfunktion für die betroffene Öffentlichkeit.

17 Bergbau

Das Plangebiet liegt über dem Bewilligungsfeld „West Gas“. Die Bewilligung gewährt das Recht zur Aufsuchung und Gewinnung von Kohlenwasserstoffen. Rechtsinhaberin der Bewilligung ist die Mingas-Power GmbH, Rüttscheider Straße 1-3 in 45128 Essen. Darüber hinaus befindet sich das Plangebiet im näheren Umfeld eines Entwicklungsbereiches früherer bergbaulicher Abbautätigkeiten des Bergwerks West. 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.

Im Flächennutzungsplan soll gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 2 BauGB die Kennzeichnung aufgenommen, dass das gesamte Stadtgebiet zu den Gebieten gehört, unter denen der Bergbau umgeht. Die Planungsgrundsätze der Richtlinien für die Ausführung von Bauten im Einflussbereich des untertätigen Bergbaues sind zu beachten. Sicherungsmaßnahmen sind gegebenenfalls erforderlich.

18 Denkmal- und Bodendenkmalschutz

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

III FLÄCHENBILANZ

Der Geltungsbereich der 29. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst eine Fläche von rund 2.880 m². Die Fläche soll als Ganzes als „Fläche für den Verkehr“ mit der Zweckbestimmung „Mobilstation“ dargestellt werden.

IV AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Mit der Änderung des Flächennutzungsplanes wird die Errichtung eines rund 75 Stellplätze umfassenden P+R Parkplatzes planungsrechtlich vorbereitet. Entgegen der aktuellen Situation wird die Fläche dadurch einer geordneten und eindeutigen Nutzung zugeführt. Das bislang wenig ansehnliche Erscheinungsbild wird durch einen klar zonierten Parkplatz ersetzt und aufgewertet. Der Stadtraum erhält eine eindeutige Nutzung. Mit dem Bahnanschluss und der Mobilstation ergeben sich für die Bewohner und Arbeitnehmer in Kamp-Lintfort neue Verkehrsmöglichkeiten, die zu einer Entlastung des überörtlichen Verkehrs beitragen werden. Auch der Standort Kamp-Lintforts als Wohn- und Arbeitsplatz wird attraktiver.

Zugleich sind mit der Errichtung und dem Betrieb der Anlage Auswirkungen auf Natur und Umwelt verbunden. Zum einen kommt es zu einer Verfestigung und Erweiterung der Bodenversiegelung sowie zu einem Eingriff in eine vorhandene Waldfläche. Die negativen Auswirkungen sollen durch die geplante Aufforstung multifunktional ausgeglichen werden. Zum anderen sind Mehrverkehre und eine Zunahme der Verkehrsgeräusche zu erwarten, welche jedoch als nicht erheblich zu beurteilen sind.

Finanzielle Auswirkungen

Die Errichtung der Mobilstation wird je nach Versickerung des Niederschlagwassers und unter Berücksichtigung des erforderlichen Bodenaustauschs mit einer Summe zwischen 500.000 und 550.000 Euro kalkuliert. Für die geplante Ausgleichsmaßnahme sind weitere 66.000 Euro anzusetzen. Nach Abstimmung mit der Bezirksregierung strebt die Stadt an, die Herstellungskosten öffentlich fördern zu lassen. Direkte Einnahmen sind mit dem Betrieb der Anlage nicht verbunden, da der Parkplatz kostenfrei genutzt werden darf. Unabhängig davon sind indirekte

finanzielle Einnahme durch den durch den Bahnanschluss entstandenen Mehrwert nicht auszuschließen. Diese sind jedoch nicht konkret zu bemessen.

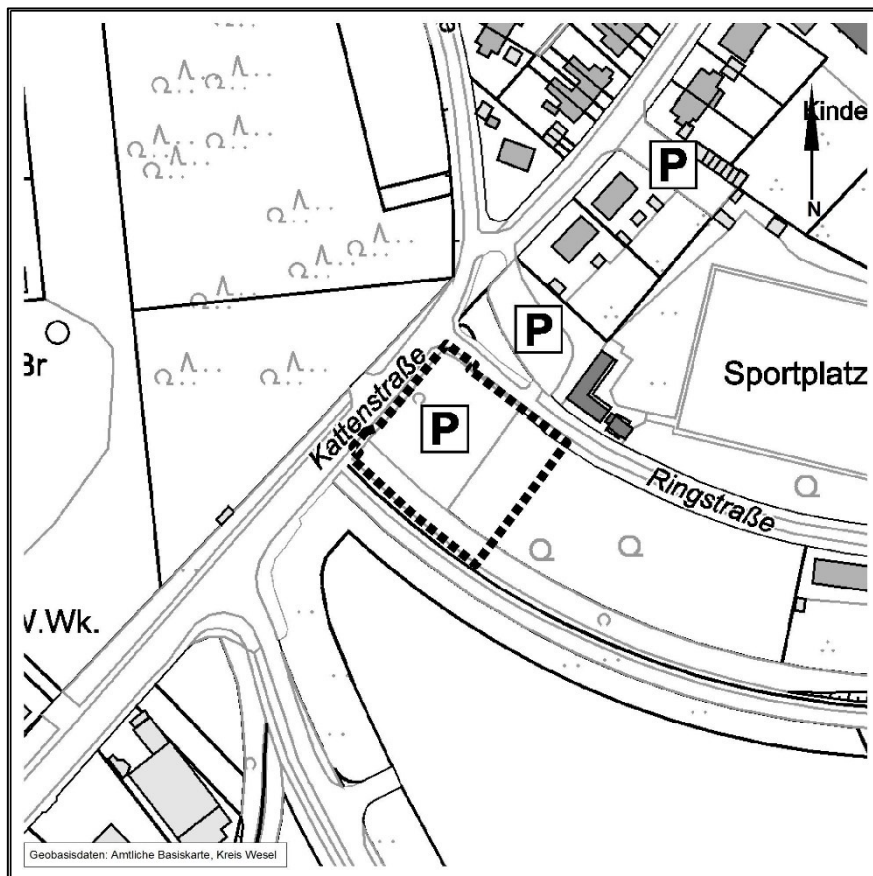
V VERFAHREN

Die Änderung des Flächennutzungsplanes wird als eigenständiges Verfahren gemäß § 2 ff. BauGB durchgeführt. Parallel zur Änderung wird gemäß § 8 Abs. 3 BauGB der Bebauungsplan LIN 165 aufgestellt.

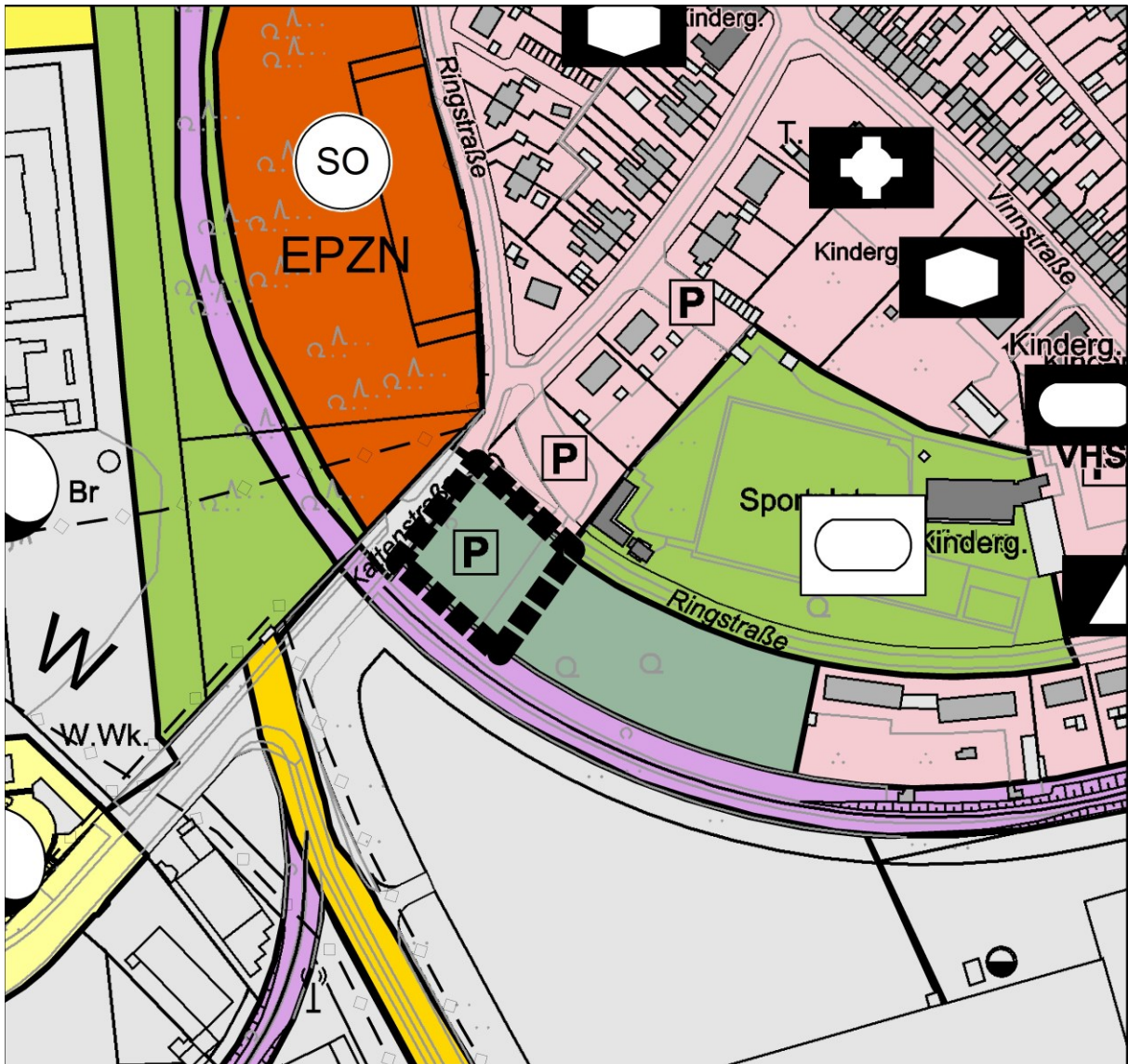
Aufstellungsbeschluss	StEA 03.09.2019
Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	StEA 03.09.2019
Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung	Amtsblatt 14.11.2019
Frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§4 Abs.1)	22.11. – 13.12.2019
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§3 Abs.1)	22.11. – 13.12.2019
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (§4 Abs.2)	13.11. – 14.12.2020
Beschluss zur öffentlichen Auslegung	StEA 02.02.2021

VI ANLAGEN

Anlage 1: Räumlicher Geltungsbereich der 29. Flächennutzungsplanänderung



Anlage 2: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan



Anlage 3: Entwurf der 29. Flächennutzungsplanänderung

