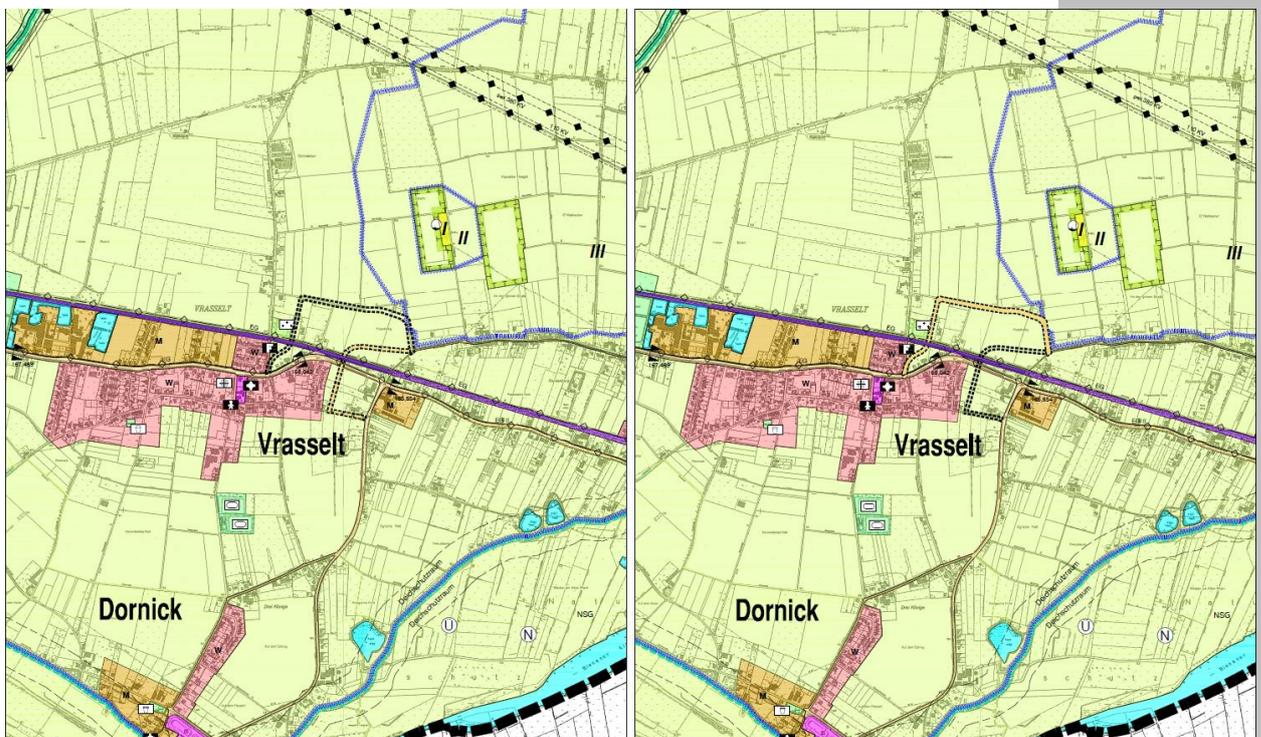




Entwurfsbegründung  
zur  
**86. Änderung des Flächennutzungs-  
planes der Stadt Emmerich am Rhein  
–Ersatzmaßnahme BÜ Grüne Straße–**

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach §§ 3 (2) und 4 (2) BauGB





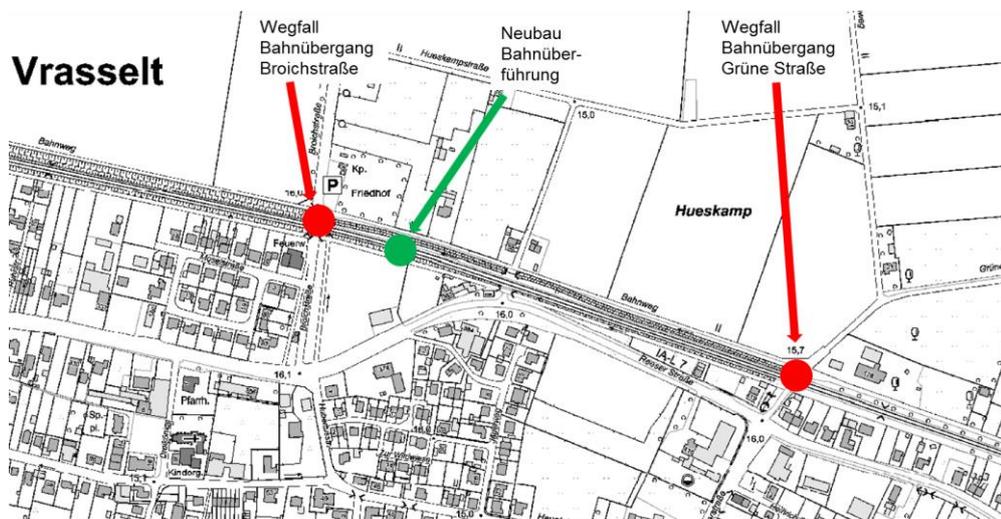
## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Anlass der Planaufstellung</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Örtliche Vorgaben</b> .....	<b>4</b>
2.1 <i>Räumlicher Geltungsbereich</i> .....	4
2.2 <i>Gegenwärtiger Zustand</i> .....	4
<b>3. Planungsvorgaben</b> .....	<b>4</b>
3.1 <i>Landesentwicklungsplan</i> .....	4
3.2 <i>Regionalplan</i> .....	4
<b>4. Landespflegerische Vorgaben</b> .....	<b>5</b>
4.1 <i>Landschaftsplan</i> .....	5
4.2 <i>Schutzgebiete</i> .....	5
<b>5. Planungsziele</b> .....	<b>5</b>
<b>6. Von der Planung berührte öffentliche Belange</b> .....	<b>6</b>
6.1 <i>Regenwasserentwässerung</i> .....	6
6.2 <i>Immissionsschutz</i> .....	6
6.3 <i>Altlasten und Altablagerungen</i> .....	6
6.3.1 <i>Altlasten</i> .....	6
6.3.2 <i>Kampfmittelrückstände</i> .....	6
6.4 <i>Belange von Natur und Landschaft</i> .....	7
6.5 <i>Denkmalpflegerische Belange</i> .....	7
6.5.1 <i>Baudenkmäler</i> .....	7
6.5.2 <i>Bodendenkmäler</i> .....	7
6.6 <i>Hochwasserschutz und Hochwasserrisiko</i> .....	7
6.7 <i>Infrastruktur, Ver- und Entsorgung</i> .....	8
<b>7. Variantenprüfung</b> .....	<b>8</b>
7.1 <i>Variante Bahnweg</i> .....	9
7.2 <i>Variante Werraweg</i> .....	10
7.3 <i>Gewählte Variante Huskampstraße</i> .....	12

## 1. Anlass der Planaufstellung

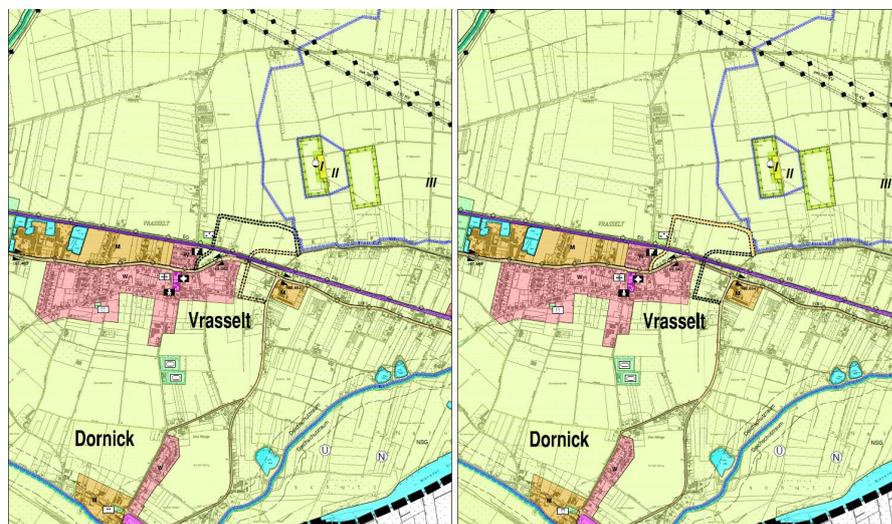
Im Rahmen des Bahnübergangsbeseitigungskonzeptes als Folge des geplanten Ausbaus eines dritten Gleises innerhalb der Bahnstrecke Arnheim-Oberhausen (Betuwe; Planfeststellungsverfahren ABS 46/2, hier Planfeststellungsabschnitt 3.3) sollen die derzeit schienengleichen Bahnübergänge Grüne Straße und Broichstraße aufgehoben werden. Stattdessen soll ein Ersatzbauwerk ca. 80 m in östliche Richtung von dem derzeitigen Übergang an der Broichstraße errichtet werden. Dazu ist es erforderlich, die Verkehrswege in dem Bereich neu zu planen, teilw. zu verbreitern und umzulegen.

Abbildung 1: Wegfall und Neubau Bahnübergänge



Im Flächennutzungsplan der Stadt Emmerich am Rhein ist eine veraltete Planung der örtlichen Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die Darstellung soll an die aktuellen Planungen angepasst werden. Der Bereich, der bislang als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, soll künftig als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt werden. Der Bereich der künftig als eine örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt werden soll, ist derzeit als Fläche für die Landwirtschaft im Flächennutzungsplan dargestellt.

Abbildung 2: Vorentwurf



Für die geplante Straße wird im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB ein Bebauungsplan aufgestellt (V 3/1 -Ersatzmaßnahme BÜ Grüne Straße-).

## 2. Örtliche Vorgaben

### 2.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Verfahrensbereich der Flächennutzungsplanänderung liegt im Ortsteil Vrasselt.

Das Plangebiet betrifft folgende Flurstücke:

Gemarkung Vrasselt, Flur 3, Flurstücke 43, 44, 53, 59, 74, 75, 78, 101, 130, 133, 158, 167, 178, 1125 und Flur 4, 167, 344, 401, 453, 456, 565.

### 2.2 Gegenwärtiger Zustand

#### Bereich der geplanten Örtlichen Hauptverkehrsstraße

Die Flächen, die künftig als Verkehrsfläche fungieren sollen, sind derzeit teilweise bereits Wegeparzellen. Die restlichen Flächen werden landwirtschaftlich genutzt.

#### Bereich der bislang geplanten Örtlichen Hauptverkehrsstraße

Der Bereich, der bislang im Flächennutzungsplan als geplante örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, fungiert derzeit teilweise als Wegeparzelle und teilweise werden die Flächen ebenfalls landwirtschaftlich genutzt.

## 3. Planungsvorgaben

### 3.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan LEP NRW, der am 08.02.2017 in Kraft getreten ist, formuliert folgendes Ziel, welches zu beachten ist:

#### *„8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum*

*Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.“*

Die vorliegende Planung stimmt mit dem aufgeführten Ziel überein. Für den geplanten Straßen- ausbau wird zum Teil vorhandene Infrastruktur genutzt. Eine Inanspruchnahme von Teilbereichen, die derzeit dem Freiraum zuzuordnen sind, lässt sich im vorliegenden Fall nicht vermeiden. Genaue Ausführungen sind dem Kapitel 7. Variantenprüfung zu entnehmen.

### 3.2 Regionalplan

Die Darstellung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung für das Stadtgebiet Emmerich am Rhein findet ihre grundlegende Konkretisierung u.a. auf der Ebene des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf.

Der rechtskräftige Regionalplan Düsseldorf (RPD) stellt den Bebauungsplanbereich als Freiraum- und Agrarbereich dar. Die Planungen einer Verkehrsfläche sind im RPD nicht darstellungsrelevant, sodass der RPD den Planungen nicht entgegensteht.

Abbildung 3: Auszug aus dem RPD mit Verortung des Plangebiets (roter Kreis)



## 4. Landespflegerische Vorgaben

### 4.1 Landschaftsplan

Für den Stadtbereich von Emmerich am Rhein wurde bislang noch kein Landschaftsplan nach Bundesnaturschutzgesetz aufgestellt. Insofern greifen die Grundlagen eines solchen Regelwerkes nicht auf dieses Planverfahren.

### 4.2 Schutzgebiete

Schutzgebiete oder geschützte Objekte im Sinne des nationalen Naturschutzrechts existieren im Plangebiet nicht.

Es liegen auch kein Vogelschutzgebiet und kein Lebensraumtyp nach der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Richtlinie) vor. Allerdings liegt ein Teilbereich des Planbereiches im Ramsar-Gebiet „Unterer Niederrhein“.

Der Abstand zum nächstgelegenen Landschaftsschutzgebiet beträgt mehr als 1.500 m. Es handelt sich hierbei um das Landschaftsschutzgebiet VO Rees.

Der Abstand zum nächstgelegenen Naturschutzgebiet beträgt mehr 800 m. Es handelt sich hierbei um das Naturschutzgebiet Biener Altrhein, Millinger Meer und Hurler Meer.

Auswirkungen auf die nächst gelegenen naturschutzrechtlichen Schutzgebiete durch die Planung sind aufgrund der Entfernung nicht erkennbar.

## 5. Planungsziele

Ziel ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung der geplanten Straße zu schaffen. Die Straße fungiert künftig als eine wichtige Wegeverbindung für die Anwohner von Präest.

## **6. Von der Planung berührte öffentliche Belange**

### **6.1 Regenwasserentwässerung**

Das auf der Verkehrsfläche anfallende Regenwasser wird beidseitig der Straße über Mulden versickert. Nördlich der Straße bzw. im Bereich des Auweges in östliche Richtung beträgt die Breite der Mulden 2,50 m und in südliche bzw. westliche Richtung 2,00 m.

Die Wasserschutzzone IIIa in Vrasselt wurde mit der Bekanntmachung am 26.07.2018 aufgehoben, sodass keine andere Entwässerungsvariante für den Bereich in Betracht gezogen werden muss.

### **6.2 Immissionsschutz**

Im Änderungsbereich werden keine Bauflächen ausgewiesen, für die eine Ermittlung von Immissionen relevant sein könnte.

Eine Straße ist i.d.R. mit Emissionen verbunden. Da hier allerdings mit keinem großen Fahrzeugaufkommen gerechnet wird und sich der Planbereich im Außenbereich befindet, in der kaum Wohnnutzungen vorhanden sind, ist keine Untersuchung der Lärmemissionen erforderlich.

Hauptverkehrswege stellen im Störfallrecht eine schutzbedürftige Nutzung dar. Die nächst gelegenen Anlagen eines Industriebetriebes, die als „Betriebsbereich im Sinne des § 3 (5a) Bundesimmissionsschutzgesetz“ einzustufen sind, betreffen einen Betrieb an der Straße „Stadtweide“. Auswirkungen von möglichen Störfällen auf die geplante Straße im Plangebiet sind in diesem Fall nicht zu betrachten, da bei einem Abstand des Betriebsgeländes zum Plangebiet von ca. 2.500 m der dem dortigen Gefährdungspotential zuzumessenden Achtungsabstand (1.500 m) unterschritten wird.

### **6.3 Altlasten und Altablagerungen**

#### **6.3.1 Altlasten**

Im Nachweis des vom LANUV gem. § 9 LBodSchG geführten Altlastenkatasters sind für das Plangebiet weder Altlastflächen noch Altstandorte aufgegebener Gewerbebetriebe mit etwaigem Ablagerungsverdacht ausgewiesen.

#### **6.3.2 Kampfmittelrückstände**

Der Stadtbereich von Emmerich war Kampfgebiet des Zweiten Weltkrieges. Auch wenn bei der Durchführung der bisherigen Baumaßnahmen im Planbereich sowie in der unmittelbaren Nachbarschaft Kampfmittelfunde nicht bekannt geworden sind, können Einlagerungen von Kampfmitteln im Boden nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst empfiehlt daher insbesondere bei Durchführung von Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie z. B. Rammarbeiten, Verbauarbeiten, Pfahlgründungen- Rüttel- und hydraulischen Einpressarbeiten Sicherheitsüberprüfungen durch vorlaufende Sondierungsbohrungen durchzuführen.

Der Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

#### **6.4 Belange von Natur und Landschaft**

Die Belange von Natur und Landschaft werden umfänglich im Umweltbericht zur vorliegenden Flächennutzungsplanänderung dargelegt.

Im Rahmen des parallel laufenden Bebauungsplanverfahrens (V 3/1 –Ersatzmaßnahme Grüne Straße-) wird zudem ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der sich mit der Thematik Ausgleich und Ersatz auseinandersetzt.

#### **6.5 Denkmalpflegerische Belange**

##### **6.5.1 Baudenkmäler**

Es sind bisher keine Baudenkmäler im Plangebiet bekannt. Das rhein. Amt für Denkmalpflege wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

##### **6.5.2 Bodendenkmäler**

Es sind bisher keine Bodendenkmäler im Plangebiet bekannt. Das rhein. Amt für Bodendenkmalpflege wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

#### **6.6 Hochwasserschutz und Hochwasserrisiko**

Der Planungsbereich befindet sich derzeit in keinem nach § 76 WHG in Verbindung mit § 112 LWG ordnungsbehördlich festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet, für das besondere Schutzvorschriften gelten (§ 78 WHG).

Das Plangebiet liegt an der nächstgelegenen Stelle in einer Entfernung von ca. 2 km zum Rhein. Im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie wurde der Rhein als Gewässer mit signifikantem Hochwasserrisiko (Risikogebiet) bewertet. Die vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen im Internet unter [www.flussgebiete.nrw.de](http://www.flussgebiete.nrw.de) veröffentlichten Hochwassergefahrenkarten informieren darüber, dass bis auf die Hochlagen im Ortsteil Elten nahezu der gesamte Stadtbereich von Emmerich am Rhein potentiell hochwassergefährdet ist.

Der technische Hochwasserschutz in Form der bestehenden Deiche und sonstiger Hochwasserschutzanlagen längs des gesamten Rheinverlaufes verhindert bis zum festgesetzten Bemessungshochwasser die Überschwemmung der durch ihn gegen den Rhein abgegrenzten Bereiche. Ein absoluter Schutz gegen Hochwassereinwirkungen auf die Hinterlandbereiche kann hierdurch jedoch nicht gewährleistet werden.

Das Flächennutzungsplanänderungsgebiet liegt innerhalb des potentiellen Überschwemmungsbereiches. Den Hochwassergefahrenkarten ist zu entnehmen, dass der betroffene Bereich des Ortsteils Vrsasselt ohne die Hochwasserschutzanlagen im Fall des häufigen Hochwassers (HQ10 = Hochwasser, das mit relativ hoher Wahrscheinlichkeit eintritt, im Mittel alle 10 Jahre) überschwemmt wäre. Im Fall des hundertjährigen Hochwassers (HQ100 = Hochwasser mittlerer Wahrscheinlichkeit, das im Mittel alle 100 Jahre auftritt) und im Betrachtungsfall des extremen Hochwassers (HQextrem = Hochwasser, das statistisch wesentlich seltener als alle 100 Jahre auftritt) wäre eine ebenfalls Überschwemmung zu erwarten.

Die bei einer Überschwemmung zu erwartenden Wassertiefen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

Abbildung 4: Tiefen Überschwemmungsgebiet bei einer mittleren Hochwasserwahrscheinlichkeit (HQ 100)



Abbildung 5: Tiefen Überschwemmungsgebiet bei einer hohen Hochwasserwahrscheinlichkeit (HQ 10)



## 6.7 Infrastruktur, Ver- und Entsorgung

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Gasfernleitungen der Thyssengas GmbH. Hierbei handelt es sich um eine Doppelleitung. Für das Überfahren der Gasfernleitungen bei unbefestigter Oberfläche sind druckverteilenden Maßnahmen erforderlich.

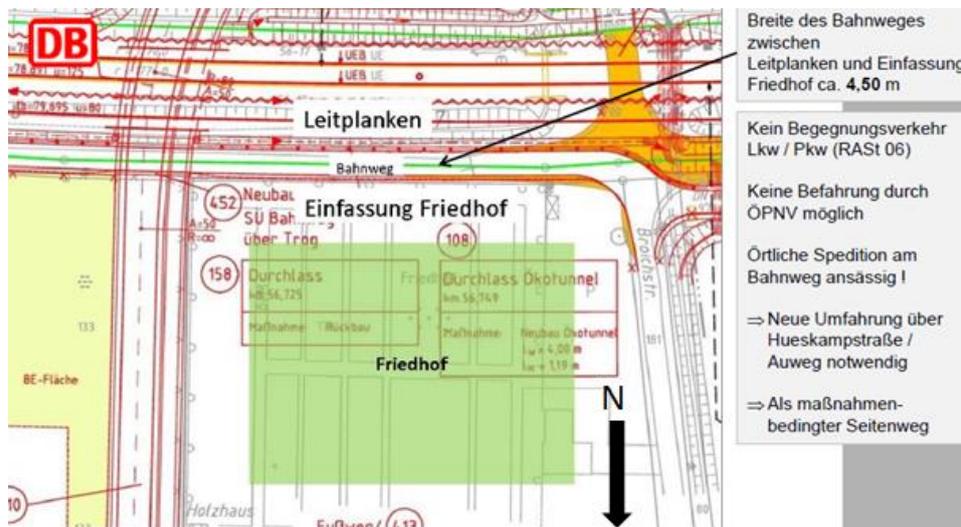
Die Thyssengas GmbH wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

## 7. Variantenprüfung

Im Folgenden wird dargelegt, warum die Stadtverwaltung zusammen mit der Bahn AG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 46/2 zum Schluss gekommen ist, dass der Ausbau der Hueskampstraße die beste Variante der Streckenführung im Zusammenhang mit der



Abbildung 7: Bereich Bahnweg, Friedhof



Quelle: Auszug aus der Präsentation der Stadtverwaltung Emmerich am Rhein beim Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.3

Abbildung 8: Foto für den Bereich Bahnweg in Höhe Friedhof



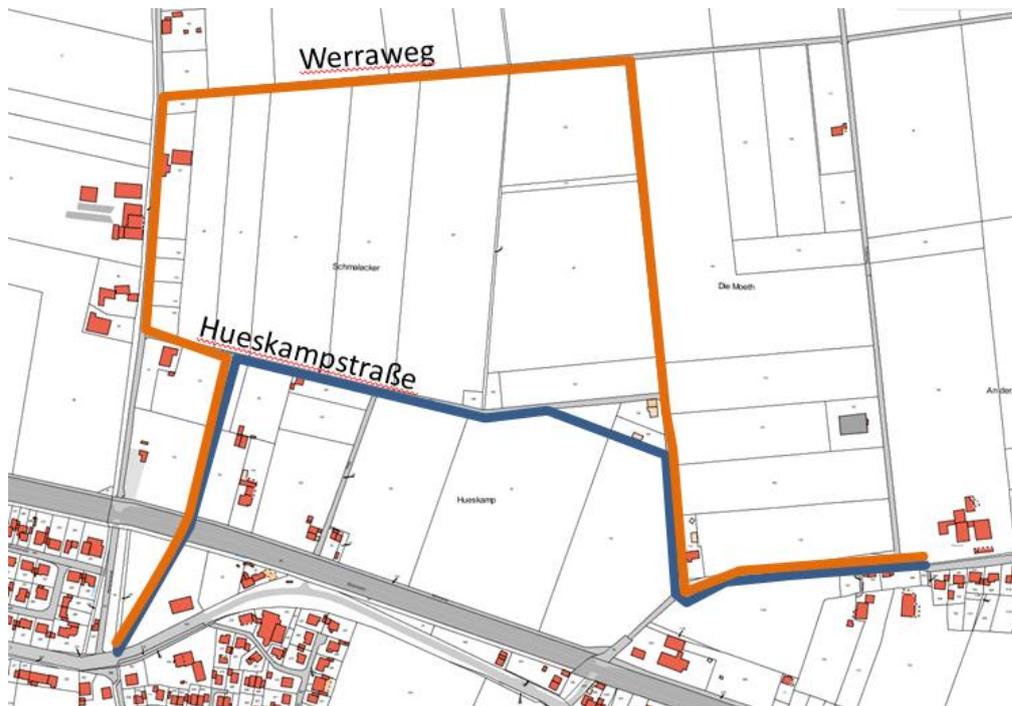
Quelle: Auszug aus der Präsentation der Stadtverwaltung Emmerich am Rhein beim Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.3

Der Bahnweg weist, wie in den Abbildungen ersichtlich, eine Breite lediglich von 4,50 m auf. Dadurch wird Begegnungsverkehr LKW/PKW unmöglich. Am Bahnweg ist eine Spedition ansässig (Bahnweg 150), somit wird es regelmäßig zu dem Begegnungsfall zwischen LKW und PKW kommen. Des Weiteren wird die Strecke durch den ÖPNV befahren. Dieser ist ebenfalls auf entsprechende Straßenbreiten angewiesen.

## 7.2 Variante Werraweg

Die folgende Abbildung veranschaulicht, dass der Werraweg mit Umwegen verbunden wäre. Letztlich müsste hier im Vergleich zur in der Bauleitplanung und im Planfeststellungsverfahren verfolgten Variante (Ausbau der Hueskampstraße) ein erheblich höherer Umfang an Fläche in Anspruch und versiegelt werden.

Abbildung 9: Veranschaulichung Variante Werraweg



Die orange dargestellte Strecke, also die Variante Werraweg, umfasst eine Länge von ca. 2,2 km. Die blau dargestellte Strecke der Variante Ausbau Hueskampstraße umfasst eine Länge von ca. 1,4 km. Der Werraweg ist zwar bereits versiegelt und die Hueskampstraße lediglich streckenweise, dennoch müsste die vorhandene Versiegelung des Werraweges entfernt werden und vollständig ausgebaut werden. Diese Variante würde bedeuten, dass im Vergleich zur Variante Hueskampstraße 800 m zusätzlich an Straßenlänge ausgebaut werden müssten. Zudem müssten mehr Flächen seitens der Stadt erworben werden um den Weg entsprechend der Vorgaben der RAS (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) verbreitern zu können.

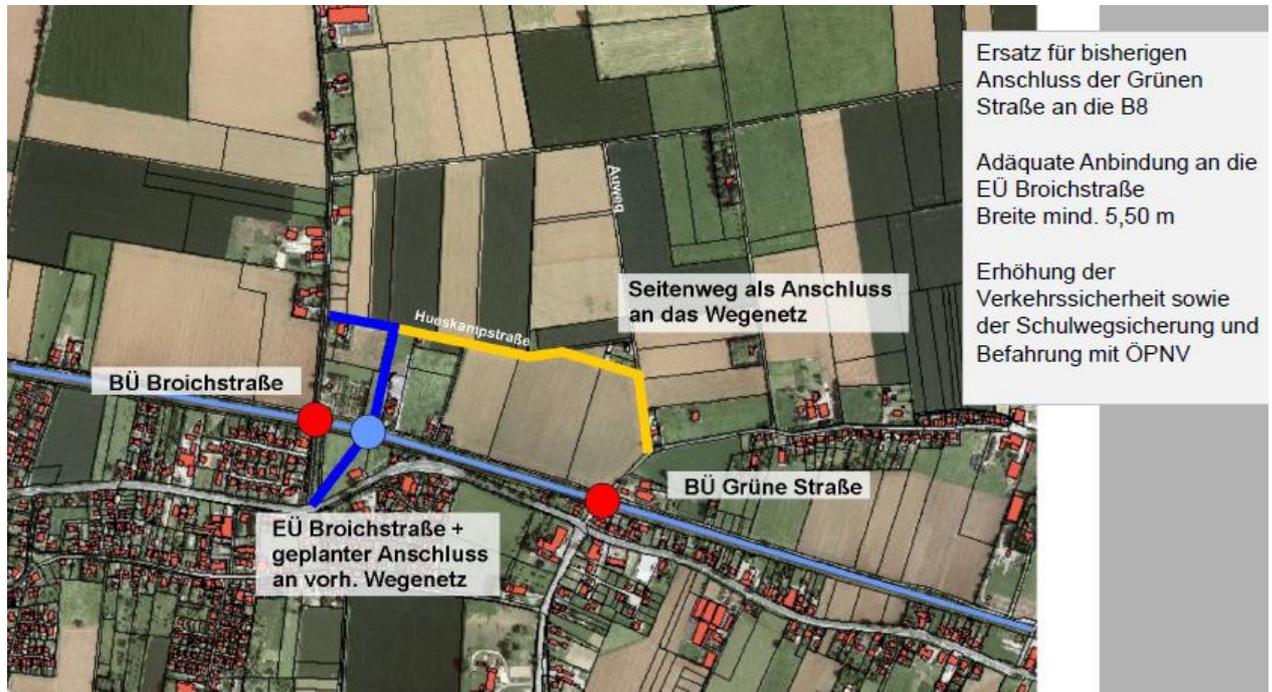
Langfristig gesehen muss des Weiteren in die Erwägung einbezogen werden, dass bei einem Ausbau der Variante Werraweg aufgrund der 800 m längeren Strecke unnötig Emissionen entstehen und Rohstoffe verbraucht werden. Hierbei sind nicht nur Materialien für den Straßenbau sondern auch Benzin/Gas o.Ä. für die Fahrzeuge zu bedenken.

Bei einem Ausbau der Variante Werraweg ist der Kreis der betroffenen Anwohner größer als bei der Variante Hueskampstraße. Es wären somit mehr Wohnhäuser mit Emissionen belastet.

Bei dieser Variante würde der Verkehr über eine längere Strecke weiter hinaus durch den Freiraum geführt. Der Ausbau der Hueskampstraße ist somit auch aus der Sichtweise sinnvoller, dass die Straße näher am Siedlungsbereich verläuft und der Freiraum ein Stück weit mehr geschont wird als bei der Variante Werraweg.

### 7.3 Gewählte Variante Hueskampstraße

Abbildung 10: Veranschaulichung der Variante Hueskampstraße



Quelle: Auszug aus der Präsentation der Stadtverwaltung Emmerich am Rhein beim Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ABS 46/2, Planfeststellungsabschnitt 3.3

Aus den Unterlagen zum Erörterungstermin des Planfeststellungsabschnittes 3.3 geht weiter hervor, dass die gewählte Variante neben den Vorteilen, die bei den Varianten Bahnweg und Werraweg erläutert worden sind, zudem einen weiteren positiven Aspekt beinhaltet.

Durch die Anlegung der geplanten Straße mit gängigen Fahrbahnbreiten wird die Verkehrssicherheit erhöht. So kann auch der ÖPNV ohne Engstellen den Bereich befahren. Die Strecke spielt des Weiteren eine Rolle im Rahmen der Thematik Schulwegsicherung. Durch den vorgesehenen Geh- und Radweg soll gewährleistet werden, dass Fußgänger, insbesondere auch Kinder/Schüler, sichere Wege von ihrem Wohnort zur Schule haben.

Emmerich am Rhein,  
Der Bürgermeister

Peter Hinze