



## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

69 Umweltamt

**Betreff:**

Teiländerung Nr. 95 - Südufer Hengsteysee - zum Flächennutzungsplan der Stadt Hagen

hier: Einleitung gemäß § 1, Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

**Beratungsfolge:**

05.12.2012 Bezirksvertretung Hagen-Nord

05.12.2012 Landschaftsbeirat

11.12.2012 Stadtentwicklungsausschuss

12.12.2012 Umweltausschuss

13.12.2012 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat der Stadt Hagen nimmt zur Kenntnis, dass nach Auffassung des Regionalverbands Ruhr (RVR) als Regionalplanungsbehörde das Projekt CargoBeamer am Standort Hengstey mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar ist, und dass daher ein Planfeststellungsverfahren nicht erfolgreich abgeschlossen werden kann.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung zu prüfen, ob und wie sich das Projekt CargoBeamer mit Rücksicht auf die Belange von Freizeit und Erholung, Natur und Landschaft, Lärmschutz und Verkehr umsetzen lässt.
3. Der Rat der Stadt Hagen beschließt für den im Lageplan aufgezeigten räumlichen Geltungsbereich die Teiländerung Nr. 95 - Südufer-Hengsteysee - zum Flächennutzungsplan der Stadt Hagen nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches in der zuletzt gültigen Fassung einzuleiten.  
Der Lageplan mit dem aufgezeigten räumlichen Geltungsbereich liegt dem Rat vor.

**Geltungsbereich**

Das Plangebiet liegt am südlichen Ufer des Hengsteysees zwischen der Dortmunder Straße, der DB-Strecke Hagen – Schwerte / Hagen – Siegen und dem Freibad Hengstey an der Seestraße.



**Nächster Verfahrensschritt:**

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden soll im 1. Quartal 2013 erfolgen.



## **Kurzfassung**

In der Vorlage werden der derzeitige Sachstand für das Projekt CargoBeamer und die weiteren erforderlichen Verfahrensschritte dargestellt.

## **Begründung**

### **1. Projektbeschreibung**

Die CargoBeamer AG, Leipzig, plant in Hagen-Hengstey im Zuge des Streckennetz-Aufbaus in NRW die Errichtung eines CargoBeamer-Terminals zum Umschlag von nicht kranbaren Lkw-Sattelauflegern und deren Beförderung auf der Schiene. Diese sind zurzeit durch ihre Nichtkranbarkeit zu 98 % nicht in der Lage, am unbegleiteten kombinierten Schienengüterverkehr teilzunehmen. Durch die patentrechtlich geschützte Technologie der CargoBeamer AG ist es möglich, diese Sattelaufleger automatisiert, parallel und kostengünstig von der Straße auf die Schiene umzuschlagen.

Lastkraftwagen (LKW) liefern die Sattelaufleger über die Zufahrtstraße an und fahren auf spezielle Waggonaufsätze. Die Sattelaufleger werden von den Zugmaschinen abgekoppelt und seitlich mit Hilfe eines Shuttlebalken (Be- und Entladestation) auf den Waggon gezogen. Jeder Balken enthält die notwendige Technik zur Aufnahme eines Sattelauflegers vom Waggon bzw. für das Verschieben des Auflegers auf den Waggon. Die Zugmaschinen bzw. Lkw können das Terminal sofort wieder verlassen oder nehmen ein zuvor abgeladenes Ladegut mit, welches zuvor in am Bahnsteig befindlichen Waggonaufsätzen arretiert wurde.

Bei dem für das Vorhaben vorgesehenen Gelände handelt es sich um den ehemaligen Rangierbahnhof Hengstey am Südufer des Hengsteysees, der 1979 aufgegeben wurde und nach wie vor als Bahnfläche gewidmet ist. Nach dem Orkan Kyrill wurde er als Nassholz-Lagerfläche genutzt. Die Erschließung des Terminals soll von der Dortmunder Straße (L 704) aus durch eine neu anzulegende Zufahrtstraße erfolgen.

### **2. Alternativenprüfung**

Die Standortüberlegungen für den CargoBeamer in Hagen beziehen sich bisher auf den ehemaligen Rangierbahnhof Hagen-Hengstey, der bezüglich seiner Größe für den CargoBeamer geeignet wäre.

Der RVR hat eine erste Untersuchung von möglichen Alternativstandorten in der Metropole Ruhr erarbeitet.

Bei der Suche nach Alternativstandorten als Zugangsstelle für den CargoBeamer wurden ausschließlich die infrastrukturellen Anforderungen des Systems aus verkehrstechnischer Sicht einer planerischen Ersteinschätzung unterzogen und aus



regionalplanerischer Sicht bewertet. Die dargestellten Alternativüberlegungen geben somit einen Überblick über mögliche Standorte, stellen aber weder eine vertiefende Untersuchung noch ein rechtsverbindliches Gutachten dar.

Ergebnis der Alternativenprüfung ist, dass nur zwei Standorte als Alternative zum Standort Hagen-Hengstey für den CargoBeamer geeignet erscheinen. Dabei handelt es sich um den Güterbahnhof Gelsenkirchen-Bismarck nebst Gleisvorfeld des ehemaligen Bahnbetriebswerkes an der DB-Strecke Oberhausen-Osterfeld Süd – Bottrop Süd – Herne – Dortmund sowie den von der DB nicht mehr genutzten Güterbahnhof Dortmund Gbf an der DB-Strecke Herne – Castrop-Rauxel – Dortmund.

Der Vorhabenträger präferiert den Standort Hagen.

### **3. Vorlauf: bisherige Verfahrensschritte**

Im Sommer 2010 ist die Firma CargoBeamer an die Stadt Hagen mit der Bitte herangetreten, zu prüfen, ob für einen Güterverkehrs-Umschlag von der Straße auf die Schiene eine geeignete Fläche in Hagen verfügbar ist. Das Unternehmen hat in NRW mehrere Standorte geprüft, aber aufgrund der extrem günstigen Verkehrslage Hagens steht dieser Standort deutlich an erster Stelle für dieses Vorhaben. Nach den Standortanforderungen für einen CargoBeamer kam in Hagen nur eine Fläche an der Gleisstrecke Hagen-Schwerte, unmittelbar am Hengsteysee gelegen und im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), in Frage. In diesem Zusammenhang wurde der RVR mit der Bitte um Unterstützung bei der fundierten Beurteilung und Abwägung eines solchen Vorhabens aus stadtentwicklungsplanerischen Gesichtspunkten angeschrieben.

Im August 2010 besichtigten Vertreter der Verwaltung, die HAGENagentur, Vertreter der SIHK und des Bundeseisenbahnvermögens die Verladestation der Firma CargoBeamer in Leipzig. Hierbei wurde festgehalten, dass CargoBeamer einen Planer mit der Entwicklung geeigneter Lösungen für die verkehrliche Erschließung von der Dortmunder Straße beauftragt. In einem Ortstermin am 15.09.2010 wurden die Ergebnisse der Untersuchungen besprochen. Hierbei wurde festgehalten, dass die Untersuchung der „Brückenlösung“ von der Dortmunder Straße über die Bahngleise erste Priorität haben sollte.

Im Verwaltungsvorstand am 24.08.2010 wurde die grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der städtischen Interessen mit CargoBeamer bekundet.

In der SIHK-Verkehrsausschusssitzung am 27.09.2010 wurde die Möglichkeit gesehen, durch den CargoBeamer noch weitere Straßengütertransporte auf die Schiene zu verlagern und mit der Errichtung der Umschlaganlage am Hengsteysee den Logistikstandort Hagen deutlich zu stärken.



Am 29.09.2010 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen RVR und Vertretern der Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung der Stadt Hagen statt. Hierbei wurde vom RVR deutlich gemacht, dass aufgrund der straßenverkehrlichen Aspekte mit ihren Auswirkungen auf das städtische Umfeld ein Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend ist. Vielmehr ist die Abarbeitung aller Aspekte im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens erforderlich. Der RVR sieht einen erheblichen Konflikt zwischen Freizeitnutzung und vor allem der Straßenerschließung für den CargoBeamer.

Laut Verkehrsgutachten, das im Rahmen eines Abstimmungstermins zur verkehrlichen Erschließung am 05.11.2010 vom Gutachter vorgestellt wurde, wird die Variante „D“ (Kreisverkehr hinter der Bahnquerung) bevorzugt. Die bisher favorisierte „Brückenlösung“ wird aus Kostengründen verworfen. Beteiligt an diesem Gespräch waren neben den Gutachtern Vertreter der SIHK, von StraßenNRW, des Bundeseisenbahnvermögens, des Ruhrverbands, von CargoBeamer und der HAGENagentur.

Im Februar 2011 wurde das Umweltamt um Stellungnahme aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes zur Reaktivierung des ehemaligen Rangierbahnhofs Hengsteysee gebeten. Aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde ist die Maßnahme abzulehnen, weil die geplante Maßnahme mit den Darstellungen und Festsetzungen des Landschaftsplanes nicht vereinbar ist. Zum Einen entspricht sie nicht den dargestellten Entwicklungszielen. Zum Anderen ist der Bau einer Erschließungsstraße im Landschaftsschutzgebiet mit dem Schutzzweck nicht vereinbar. Der Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung werden beeinträchtigt. Schließlich würde die Bedeutung des Landschaftsschutzgebietes für die stadtnahe Erholung durch die Reaktivierung der angrenzenden Gleisanlage stark beeinträchtigt, weil mit einer erheblich höheren Lärmbelastung zu rechnen ist.

Des Weiteren wurde im Februar 2011 der Stadt Hagen vom Bundeseisenbahnvermögen mitgeteilt, dass für das Projekt CargoBeamer ein Antrag auf Planfeststellung bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt werden soll. Der Betrieb und die Erschließung eines CargoBeamers stehen im Konflikt zu den bisherigen städtischen Planungen für einen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt. Um die konkurrierenden Ziele untereinander abwägen zu können, hat der Rat der Stadt Hagen am 24.02.2011 die Aufstellung eines Bebauungsplanes beschlossen.

Der Regionalverband Ruhr wurde mit Schreiben vom 15.03.2011 darum gebeten, bei der Bezirksregierung Arnsberg darauf hinzuwirken, dass die sich aufdrängenden standortbezogenen Fragestellungen in einem geeigneten Planungsverfahren zu diskutieren sind. Insbesondere die erschließungsmäßigen Voraussetzungen und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Umgebung sind nach Auffassung der Stadtentwicklungsplanung nur über kommunales Planungsrecht zu regeln und nicht über ein Planfeststellungsverfahren.

Am 23.05.2012 war der CargoBeamer Thema beim Runden Tisch des Oberbürgermeisters. Hier signalisierten alle Beteiligten (Vertreter der Verwaltung, des Stadtentwicklungsausschusses, der Bezirksvertretung, der Hagenagentur, der

WBH, der DB Netz AG, des Ruhrverbands, der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr, von Straßen NRW, der SIHK, des Regionalverbands Ruhr, der Bezirksregierung Arnsberg und des Bundeseisenbahnvermögens) Interesse an einer konstruktiven Begleitung des Projekts.

Die Firma CargoBeamer hat im August 2012 die Unterlagen für die Planfeststellung inklusive Umweltbericht bei der Bezirksregierung eingereicht.

In einem Gespräch am 20.09.2012 zwischen dem RVR, der Bezirksregierung Arnsberg, dem Oberbürgermeister, VB 5 und dem Fachbereichsleiter der Stadtentwicklung-, planung und Bauordnung wurde deutlich, dass dieses Verfahren so nicht zielführend sein kann. Es wurde vereinbart, dass mehrere Verfahren sinnvollerweise parallel abgearbeitet werden müssen. Das sind die Änderung des Regionalplanes durch den RVR auf Antrag der Stadt Hagen, die Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Hagen und die Weiterführung des Bebauungsplanes sowie das Planfeststellungsverfahren beantragt durch CargoBeamer bei der Bezirksregierung Arnsberg. Der Antrag auf Planfeststellung soll zunächst ruhen, um die weiteren erforderlichen Schritte durchführen zu können. Dies hat der Antragsteller inzwischen gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg mit Schreiben vom 24.10.2012 mitgeteilt.

Wie im Verwaltungsvorstand am 25.09.2012 gefordert, hat CargoBeamer inzwischen die Planfeststellungsunterlagen inklusive des Umweltberichtes zur Durchsicht an die Stadt Hagen geschickt. In einem weiteren Abstimmungsgespräch am 23.10.2012 zwischen dem Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung und CargoBeamer wurde erneut auf die notwendige Koordinierung der erforderlichen Planverfahren (Änderung Regionalplan, Änderung Flächennutzungsplan, Weiterführung Bebauungsplan, Planfeststellungsverfahren) hingewiesen. CargoBeamer zeigte sich grundsätzlich kompromissbereit und bot z. B. an, für die Freizeitflächenentwicklung am Seeufer Hilfestellung zu leisten.

Zuletzt fand am 08.11.2012 ein Termin beim Regionalverband Ruhr unter Beteiligung der Dezernate 25, 51 und 54 der Bezirksregierung Arnsberg sowie der Stadt Hagen zur fachlichen Abstimmung der Belange von Landschaft, Natur, Gewässer etc. statt. Ergebnis war, dass u. a. der Entwurf des Umweltberichts überarbeitet werden muss und für den anstehenden Scoping-Termin als Diskussionsgrundlage genutzt werden kann. Des Weiteren wurde vereinbart, dass die Höhere Landschaftsbehörde mit der Unteren Landschaftsbehörde vor Ort die Rahmenbedingungen für das Vorhaben aus ihrer Sicht festlegt. Nach abschließender positiver Beratung dieser Vorlage wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens die Anpassung der Planung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 34 Abs. 1 Landesplanungsgesetz beim RVR abgefragt.

#### **4. Rechts- und Planungsgrundlagen**

##### **4.1 Bahnrecht**



Bei der Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs Hengstey handelt es sich um planfestgestelltes Bahngelände. Für die Realisierung eines CargoBeamers auf dem Gelände ist § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) anzuwenden.

Danach dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

Das Verfahren wird von der Bezirksregierung Arnsberg begleitet und durchgeführt. Im Rahmen des Verfahrens wird die Stadt Hagen angehört.

#### **4.2 Gebietsentwicklungsplan (GEP)**

Der Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt Bochum/Hagen stellt den Bereich am Hengsteysee als Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich, stellenweise auch als Waldbereich dar. Folgende Freiraumfunktionen mit entsprechenden Zielformulierungen sind darin festgelegt:

- Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung: Zur Sicherung der ökologischen Funktionen soll die Nutzungsstruktur in ihrer jetzigen Ausprägung weitgehend erhalten bleiben. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen können, sind zu unterlassen.
- Regionale Grünzüge: Regionale Grünzüge dürfen als wesentliche Bestandteile des regionalen Freiflächensystems nicht für Siedlungszwecke und andere dem Freiraum fremde Nutzungen in Anspruch genommen werden. Planungen und Maßnahmen, die deren Funktion beeinträchtigen sind grundsätzlich ausgeschlossen.
- Grundwasser und Gewässerschutz: Die Funktion der Gewässer und ihrer Auen als natürlicher Retentionsraum ist umfassend zu sichern, bzw. soweit dies möglich ist, wiederherzustellen. Die Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz sind vor allen Beeinträchtigungen zu schützen, die eine Wassergewinnung gefährden oder die Wasserbeschaffenheit beeinträchtigen können. Deshalb sind in diesen Bereichen insbesondere raumbedeutsamen Planungen (Anm. RVR: in der Regel größer 10 ha) und Maßnahmen, die großflächige Versiegelungen zur Folge haben nicht zulässig.

Nach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung soll der im Gebietsentwicklungsplan dargestellte Freiraum für siedlungsräumliche Nutzungen grundsätzlich nicht in Anspruch genommen werden.

Im südwestlichen Bereich ist ein zweckgebundener Allgemeiner Siedlungsbereich für Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen dargestellt.



Die am Hengsteysee und in Herdecke dargestellten Bereiche für eine intensive Freizeitnutzung stehen in Zusammenhang mit einer von den Anliegerstädten gemeinsam entwickelten Gesamtkonzeption für die beiden Ruhrstauseen und ihre Umgebung. Angestrebt wird eine ökologisch orientierte Freiraumentwicklung in diesem Abschnitt des Ruhrtals (vgl. hierzu Kapitel II.3.4.3 „Ruhrauenprogramm“), mit der die Funktion als Naherholungsraum vereinbar ist. Ziel ist nicht eine Steigerung, sondern eine Lenkung des Erholungsverkehrs. Neben der Entwicklung eines Grünflächen-Verbund-systems ist daher eine Neuordnung der vorhandenen Freizeiteinrichtungen vorgesehen. Das beinhaltet vor allem die Freimachung und ökologische Aufwertung der See- und Flussufer und eine Verlagerung der bisherigen, nach Standort und Ausgestaltung unzureichenden Camping- und Wochenendplätze am Harkortsee, an der B 54 (Herdecker Straße) und in Hagen-Garenfeld.

#### **4.3 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan stellt das Betriebsgelände des CargoBeamers als Fläche für Bahnanlagen dar. Die Erschließungsstraße verläuft über eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“. Im Einmündungsbereich zur Dortmunder Straße ist eine öffentliche Parkfläche, entlang des Seeufers teilweise Wald dargestellt.

#### **4.4 Bebauungsplan**

Der Rat der Stadt Hagen hat in seiner Sitzung am 24.02.2011 die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens Nr.8/10 „Südufer-Hengsteysee“ beschlossen.

Mit dem Bebauungsplan sollte die frühzeitige städtebauliche Begleitung der Überlegungen zur Errichtung des CargoBeamers erfolgen. Der Betrieb und die Erschließung der Verladestation stehen ggf. im Konflikt zu den städtischen Zielen, die am Südufer des Hengsteysees Freizeit- und Erholungsnutzung vorsehen. Um diese konkurrierenden Ziele untereinander abwägen zu können, wurde das Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

#### **4.5 Landschaftsplan**

Der Bereich liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes und ist teilweise als Landschaftsschutzgebiet 1.2.2.1 „Landschaftsschutzgebiet Hengsteysee / Ruhr, Südufer“ festgesetzt. Teilweise ist die Anpflanzung einer Feldhecke gemäß § 26 Landschaftsgesetz lfd. Nr. 4.2.1 vorgesehen, die die Anpflanzung eines Gehölzstreifens auf einer Länge von ca. 400 m nördlich der DB-Trasse bei Bathey beinhaltet.

#### **4.6 weitere Planungsvorgaben**

Im Altlastenkataster der Stadt Hagen ist die gesamte Fläche als Altlastenfläche gekennzeichnet.





Im südlichen Bereich des Plangebiets (Freibad) liegt das Wasserschutzgebiet III der Wassergewinnungsanlage Hagen-Hengstey.

## **5. Konflikte**

### **5.1 Freiraumnutzung**

Die Städte in diesem Raum haben die seit längerer Zeit bestehenden Bestrebungen zum gemeinsamen Handeln (vgl. Rahmenplanung Harkort-/Hengsteysee) in einem Zukunftskonzept für das Mittlere Ruhrtal räumlich und sachlich weiterentwickelt. Dieses Entwicklungskonzept soll dazu beitragen, das Mittlere Ruhrtal – unter Wahrung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes als Raum für Freizeit, Tourismus und Naherholung weiterzuentwickeln. Dazu soll das kulturelle Erbe gepflegt und erhalten und behutsam für eine Freizeitnutzung geöffnet werden.

Die Errichtung des CargoBeamers steht im Konflikt zu diesen Zielvorstellungen.

### **5.2 Verkehr**

#### **5.2.1 Räumliche Lage (regional, lokal) und Einzugsbereich des Vorhabens; alternative Standorte in der Region / in Hagen**

Der „CargoBeamer“ ist ein Projekt zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene. Er ist in dieser Logik vor allem auf lange, grenzüberschreitende Strecken in Europa ausgerichtet und soll nach eigener Einschätzung „Wachstumsgrenzen des europäischen Verkehrs und des internationalen Handels beseitigen“. Im europaweiten Straßengüterverkehr werden allgemein Wachstumsraten prognostiziert, für deren Bewältigung die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur an Grenzen stößt. Der kombinierte Ladeverkehr und ein Ausbau der Verkehrsleistungen auf der Schiene bieten die Chance, die Straße um einen Teil dieses Zuwachses zu entlasten. Ob Schieneninfrastruktur und -kapazitäten dies in einem nennenswerten Umfang leisten können, kann hier nicht betrachtet werden.

Einer Entschärfung des Verkehrswachstums und seiner Folgen auf langen Strecken steht systemimmanent eine Erhöhung des Straßengüterverkehrs im Einzugsbereich der geplanten Umschlagterminals gegenüber. Die gute Anbindung des CargoBeamer an das regionale und überregionale Straßennetz ist daher ein Kriterium für die Standortwahl. Weil auch die anderen Standortkriterien erfüllt sind (regionale Wertschöpfung, Schienenanbindung, Bahnwidmung und Größe der Fläche) hat sich CargoBeamer für den Standort am Hengsteysee entschieden. Der regionale Einzugsbereich dieses Terminals wird von CargoBeamer mit einem Radius von bis zu 60 km veranschlagt.

Anm.: Die Stellungnahme „Ansiedlung CargoBeamer-Terminal am Standort Hagen-Hengsteysee ist als Anlage 1 beigelegt.



*Anm.: In einer internen Untersuchung hat der RVR aus sieben möglichen anderen Standorten im Ruhrgebiet zwei als uneingeschränkt für einen CargoBeamer - Terminal geeignet bewertet (Dortmund, Gelsenkirchen). Beide Alternativen wurden von CargoBeamer dagegen nicht favorisiert (siehe Punkt 2).*

*Für Hagen wurde eine Grobabschätzung der Eignung anderer Standorte vorgenommen: Rangierbahnhof Vorhalle, Container-Bahnhof Eckesey, Lennetal/Barmerfeld. Wegen nicht ausreichender Flächengrößen und/oder eingeschränkter Erschließungsbedingungen wurden diese Alternativen nicht weiter verfolgt.*

### **5.2.2 Erschließung / Anbindung Straßennetz:**

In den von CARGOBEAMER beauftragten verkehrstechnischen Untersuchungen wurden zur lokalen Erschließung des Terminals am Hengsteysee Varianten geprüft, die von einer vorrangigen Anbindung an das überregionale Straßennetz über die Anschlussstelle Hagen-Nord der A 1 und Dortmunder Straße (L 704) ausgehen. Dabei handelt es sich um zwei Grundvarianten:

#### **A. Anbindung an die Dortmunder Straße / L 704 am Parkplatz/Seeufer**

Anbindung an die Dortmunder Straße im Bereich des vorhandenen Parkplatzes und Biker-Treffs zwischen Bahntrasse und Seeufer mit einer ca. 700 m langen Straßentrasse zum CargoBeamer -Betriebsgelände und mit den Untervarianten als

- a) Kreuzung,
- b) Einmündung,
- c) Kreisverkehrsanlage,

#### **B. Anbindung an die Dortmunder Straße / L 704 und höhengleiche Querung der Gleis-Nebenstrecke;**

Anbindung (über eine Kreisverkehrsanlage) an die Dortmunder Straße im Straßen-Kurvenbereich nördlich der Haupt-Bahnstrecke, südlich der Bahn-Nebenstrecke und einer ca. 750 m langen Straßentrasse mit höhengleicher Querung der Nebenstrecke. (Die Verwaltung hat für diese Erschließungsvariante die niveaufreie Querung der Nebenstrecke über eine Brücke angeregt.)

### **Beschreibung und Vergleich der Erschließungsvarianten:**

**A.** Für die Ausgestaltung einer Anbindung an die Dortmunder Straße im Bereich des Parkplatzes wurde nach Abstimmung unter den Fachverwaltungen der Stadt und des Landes (Landesbetrieb Straßen NRW) einzig eine Kreisverkehrsanlage (c) als geeignete und leistungsfähige Lösung bewertet und weiter konkretisiert und entworfen.



Aus fahrdynamischen Gründen (Radius, Abstand Bahnunterführung) muss eine Kreisverkehrsanlage so ausgeführt werden, dass sie durch ihre Größe und Lage den gesamten Raum zwischen Bahnstrecke und Seeufer einnimmt. Die heute bestehenden Verkehrsfunktionen: Östliche Anbindung zum Gelände des Ruhrverbands, Querung Radfahrer, Fußgänger und Freizeitsportler (Querungshilfe nördlicher Ast) sollen über den Kreisverkehr gebündelt werden. Die Zufahrt zum Parkplatz, der in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer Ruhrverband verlegt und in westliche Richtung „gestreckt“ werden soll, soll über die Zufahrtsstraße zum CargoBeamer angebunden und erschlossen werden. Eine weitere Zufahrt entlang der Planstraße ist zu den vorhandenen Tennisplätzen vorgesehen. Die ca. 700 m lange Zufahrtsstraße zum Terminal soll zweispurig mit einseitigem Gehweg (nördlich Seite) unmittelbar entlang der Bahnstrecke ausgebildet werden.

Die geplante Kreisverkehrsanlage ist zwar grundsätzlich geeignet, die prognostizierten Verkehrsmengen zu bewältigen (s. u.). Je nach Verkehrsaufkommen, je nach Umfang des Verladeverkehrs am CargoBeamer - Terminal und je nach Ausprägung und Lage von Verkehrsspitzen am CargoBeamer - Terminal kann es allerdings zu spürbaren Verkehrsbelastungen, Überschneidungen mit anderen Verkehrsarten und damit zu Konflikten kommen (Parkverkehr, Radverkehr, Fußgänger etc.).

**B.** Die Anbindung weiter südlich (plangleiche Gleisquerung oder Brücke) wurde von CargoBeamer als zu teuer nicht weiter verfolgt (siehe Punkt 3), obwohl sie im Verkehrsgutachten (*Zwischenbericht, September 2010*) unter den geprüften Varianten die meisten positiven Bewertungen bis auf „Flächenverbrauch“, „Kosten“ sowie die (ungeprüfte) plangleiche Gleisquerung erreicht. Im gleichen Gutachten werden allerdings auch Kosten und Flächenverbrauch für die Kreisverkehrs-Lösung am Seeufer/Parkplatz negativ (heißt: als hoch) bewertet.

Unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit sind lt. vorliegendem Verkehrsgutachten im Übrigen keine Unterschiede feststellbar.

Zu der von CargoBeamer bewerteten Variante einer (Kreisverkehrs-)Anbindung der Erschließungsstraße zum Terminal (*Verkehrsgutachten*) an die Dortmunder Straße zwischen den bestehenden Bahnstrecken besteht im Grundsatz nach Auffassung der Verwaltung eine Alternative mit einer Anbindung im Einmündungsbereich der Batheyer in die Dortmunder Straße als Kreisverkehrsanlage. Die Erschließungsstraße zum Terminal würde südlich der das Seeufer abschirmenden und auf einem Damm liegenden Bahnstrecke verlaufen. Gegenüber der von CargoBeamer untersuchten Variante (s. o.) werden beim Bau der CargoBeamer-Zufahrt größere Höhenunterschiede westlich der Dortmunder Straße vermieden.

Verkehrstechnisch ergeben sich bei dieser Lösung Einschränkungen durch die niveaugleiche Querung der Bahn(-neben)strecke. Nach Recherchen der Verwaltung verkehren auf dieser Strecke täglich ca. 65 Güterzüge und 23 sonstige Fahrten in 24 Stunden (durchschnittlich 4 Fahrten/Stde.). Bei dieser Planungsvariante wären Wartezeiten auf CargoBeamer -eigenem Gelände bei der Zufahrt / Ausfahrt am



Terminal zu berücksichtigen. Nachteilig wäre zudem, dass eine Erschließung des CargoBeamer-Terminals nicht für die Entwicklung zusätzlicher Freizeitnutzungen genutzt werden kann.

### **5.2.3 Angaben zur Verkehrsbelastung in Abhängigkeit von Zugfrequenzen**

Die vom CargoBeamer -Terminal ausgelösten Verkehrsmengen (hier ausschließlich Sattelaufleger) hängen von zahlreichen Faktoren ab: Von der Anzahl der Terminals im Netz, von der regionalen Bedeutung eines Terminals Hagen und schließlich vom Erfolg des Geschäftsmodells „CargoBeamer“, sie können also von der Verwaltung nicht zuverlässig prognostiziert werden. Deshalb müssen die von CargoBeamer verwendeten Angaben zur Verkehrsentwicklung am Standort Hengsteysee herangezogen werden.

Nach Angaben von „CargoBeamer“ (*Schlussbericht zur verkehrs- und schalltechnischen Untersuchung, November 2011*) wird an der Station („Gate“) Hagen mit maximal 10 Zügen am Tag gerechnet (10 ankommend/weiterfahrend); jeder Zug verfügt über 36 Ladeeinheiten für Sattelaufleger.

Unter den Voraussetzungen, dass

- alle Züge voll ausgelastet sind,
- alle Auflieger in Hagen entladen, alle Zugeinheiten wieder beladen werden, also kein Zug/Zug-Wechsel erfolgt,
- gebrachte und abgeholte Auflieger jeweils getrennt transportiert werden

entstünde als absoluter „Worst Case“, als ein rechnerisches, rein theoretisches und in der Praxis sehr auszuschließendes LKW-Verkehrsaufkommen an der Verladestation Hagen von täglich 1.440 Fahrten (Summe aller Hin- und Rückfahrten). Dies entspricht bei einer exakten (und unwahrscheinlichen) Gleichverteilung einer durchschnittlichen stündlichen Belastung von 60 LKW (CARGOBEAMER geht allerdings von einer Tag/Nacht-Verteilung der Züge von 8:2 bzw. 16:4 aus).

**Anm.:** Nach § 30 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Fahrten im kombinierten Güterverkehr Schiene – Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof bis zum Empfänger, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km, vom Sonntags- und Feiertags-Fahrverbot (0 bis 22 Uhr) ausgenommen

Unterhalb dieses theoretischen Maximums sind alle Varianten denkbar, verlässliche Angaben hierzu liegen der Stadt Hagen aber nicht vor.

Um einen annähernd realistischen Ansatz zu wählen, geht die Verwaltung daher von etwa der Hälfte dieses theoretischen Werts aus (also 700 bis 800 LKW im Querschnitt / Summe beider Fahrtrichtungen). Die Entwicklung eines CargoBeamer -Netzes wird im Übrigen schrittweise erfolgen, so dass in den Anfangsjahren mit einem noch deutlich geringeren Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss. Als



Szenario für einen endausgebauten „CargoBeamer“ und zur Verkehrsabschätzung und -bewertung soll dennoch mit diesem „Maximum“ gerechnet werden.

#### **5.2.4 Prognose der Verkehrsbelastungen des örtlichen Straßennetzes, Gesamtprognose unter Berücksichtigung weiterer gewerblicher Vorhaben in Hagen-Nord**

Im April 2011 hat die Verwaltung dem Stadtentwicklungsausschuss einen Bericht über die verkehrlichen Auswirkungen größerer Investitions- und Planungsvorhaben im Hagener Norden (Autohof, „CargoBeamer“, Gewerbegebiet Böhfeld) vorgelegt. Dieser Verkehrsprognose lagen Angaben des Projekt-Entwicklers zu einem Autohof an der Wandhofener Straße, die Daten des Verkehrsgutachtens zum „CargoBeamer“ sowie ein standardisiertes Modell zur Verkehrserzeugung von Gewerbeflächen zu Grunde.

Die durch den „CargoBeamer“ erzeugte Verkehrsmenge wurde dabei mit 800 LKW/Tag unterstellt.

Die prognostizierten Gesamt-Verkehrsmengen sind Grundlage für eine Optimierung der Verkehrsabläufe an der Dortmunder Straße durch den Landesbetrieb Straßen NRW als zuständigem Baulastträger. Die Planungen sehen vor, zusätzliche (verkehrsabhängige) Lichtsignalanlagen (LSA) an den Rampen zur A 1-Anschlussstelle Hagen-Nord zu schaffen und die LSA an der Wandhofener Straße sowie die Fahrspur-Aufteilungen zu optimieren. Unter diesen Voraussetzungen ließe sich ein für die geplanten Vorhaben ausreichend leistungsfähiges Straßennetz schaffen, allerdings bei einer Beschränkung des Verkehrsaufkommens durch ein Gewerbegebiet Böhfeld in Abhängigkeit von der Höhe des Verkehrszuwachses durch Autohof und CARGOBEAMER.

Erst recht unter der Bedingung, dass statt eines Autohofs ein Vorhaben mit deutlich geringerer Verkehrsattraktivität realisiert wird, besteht im Zuge der Dortmunder Straße insgesamt eine ausreichende Leistungsfähigkeit zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrszuwächse (auch durch den „CargoBeamer“).

***\*Anm.:** Die Verwaltung geht davon aus, dass der weit überwiegende Ziel- und Quellverkehr „CargoBeamer“ über die A 1 / L 704 und L 674/Wandhofener Straße erfolgt. Im CargoBeamer -Verkehrsgutachten wird mit einem Verhältnis südliche Fahrtrichtung zur A 1:nördliche Fahrtrichtung Dortmund von 70:30 gerechnet.*

### **5.3 Emissionen**

Bestandteil der Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist die Umweltverträglichkeitsstudie / Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büros „ökoplan“ aus Essen. Nachfolgend werden die Untersuchungsergebnisse dieser Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bezüglich der zu erwartenden Emissionen dargestellt.



### **5.3.1 Verkehrslärm-Prognose**

Nach den vorliegenden Ergebnissen „Verkehrs- und schalltechnischen Untersuchung“ vom November 2011 (Schlussbericht) ist das Vorhaben insgesamt schalltechnisch als unkritisch zu bewerten. Eine Beurteilung der Lärmauswirkungen auf die Freizeitnutzungen am Hengsteysee ist allerdings deshalb nicht möglich, weil ein entsprechender Bewertungsmaßstab fehlt. In der im Gutachten herangezogenen 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung (BImSchV) werden nur Nutzungen bewertet, die auf einen dauerhaften Aufenthalt von Menschen angelegt sind.

Lediglich die bei städtebaulichen Planungen anzuwendende DIN 18005 weist Orientierungswerte ohne verbindlichen Charakter z. B. auch für Parkanlagen aus, die im Rahmen städtebaulicher Planungsverfahren abzuwägen sind.

Für Wohngebäude (Ortslage Hengstey) weist das vorliegende Gutachten im Übrigen keine Überschreitung geltender Grenzwerte auf.

Die schalltechnische Untersuchung beschränkt sich dabei auf das eigentliche Vorhaben, d. h. auf das geplante Betriebsgelände und die zum Betrieb gehörende Erschließungsstraße in den Varianten A. und B. Nicht untersucht wurden die durch steigendes Verkehrsaufkommen in der Dortmunder Straße im Bereich Bathey zu erwartenden Verkehrslärm-Immissionen. Auf dem Abschnitt der Dortmunder Straße zwischen Wandhofener Straße und Kabeler Straße, die westliche Begrenzung der Ortslage Bathey, erreichen die Verkehrsstärken heute zwar keine für eine Lärmproblematik relevante Größenordnung. Allerdings würde sich durch den Betrieb des „CargoBeamers“ nahezu ausschließlich der LKW-Anteil, also das Verkehrssegment mit den größten Lärmemissionen, deutlich erhöhen.

Der Ortsteil Bathey ist im Übrigen durch die Nähe zur Autobahn A 1 bereits stark vorbelastet, wenngleich die im Zuge des Ausbaus der A 1 auf 6 Spuren die erforderlichen und vorgeschriebenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden.

### **5.3.2 Abgasemissionen**

Ausgehend vom Maximalfall (s. o.) sind pro Tag bis zu 720 Lkw-Fahrten und in der Spitzenstunde 60 Lkw im Quell- und Zielverkehr zu erwarten. Aus der Anzahl der Fahrten lassen sich Rückschlüsse auf die örtlich von den Dieselmotoren der Lkw erzeugten Mengen luftverunreinigender Stoffe schließen (z. B. Feinstaub, Dieselruß, Stickstoffoxide). Die Shuttlezüge werden von Dieselloks angetrieben, wobei im Bereich des Terminals ggf. mittelfristig die Voraussetzungen für Elektroloks geschaffen werden sollen.

Ein lufthygienisches Gutachten zur Berechnung der Emissions- bzw. Immissionsbeiträge durch das zusätzliche Lkw-Aufkommen ist nicht erforderlich, da weder der Untersuchungsraum noch die Dortmunder Straße bis zur Anschlussstelle Hagen-Nord (BAB A1) ein besonderes Konfliktpotenzial erkennen lassen.



### **5.3.3 Lichtemissionen**

Hinsichtlich der stationären Beleuchtung wird auf die Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen. Die Leuchten werden lt. Beleuchtungskonzept (GLAMOX LUXO GMBH 2012) mit Hochdruck-Natriumdampflampen ausgestattet. Die Leistung beträgt pro Leuchtmittel (Lampe) 48.000 Lumen. Ob am Rand des Terminals weitere Leuchten erforderlich werden, die dann eine Lichtpunkthöhe von 7 m hätten, soll im Rahmen der Ausführungsplanung geklärt werden.

### **5.3.4 Erschütterungsemissionen**

Südlich des eigentlichen Umschlagterminals kann es infolge von Zugangiertätigkeiten zu Erschütterungsemissionen kommen. Ferner befindet sich am nordöstlichen Ende des Ladegleises ein Prellbock. Aufgrund der räumlichen Entfernung zu bebauten Flächen sind belästigende Einwirkungen auf Gebäude und Menschen in Gebäuden nicht zu erwarten. Daher wurde auf die Erstellung einer gutachterlichen Immissionsprognose und Beurteilung, basierend auf dem maßgeblichen technischen Regelwerk (DIN 4150), verzichtet.

## **6. Auswirkungen auf die Umwelt**

Zusammenfassend sind nachfolgend die Ergebnisse und die Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt:

### **Schutzgüter Menschen (Wohn- und Erholungsfunktionen, Gesundheit), Luft / Klima**

Laut schalltechnischer Untersuchung sind weder vom Betriebsgelände des Terminals noch von der Zufahrt Geräuschimmissionen zu erwarten sind, die über den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung liegen. Auch für die Dortmunder Straße zwischen dem geplanten Kreisverkehrsplatz bis zur Anschlussstelle Hagen-Nord der BAB A 1 sind trotz Zunahme des Lkw-Verkehrs keine Überschreitung von Grenz- oder Orientierungswerten zu erwarten. Aus schalltechnischer Sicht ist das Vorhaben bezüglich schützenswerter Wohnnutzungen als unkritisch anzusehen.

Für den Parkplatz westlich der Dortmunder Straße, ein relevanter Ausgangspunkt für Erholungssuchende und ein Bikertreff, wird infolge der Teilbeanspruchung durch Zufahrt und Kreisverkehrsplatz eine Neuordnung erforderlich. Die durch das Terminal beanspruchte, offene Brachfläche des ehemaligen Rangierbahnhofs weist eine untergeordnete Bedeutung als Landschafts- und Erholungskulisse auf. Die Überplanung von einem uferferneren Randbereich des LSG „Hengsteysee / Ruhr, Südufer“ beschränkt sich auf einen im Vergleich zur gesamten Gebietskulisse des LSG (rd. 162 ha) relativ kleinräumigen Bereich (rd. 3,3 ha).

Für Nutzer der ufernahen Wege (inkl. Ruhrtal-Radweg) sowie eines Nebenweges innerhalb des Landschaftsschutzgebietes sind überwiegend mittlere, abschnittsweise

auch stärkere Belästigungen durch betriebsbedingte Geräuscheinwirkungen wahrscheinlich.

Aufgrund des relativ geringen Streckenanteils stärkerer Belästigungen (ufernahe Wege) einerseits und der nachrangigen Erholungsrelevanz (Nebenweg) andererseits werden die Beeinträchtigungen als nicht erheblich eingestuft. Störungen durch Lärm sind auch für das Außengelände des Eisenbahnersportvereins Hagen e. V. zu erwarten.

Mit dem Vorhaben ist eine Veränderung des bisherigen Kleinklimas in Richtung Gewerbe- bzw. Verkehrsflächenklima sowie ein Verlust kaltluftproduzierender Flächen verbunden. Bei den betroffenen Strukturen mit Waldklima in einer Größenordnung von rund 1,6 ha handelt es sich überwiegend um Pionierwald (davon Immissionsschutzwald der Stufe 2: 0,9 ha).

Anlagen, die die Durchlüftung wesentlich einschränken würden, sind auf der Vorhabensfläche nicht vorgesehen. Hinsichtlich der Größe der beanspruchten Waldfläche ist nicht von einer nachhaltigen Minderung der generellen immissionsökologischen Ausgleichsfunktionen auszugehen. Konkrete funktionale Luftaustauschbeziehungen des gewählten Standortes zu städtischen Lasträumen sind aktuell nicht vorhanden und daher auch nicht betroffen. Insgesamt ist zu konstatieren, dass der zusätzliche LKW-Verkehr zu einer örtlichen, jedoch nicht erheblichen Verschärfung von Luftschadstoff- Konzentrationen im Sinne einer Überschreitung maßgeblicher Grenzwerte führen wird.

### **Schutzgüter Landschaft (Landschaftsbild), Kultur- und sonstige Sachgüter**

Aufgrund der zukünftigen Dominanz künstlicher, anthropogen-technisch geformter Elemente und Nutzungsformen wird sich die bisher durchschnittliche visuelle Erlebnisqualität des Vorhabensortes verschlechtern. Die Umwandlung der Brache in eine Verkehrsfläche ist mit einem Verlust spontaner Vegetation zu Gunsten befestigter Flächen verbunden. Auch durch den fahrenden und ruhenden Verkehr sowie die Beleuchtung wird sich das Landschaftsbild verändern.

Mit dem Vorhaben sind keine direkten Auswirkungen auf Kulturgüter verbunden. Allerdings wird eine Betroffenheit infolge der Beeinträchtigung von Sichtbezügen innerhalb des Kulturlandschaftsbereiches „Ruhrtal“ ausgelöst.

Es ist jedoch weder für das Schutzgut Landschaft noch das kulturelle Erbe von umwelterheblichen Auswirkungen auszugehen, da der Vorhabensort nicht zuletzt aufgrund früherer Zweckbestimmungen nur eine mittlere landschaftsästhetische Qualität aufweist und der visuelle Wirkraum (Umfeld) durch Infrastrukturelemente und gewerbliche Nutzungen vorbelastet ist. Wertgebende Elemente innerhalb des Kulturlandschaftsbereiches „Ruhrtal“ werden nicht beeinträchtigt. Punktuelle Sichtbeziehungen von den Höhen des Ardeygebirges in Richtung Südostufer des Hengsteysees werden aufgrund der räumlichen Entfernung und der zumeist nur sektoralen Sicht auf das Terminal nicht erheblich beeinträchtigt. Die Vielfalt, Schönheit und Eigenart des Landschaftsbildes innerhalb des





Landschaftsschutzgebietes „Hengsteysee / Ruhr, Südufer“ wird nicht substantiell tangiert.

### **Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt**

Das Vorhaben beansprucht insgesamt eine Fläche von 8,1 ha; davon entfallen rund 1,5 ha auf Birken-Pionierwald, 0,5 ha auf Kleingehölze, 4,8 ha auf Ruderalfluren und 1,3 ha auf vegetationsarme bis -freie Schotterflächen. Dadurch kommt es zu einem Verlust bzw. Teilverlust von Habitaten für gehölzbewohnende Arten, vor allem aber von Arten des Offenlandes (bestimmte Vogelarten, Heuschrecken, Tagfalter) sowie zu einer Verringerung von Nahrungshabitaten für Fledermäuse. Darüber hinaus sind indirekte Beeinträchtigungen durch akustische und optische Störreize für Habitatflächen nordwestlich der Zufahrt bzw. des Terminals zu erwarten.

Bestehende, von der Bahntrasse und der alten Zufahrt hervorgerufene Trennwirkungen zwischen wald- bzw. gehölzgeprägten Habitaten werden durch die neue Zufahrtsstraße verstärkt. Ferner wird der Biotopverbund zwischen dem Gehölzgürtel entlang des Seeufers und den Waldflächen des NSG „Uhlenbruch“ durch das Terminal geschwächt.

Das Vorhaben beeinträchtigt weder gesetzlich geschützte noch laut Biotopkataster NRW als schutzwürdig eingestufte Biotope. Die Biotoptypen weisen eine mittlere bis geringe naturschutzfachliche Wertigkeit auf. Die Artenvielfalt scheint innerhalb des Eingriffsraumes eher mäßig ausgeprägt zu sein. Aufgrund der Struktur und Vorbelastungen ist der betroffene Bereich von lokaler Bedeutung für den Biotopverbund. Für das NSG Uhlenbruch wird aufgrund der räumlichen Distanz zum Vorhabensort von zumindest nicht erheblichen Störeinträgen ausgegangen.

Das Bundesnaturschutzgesetz weist in seinen Grundsätzen auf die dauerhafte Sicherung der biologischen Vielfalt, u. a. durch Erhalt lebensfähiger Populationen und einer repräsentativen Verteilung von Lebensgemeinschaften und Biotopen, hin. Bei einer Bebauung bzw. Flächeninanspruchnahme sollen Flächen im beplanten oder unbeplanten Innenbereich Vorrang vor Flächen im Außenbereich genießen. Gemäß Landschaftsgesetz gilt i. d. R. die Beseitigung von durch Sukzession oder Pflege entstandenen Biotopen auf Flächen, die in der Vergangenheit rechtmäßig baulich oder für verkehrliche Zwecke genutzt waren, nicht als ein Eingriff in Natur und Landschaft.

Vor dem Hintergrund, dass durch das Vorhaben keine besonders relevanten Funktionen und Arten betroffen sind und der Standort deutlich vorbelastet ist, wird bezüglich der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt von nicht erheblichen Umweltauswirkungen ausgegangen.

Gemäß den artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes unterliegen bestimmte Tier- und Pflanzenarten strengen Schutzvorschriften. Zu den Verbotstatbeständen gehören z. B. das Verletzen oder Töten von Tieren und die erhebliche Störung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Laut



artenschutzrechtlichem Fachbeitrag wird die Realisierung des Vorhabens nicht zur Erfüllung dieser Verbotstatbestände führen.

### **Schutzgüter Boden und Wasser**

Die ursprünglichen Sedimente der Ruhr im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes werden stellenweise von über 5 m mächtigen, anthropogenen Auffüllungen überdeckt. Die obersten 0,5 m bestehen örtlich aus Gleisschottern. Das gesamte Gebiet ist als Altlastenverdachtsfläche eingestuft.

Erhebliche Umweltauswirkungen sind für die Schutzgüter nicht erkennbar. Versiegelt werden ausschließlich technogen geprägte Böden mit einem geringen bis sehr geringen Naturnähegrad.

Eingriffe in den natürlichen Porengrundwasserkörper sind aufgrund der Grundwasserspiegellage in etwa 5 m Tiefe nicht zu erwarten. Eine Versickerung des Regenwassers ist aufgrund etwaiger Bodenbelastungen im Bereich des Terminals problematisch und wird daher nicht vorgesehen. Die Verringerung der Grundwasserneubildung wird nicht zu signifikanten quantitativen Einflüssen auf die Versorgung der Wassergewinnungsanlage „Hagen-Hengstey“ führen, da diese ihr Rohwasser hauptsächlich aus dem Hengsteysee bezieht. Bei einer den Vorschriften und dem Stand der Technik entsprechenden Ausführungsplanung und Realisierung der Entwässerungseinrichtungen ist davon auszugehen, dass die Wasserqualität des Hengsteysees nicht beeinträchtigt wird.

### **Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft**

Es wird davon ausgegangen, dass die „Natur auf Zeit-Regelung“ des Landschaftsgesetzes zur Anwendung kommen kann und somit das Vorhaben weitgehend nicht als Eingriff in Natur und Landschaft einzustufen ist. Hiervon unberührt bleibende Ausgleichsverpflichtungen werden in Form von Gehölzpflanzungen auf einem nordwestlich an das Terminal grenzenden Geländestreifen realisiert.

### **Fazit des ökoplan Gutachters:**

Bei einer Realisierung des Vorhabens sind - auch unter Einbeziehung der unabhängig von der UVP-Pflicht einzuhaltenden Anforderungen des besonderen Artenschutzes - keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu erwarten.

## **7. Weiteres Vorgehen**

Aufgrund der projektierten Flächengröße von ca. 20 ha (Geltungsbereich des Bebauungsplanes ca. 33 ha) handelt es sich um ein landesplanerisch raumbedeutsames Vorhaben.

Wegen der zu erwartenden Nutzungskonflikte besteht unmittelbare Planungserfordernis. Die alleinige Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens reicht für die rechtliche Absicherung des Vorhabens nicht aus.



Aufgrund der Flächengröße ist eine Änderung des Gebietsentwicklungsplanes Teilabschnitt Bochum-Hagen erforderlich.

Wegen der entgegenstehenden Ziele zum Gewässerschutz und zum Regionalen Grünzug wäre hier zusätzlich ein Zielabweichungsverfahren durchzuführen.

Bei Verladung von Gefahrgütern nach der Seveso II Richtlinie sind Auswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld (z.B. Freibad) aber auch für die Sicherung der Trinkwasserversorgung auszuschließen; dezidierte Auseinandersetzung gemäß § 50 BImSchG sind dringend erforderlich (planerisches Konfliktlösungsgebot).

Auf kommunaler Ebene ist die Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Der Betrieb eines CargoBeamer Terminals ist auf einer Fläche für Bahnanlagen nicht zulässig. Von daher ist die Änderung des Flächennutzungsplanes notwendig, mit dem Ziel hier zukünftig eine Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Güterverteilzentrum“ darzustellen.

Parallel zum Flächennutzungsplanänderungsverfahren ist das Bebauungsplanverfahren weiterzuführen. Im Rahmen dieses Verfahrens ist zu prüfen, wie sich das Projekt CargoBeamer mit Rücksicht auf die Belange von Freizeit und Erholung, Natur und Landschaft, Lärmschutz und Verkehr umsetzen lässt. Mit den beiden Bauleitplanverfahren einher geht die frühzeitige Beteiligung der Bürger.

Das Planfeststellungsverfahren ist von CargoBeamer zunächst zurückgestellt worden.



### Finanzielle Auswirkungen

*(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)*

☒ x

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez.

Dehm

Oberbürgermeister

gez.

Grothe

Technischer Beigeordneter



## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

\_\_\_\_\_  
**Stadtkämmerer**

\_\_\_\_\_  
**Stadtsyndikus**

\_\_\_\_\_  
**Beigeordnete/r**  
**Die Betriebsleitung**  
**Gegenzeichen:**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61      Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

69      Umweltamt

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Anzahl:**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

