

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen

**Beteiligt:****Betreff:**

Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2. Fassung - Ortsumgehung Boele - , 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße

- a) Beschluss über die eingegangenen Stellungnahmen
- b) Beschluss nach § 2 und § 10 Baugesetzbuch (BauGB) - Satzungsbeschluss

**Beratungsfolge:**

13.06.2006	Landschaftsbeirat
14.06.2006	Umweltausschuss
20.06.2006	Stadtentwicklungsausschuss
21.06.2006	Bezirksvertretung Hagen-Nord
22.06.2006	Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

zu a) Der Rat der Stadt weist nach eingehender Prüfung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und im Rahmen der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Stellungnahmen zurück bzw. entspricht ihnen ganz oder teilweise im Sinne der nachfolgenden Stellungnahmen in der Vorlage.

Die Sitzungsvorlage wird Bestandteil des Beschlusses und ist als Anlage Gegenstand der Niederschrift.

zu b) Der Rat der Stadt beschließt den im Sitzungssaal ausgehängten und zu diesem Beschluss gehörenden Bebauungsplan Nr. 2/96 (481) 1. Änderung, 2. Fassung – Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße und die Begründung vom 03.03.2006 inkl. Nachtrag zur Begründung vom 31.05.2006 gemäß § 2 und § 10 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141, 1998. S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.06.2004 (BGBl. I S.1359) in Verbindung mit den Überleitungsvorschriften § 244 Abs.2 Satz 1 BauGB und in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) in der z.Z. gültigen Fassung als Satzung.

Die Begründung vom 03.03.2006 inkl. Nachtrag zur Begründung vom 31.05.2006 ist Anlage dieser Verwaltungsvorlage.



### **Geltungsbereich:**

Der Geltungsbereich ist zweigeteilt:

#### **Teil A**

Der Geltungsbereich des Teil A liegt westlich der Schwerter Straße und zieht sich östlich entlang des Gewerbegebietes Lütkenheider Straße, des Friedhofes und des Wohngebietes Am Baum bis zur Einmündung in die Dortmunder Straße.

Der Geltungsbereich liegt in der Gemarkung Boele, Flur 20 und Flur 23 und ist durch Signatur im Plan 1 : 500 eindeutig definiert.

#### **Teil B**

Der Geltungsbereich des Teil B liegt östlich der Schwerter Straße nördlich des Malmkebaches und zieht sich bis zur Bebauung an der Straße Papenstück.

Er liegt in der Gemarkung Boele, Flur 21 und ist durch Signatur im Plan 1 : 500 eindeutig definiert

Mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses im Juli 2006 wird das Bebauungsverfahren abgeschlossen und der Bebauungsplan rechtskräftig.

Diese Vorlage schließt das Bebauungsplanverfahren Nr. 2/96 (481) 1.Änderung, 2. Fassung, Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter und Dortmunder Straße mit dem Satzungsbeschluss ab.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 1**

**Datum:**

31.05.2006

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 20.02.2003 die Einleitung des 1. Änderungsverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt, - zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße - beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger gem. § 3 Abs. 1 BauGB (Baugesetzbuch) hat im Rahmen einer Bürgeranhörung am 21.01.2003 im Gemeindesaal der Philipp-Nicolai Kirche in Boele, Schwerter Straße 122 stattgefunden. In der Bürgeranhörung wurden keine neuen Erkenntnisse bzw. neue Anregungen zum Verfahren gewonnen.

In einem Normenkontrollverfahren hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen den am 4. Juni 2003 vom Rat der Stadt Hagen beschlossenen und am 12. Juli 2003 ortsüblich bekannt gemachten Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), Teil A "Ortsumgehung Boele - 2. Bauabschnitt, von Schwerter Straße bis Dortmunder Straße", 1. Änderung, durch Urteil vom 28.11.2005 (Az.: 10 D 68/03.NE) für unwirksam erklärt. Der Normenkontrollsenat hat jedoch eine Nachbesserung des Bebauungsplans in den vom Gericht beanstandeten Punkten ausdrücklich für möglich erachtet (S. 27 ff. des Urteils). Von dieser Möglichkeit macht die Verwaltung Gebrauch.

Diese überarbeitete Planung wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 18.04.2006 bis 19.05.2006 einschließlich öffentlich ausgelegt. Etwas zeitlich vorgezogen (04.04. bis 05.05.2006) wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange (TÖB) beteiligt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) wurden von nachfolgenden TÖBs bzw. Personen Stellungnahmen abgegeben:

1. Mark E, Körner Straße 40, 58095 Hagen
- 2.1 Herr Hubertus Wortmann, Am Baum 29, 58099 Hagen
- 2.2. Christel und Ulrike Szallies, Turmstraße 15, 58099 Hagen
- 2.3 Herr Martin Fischer, Frau Paula Fischer, Hilgenland 2, 58099 Hagen
- 2.4 Frau Gabriele Herleb, Hilgenland 6 58099 Hagen
- 2.5 Herr Martin Erlmann, Hilgenland 13, 58099 Hagen
- 2.6 Herrn Thomas Wortmann, Im Braucke 14, 58099 Hagen
- 2.7 Frau Rülle-Hengesbach, Märkische Straße 56-58, 44141 Dortmund  
für Frau Annette Krüger, Am Baum 31, 58099 Hagen
- 2.8 Boeler Bürger Bewegung, H. Mathiebe, P. Bieron, Am Baum 11, 58099 Hagen und  
Schüler und Lehrer der Hildegardisschule

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 2**

**Datum:**

31.05.2006

Der Rat der Stadt beschließt über die oben aufgeführten Anregungen gemäß den Stellungnahmen der Verwaltung unter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander.

Durch neue Erkenntnisse aus der öffentlichen Auslegung und den Abschluss des wasserrechtlichen Verfahrens muss die Begründung vom 03.03.2006 in 2 Punkten aktualisiert werden. Im Nachtrag zur Begründung vom 31.05.2006 sind die Punkte näher ausgeführt. Der Nachtrag ist Bestandteil der Vorlage.

Von der Möglichkeit den Plan rückwirkend in Kraft zu setzen (§ 214 Abs.4 BauGB) wird nicht Gebrauch gemacht, da der Ursprungsplan sich in einigen Punkten verändert hat (z.B. Gebietsverkleinerung).

### Bestandteile der Vorlage:

**Begründung zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2.Fassung – Ortsumgehung Boele -, 2.Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße vom 03.03.2006 und Nachtrag zur Begründung vom 31.05.2006**

### Anlagen zur Begründung

- Anlage 1:  
Ortsumgehung Boele, 2.Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße, Schalltechnische Untersuchung nach 16. BImSchV vom 01.Juli 2004
- Anlage 2  
Lagepläne der belasteten Flächen/Klärschlammflächen
- Anlage 3  
Baugrunduntersuchung, Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung im Rahmen der Entwurfsphase – Abschließender Bericht vom Erdbaulaboratorium Essen vom 12.05.2003
- Anlage 4  
ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM GRÜNORDNUNGSPLAN zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2. Fassung - Ortsumgehung Boele - 2. Bauabschnitt - zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße vom Februar 2006

### Anlagen zur Vorlage

#### Anlage A

Auszüge aus dem Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005

#### Anlage B

Auszüge aus der Verwaltungsvorlage Nr. 600032/96  
Einsprüche und Abwägung der Familie Erlmann

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 3**

**Datum:**

31.05.2006

zu 1.:

**Schreiben der Mark E, Körner Straße 40, 58095 Hagen vom 10.05.2006**

### **Stellungnahme der Verwaltung**

---

Bei den angesprochenen Flächen der Wassertransportleitungen handelt es sich um die Flurstücke 118 und 131 in der Flur 21. Die vorhandenen Versorgungsleitungen werden bei den Pflanzmaßnahmen berücksichtigt.

Die Hinweise werden außerdem an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

Ein Beschluss über die Stellungnahme ist nicht erforderlich.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 4**

**Datum:**

31.05.2006

zu 2.1:

**Schreiben des Herrn Hubertus Wortmann, Am Baum 29, 58099 Hagen vom 13.05.2006 und 01.04.2003**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Selbstverständlich wird die Verwaltung das Bebauungsplanverfahren mit größter Sorgfalt nach den gesetzlichen Grundlagen bearbeiten und durchführen. Darüber hinaus ist es, entsprechend der Überleitungsvorschriften möglich, das Verfahrens nach „altem Recht“ zu bearbeiten und abzuschließen.

**Nach erneuter Überprüfung der Argumente bleibt die Verwaltung, bis auf geringfügige Überarbeitungen, bei der Stellungnahme zum Brief vom 01.04.2003.**

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwärgungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

**zu den Anregungen des Herrn Hubertus Wortmann vom 01.04.2003, - Brief -**

### **Schadensersatzforderungen**

Mögliche Beeinträchtigungen von Grundstücken und ihrer Nutzung sind mit anderen Belangen Gegenstand der Abwägung über die Planung. Konkrete Schadensersatzforderungen gegen die Stadt Hagen hinsichtlich Vermögensbeeinträchtigungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

### **Änderung der Trassenführung:**

Im Zuge des Verfahrens zur "alten" Planung der Ortsumgehung Boele wurden verschiedene, u.a. von Bürgern angeregte, auch weiträumige bzw. Boele weiträumig umgehende Varianten untersucht. Die heutige Lösung hat sich im Hinblick auf das Planungsziel als sinnvollste, effektivste und wirtschaftlichste herausgestellt.

In der schriftlichen Begründung des Urteils des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005 (Az.:10 D 68/03.NE) ist dazu ausgeführt (S.27ff):

*„Der Rat hat alternative Trassenführungen im Rahmen der im Aufstellungsverfahren zum Ursprungsplan vorgenommenen Abwägung der eingegangenen Anregungen erwogen und mit nachvollziehbaren Gründen verworfen. .... Die Führung der geplanten Ortsumgehungstrasse wird gegenüber ihrer Festsetzung im Ursprungsplan nicht verändert. Die städtebauliche Rechtfertigung der Ortsumgehung im Allgemeinen und der Trassenführung des 2.Bauabschnitts im Besonderen ergibt sich aus dem am 08. Januar 2000 in Kraft getre-*

*tenen Ursprungsplan. Anhaltspunkte dafür, dass diese städtebauliche Rechtfertigung zwischenzeitlich weggefallen ist und das insoweit beschlossene Plankonzept die hier in Rede stehende Planänderung nicht mehr zu tragen vermag, sind nicht ersichtlich. Was die städtebauliche Rechtfertigung für die geänderte Höhenlage der Trasse angeht, sind die vom Rat zur Begründung herangezogenen Aspekte der Finanzierbarkeit der Ortsumgehung und der weitgehenden Erhaltung der vorgefundenen Grundwassersituation ohne weiteres geeignet, die Abweichung vom Plankonzept des Ursprungsplanes zu tragen. .... Nach allem verfolgt der Bebauungsplan ein in seinen Einzelheiten aufeinander abgestimmtes Plankonzept, das auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung abzielt und die Anforderungen des § 1 Abs. 3 BauGB ohne jede Einschränkung erfüllt.“*

### **Verschärfung des Tatbestandes einer Ortszerschneidung:**

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2.Fassung - Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße dient dem Bau einer Umgehungsstraße, die in ihrer Gesamtheit der Verkehrsberuhigung des Ortskerns Boele und dessen Umgestaltung zugute kommen soll. Die Führung der Umgehungsstraße fasst den eigentlichen Ortsrand des Kernbereiches des Ortes Boele neu. Die historisch geformte Ortsstruktur mit dem Haus Elisabeth, dem Marktplatz und dem eigentlichen Kernbereich des Ortes Boele wird von dem 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung umschlossen und als Ganzes in seiner Art nicht beeinträchtigt. Die bestehenden, fußläufigen Verbindungen zwischen äußeren Wohn- bzw. Friedhofs- und Gewerbebereichen bleiben durch eine Brücke (Bereich Hilgenland) bzw. einen Fußgängerüberweg (im Zuge der Turmstraße) erhalten.

Das gesamte ortsübliche und ortsnahe Verkehrsaufkommen wird durch die Höhenlage in weitem Umfeld der geplanten Trassen aufgrund der geplanten Überquerungs- und Verbindungsmöglichkeiten kaum beeinträchtigt. Die Belange der Anwohner wurden durch den **Erhalt der fußläufigen Verbindung** im Zuge der Turmstraße berücksichtigt. Die Fußgängerbrücke über die Ortsumgehung im Bereich Hilgenland sichert durch die behindertengerechte Ausführung der Zugangsrampen zur Fußgängerbrücke nicht nur den Zugang zum Friedhof in diesem Bereich sondern auch die fußläufige Anbindung des Wohnquartiers Am Baum an den Ortskernbereich Boele.

Die Turmstraße wird durch die Ortsumgehung für den **motorisierten Verkehr** unterbrochen. Der westliche Abschnitt wird über eine „Querspange“ der Lütkenheider Straße an den Knoten Schwerter Straße/Ortsumgehung (Kreisverkehr) angeschlossen; über diese Straßenführung erfolgt zukünftig die Anbindung der Gebiete westlich der Ortsumgehung und des Friedhofes von und nach Boele. Die Erreichbarkeit dieser Gebiete wird nicht entscheidend beeinträchtigt, zumal zur Optimierung der Verkehrsabläufe der Knoten Schwerter Straße/Boeler Ring/Lütkenheider Straße als Kreisverkehrsanlage (um-)gebaut werden soll.

Wie oben dargelegt handelt es sich deshalb keineswegs um ein gravierendes Abschneiden von der Ortsumgehungsstraße betroffener Ortsteile, da die Hauptverbindungen fußläufig wie auch mit dem Kfz erhalten bleiben bzw. gewährleistet werden. Die in der Neuplanung entfallenden Wegeverbindungen waren untergeordnete Verbindungen, deren Funktion durch die Neuplanung nahezu ohne Einbußen ersetzt wird. Es sei hier auf die Lärmschutz-



wallbegleitenden Fuß- und Radwege am Wallfuß mit ihrer umfassenden Erschließungsfunktion hingewiesen.

### **Schaffung neuer Verkehrswege ("Querstangenproblematik"):**

Die angesprochene Anbindung der Turmstraße über die Lütkenheider Straße an die Schwerter Straße wurde gemäß ihrer Belastung von ca. 700 Kfz/Tag mit in den Umlegungs- und Prognoserechnungen berücksichtigt, fällt aber wegen ihrer im Verhältnis zu den anderen Belastungen geringen Belastung nicht ins Gewicht. Durch die Planungen zur Ortsumgehung Boele sollen nicht die Verbindungsstraßen zwischen der A1 und der A45 entlastet werden; die das Westhofener Kreuz auf diesem Wege regelmäßig umfahrenden Fahrzeuge sind in der Verkehrsanalyse und -prognose enthalten. Die Fahrzeugströme bei einer Bedarfsumleitung bei einer Störung auf den angesprochenen Autobahnen und das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen können nicht die Grundlage der Planung sein, da in diesem Fall die Ortsumgehung wesentlich leistungsfähiger (größer dimensioniert) hätte ausgebaut werden müssen. (Im Verlauf der Planungsgeschichte wurde deshalb auf einen vierstreifigen Ausbau verzichtet!) Eine weitergefasste Ortsumgehung ganz außen um Boele würde eher als Autobahnumleitung verstanden, würde mehr überörtlichen Verkehr anziehen und die Erschließungsqualität für Boele verschlechtern.

### **Umweltverträglichkeit:**

Die alte, tiefer gelegte Planung ging von einer besseren Einbindung der Trasse der Ortsumgehung Boele in die umgebende Landschaft und einem insgesamt anders gearteten, aber nicht effektiveren Lärmschutz aus. Die bei dieser Planung beibehaltenen Verbindungsfunktionen in ebenerdiger Führung werden, wenn auch in anderer Form, auch bei der neuen Planung gewährleistet.

Die Belange des Naturschutzes wurden berücksichtigt, denn Eingriffe und Verluste im Naturhaushalt und im Landschaftsbild müssen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landschaftsgesetz von NRW ausgeglichen werden. Der reale Vegetationsbestand wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro Heimer & Herbstreit Umweltplanung im Mai 1994 und in dem Grünordnungsplan "Umgehungsstraße Hagen Boele" – Bestandsaufnahme erwähnt. Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481)1. Änderung, 2.Fassung, Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße (Juli 1999 / Februar 2006) wurde auf der Basis der o.g. Bestandsaufnahme als Bewertungsmethode die gutachterliche Eingriffsermittlung nach ADAM/NOHL/ VALENTIN durchgeführt, die in der Bundesrepublik allgemeine Anerkennung findet. Hierbei werden die Eingriffe und Verluste quantitativ über den Flächenansatz der jeweiligen Biotoptypen und qualitativ nach den gutachterlichen Wertkriterien ermittelt und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert. So wurde der gesamte hausnahe Bereich mit seinem Gehölzbestand als hochwertiger Biotoptyp bewertet, aus dem sich wie bei den übrigen Eingriffsflächen die entsprechend erforderlichen Ausgleichsflächen errechnen.

## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 7**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

### **Beeinträchtigung der Friedhofsbesucher:**

Die Belange der Anwohner bez. der Friedhöfe werden zum einen durch den Erhalt der fußläufigen Verbindung im Zuge der Turmstraße berücksichtigt. Zum anderen ist der Besuch des Friedhofes über traditionelle Wegeverbindungen wegen der behindertengerechten Ausführung der Zugangsrampen zur Fußgängerbrücke am Hilgenland für alle Personen bzw. Personengruppen durch diese Planung nicht gefährdet.

Die Belange etwaiger mit dem Kfz anfahrender Besucher bleiben durch die geplante kurze Anbindung der Turmstraße (Richtung Niedernhofstraße) und damit des Zugangsbereiches der Friedhöfe hinter der geplanten Ortsumgehung Boele über die Einmündung Lütkenheider Straße an die Schwerter Straße erhalten.

Den Inhalten der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

zu 2.2.:

**Schreiben von Christel und Ulrike Szallies, Turmstraße 15, 58099 Hagen vom 13.05.2006**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Der Gebrauch der Turmstraße als solcher wird durch die Planungen zur Ortsumgehung Boele nicht eingeschränkt:

Die Turmstraße wird durch die Ortsumgehung für den **motorisierten Verkehr** unterbrochen. Der westliche Abschnitt wird über eine „Querspange“ der Lütkenheider Straße an den Knoten Schwerter Straße/Ortsumgehung (Kreisverkehr) angeschlossen; über diese Straßenführung erfolgt zukünftig die Anbindung der Gebiete westlich der Ortsumgehung und des Friedhofes von und nach Boele. Die Erreichbarkeit dieser Gebiete wird nicht entscheidend beeinträchtigt, zumal zur Optimierung der Verkehrsabläufe der Knoten Schwerter Straße/Boeler Ring/Lütkenheider Straße als Kreisverkehrsanlage (um-)gebaut werden soll.

Die heutige Belastung der Turmstraße mit täglich ca. 700 Fahrzeugen zeigt, dass es sich hier ausschließlich um Erschließungsverkehr handelt. Durch die Abbindung der Turmstraße nach Bau der Ortsumgehung und die ersatzweise Anbindung über die Lütkenheider Straße (geplanter Lückenschluss zur Turmstraße) ändert sich nichts an der faktischen Verkehrsbedeutung des Straßenzugs Lütkenheider Straße – Turmstraße. Eine Belastungserhöhung etwa durch Schleichverkehre ist damit nicht zu erwarten.

Die **Fußgängerbewegung in der Turmstraße** wird durch einen signalgeregelten Übergang über die Umgehung gewährleistet. Diese Übergänge sind künftig vernetzt durch ein Fuß- und Radwegesystem entlang der Außenseite der Lärmschutzanlagen, so dass die Erreichbarkeit und Wegeverbindungen allgemein nur unwesentlich verändert sind.

Wie oben erläutert bleiben die bestehenden Wegebeziehungen, wenn auch in geänderter Form, erhalten.

Die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit des Betriebes der Frau Szallies wird nicht wesentlich eingeschränkt, die Nähe zu den Kunden bleibt **in Bezug auf den Ortskern Boele** vollständig gleich. Das über den Anschluss Turmstraße/Schwerter Straße und Turmstraße Lütkenheider Straße/Schwerter Straße zu erreichende Hauptstraßennetz bleibt auch für die weitere Umgebung uneingeschränkt erhalten.

Im Einzelfall müssen die Interessen einzelner Bürger hinter das Wohl der Allgemeinheit zurück gestellt werden, hier aller Boeler Bürger, die durch die Ortsumgehung Boele entlastet werden, d.h. im konkreten Fall auch die Zumutbarkeit eines geringfügig längeren Weges.

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 9**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

**Weiterhin siehe unter Punkt 2.7 Schreiben von Frau Rülle-Hengesbach vom 04.04.2003 und die entsprechende Abwägung.**

Den Inhalten der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

## BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 10

Drucksachennummer:

0298/2006

Datum:

31.05.2006

zu 2.3.:

**Schreiben von Herr Martin Fischer und Frau Paula Fischer, Hilgenland 2, 58099 Hagen vom 16.05.2006**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Der Nutzen, bzw. das eigentliche Ziel der Ortsumgehung ist es, den historischen Ortskern mit den Infrastruktureinheiten, den Marktplatz und den Kirchring zu beruhigen. Eine weitergefasste Ortsumgehung ganz außen um Boele herum würde eher als Autobahnumleitung verstanden und würde mehr überörtlichen Verkehr anziehen. Die bestehenden Planungen bewirken eher eine Ortskernentlastung und eine gleichzeitige Erschließung durch die Anschlüsse an die örtlichen Straßen, auch für den Bereich Hengsteyer Straße/Am Baum.

Es ist gerade Ziel der vorliegenden Planungen einer durchgreifenden Verkehrsberuhigung im Zentrum von Boele und einer Verkehrsverlagerung auf eine Ortsumgehung, diese Belastungen im Ortskern Boele zu vermeiden bzw. spürbar zu verringern. Die Ortsumgehung soll gerade die Durchgangsverkehre aufnehmen und den Ortskern damit um diese erheblichen Verkehrsanteile vollständig entlasten. Das führt zu einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung (Stauvermeidung im Ortskern Boele) und damit zu einer Verbesserung der städtebaulichen Rahmenbedingungen und damit Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum Boele.

Zu diesem Zweck wurden verschiedene, u.a. von Bürgern angeregte, auch weiträumige bzw. Boele weiträumig umgehende Varianten untersucht. Die heutige Lösung hat sich im Hinblick auf das Planungsziel als sinnvollste, effektivste und wirtschaftlichste herausgestellt.

In der schriftlichen Begründung des Urteils des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005 (Az.:10 D 68/03.NE) ist dazu ausgeführt (S.27ff):

*„Der Rat hat alternative Trassenführungen im Rahmen der im Aufstellungsverfahren zum Ursprungsplan vorgenommenen Abwägung der eingegangenen Anregungen erwogen und mit nachvollziehbaren Gründen verworfen. ... Die Führung der geplanten Ortsumgehungstrasse wird gegenüber ihrer Festsetzung im Ursprungsplan nicht verändert. Die städtebauliche Rechtfertigung der Ortsumgehung im Allgemeinen und der Trassenführung des 2.Bauabschnitts im Besonderen ergibt sich aus dem am 08. Januar 2000 in Kraft getretenen Ursprungsplan. Anhaltspunkte dafür, dass diese städtebauliche Rechtfertigung zwischenzeitlich weggefallen ist und das insoweit beschlossene Plankonzept die hier in Rede stehende Planänderung nicht mehr zu tragen vermag, sind nicht ersichtlich. Was die städtebauliche Rechtfertigung für die geänderte Höhenlage der Trasse angeht, sind die vom Rat zur Begründung herangezogenen Aspekte der Finanzierbarkeit der Ortsumgehung und der weitgehenden Erhaltung der vorgefundenen Grundwassersituation ohne weiteres geeignet, die Abweichung vom Plankonzept des Ursprungsplanes zu tragen. Nach allem verfolgt der Bebauungsplan ein in seinen Einzelheiten aufeinander abgestimmtes Plankonzept, das auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung abzielt und die Anforderungen des § 1 Abs. 3 BauGB ohne jede Einschränkung erfüllt.“*

## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 11**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

### **Wertminderung bzw. möglicher Schadensersatzforderungen**

Mögliche Beeinträchtigungen von Grundstücken und ihrer Nutzung sind mit anderen Belangen Gegenstand der Abwägung über die Planung. Konkrete Schadensersatzforderungen gegen die Stadt Hagen hinsichtlich Vermögensbeeinträchtigungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

Den Inhalten der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 12**

**Datum:**

31.05.2006

**zu 2.4:**

**Schreiben von Frau Gabriele Herleb, Hilgenland 6, 58099 Hagen vom 17.05.06**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass die Planung der Trassenführung und die Höhenlage der geplanten Straße abwägungsfehlerfrei ist. Es wird daher eine Heilung des Verfahrens durchgeführt, in dem die festgestellten Mängel beseitigt werden.

Es entspricht der geltenden Rechtsprechung, wonach eine Fehlerbehebung stets auch „im Quereinstieg“ möglich ist, indem das Verfahren an der Stelle wieder aufgegriffen und fehlerfrei fortgesetzt wird, an welcher Stelle der Fehler unterlief (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.02.1997 – 4 NB 40/96 (Koblenz)).

Nachdem aus dem „alten“ Verfahren zur 1. Änderung der Einleitungsbeschluss und die frühzeitige Beteiligung der Bürger als ordnungsgemäß übernommen wurden, hat nach der Überarbeitung der Planung vom 18.04. bis einschl. 19.05.06 die Öffentliche Auslegung stattgefunden.

Der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2/96 (481), Teil A – Ortsumgehung Boele – 2. Bauabschnitt, ist mit Gerichtsurteil vom 28.11.2005 für unwirksam erklärt worden. Der Bebauungsplan Nr. 2/96 (481). Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt – zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße – wurde in der Sitzung des Rates der Stadt Hagen am 16.12.1999 als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan wurde mit seiner Veröffentlichung am 08.01.2000 rechtsverbindlich und ist es bis heute. Dies wurde ausdrücklich vom Gericht bestätigt.

### **Anforderungen des § 1 BauGB**

Dieses Bauleitplanverfahren wird auf der Basis der Rechtsgrundlage des Baugesetzbuches v. 27.08.1997 durchgeführt. Gemäß § 1 Abs. 5 Pkt. 1 und 7 dieser Fassung des BauGB wurden die das „Schutzgut Mensch“ betreffenden Auswirkungen der Planung sehrwohl im Rahmen der Trassenfindung berücksichtigt (siehe dazu auch Vorlage S. 17ff).

Analog der Beurteilung der aktuellen und künftigen Lärmsituation kann davon ausgegangen werden, dass sich mit der geplanten Trasse die Auswirkungen der vom Verkehr ausgehenden Schadstoffbelastung deutlich minimieren lassen.

Gegenüber der heutigen Situation in der eher engen Ortslage mit größtenteils beidseitiger Bebauung bietet die neue Trasse mit den begleitenden begrünten Lärmschutzeinrichtungen zwingende Vorteile in Bezug auf die Entlastung des eigentlichen Ortskerns und auch in Bezug auf eine mit dem verbesserten Verkehrsfluss (weniger Stop-und Anfahrbewegungen) einhergehende Schadstoffminderung insgesamt.

In einem aktuellen Voruntersuchungsverfahren wurden gesamtstädtisch die Straßenabschnitte untersucht, für die zu vermuten wäre, dass die EU-Grenzwerte überschritten/erreicht werden könnten. Für den Bereich Boele ist im Ergebnis daraus keine relevante Gefährdung ablesbar.

### **Verlagerung der Belastung auf WR**

Im Einzugsbereich der Ortsumgehung Boele (1. Bauabschnitt) und des geplanten 2. Bauabschnitts leben im Abstand von jeweils 100 m links und rechts der Trasse ca. 550 Einwohner; entlang der Hagener Straße und Denkmalstraße, die durch die Ortsumgehung verkehrlich deutlich entlastet werden sollen, leben z.Z. ca. 1.200 Einwohner (Quelle: Einwohnerpunktekarte, Stadtplanungsamt).

Durch die prognostizierte Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Ortskern Boele auf etwa ein Zehntel des heutigen Wertes verringert sich die Lärmbelastung um 10 dB(A), was einer Halbierung des wahrnehmbaren Lärms entspricht. An der Schwerter Straße (Abschnitt Boele – Kabel) ergeben sich Lärminderungspotentiale von bis zu 3 dB(A) durch die Verkehrsreduzierung.

Bei der Neuplanung der Ortsumgehung können die jetzt betroffenen Anwohner weitaus besser vor den Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden, als es für die bislang Betroffenen jemals möglich wäre. Die Möglichkeit durch den Straßenneubau die Attraktivität eines Ortskerns und hierdurch auch die Attraktivität eines ganzen Ortsteils zu erhöhen zeigt, dass bei dieser Planung die Gründe des Allgemeinwohls überwiegen.

Die Planung der Ortsumgehung Boele erfolgt zum Nutzen aller Boeler Bürger, wobei die Wünsche jedes Einzelnen, wie betroffen und/oder ungerecht behandelt er/sie sich auch fühlt, nicht immer berücksichtigt werden können.

### **Eingriff ist nicht ausgleichbar**

Das Gutachterbüro Heimer+Herbstreit kommt in seiner Umweltverträglichkeitsstudie zu folgendem Ergebnis: "In der Summe der Auswirkungen ist der geplante Neubau der Trasse als nicht ausgleichbarer Eingriff zu werten, auch wenn durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten von verkehrsbedingtem Lärm und Schadstoffen hier Verbesserungen der Situation erzielt werden können." (UVS S.97). Das Bundesnaturschutzgesetz

§ 8 Abs.3 a.F. sieht vor, dass der Eingriff zu untersagen ist, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderung an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Bei der Abwägung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die Entscheidung getroffen, dass die Belange von Natur und Landschaft im Range nicht vorgehen. Der Eingriff ist deshalb nicht zu untersagen. Da ein direkter Ausgleich nicht möglich ist, wird ein Ausgleich in Form einer ökologischen Aufwertung anderer Bereiche erfolgen. In diesem Fall ist im Bereich des Malmkebachtales die Kompensation des Eingriffes festgesetzt.



## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 14**

**Datum:**

31.05.2006

Die Aussage: "Die Eingriffe in Natur und Landschaft gelten als schwerwiegend und nicht ausgleichbar." beschreibt EINEN Teilaspekt, der sich mit anderen der umfassenden Abwägung stellen musste. "Die Gutachter verweisen andererseits auf die zu erwartenden Entlastungseffekte an den Ortsdurchfahrten nach dem Bau der Ortsumgehung. Aus dieser Sicht sei die Planung "zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Schadstoffen eindeutig zu befürworten".

### **Kosten**

Bei den in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellten Kosten handelt es sich um eine Grobkalkulation anhand der Ausbaupläne der Straße und den anderen Fachplanungen, die erst nach erfolgter Angebotsabgabe inhaltlich konkretisiert werden können.

Der Anregung kann nicht gefolgt werden.

**zu den Anregungen der Frau Gabriele Herleb vom 24.03.2003 - Brief -  
hier eingegangen am 03.04.2003**

**Nach erneuter Überprüfung der Argumente bleibt die Verwaltung, bis auf geringfügige Überarbeitungen, bei der Stellungnahme zum Brief vom 24.03.2003.**

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwärgungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Die für die Führung der Ortsumgehung in diesem Verfahren verfolgte Trassenführung der Ortsumgehung Boele ist die aus den zur Verfügung stehenden und auch aufgrund von Bürgergesprächen und Bürgeranhörungen untersuchten Varianten die geeignetste Trassenführung. Es handelt sich hier um eine Maßnahme, mit der der eigentliche Ortskern verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll, unter Berücksichtigung der Belange aller Einwohner des Ortes Boele. Der Nutzen, bzw. das eigentliche Ziel der Ortsumgehung ist es, den engeren Bereich des Ortes, Marktplatz und den Kirchring zu beruhigen.

### **"Ost-West-Verbindung"**

Schwerter Straße und Dortmunder Straße sind Teil der Bedarfsumleitung für die Bundesautobahn A 1 zwischen Hagen-West und Hagen-Nord. Abgesehen von Belastungsfällen bei Inanspruchnahme dieser Bedarfsumleitung ist durch die Verkehrsbedeutung und -funktion der Ortsumgehung Boele ein geringer Verkehrszuwachs durch eine Umfahrung des Autobahnkreuzes Westhofen zur Anschlussstelle Hagen-West zu erwarten. Davon wäre auch nur der 1. Abschnitt der Ortsumgehung zwischen Hagener Straße und Schwerter Straße betroffen. Zur Anschlussstelle Hagen-Nord gibt es keinen Fahrzeitemvorteil, so dass im "Normalfall" keine verdrängten Autobahnverkehre auf dem zweiten Abschnitt der Ortsumgehung zu erwarten sind.

Varianten der Linienführung, Ost-West-Verbindung. Im Bebauungsplanverfahren wurden Varianten zur Linienbestimmung des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung untersucht. Nach Realisierung des ersten Bauabschnitts sind nur die Varianten zu bewerten, die den 1. Bauabschnitt als gegeben berücksichtigen - mit einer anderen Trassenführung für den 2. Bauabschnitt.

Variante A enthält eine Trasse über die auszubauende und über Hengstey bis zur Wandhofer Straße zu verlängernde Niedernhofstraße:

Die Belastung der zur Umgehung ausgebauten Niedernhofstraße steigt erwartungsgemäß erheblich an (um bis zum 10-fachen der heutigen Belastung). Die Verkehrsbelastung der Pappelstraße und der Poststraße wird sich ebenfalls deutlich (um das dreifache) erhöhen. Hier wirkt sich aus, dass die ausgebauten Niedernhofstraße für die Verkehrsbeziehung Mit-

telstadt - BAB A1 (Hagen-Nord) und für die Ziel- und Quellverkehre im Bereich Kabel keine Alternative darstellt und für diese Verkehrsströme das bestehende Straßennetz genutzt werden muss. Im Ergebnis liegt die Verkehrsbelastung der Pappelstraße über der der Ortsumgehung, 1. Bauabschnitt (Boeler Ring).

Variante B sieht eine weiträumigere Trassierung des 2. Bauabschnitts zur Umgehung des Ortskerns Boele mit Anschluss an die Dortmunder Straße im Bereich Wandhofener Straße vor:

Hier verdoppelt sich die Verkehrsbelastung der Pappelstraße/Poststraße, weil wieder die Ziel- und Quellverkehre im Bereich Kabel und östliche Ortslage von Boele über die weiträumige Umfahrung keine attraktive Alternative haben. Die Belastung der Niedernhofstraße würde sich etwa verdreifachen.

Ein effektiver und größtmöglicher Nutzen einer Ortsumgehung in Boele wird dann erreicht, wenn sie sowohl regionale/überregionale Durchgangsverkehre (BAB-Anschlussstelle Hagen-Nord), als auch Ziel- und Quellverkehre zu/aus den Randlagen des Boeler Zentrums aufnimmt. Diese Verkehrsfunktionen werden nachweislich durch die mit der Planung vorgesehenen Trassierung am ehesten erfüllt. Sie erhält damit den Charakter einer Orts(-kern)-Umgehung, nicht den einer Stadtteilumgehung im Sinne einer leistungsfähigen Straße im regionalen und überregionalen Netz und damit auch keine Funktion als Verbindungsstrecke zwischen Autobahnen (A 1, A 45).

Vorausgesetzt wird in beiden Varianten die Umsetzung des stadtentwicklungspolitischen Ziels einer durchgreifenden Verkehrsberuhigung (Sperrung für den motorisierten Individualverkehr Schwerter Straße/Marktplatz, Denkmalstraße) im Zentrum von Boele.

Im Bebauungsplanverfahren findet eine ausgewogene Abwägung zwischen den Interessen der Betroffenen statt; die jetzt in relativer Ruhe wohnenden, betroffenen Anlieger der geplanten Ortsumgehung sind bei dem geplanten Neubau durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen wesentlich leichter und effektiver vor dem Lärm der neuen Straße zu schützen als die Anwohner an den heute vorhandenen, hoch belasteten Hauptverbindungsstraßen.

Die Planung der Ortsumgehung Boele erfolgt zum Nutzen aller Boeler Bürger, wobei die Wünsche jedes Einzelnen, wie betroffen und/oder ungerecht behandelt er/sie sich auch fühlt, nicht immer berücksichtigt werden können.

Die in diesem Verfahren verfolgte Trassenführung der Ortsumgehung Boele ist die aus den zur Verfügung stehenden und auch aufgrund von Bürgereinsprüchen und Bürgeranhörungen untersuchten Varianten die geeignetste Trassenführung. Verkehrslenkende Maßnahmen als Alternative zur Ortsumgehung wurden im Rahmen des Gesamtverfahrens untersucht, können jedoch den Bau der Ortsumgehung Boele nicht ersetzen.

Wenn sich bei Voruntersuchungen und Diskussionen im politischen Raum herausgestellt hat, dass es nur eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Trasse für eine Umgehungsstraße gibt, wäre es unsinnig, bereits verworfene Planungsvarianten erneut durch einen Gutachter untersuchen zu lassen.

Das Bezweifeln sämtlicher Prognosewerte des Verkehrsentwicklungsplanes ist das legitime Recht jedes Einzelnen. Solange jedoch keine genaueren, bewiesenen Werte vorgelegt werden können, behalten diese nach anerkannten Verfahren ermittelten Werte ihre Gültigkeit und dienen als Planungsgrundlage.

### **Verkehrsdaten, Verkehrsprognosen**

Die Ermittlung aktueller Verkehrsbelastungen erfolgt nach Verfahren und Methoden, die äußerst zuverlässige Ergebnisse produzieren. Sie werden für das gesamte sog. relevante Straßennetz in Hagen auf der Grundlage unterschiedlicher Ausgangsdaten berechnet und durch Zählungen überprüft. Ergebnisse verändern sich also im Laufe eines (langwierigen) Planungsverfahrens je nach Bezugszeitpunkt mehrfach. Verkehrsprognosen benötigen darüber hinaus nicht nur annähernd zuverlässige Vorhersagen allgemeiner Entwicklungstrends zur Wohnbevölkerung, zum Motorisierungsgrad, zum Verkehrsverhalten etc., sondern auch eine Beschreibung und Festlegung des zum Prognosezeitpunkts gültigen und verfügbaren Straßennetzes mit allen Qualitäten ("Leistungsfähigkeit"). Damit fließen hier Annahmen ein über die zu erwartende Umsetzung verkehrsplanerischer Ziele und Vorhaben. Verkehrsprognosen sind in diesem Sinne selbst Bestandteil eines laufenden, veränderbaren Prozesses. Verkehrsdaten werden richtigerweise ständig fortgeschrieben, Prognosen werden (etwa jährlich) aktualisiert.

Seit Mitte/Ende der 90er Jahre wird für Hagen ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, der sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen auswirkt, sich zum Teil bereits in rückläufigen Berechnungsergebnissen aktueller Verkehrsbelastungen, erst recht in Prognosedaten niederschlägt.

Auch die in der Schalltechnischen Untersuchung (01.04.2004) verwendeten Prognose-Zahlen über die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung, 2. Bauabschnitt sind hier einzuordnen. Tatsächlich entsprechen sie weitgehend den aktuellen Prognosen aus 2002. Die Belastungszahlen der angegebenen Straßen (-abschnitte) können im übrigen nicht zu Vergleichszwecken addiert werden. Sie sind jeweils Teilmengen der Verkehrsmengen auf den vor- oder nachgelagerten Straßen (-abschnitten).

Das aus dem Zusammenhang gerissene Zitat über das Ausreichen der vorhandenen Straßen bei Inkaufnahme von Staus in den Hauptverkehrszeiten (rein verkehrstechnisch gesehen werden die Hauptverkehrszeiten durch vormittägliche und nachmittägliche Stundengruppen festgelegt und die Straßenbelastung dann aus dem Tagesverkehrsaufkommen ermittelt, da eine Zählung bei bestehendem Stau nicht durchgeführt werden kann) verschweigt die Belastung der Anwohner und Geschäfte an den betroffenen Straßen durch die Emissionen des Kfz-Verkehrs (Bedarfsumleitung s.o.).

Für die Verkehrsverlagerung zur Entlastung der Straßenzüge und deren Anwohner von Verkehr und nicht nur zur Beseitigung von Staus, wird eine Ortsumgehung gebaut, die Verkehrsbelastungen senken soll; gleich viele Fahrzeuge in langsamerem Tempo (entschleunigt), dies allein garantiert auch keine Staufreiheit, würden keine Verringerung der Verkehrsbelastung darstellen.

**"Entlastung durch 1. BA"**

Die Querschnittsbelastungen auf der Schwerter Straße (zwischen Boele-Zentrum und Ortsumgehung) liegen nach Realisierung des ersten Bauabschnitts der Ortsumgehung bei ca. 7.900 Fahrzeugen in 24 Stunden, dies entspricht einer Entlastung um lediglich ca. 600 Fahrzeuge nach Bau des ersten Abschnitts der Ortsumgehung (Berechnung 1996 ff.: 8.500 Fz/24 Std.). Die Hagener Straße (zwischen Denkmalstraße und Helfer Straße) hat mit gezählten rd. 18.000 Fahrzeugen in 24 Stunden eben falls eine nach wie vor hohe Verkehrsbelastung, weil die Hauptverkehrsströme von/zur Autobahn (Anschluss Hagen-Nord) nicht über den ersten Abschnitt der Ortsumgehung gelenkt werden können. Die Schwerter Straße würde bei einer Verkehrsverlagerung von der Hagener Straße - mit einer theoretischen Entlastung auf etwa 5.400 Fz/24 Std. - auf ca. 17.000 Fz/24 Std. ansteigen (Analyse 1996). Die Leistungsfähigkeit der Schwerter Straße/Markt würde damit deutlich überschritten, die Verkehrssituation im Ortskern sich entgegen den Zielsetzungen nicht verbessern.

Erst bei Realisierung des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung werden die Voraussetzungen zur verkehrlichen und städtebaulichen Umgestaltung des Ortskerns geschaffen: Die Hagener Straße zwischen Helfer Straße und Denkmalstraße wird um bis zu 16.000 Fahrzeuge/24 Stunden entlastet, ebenso die Denkmalstraße, die Schwerter Straße zwischen Hagener Straße und Ortsumgehung um weitere 5.000 Fahrzeuge.

**"Güterverkehr"**

Die Lenkung des Güterverkehrs und eine Entlastung des Ortskerns Boele vom Schwerlastverkehr ist wegen fehlender Alternativrouten zur Zeit ebenfalls nicht möglich. Durch den Bau der Ortsumgehung kann der gesamte ortsfremde Güterverkehr aus dem Boeler Zentrum verdrängt werden.

**„Geschwindigkeiten“**

Die Einhaltung von Vorschriften der Straßenverkehrsordnung ist darüber hinaus unabhängig von allen planerischen Konzepten durch die zuständigen Behörden durchzusetzen. Dies gilt auch für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Ortsumgehung (Entwurfsgeschwindigkeit: 60 km/h).

Mit der geplanten 1. Änderung, 2. Fassung zum Bebauungsplan Nr. 2/96 wird von der bisher vorgesehenen Trogführung der Trasse zugunsten einer weitgehend ebenerdigen Trassenführung abgewichen. Insofern verlieren die bisher vorliegenden Aussagen des lufthygienischen Gutachtens - die sich auf die Variante Trogführung beziehen - ihre Gültigkeit. Konkrete Aussagen bezüglich der Immissionshöhe und den damit einhergehenden lufthygienischen Belastungen (Vergleich mit Grenzwerten etc.) sind nur auf der Grundlage eines neuen Immissionsgutachtens möglich. Aus den zwischenzeitlich abgeschlossenen Untersuchungen zur Umsetzung der 23. BImSchV bzw. zum EU-Luftreinhalteplan-Plan Hagen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten. Lufthygienisch relevante Belastungen durch den Kfz-Verkehr treten in Hagen hauptsächlich in der Innenstadt auf. Ursächlich hierfür sind zum ei-

nen die ungünstigen Austauschbedingungen infolge der Kessellage der Innenstadt, vor allem aber die teilweise eher engen Straßenschluchten in der Innenstadt, die eine ausreichende Durchlüftung betroffener Straßenabschnitte verhindern. Unter diese Voraussetzungen kommt es regelmäßig zu Überschreitungen entsprechender Grenzwerte.

Beide Bedingungen sind im Umfeld der geplanten Trassenführung (2. Bauabschnitt) nicht gegeben. Insoweit ist nicht damit zu rechnen, dass Grenzwerte der 23. BImSchV und der aktuell gültigen EU-Richtlinien überschritten werden.

Die höhere Lage der Trasse und die zurückgenommenen Höhen der Lärmschutzeinrichtungen (in Bezug zur Planung in Troglage erlauben eine bessere Durchlüftung, so dass hier eher mit einer Verbesserung der bereits als nicht kritisch beurteilten Situation zu rechnen ist.

Für diese Einschätzung spricht auch, dass das vorliegende Gutachten - obwohl deutlich erhöhte Vorbelastungswerte zugrunde gelegt wurden - keine Überschreitung von Grenzwerten prognostiziert. Die mit dem neuen EU-Recht verbundene Einführung von Partikelfiltern wird zudem die Emissionsbelastung durch Rußpartikel ab dem Jahre 2005 deutlich vermindern. Kohlenwasserstoff-Emissionen (Benzol, Benz(a)Pyren) besitzen bereits heute keine nennenswerte Immissionsrelevanz mehr.

Die Verkehrsberuhigung der Wohnsiedlung "Am Baum" diene dem Ausschluss des Schleichverkehrs von der Schwerter Straße zur Dortmunder/Hengsteyer Straße unter Umgehung des Knotenpunktes Denkmal-/Dortmunder-/Schwerter Straße. Da auch andere Gebiete Hagens Verkehrsberuhigungen erfahren haben, kann daraus keine besondere Schutzwürdigkeit des Gebietes "Am Baum" abgeleitet werden.

### **23. BImSchV s.o.**

Bei der Planung zur Umgestaltung des Boeler Ortskernbereiches bzw. der heutigen Durchgangsstraßen handelt es sich um eine eigenständige Planung und daraus folgend eine eigenständige Finanzierung. Die Umgestaltung der Straßen im und die Umgestaltung des Ortskerns selbst dienen dazu, den Verkehr im Ortskern zu beruhigen und den Durchgangsverkehr auf die Ortsumgehung zu verdrängen. Der Weg durch den Ortskern wird dadurch für den Durchgangsverkehr unattraktiv.

Die Abgrenzung der Bebauungspläne für die Ortsumgehung sowie für die Umgestaltung des Ortskerns ist nach für das jeweilige Verfahren sinnvollen Kriterien festgelegt worden. Selbst bei einer Zusammenfassung beider Bebauungspläne bestünde keine Verpflichtung, den Ausbau gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes zeitgleich durchzuführen. Weiterhin muss beachtet werden, dass evtl. Umgestaltungen der Verkehrsflächen nicht notwendigerweise einen Bebauungsplan voraussetzen.

Es wird keine Zerschneidungswirkung bestätigt sondern dargelegt, dass man eben mittels entsprechender Maßnahmen eine Zerschneidungswirkung nicht aufkommen lassen will.

**Einwand:** Die Zahlen in der Eingriffsbilanzierung werden nicht akzeptiert. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen sind bereits hochwertig.

Da die damalige Bilanzierung in enger Zusammenarbeit mit der Unteren Landschaftsbehörde durchgeführt wurde, ist allerdings davon auszugehen, dass der damals festgestellte und mit Rechtskraft des Bebauungsplanes festgesetzte Kompensationsbedarf nicht fehlerhaft ist. Dies trifft auch auf die gewählte Kompensationsfläche zu.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird ausgeglichen (Anlage 4 der Begründung).

**Einwand:** Die anerkannten Naturschutzverbände wurden nicht an der Erstellung des Grünordnungsplanes beteiligt.

Der von Frau Herleb zitierte § 6 BNatSchG (a.F.) bezieht sich ausschließlich auf den Landschaftsplan und die Landesprogramme sowie Landschaftsrahmenpläne (§ 5 BNatSchG a.F.). Bei der Aufstellung der vorgenannten Pläne sind die Verbände zu beteiligen, nicht jedoch bei der Aufstellung eines Grünordnungsplanes im Rahmen eines Bebauungsplanes. Dieses hat sich auch bei der Neufassung des BNatSchG (BNatSchGNeuregG) nicht geändert.

Die anerkannten Naturschutzverbände werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens um Stellungnahme gebeten.

Die Belange des Naturschutzes wurden insgesamt berücksichtigt, denn Eingriffe und Verluste im Naturhaushalt und im Landschaftsbild müssen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landschaftsgesetz von NRW ausgeglichen werden. Der reale Vegetationsbestand wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro Heimer & Herbstreit Umweltplanung im Mai 1994 und in dem Grünordnungsplan "Umgehungsstraße Hagen Boele" - Bestandsaufnahme erwähnt. Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481) 1.Änderung, 2.Fassung, Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße (Juli 1999 / Februar 2006) wurde auf der Basis der o.g. Bestandsaufnahme als Bewertungsmethode die gutachterliche Eingriffsermittlung nach ADAM/NOHL/VALENTIN durchgeführt, die in der Bundesrepublik allgemeine Anerkennung findet. Hierbei werden die Eingriffe und Verluste quantitativ über den Flächenansatz der jeweiligen Biotoptypen und qualitativ nach den gutachterlichen Wertkriterien ermittelt und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert. So wurde der gesamte hausnahe Bereich mit seinem Gehölzbestand als hochwertiger Biotoptyp bewertet, aus dem sich wie bei den übrigen Eingriffsflächen die entsprechend erforderlichen Ausgleichsflächen errechnen.

Die Lärmbelastung der vom 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Boele betroffenen Wohnbebauung entlang der Trasse erhöht sich durch den geplanten ebenerdigen Ausbau der Ortsumgehung Boele gegenüber der vorhergehend geplanten Troglösung nur in einzelnen, kleinen Bereichen geringfügig. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wurden durch einen Gutachter überprüft. An den Häusern, an denen durch die Lärmschutzwälle die Lärmrichtwerte nicht eingehalten werden können, wird durch den Einbau von Schallschutzfenstern (von den Bewohnern zu beantragen) für Abhilfe gesorgt. Entschädigungsansprüche sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

**Einwand:**

Es hat nur eine Umweltverträglichkeitsstudie und keine Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben.

Die Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Heimer + Herbstreit war eine Hauptgrundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Daneben wurden noch ein Lärmgutachten und ein lufthygienisches Gutachten erstellt, sowie sonstige vorliegenden Unterlagen ausgewertet. Alle Informationen zusammen und die Wertung dieser Informationen in bezug auf die Planung stellen die Umweltverträglichkeitsprüfung dar. Insoweit wurde für die damalige Planung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

**Einwand:**

Die Aussage in der Begründung, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung für die 1.Änderung in ihren grundsätzlichen Aussagen Bestand für die neue Planung hat, ist ein Irrtum.

Die Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Heimer und Herbstreit, das Lärmgutachten und das lufthygienische Gutachten hatten ihrer Bewertung der Auswirkungen die damals vorgelegte Planung zugrunde gelegt. Dies war die Planung der Trasse in Troglage.

Die grundsätzlichen Aussagen, nicht einzelne Teilaussagen, behalten ihre Gültigkeit auch für eine höhergelegte Trasse der Ortsumgehung. Ansonsten ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltverträglichkeitsuntersuchung für eine Straße dieser Art bzw. dieses Typs nicht notwendig.

Es handelt sich hier, wie vielfach festgestellt, nicht um eine Zerschneidung des Ortes sondern um eine Maßnahme, mit der der eigentliche Ortskern verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll, unter Berücksichtigung der Belange aller Einwohner des Ortes Boele.

**Soziale Beziehungen**

Eine Verletzung sozialer Beziehungen kann vielleicht bei der Aufgabe von Wegebeziehungen vermutet werden. Dies ist aber nach der vorliegenden Planung - wie bereits ausgeführt - nicht der Fall. Die Beschreibung der Straße (Ortsumgehung Boele) in ihrer Wirkung, wie hier ausgeführt, ist als neutral einzustufen, da es wegen der vorgesehenen Überquerungsmöglichkeiten keine strikte Trennung durch die Straße gibt, und wegen der Umgehung des Ortskerns aber mit den Anschlüssen wie vorher die den Ortskern durchschneidenden Straßen vor und hinter dem Ortsbereich an das bestehende Straßennetz mit beibehaltenen Verbindungsfunktionen auch keine neuen Verbindungen in diesem Sinne erstellt werden.

**Wegebeziehungen**

Eine Zerschneidung der Straße/des Weges "Hilgenland" findet nicht statt; wegen der behindertengerechten Ausführung der Zugangsrampen zur Fußgängerbrücke ist diese auch für ältere Mitbürger und Rollstuhlfahrer geeignet. Eine ebenerdige Überquerung der Ortsumgehung ergibt sich im Einmündungsbereich Ortsumgehung/Dortmunder Straße/Hengsteyer Straße, aus dem Bereich Hilgenland/Am Baum über den Fuß- und Radweg entlang des Böschungsfußes des Lärmschutzwalls in akzeptabler Entfernung erreichbar.



Die Teilung der Turmstraße in zwei Sackgassen (wobei der westliche Bereich der Turmstraße durch die Anbindung an die Lütkenheider Straße keine Sackgasse wird, lediglich der Teilbereich zwischen Anbindung und Ortsumgehung könnte als Sackgasse bezeichnet werden) besteht in dieser Form nur für den Kfz - Verkehr. Die durch die Turmstraße bestehende Verbindung wird für die Fußgänger und Radfahrer durch den Fußgängerüberweg beibehalten; die Kfz - mäßige Verbindung wird durch den neuanzulegenden Erschließungsbügel zwischen Lütkenheider Straße und der Turmstraße zwischen der geplanten Ortsumgehung und der Niedernhofstraße (unter Einbeziehung eines Teils der Schwerter Straße) gewährleistet. Diese Planung bringt den Bewohnern der Turmstraße zwischen geplanter Ortsumgehung und der Schwerter Straße als Nebeneffekt eine Verkehrsberuhigung ihres Wohnbereiches/Wohnumfeldes. Die Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen (Überbrückung) über die Ortsumgehung hinweg ist also auch bei der Neuplanung/Planungsänderung, wenn auch in anderer Form, gewährleistet.

### **Zerschneidungswirkung / Sichtbeziehungen**

Die alte, tiefer gelegte Planung ging von einer besseren Einbindung der Trasse der Ortsumgehung Boele in die umgebende Landschaft und einem insgesamt anders gearteten aber nicht effektiveren Lärmschutz aus. Die Sichtbeziehungen wären teilweise durch die alte Planung (Troglösung) massiver beeinträchtigt worden, teilweise sind sie wegen des vorzufindenden Grünbestandes in der behaupteten Form nicht uneingeschränkt vorhanden.

Die Ortsumgehung wird von einem sog. Lärmschutzsteilwall, der aus Gründen des Lärmschutzes für die umliegende Wohnbebauung allerdings eine Höhe von 5 m über der Oberkante der Fahrbahn der geplanten Ortsumgehung Boele aufweisen muss, begleitet. Da die Fahrbahn jedoch teilweise unter dem "gewachsenen" Geländeniveau liegt, wird die sichtbare Höhe des Lärmschutzwalls vom bestehenden Gelände aus zwischen maximal 5 m und minimal ca. 3,5 m liegen.

Alle weiteren Aussagen des zitierten Gutachtens der Fa. Heimer & Herbstreit (Umweltverträglichkeitsstudie) sind bei der Aufstellung des Bebauungsplanes 2/96, Ortsumgehung Boele, 2.Bauabschnitt und des zugehörigen Grünordnungsplanes bekannt gewesen, abgewogen und entsprechend berücksichtigt worden.

Die Ortsumgehung Boele ist eine seit Jahrzehnten in der Planung befindliche Umgehungsstraße für den Boeler Ortskern und als solche im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Hagen in ihrer Lage dargestellt. Ein Flächennutzungsplan stellt die langfristig geplante Entwicklung einer Gemeinde dar. Der angesprochene Grünkeil von Lammers Siepen bis in den Ortskern ist entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes bislang bei allen Anfragen zu den verschiedensten Planungsvorstellung beachtet worden und war u.a. Gegenstand der Abwägung im Bebauungsplanverfahren zum ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung Boele. Dieser Grünkeil ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens, er liegt auch außerhalb der Abgrenzung des Bebauungsplans Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2.Fassung, Teil A - Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße,.

Die Ortsumgehung Boele liegt außerhalb eines "Landschaftsschutzgebietes Hilgenland".

**Einwand:**

Die Eingriffe gelten als schwerwiegend und nicht ausgleichbar.

Das Gutachterbüro Heimer+Herbstreit kommt in seiner Umweltverträglichkeitsstudie zu folgendem Ergebnis: "In der Summe der Auswirkungen ist der geplante Neubau der Trasse als nicht ausgleichbarer Eingriff zu werten, auch wenn durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten von verkehrsbedingtem Lärm und Schadstoffen hier Verbesserungen der Situation erzielt werden können." (UVS S.97). Das Bundesnaturschutzgesetz § 8Abs.3 a.F. sieht vor, dass der Eingriff zu untersagen ist, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderung an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Bei der Abwägung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die Entscheidung getroffen, dass die Belange von Natur und Landschaft im Range nicht vorgehen. Der Eingriff ist deshalb nicht zu untersagen. Da ein direkter Ausgleich nicht möglich ist, wird ein Ausgleich in Form einer ökologischen Aufwertung anderer Bereiche erfolgen. In diesem Fall ist im Bereich des Malmkebachtales die Kompensation des Eingriffes festgesetzt.

Die Aussage: "Die Eingriffe in Natur und Landschaft gelten als schwerwiegend und nicht ausgleichbar." beschreibt EINEN Teilaspekt, der sich mit anderen der umfassenden Abwägung stellen musste. "Die Gutachter verweisen andererseits auf die zu erwartenden Entlastungseffekte an den Ortsdurchfahrten nach dem Bau der Ortsumgehung. Aus dieser Sicht sei die Planung "zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Schadstoffen eindeutig zu befürworten".

Gemäß dem "Gesetz zur Umsetzung der UVP - Änderungsrichtlinie, der IVU- Richtlinie und weiterer EG - Richtlinien zum Umweltschutz" ist eine UVP für Straßen dieses Typs und dieser Art nicht notwendig.

Die angesprochenen Cadmiumflächen sind im Altlastenverdachtsflächenkataster als schädliche Bodenveränderung im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG registriert und wurden entsprechend im Bebauungsplan als solche gekennzeichnet. Die Cadmiumflächen werden bis zu einer Belastungstiefe von 30 cm abgeschoben.

**Einwand:** Der Schutz des Grundwassers hat eine hohe Bedeutung.

Die auf Seite 12 (Schreiben Herleb) dargestellte Ist-Beschreibung der geologischen Untersgrundsituation in Boele ist nachvollziehbar richtig dargestellt.

Auch der Hinweis auf grundsätzlich zu verbessernden Grundwasserschutz wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht unterstützt. Sowohl die letzte Novelle des Wasserhaushaltsgesetzes als auch die zukünftige Änderung des Landeswassergesetzes sehen den europaweit geforderten Grundwasserschutz ausdrücklich vor, der durch konkrete Maßnahmenprogramme umgesetzt werden wird.

Die weltweite Verschmutzung der Oberflächengewässer mit existierenden Brunnen in Boele und dem dort besonders schützenswerten Grundwasser in Verbindung zu bringen, ist bez. dieser kleinräumigen Baumaßnahme unangemessen und nicht nachvollziehbar.

Die Belange des Natur- und Umweltschutzes insgesamt wurden bei der Bearbeitung bzw. Aufstellung des Grünordnungsplanes berücksichtigt.

**Einwand:**

Folgen einer Grundwasserabsenkung

Jede auch durch bauliche Maßnahmen verursachte Grundwasserabsenkung hat Auswirkungen auf die vorhandene grundwasserabhängige Vegetation. Die Auswirkung einer Grundwasserabsenkung hängt sowohl von der Dauer einer Maßnahme als auch von der Höhe des abzusenkenden Grundwasserspiegels ab. Es kann in den meisten Fällen davon ausgegangen werden, dass eine vorübergehende Grundwasserabsenkung, die nur während der Baumaßnahme erforderlich ist, keine nachhaltigen Veränderungen der Bodenbeschaffenheit verursacht.

Für die bisherige Planung der Ortsumgehung in Troglage wurde unter dem Aspekt Anschnitt grundwasserführender Schichten und temporäre Grundwasserabsenkung während der Bauphase mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen gerechnet.

Die Neuplanung sieht die Anhebung der Trasse vor. Ein Absacken der Häuser oder Rissbildungen sind nicht zu erwarten, da die ebenerdige Lösung ja nur punktuelle Eingriffe ins Grundwasser verursacht. Durch diesen relativ geringen Eingriff unter Beachtung der Hausentfernung von der Trasse werden keine Auswirkungen auf die bestehende Bebauung eintreten.

Eine erkennbare Veränderung der Grundwasserfließrichtung ist nur dann zu erwarten, wenn eine erhebliche Grundwasserabsenkung vorgenommen werden muss.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 25**

**Datum:**

31.05.2006

So schmerzlich der Verlust des Hauses und der damit verbundenen Identifikation mit der Örtlichkeit und des Heimatgefühls ist, gilt die Aussage, dass durch die Ortsumgehung die Lebensqualität vieler Boeler Bürger auf Kosten weniger Boeler Bürger - nimmt man in der engeren Betrachtung nur die Anzahl der durch den Bau der Ortsumgehung Boele betroffenen Häuser, so müssen für diese Umgehungs- und Entlastungsstraße lediglich insgesamt nur zwei Häuser abgerissen werden - verbessert wird.

Die Anregungen werden zurückgewiesen.

**zu 2.5.:**

**Schreiben des Herrn Martin Erlmann, Hilgenland 13, 58099 Hagen vom 16.05.2006**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

---

**zu I. 1.**

Durch den lichtsignalgeregelten Fußgängerüberweg im Zuge der Turmstraße wird der Lärmschutzwall/ Steilwall unterbrochen. Um eine Lücke im Schallschirm zu vermeiden, wird hier beidseitig der Straße eine Schallschutzschleuse (jeweils zwei parallel verlaufende Lärmschutzwände) errichtet.

Bei der Fußgängerrampel handelt es sich um eine Bedarfsanlage, die nur auf Anforderung durch den Fußgänger aktiviert wird. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90, die für die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen maßgebend sind, gibt es einen Zuschlag für eine erhöhte Störwirkung nur für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen, aber nicht für signalgeregelte Fußgängerüberwege. Sie braucht im Lärmgutachten nicht gesondert gewürdigt werden.

**zu I. 2.:**

Die angesprochenen Freizeitnutzungen im Bereich Böhfeld sind über den Autobahnanschlussstelle BAB A 1 Hagen-Nord direkt mit dem überörtlichen Verkehrsnetz verknüpft.

Die Auswirkungen dieser Freizeitplanung können auf grund des Verfahrensstandes zur Zeit noch nicht konkretisiert werden. Die Verwaltung geht allerdings davon aus, dass sich bei Realisierung dieser Freizeitnutzung ggfs. mit verkehrslenkenden Maßnahmen negative Auswirkungen auf den Ortskern Boele vermeiden lassen.

Zur erläuternden Klarstellung sei erwähnt: Erst eine Verkehrsverdoppelung erhöht den Verkehrslärm gerade wahrnehmbar um 3 dB(A).

**zu I. 3 und I. 4.: Hilgenland 13**

Das Lärmgutachten berücksichtigt analog der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV nur die durch den Straßenneubau ausgelösten Verkehrslärmimmissionen. Lediglich für das zweite Obergeschoss auf der Nordwest-Seite des Gebäudes Hilgenland 13 wurde eine Grenzwertüberschreitung nachts von 2 dB(A) ermittelt.

Allerdings besteht dadurch ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Lärmschutz am betroffenen Immissionsort.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 27**

**Datum:**

31.05.2006

Sollte es tatsächlich zu Reflexionen kommen, wäre hiervon die der Ortsumgebung abgewandte Seite betroffen. Dies würde aber nicht dazu führen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV erreicht oder überschritten würden.

Im Nahbereich der durch die Lärmschutzwand abgeschirmten Lärmquelle ist davon auszugehen, dass vom Grundsatz her hier keine Lärmreflexionen wirksam werden. Darüber hinaus wurde die Höhe der angrenzenden Gebäude gestaffelt, um evtl. möglichen Reflexionen entgegenzuwirken.

### **zu I. 5.:**

Mit der geplanten veränderten Trassenführung der OU-Boele, weg von der Troglösung, sind nachweislich Lärmschutzeinrichtungen für die bestehende Bebauung beiderseits der Trasse erforderlich.

Diese im B.-Plan festgesetzten Maßnahmen in Form der Lärmschutzwälle eröffnen in ihrem begründeten „Wirkungsschatten“ in begrenztem Umfang die Arrondierung/ Verdichtung der vorhandenen Bebauung ohne das Konfliktpotential zwischen Verkehr und Wohnen zu erhöhen.

Die verkehrlichen Verflechtungen der Quartiere diesseits und jenseits der geplanten OU-Boele werden sich mit der neuen Höhenlage der Trasse verändert darstellen. Die ehemals ebenerdigen Verbindungen können bis auf die fußläufige Querung „Turmstraße“ nicht aufrechterhalten werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums, der Friedhöfe etc. wird mit der geplanten Fußgängerbrücke im Bereich Hilgenland bzw. der Neuansbindung der Turmstraße an die Lütkenheider Straße aber weiterhin als zumutbar angesehen.

### **zu I. 6.:**

Die Entwässerungskonzeption wurde komplett überarbeitet und aufgrund der ermittelten Fachdaten zu Boden, Baugrund und Entwässerungssituation vor Ort festgelegt:

Die Daten zu Abflussmengen der einzelnen Flächen, die Grundlagendaten zur Gewässersituation, Einzugsbereiche sowie Festlegung der Regenereignisse wurden durch ein Fachbüro in Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt und der Unteren Wasserbehörde erarbeitet und dem Entwässerungskonzept zugrunde gelegt.

Im Bebauungsplan sind keine zusätzlichen Festsetzungen für die Entwässerung erforderlich, da diese außerhalb des Geltungsbereiches geregelt wird. Durch die Neuordnung der Entwässerung sind auch keine privaten Flächen betroffen.

Für die Einleitung in den Bunkebach und sonstige Maßnahmen, die für die Durchführung des Entwässerungskonzepts notwendig sind, wurde in der 14.KW bei der Unteren Wasserbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis gem. § 7 WHG gestellt. Das Erlaubnisverfahren ist abgeschlossen, die Genehmigung des Antrages liegt vor.

<b>BEGRÜNDUNG</b>	<b>Drucksachennummer:</b> 0298/2006
<b>Teil 3 Seite 28</b>	<b>Datum:</b> 31.05.2006

Ein weiterer Gewässerausbau ist nicht erforderlich. Lediglich die Schließung einer Lücke im Kanalnetz und die Reparatur eines Teilstückes muss vorgenommen werden.

**zu II.**

Mögliche Beeinträchtigungen von Grundstücken und ihrer Nutzung sind mit anderen Belangen Gegenstand der Abwägung über die Planung. Konkrete Schadensersatzforderungen gegen die Stadt Hagen hinsichtlich Vermögensbeeinträchtigungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

**In der Anlage B zur Vorlage sind die im o.g. Schreiben erwähnten Briefe von 1991 und 1993 inkl. der in der Verwaltungsvorlage Nr. 600032/1996 beschriebenen Abwägung beigelegt. Der Beschluss des Rates zur Abwägung wurde am 26.09.1996 gefasst. Der Bebauungsplan wurde am 27.11.1997 vom Rat der Stadt beschlossen und mit der Bekanntmachung am 21.03.98 rechtskräftig.**

zu 2.6.:

**Schreiben des Herrn Thomas Wortmann, Im Braucke 14, 58099 Hagen vom 19.05.2006**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

---

**zum Thema „Quereinstieg“:**

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass die Planung der Trassenführung und die Höhenlage der geplanten Straße abwägungsfehlerfrei ist. Es wird daher eine Heilung des Verfahrens durchgeführt, in dem die festgestellten Mängel beseitigt werden.

Es entspricht der geltenden Rechtsprechung, wonach eine Fehlerbehebung stets auch „im Quereinstieg“ möglich ist, indem das Verfahren an der Stelle wieder aufgegriffen und fehlerfrei fortgesetzt wird, an welcher Stelle der Fehler unterlief (vgl. BVerwG, Beschl. v. 25.02.1997 – 4 NB 40/96 (Koblenz)).

Nachdem aus dem „alten“ Verfahren zur 1. Änderung der Einleitungsbeschluss und die frühzeitige Beteiligung der Bürger als ordnungsgemäß übernommen wurden, hat nach der Überarbeitung der Planung vom 18.04. bis einschl. 19.05.06 die Öffentliche Auslegung stattgefunden.

**zum Thema Verkehrsdaten:**

Die Prognose wird nicht aus der Analyse abgeleitet. Ausgehend von der Einwohnerprognose und zu erwartenden Infrastrukturänderungen wird eine separate Verkehrsnachfrage für die Modellberechnung ermittelt. Die hier berücksichtigten Prognosedaten sind daher nicht veraltet, sondern weiterhin relevant.

**zum Thema Entwässerungskonzept:**

Das Entwässerungskonzept ist in Bezug auf die Maßstäblichkeit des Bebauungsplanes in der Begründung ausreichend beschrieben. Kanalbaupläne sind nicht Bestandteil einer öffentlichen Auslegung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens.

Das wasserrechtliche Verfahren nach § 7 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist nicht direkter Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens nach Baugesetzbuch.

Es handelt sich um ein eigenständiges Verfahren mit eigenen Verfahrensschritten und Beteiligungen, das von der Unteren Wasserbehörde bearbeitet wird. Es ist nicht öffentlich, die Unterlagen können aber bei der unteren Wasserbehörde eingesehen werden.

Für die Einleitung in den Bunkebach und sonstige Maßnahmen, die für die Durchführung des Entwässerungskonzepts notwendig sind, wurde in der 14.KW bei der Unteren Wasserbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis gem. § 7 WHG gestellt. Das Erlaubnisverfahren ist abgeschlossen, die Genehmigung des Antrages liegt vor.



## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 30**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

### **zum Thema Wertminderung /Schadensersatz**

Mögliche Beeinträchtigungen von Grundstücken und ihrer Nutzung sind mit anderen Belangen Gegenstand der Abwägung über die Planung. Konkrete Schadensersatzforderungen gegen die Stadt Hagen hinsichtlich Vermögensbeeinträchtigungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

zu 2.7.:

**Schreiben von Frau Rülle-Hengesbach, Märkische Straße 56-58, 44141 Dortmund vom 19.05.2006 für Frau Annette Krüger**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

---

**zur Änderung des Geltungsbereiches:**

Die Änderungen des Geltungsbereiches ist in der Verwaltungsvorlage beschrieben und ausführlich begründet worden.

„Der Geltungsbereich für die 2. Fassung ändert sich gegenüber dem Einleitungsbeschluss zur 1.Änderung in folgenden Punkten:

- Dadurch das, das ursprüngliche Plangebiet des B-Plans Nr. 2/96 teilweise überlagernde Bebauungsplanverfahren Nr. 8/01, Teil 1, Ortskern Boele/Hilgenland bereits abgeschlossen wurde, ergeben sich im Schnittpunkt mit der Dortmunder Straße wesentliche Änderungen für das Plangebiet.  
Zum einen ist dies die Herausnahme des Kreuzungsbereiches mit der Dortmunder Straße, da die hier erforderlichen Verkehrsflächen zwischenzeitlich im Bebauungsplan Nr. 8/01, Teil 1, Ortskern Boele/Hilgenland planungsrechtlich abgesichert wurden. Zum anderen gilt dies für die östlich der neuen Trasse gelegenen Flächen wie Lärmschutzwall (mit begleitendem Weg), die Wohnbauflächen am Hilgenland, die öffentliche Grünfläche und den Marktplatz.
- Die im Norden des Plangebietes ehemals als öffentliche Grünfläche und Kanalrecht festgesetzte Fläche (Flurstück 186) wird aufgrund einer geänderten Entwässerungskonzeption nicht mehr benötigt und wird daher aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes herausgenommen.
- In den Sitzungen der Bezirksvertretung am 18.01.2006 und des Stadtentwicklungsausschusses am 31.01.2006 wurde außerdem der Bau eines Kreisels auch an der Schwerter Straße vorgestellt und beraten.  
Im Kreuzungsbereich zur Schwerter Straße wird das Plangebiet um eine Dreiecksfläche erweitert, um hier die Flächen für den Kreisverkehr an der Schwerter Straße abzusichern. Der östliche Teil des Kreisels ist durch die Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 4/81 als öffentliche Verkehrsfläche bereits realisierbar.“

Es kann nicht davon gesprochen werden, dass die „Problembereiche“ absichtlich ausgeklammert werden sollen, wenn die Festsetzungen bereits in angrenzenden Bebauungsplänen getroffen worden sind bzw. die damals überplanten Flächen nicht mehr benötigt werden.

**zum Unterschied 2. Fassung – 2. Änderung**

Die 2. Fassung macht deutlich, dass ab der Bürgeranhörung ein Überarbeitung des Planes stattgefunden hat. Es handelt sich um die Fortführung der 1. Änderung und um eine Weiterentwicklung der Planung im Rahmen des Verfahrens.

**Unterlagen zur Offenlage:**

Der Rat der Stadt Hagen hat in seiner Sitzung am 16.12.1999 den Bebauungsplan Nr. 2/96 (4/81) – Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter und Dortmunder Straße als Satzung beschlossen. Der Bebauungsplan wurde mit seiner Veröffentlichung am 08.01.2000 rechtskräftig, das Verfahren war damit abgeschlossen.

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 2/96 Ortsumgehung Boele ist ein **eigenständiges Bebauungsplanverfahren**, dass mit Beschluss des Rates der Stadt Hagen am 20.02.2003 eingeleitet wurde. Eine Notwendigkeit, die Unterlagen des abgeschlossenen Verfahrens mit auszuhängen besteht nicht.

**Hiermit wird verwiesen auf das Schreiben 04.04.2003 von Frau Rülle-Hengesbach und die Seiten 34 ff der Verwaltungsvorlage.**

**Zur wasserrechtlichen Problematik:**

Die Entwässerungskonzeption wurde komplett überarbeitet und aufgrund der ermittelten Fachdaten zu Boden, Baugrund und Entwässerungssituation vor Ort festgelegt:

Die Daten zu Abflussmengen der einzelnen Flächen, die Grundlagendaten zur Gewässersituation, Einzugsbereiche sowie Festlegung der Regenereignisse wurden durch ein Fachbüro in Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt und der Unteren Wasserbehörde erarbeitet und dem Entwässerungskonzept zugrunde gelegt.

Im Bebauungsplan sind keine zusätzlichen Festsetzungen für die Entwässerung erforderlich, da diese außerhalb des Geltungsbereiches geregelt wird. Durch die Neuordnung der Entwässerung sind auch keine privaten Flächen betroffen.

Für die Einleitung in den Bunkebach und sonstige Maßnahmen, die für die Durchführung des Entwässerungskonzepts notwendig sind, wurde in der 14. KW bei der Unteren Wasserbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis gem. § 7 WHG gestellt. Das Erlaubnisverfahren ist abgeschlossen, die Genehmigung liegt vor.

Ein weiterer Gewässerausbau ist nicht erforderlich. Lediglich die Schließung einer Lücke im Kanalnetz und die Reparatur eines Teilstückes muss vorgenommen werden.

**Verkehrsdaten**

Die Prognose wird nicht aus der Analyse abgeleitet. Ausgehend von der Einwohnerprognose und zu erwartenden Infrastrukturänderungen wird eine separate Verkehrsnachfrage für die Modellberechnung ermittelt. Die hier berücksichtigten Prognosedaten sind daher nicht veraltet, sondern weiterhin relevant.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 33**

**Datum:**

31.05.2006

Durch eine momentane Beobachtung von 3 Kraftfahrzeuge vor einer roten Ampel können weder Rückschlüsse auf die Verkehrsmenge gezogen, noch irgendwelche verkehrlichen Saniierungsbedürfnisse beurteilt werden.

### **Enteignung**

Grundsätzlich ist die Umsetzung einer Planung nicht Gegenstand des Verfahrens.

Im Einzelfall kann die Realisierung der Planung davon abhängig sein, bodenordnende Maßnahmen durchzuführen. Im Regelfall wird darüber zu verhandeln sein (freihändiger Erwerb), in welchem Umfang Grundstücke entschädigt/getauscht oder erworben werden können.

Für den Fall, dass eine Einigung nicht erzielt werden kann, kann das Mittel der Enteignung, §§ 85 ff BauGB herangezogen werden. Die Enteignungsvoraussetzungen nach § 87 BauGB dürften hier vorliegen, insbesondere, da das Wohl der Allgemeinheit die Enteignung erfordert, weil ohne sie die angestrebten Planziele nicht verwirklicht werden können.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 34**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

**zu den Anregungen der Rechtsanwaltskanzlei Wiltrud Rülle-Hengesbach vom 04.04.2003, - Brief - hier eingegangen am 09.04.2003**

**Frau Rechtsanwältin Rülle-Hengesbach vertrat die Interessen der Frau Anette Krüger, Am Baum 31 und der Frau Christel Szallis, Turmstraße 15, beide 58099 Hagen.**

**Nach erneuter Überprüfung der Argumente bleibt die Verwaltung, bis auf geringfügige Überarbeitungen, bei der Stellungnahme zum Brief vom 04.04.2003. Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

#### **zu I. Allgemeines**

1. Die Offenlage zur 1. Änderung, 2. Fassung des Bebauungsplanes Nr. 2/96 (481), Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße fand gemäß den üblichen Gepflogenheiten der Stadt Hagen bez. der öffentlichen Auslegung von Bebauungsplänen statt. Die Bürger wurden gemäß ihren Fragen umfassend und nach bestem Wissen und Gewissen informiert. Rechtlich eindeutige, festlegende Bestimmungen zur Durchführung der öffentlichen Auslegung (Durchführungsverordnung) existieren nicht.

2. s.o.

3. Die Änderungsqualität wird nicht suggeriert sondern besteht aufgrund entsprechender Gutachten bez. Qualität und Notwendigkeit. Der "alte Plan" (Bebauungsplan) ist seit dem 08.01.2000 rechtsverbindlich und besteht solange weiter, wie er nicht für nichtig erklärt oder durch eine rechtskräftige Änderung oder durch einen neuen Bebauungsplan ersetzt wird. Es gibt keine Verzahnung der Planinhalte, da die Änderung, wie der Name schon sagt, die Aussage des ursprünglichen Planes verändern soll und damit eine eigenständige, auf der Grundlage des alten Planes fußende, veränderte Altplanung, also keine grundsätzliche Neuplanung darstellen soll. Eine Verzahnung der Planinhalte alt und neu kann es hierbei nicht geben, da auch die Änderung als solche eine eigenständige Planung darstellt. Die Konflikte, die durch die Änderung entstehen, werden im Rahmen der Offenlage und der nachfolgenden Abwägung diskutiert und ausgefochten.

4. Die Achse der Ortsumgehung Boele, 1. Änderung, 2.Fassung entspricht exakt der Achse der alten Planung. Die Fahrbahnbreiten sind identisch. Die Modalitäten für die Einbindung in die Landschaft (s. I. Allgemeines Punkt 4, Satz 3) sind bereits für die alte Trasse im Rahmen der Ausgleichsrechnung berücksichtigt worden. Die dort zugrunde gelegten Entfernungen der Einflussbereiche der Straße ändern sich durch die Höhenlage der Trasse nicht oder nur aus-

gesprochen geringfügig. Da sich durch das Herausheben der Trasse aus dem Grundwasser eine gegenüber der alten Führung bessere Lösung ergibt, muss dies nicht negativ dargestellt werden. Da lt. Gutachten das Grundwasser auch bei einer Trogführung nicht sonderlich beeinflusst wurde, wird von einer positiven Darstellung ebenfalls abgesehen. Die Trogführung hätte bez. der Versiegelung und des damit einhergehenden Einflusses auf das Oberflächenwasser und die Grundwasserneubildung den gleichen Effekt wie die jetzige Führung gehabt.

5. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes dient gem. § 3 Abs. 2 BauGB dazu, dass die Bürger im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens darauf hingewiesen werden, dass zu den Planungen Anregungen während der Auslegungsfrist vorgebracht werden können (s.a. 1.).

## **Zu II. Verkehrskonzept**

1. Die Ermittlung aktueller Verkehrsbelastungen erfolgt nach Verfahren und Methoden, die äußerst zuverlässige Ergebnisse produzieren. Sie werden für das gesamte sog. relevante Straßennetz in Hagen auf der Grundlage unterschiedlicher Ausgangsdaten berechnet und durch Zählungen überprüft. Ergebnisse verändern sich also im Laufe eines (langwierigen) Planungsverfahren je nach Bezugszeitpunkt mehrfach. Verkehrsprognosen benötigen darüber hinaus nicht nur annähernd zuverlässige Vorhersagen allgemeiner Entwicklungstrends zur Wohnbevölkerung, zum Motorisierungsgrad, zum Verkehrsverhalten etc., sondern auch eine Beschreibung und Festlegung des zum Prognosezeitpunkts gültigen und verfügbaren Straßennetzes mit allen Qualitäten ("Leistungsfähigkeit"). Damit fließen hier Annahmen ein über die zu erwartende Umsetzung verkehrsplanerischer Ziele und Vorhaben. Verkehrsprognosen sind in diesem Sinne selbst Bestandteil eines laufenden, veränderbaren Prozesses. Verkehrsdaten werden richtigerweise ständig fortgeschrieben, Prognosen werden (etwa jährlich) aktualisiert.

Seit Mitte/Ende der 90er Jahre wird für Hagen ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, der sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen auswirkt, sich zum Teil bereits in rückläufigen Berechnungsergebnissen aktueller Verkehrsbelastungen, erst recht in Prognosedaten niederschlägt.

Auch die in der Schalltechnischen Untersuchung (01.04.2004) verwendeten Prognose-Zahlen über die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung, 2. Bauabschnitt sind hier einzuordnen. Tatsächlich entsprechen sie weitgehend den aktuellen Prognosen aus 2002. Die Belastungszahlen der angegebenen Straßen (-abschnitte) können im übrigen nicht zu Vergleichszwecken addiert werden. Sie sind jeweils Teilmengen der Verkehrsmengen auf den vor- oder nachgelagerten Straßen (-abschnitten).

2. Es macht bei der Betrachtung von Verkehrsströmen bzw. deren Umlenkung und Umleitung keinen Sinn, den "Umleitungskorridor" möglichst weit zu fassen und die Probleme in weiter entfernte Stadt-/Wohnbereiche zu verlagern. Geplant ist in diesem Fall eine Ortsumgehung und keine Stadtumfahrung. Somit werden bei den Ausmaßen/Ausdehnungen des Ortes Boele und der Ortsumgehung die Proportionen durchaus richtig eingeschätzt und gewahrt.

3. Eine Ortsumgehung hat immer den Zweck, einen Ortskern/Ortsbereich, sei es mit oder ohne Marktplatz, von durchfahrenden Verkehren (Durchgangsverkehr) zu entlasten. Es ist unsinnig, unbenutzte/unbenutzbare Plätze zu schaffen und den bislang dort untergebrachten ruhenden Verkehr in die umliegenden Wohnstraßen zu verdrängen. Eine eigenständige Bebauung des Marktplatzbereiches und des Ortskernes findet in einem eigenständigen Verfahren statt.

4. Die Bebauungspläne können zwar in der dargestellten Form in Zusammenhang gebracht werden, jedoch bedingt keines dieser Projekte zwangsläufig das Andere. Vordringliches Ziel der Ortsumgehung Boele ist die Entlastung des gesamten Ortskernbereiches Boele und dessen Umgestaltung, wobei der Marktplatz ein Teilbereich des Umgestaltungsraumes ist.

4.1 Die Bebauungspläne werden getrennt entwickelt und sind zeitlich nicht aneinander gekoppelt.

4.2 Der Bebauungsplan zum 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Boele ist ein eigenständiger Bebauungsplan. Die Abwägung über die Problematik Straße findet ausschließlich in diesem Verfahren statt.

4.3 Nach Untersuchung vieler Alternativen hat sich die geplante und nun weiterverfolgte Trasse der Ortsumgehung Boele für den 2. Bauabschnitt ob in Troglage oder ebenerdig als beste Alternative herausgestellt. Die Abwägung des Für und Wider für alle Betroffenen (Be- und Entlastete) hat stattgefunden.

Das Hauptverkehrsstraßennetz in Boele mit zwei klassifizierten Straßen (Landesstraßen L 675/Schwerter Straße und L 704/Dortmunder/Hagener Straße) stellt die Verbindung überregionaler Straßen - insbesondere der Autobahn A 1/Hagen-Nord - mit großen Teilen des Hagener Stadtgebietes (Mitte und Nord) sicher. Die regionale und örtliche Bedeutung dieser Straßen geht damit weit über den Bereich Boele hinaus. Die unbestrittenen nachteiligen Folgen besonders für den Ortskern von Boele erfordern gerade eine Lösung, den Konflikt zwischen städtebaulichen Qualitäten einerseits und Sicherung der regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen andererseits verträglich zu gestalten. Für die genannten Straßen sind allein deshalb restriktive Maßnahmen gegen Durchgangsverkehre wie Sackgassen, Einbahnstraßen u.a. nicht sinnvoll, weil damit der Durchgangsverkehr unkontrollierbar auf andere Straßen verdrängt wird - mit allen negativen Konsequenzen. Verkehrsberuhigung und Straßenrückbau sind vielmehr Maßnahmen, die nach Realisierung der Ortsumgehung für große Teile des Boeler Zentrums erst möglich und auch geplant werden.

Die Lenkung des Güterverkehrs und eine Entlastung des Ortskerns Boele vom Schwerlastverkehr ist wegen fehlender Alternativrouten zur Zeit ebenfalls nicht möglich. Durch den Bau der Ortsumgehung kann der gesamte ortsfremde Güterverkehr aus dem Boeler Zentrum verdrängt werden. Die Änderung der Klassifizierung von Straßen allein ist zur Bewältigung von verkehrsbedingten Emissionen nicht geeignet, wenn keine wirkungsvollen Maßnahmen zur Verkehrsentlastung durchgeführt werden. Nach Fertigstellung der gesamten Ortsumgehung werden aber die heute hoch belasteten Straßen im Ortskern (Hagener Straße, Denkmalstraße, Schwerter Straße/Markt) in ihrer Verkehrsfunktion,

Verkehrsbelastung und - teilweise - durch Rückbau auch in ihrer Gestaltung einen anderen Charakter erhalten. Immissionsgrenzwerte sind bei Straßenneubauten in jedem Fall einzuhalten. Der erforderliche Nachweis für die Neuplanung "Ortsumgehung" ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens geführt worden.

Die Einhaltung von Vorschriften der Straßenverkehrsordnung ist darüber hinaus unabhängig von allen planerischen Konzepten durch die zuständigen Behörden durchzusetzen. Dies gilt auch für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Ortsumgehung (Entwurfsgeschwindigkeit: 60 km/h).

Die Mobilität der Kunden wird in einem vom Durchgangsverkehr und von diesem hervorgerufenen Belastungen des Straßennetzes befreiten Ortskern eher gesteigert, die Erreichbarkeit der Geschäfte und das Parkraumangebot verbessert. Einzelne negative Erfahrungen lassen sich nie verallgemeinern. Insgesamt gesehen handelt es sich daher um eine intelligente Verkehrsführung, die im Endeffekt allen Beteiligten zugute kommt.

5. Kurzfristige individuelle, subjektive Eindrücke ersetzen nicht die durchgeführten Zählungen über einen längeren Tageszeitraum oder in den Verkehrsspitzenstunden.

5.1 s.o.

Die schwankende Verkehrsbelastung, so auch relativ verkehrsarme Zwischenzeiten, kann verschiedene Ursachen haben und kann die durchgeführten Erhebungen und deren Fortschreibungen im Vorfeld der Planungen zur Ortsumgehung Boele weder widerlegen noch bestätigen.

5.2 s.o.

In den o.a. verkehrsarmen Zwischenzeiten sinkt das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Autofahrern automatisch. Auch wird die Anzahl der Fußgänger hier verschwiegen.

5.3 Die durchgeführten Verkehrszählungen zeigen, dass der Verkehr nicht in 2 mal 1 Stunde durch den Ortskern Boele geführt werden kann und nur dann ein "signifikanter Verkehrsdruck" entsteht. Bei den bestehenden Verkehrsbelastungen ist die Entlastung der innerörtlichen Straßen und der durch den Neubau der Umgehungsstraße mögliche, bessere Schutz aller Boeler Bürger vor den Emissionen des Kfz-Verkehrs durchaus Anlass genug für den Neubau einer Straße, deren Eingriff in Natur und Umwelt durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen mehr als ausgeglichen wird. Eine Kanalisierung durch verkehrstechnische Maßnahmen kann dies nicht erreichen (s.o.a. Stellungnahmen).

### **Zu III. Folgenabschätzung**

1. Der Ausgleich des Eingriffs des Straßenprojektes erfolgt im Teil B des Bebauungsplanes Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2. Fassung - Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße. Der Trog war kein Ausgleich für den Eingriff sondern ein Mittel zum Zweck des Lärmschutzes, der jedoch in der gleichen Wirksamkeit (von geringfügigen Abweichungen in kleineren Bereichen abgesehen) durch die Lärmschutzwälle in der geänderten Planung gewährleistet wird und einer anders gestalteten



Beibehaltung von bestehenden Wegeverbindungen. Diese Lärmschutzwälle / Lärmschutzsteilwälle werden, wenn möglich und sinnvoll, auf ihrer der Ortsumgehungsstraße abgewandten Seite der umgebenden Landschaft und der Umgebung angepasst.

2. Die die ebenerdige Führung der Trasse begleitenden Lärmschutzeinrichtungen gewährleisten weitgehendst den gleichen Lärmschutz wie die Trogführung. Wo die aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen und eine Erhöhung des aktiven Schallschutzes unter Würdigung der Gesamtumstände und des Stadtbildes nicht zu vertreten ist, werden auf Kosten des Straßenbaulastträgers passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) ermöglicht.

3. Der Eingriff ist ausgleichbar und wird gem. der entsprechenden Kompensationsberechnung ausgeglichen (s.o.).

4. Die seinerzeit durchgeführten Untersuchungen/Gutachten zur Grundwassersituation kamen zu Ergebnissen, die die Trogführung des 2. Bauabschnittes der Ortsumgehung Boele möglich und machbar darstellten. Die seinerzeitige Lage in einer Wassergewinnungs-/Wasserschutzzone steht in keinem Zusammenhang mit der Möglichkeit der Errichtung eines Bauwerkes. Durch eine mittlerweile stattgefundene Änderung der Wasserschutzzonenausdehnung liegt die Trasse der Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt, nicht mehr in einer Wasserschutzzone, was jedoch die in den jetzigen Untersuchungen vorgefundene Grundwassersituation nicht entsprechend verändert. Die notwendigen Ermittlungen/Untersuchungen wurden und werden mit der entsprechenden Sorgfalt durchgeführt.

5. Wie schon vorher (s.o.) ausgeführt, wurden entsprechende Untersuchungen zur Grundwassersituation durchgeführt. Die auf Grundlage dieser Untersuchungen mögliche Planung wurde im Bebauungsplan festgesetzt und dieser Bebauungsplan vom Rat als Satzung beschlossen. Die alte, tiefer gelegte Planung ging von einer besseren Einbindung der Trasse der Ortsumgehung Boele in die umgebende Landschaft und einem insgesamt anders gearteten aber nicht effektiveren Lärmschutz aus. Die Lage der Trasse als solcher steht in diesem Änderungsverfahren nicht zur Diskussion, da sich die Führung der Ortsumgehung in der geplanten Form als die beste Alternative unter allen untersuchten Varianten herausgestellt hatte.

6. Der Bau einer Straße wie auch jedes anderen Bauwerkes führt zu einer Flächenversiegelung. Dieser Eingriff wird gem. den entsprechenden Ausgleichsrechnungen (s.o.) ausgeglichen. Da der Bau der Straße entsprechend den technischen Regelwerken für die Erstellung solcher Bauwerke erfolgt, und der Straßenkörper nahezu ebenerdig verläuft, sind die seinerzeit vom Gutachter schon als gering beschriebenen baulichen Einwirkungen auf die Umgebung und das Grundwasser als eher noch geringer anzusehen. Ein Absacken der Häuser oder Rissbildungen sind nicht zu erwarten, da die ebenerdige Lösung ja nur punktuelle Eingriffe ins Grundwasser verursacht. Durch diesen relativ geringen Eingriff unter Beachtung der Hausentfernung von der Trasse werden keine Auswirkungen auf die bestehende Bebauung eintreten. Der Schutz der Umgebung vor den Auswirkungen der baulichen Maßnahme, sofern er sich auf die Erstellung des Bauwerkes bezieht, unterliegt den bauausführenden Organen und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

7. Artikel 14 GG bezieht sich neben dem Schutz des Eigentums auch auf seinen Gebrauch zum Wohl der Allgemeinheit. Bei der geplanten Ortsumgehung Boele handelt es sich um eine Maßnahme, mit der der eigentliche Ortskern verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll, unter Berücksichtigung der Belange aller Einwohner des Ortes Boele.

Die Punkte 7.1, 7.1.1, 7.1.2 und 7.1.3 werden, da sie sich insgesamt auf ein und dasselbe Problem beziehen, zusammenfassend abgehandelt.

Der Gebrauch der Turmstraße als solcher wird durch die Planungen zur Ortsumgehung Boele nicht eingeschränkt. Die Interessen eines einzelnen Anliegers müssen hinter das Wohl der Allgemeinheit, hier aller Boeler Bürger, die durch die Ortsumgehung Boele entlastet werden, zurücktreten. Die bestehenden Wegebeziehungen bleiben, wenn auch in geänderter Form, erhalten. Der geplante Fußgängerüberweg mit einer Fußgängerschleuse im Lärmschutzwall wird an dieser Stelle vorerst als beste Lösung für alle Personengruppen angesehen. Die Zugänglichkeit/Erreichbarkeit des Betriebes der Frau Szallies wird nicht eingeschränkt, die Nähe zu den Kunden bleibt in bezug auf den Ortskern Boele vollständig gleich und das über den Anschluss Turmstraße / Schwerter Straße zu erreichende Hauptstraßennetz auch für die weitere Umgebung uneingeschränkt erhalten. Da die Existenz der Frau Szallies durch die Planung nicht eingeschränkt bzw. gefährdet wird, ist kein Sozialplan erforderlich.

7.2 Wohnqualität vermittelt und definiert sich nicht allein durch Straßenferne sondern durch das gesamte Umfeld. Für Boele bedeutet dies, dass durch den Neubau der Ortsumgehung Boele die Attraktivität des gesamten Ortskerns mit den hier angesiedelten Aktivitäten (Handel, Dienstleistungen etc.) gesteigert wird, während die Wohnqualität und Wohnlage im Grünen und in Ortskernnähe erhalten bleibt, da die Lärmschutzeinrichtungen ebenfalls eingegrünt werden.

#### **Zu IV. Ergebnis**

1. Die Planung zur Ortsumgehung Boele fußt auf den entsprechenden gesetzlichen Grundlagen Flächennutzungsplan und der Erstellung des daraus entwickelten Bebauungsplanes. Die Ermittlungen sind zeitnah angepasst, die Methodik entspricht den üblichen Standards, es werden die Probleme vieler Boeler auf Kosten einiger Boeler (die jedoch dabei gut gegen schädliche Umwelteinwirkungen zu schützen sind) gelöst, Umweltfaktoren werden berücksichtigt und der Eingriff entsprechend ausgeglichen, Betriebe werden nicht vernichtet (s.o.).
2. Die Bebauungspläne Marktplatz/Ortskern und Ortsumgehung Boele sind eigenständige Bebauungspläne (s.o.).
3. Der Verkehrsentwicklungsplan wurde mit Hilfe eines Fachbüros erstellt. Die Ermittlung aktueller Verkehrsbelastungen erfolgt nach Verfahren und Methoden, die äußerst zuverlässige Ergebnisse produzieren. Sie werden für das gesamte sog. relevante Straßennetz in Hagen auf der Grundlage unterschiedlicher Ausgangsdaten berechnet und durch Zählungen überprüft. Ergebnisse verändern sich also im Laufe eines (langwierigen)

Planungsverfahren je nach Bezugszeitpunkt mehrfach. Verkehrsprognosen benötigen darüber hinaus nicht nur annähernd zuverlässige Vorhersagen allgemeiner Entwicklungstrends zur Wohnbevölkerung, zum Motorisierungsgrad, zum Verkehrsverhalten etc., sondern auch eine Beschreibung und Festlegung des zum Prognosezeitpunkts gültigen und verfügbaren Straßennetzes mit allen Qualitäten ("Leistungsfähigkeit"). Damit fließen hier Annahmen ein über die zu erwartende Umsetzung verkehrsplanerischer Ziele und Vorhaben. Verkehrsprognosen sind in diesem Sinne selbst Bestandteil eines laufenden, veränderbaren Prozesses. Verkehrsdaten werden richtigerweise ständig fortgeschrieben, Prognosen werden (etwa jährlich) aktualisiert.

Seit Mitte/Ende der 90er Jahre wird für Hagen ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, der sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen auswirkt, sich zum Teil bereits in rückläufigen Berechnungsergebnissen aktueller Verkehrsbelastungen, erst recht in Prognosedaten niederschlägt.

Auch die in der Schalltechnischen Untersuchung (01.04.2004) verwendeten Prognose-Zahlen über die Verkehrsbelastung der Ortsumgehung, 2. Bauabschnitt sind hier einzuordnen. Tatsächlich entsprechen sie weitgehend den aktuellen Prognosen aus 2002. Die Belastungszahlen der angegebenen Straßen (-abschnitte) können im übrigen nicht zu Vergleichszwecken addiert werden. Sie sind jeweils Teilmengen der Verkehrsmengen auf den vor- oder nachgelagerten Straßen (-abschnitten).

Die gleichbleibende Belastung wird nicht behauptet sondern anhand von Untersuchungen und Prognosen kommentiert.

4. Es erfolgt keine ausschließliche Orientierung am Erhalt/Erwerb von Finanzierungsmitteln. Das Bebauungsplanverfahren wird auf Grundlage der politischen Beschlüsse gemäß den gesetzlichen Regelungen des BauGB durchgeführt.

5. Ein "Ermittlungsvakuum" kann nicht gesehen werden. Der Eingriff ist ermittelt und wird entsprechend ausgeglichen, die Betroffenheiten sind bekannt und werden soweit möglich und sinnvoll durch entsprechende bauliche Maßnahmen minimiert.

6. In der Offenlage als abgeschlossene Untersuchungen dargestellte Gutachten etc. sind als abgeschlossene Untersuchungen anzusehen. Der "vorläufige Bebauungsplan" hat Bestand, er ist rechtskräftig (s.o.).

7. Kleingartenanlagen, auch wenn sie die Wohnqualität erhöhen und zur Identifikation und Verwurzelung von Mietern beitragen, unterliegen ebenfalls den langfristigen Planungen der Gemeinde, die im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Somit konnte von einem dauerhaften Bestand dieser Gärten nicht ausgegangen werden. Dass der Verlust der Kleingärten zwanghaft zu Fluktuation und Leerständen und allen damit verbundenen Problematiken führt, ist eine nicht bewiesene Behauptung, die nicht nachvollzogen werden kann.

8. Der Eingriff in den Grüngürtel ist ermittelt, die entsprechend notwendigen Ausgleichsmaßnahmen werden zu gegebener Zeit wie vorgesehen durchgeführt. Ein Grüngürtel, wenn auch in anderer Form (begrünter Lärmschutzwall) wird die Ortsumgehung Boele zwischen Dortmunder Straße und Schwerter Straße begleiten. Dieser Grüngürtel wird durch die die

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 41**

**Datum:**

31.05.2006

Lärmschutzwälle am Wallfuß begleitenden Fuß- und Radwegeverbindungen, die auch ein nahezu Kfz-freies Erreichen der Ausgleichsflächen im Malmkebachtal ermöglichen, für große Teile der Boeler Bevölkerung erlebbarer sein als der heutige Grüngürtel.

9. Es werden keine Betriebe verdrängt. Die Verkehrsberuhigung, die sich zu einem großen Teil durch die Herausnahme des für die Betriebe nicht relevanten Durchgangsverkehrs aus den Straßenzügen, die auch die einen großen Teil der Kundschaft stellenden Einwohner Boeles für ihre Einkäufe mit dem Kfz benutzen werden, ergibt, wird sich eher positiv auswirken (s.o.).

10. Die Vernichtung gewachsener, belastbarer, sozialer Strukturen durch die Ortsumgehung Boele kann nicht nachvollzogen werden.

11. Es handelt sich um eine realitätsbezogene Planung unter Berücksichtigung der vorliegenden Verhältnisse im Hinblick auf die langfristige Entwicklung des Ortskerns Boele sowie damit des gesamten Ortes.

12. Das Beweissicherungsverfahren bez. irgendwelcher durch den Bau der Ortsumgehung hervorgerufener Bauschäden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

13. Im Rahmen der Grundstücksverhandlungen liegt es in der Abstimmung von Verkäufer und Erwerber, ob ein finanzieller Ausgleich oder ein entsprechender Grundstückstausch (Ersatzlandbeschaffung) vereinbart wird.

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

## **BEGRÜNDUNG**

Teil 3 Seite 42

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

zu den Schreiben der Rechtsanwältin Frau Rülle-Hengesbach vom 18.08.2003, 11.08.2004, 10.02.2005 und 07.11.2005:

Den in Bezug genommenen schriftsätzlichen Ausführungen der Rechtsanwältin Rülle-Hengesbach aus dem Verfahren 10 D 68/03.NE OVG Münster zur Rechtsfehlerhaftigkeit des Planes ist, soweit ihnen nicht mit diesem ergänzenden Verfahren Rechnung getragen wurde, aus den zutreffenden Gründen des Gerichts (Urteilsauszug in Anlage A), denen sich die Verwaltung nach Überprüfung anschließt, nicht zu folgen. Im Einzelnen sind dies:

### **Schriftsatz vom 18.08.2003**

#### **Zu I. Planungshintergrund**

1. Das Bebauungsplanverfahren Nr. 2/96 (481) OU-Boele, dient der Realisierung des 2. Bauabschnittes der Ortsumgehung Boele zwischen der Schwerter Straße und der Dortmunder Straße.
2. Die für die Vorplanungen/Planungen grundlegenden Gutachten datieren aus der Zeit von 1985 bis 1994. Sie wurden im Rahmen der Planungen wiederholt teilweise überprüft, um den Änderungen in der Verkehrsdatengrundlage gegebenenfalls Rechnung tragen zu können. Im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Hagen konnten die maßgeblichen Prognosezahlen der Verkehrsbelastung aufgrund neuerer Erhebungen und Berechnungen nach unten korrigiert werden. Daraus folgt, dass die erstellten Gutachten für die insgesamt gesehen positivere Verkehrsentwicklung auch weiterhin als Grundlage angesehen werden können. In dem Erläuterungsbericht zur Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Heimer + Herbstreit Umweltplanung von Mai 1994 wird die "Nullvariante" mit in die Untersuchungen "eingestellt". Alternativuntersuchungen zur Trassenführung sind im Rahmen des Gesamtverfahrens "Ortsumgehung Boele" bereits auf Grund entsprechender Anregungen einzelner Bürger hin untersucht, aber letztlich verworfen worden. Dies wurde in den entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung zu den jeweiligen Anregungen der Bürger in Vorlagen zum Verfahren dokumentiert.
3. s.o.
4. Die jetzt geplante Lösung für den Bau des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung Boele (veränderte Höhenlage der Trasse der Ortsumgehung) stellt in der Summe seiner Auswirkungen keine erhebliche Veränderung gegen über dem alten geplanten Eingriff (sog. „Troglösung“) dar (s.a. Punkt 4. unter "II. Plannachteile").
5. Für die Troglage der Trasse lagen Gutachten vor, die die Grundwasserproblematik (s. a. Punkt 6.) anders beschrieben und den Trog machbar erscheinen ließen. Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen zum Baubeginn wurden gegenüber dem vorhergehenden Gutachten veränderte Grundwasserstände festgestellt. Der Antragsgegner behält sich vor, zu diesem Punkt ergänzend Stellung zu nehmen, sofern und soweit das Gericht eine wei-

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 43**

**Datum:**

31.05.2006

tere Sachaufklärung für erforderlich hält. Um einen entsprechenden richterlichen Hinweis wird hiermit gebeten.

6. Die Grundwasserproblematik wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Heimer + Herbstreit Umweltplanung von Mai 1994 ebenfalls untersucht.

7. zu 7.1 und 7.2:

Die Finanzierung der Maßnahme ist mit Bund- und Länderzuschuss sowie Eigenanteil der Stadt Hagen gesichert.

8. Diese Anmerkungen beziehen sich ausschließlich auf die Offenlage der 1. Änderung, 1.Fassung im Jahr 2003 und sind für das Verfahren zur 1.Änderung, 2.Fassung (Offenlage 2006) nicht relevant.

### **Zu II.: Plannachteile**

1. Hier handelt sich um eine Feststellung, die nicht kommentiert werden kann.
2. Die Ortsumgehung Boele ist eine seit Jahrzehnten in der Planung befindliche Umgehungsstraße für den Boeler Ortskern und als solche im rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan der Stadt Hagen in ihrer Lage dargestellt. Auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes wurde der Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), Teil A - Ortsumgehung Boele -, 2. Bauabschnitt, von Schwerter Straße bis Dortmunder Straße erstellt. Die in den für die Ortsumgehung und ihre "Nebenanlagen" benötigten Flächen befindlichen Gärten sind keine Dauerkleingartenanlage, die planungsrechtlich gesichert wären. Sie genießen keinen Bestandsschutz. Wegen des langen Planungsvorlaufes der Ortsumgehung wurde die künftige Trasse bereits langfristig von Neubebauung freigehalten. Es handelt sich deshalb hier, wie vielfach festgestellt, nicht um eine Zerschneidung des Ortes bzw. Zerschneidung und Entwertung eines Erholungsraumes, sondern um eine Maßnahme, mit der der eigentliche Ortskern verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll und zwar unter Berücksichtigung der Belange aller Einwohner des Ortsteils Hagen-Boele.
3. Zu diesem Punkt wird auf die Stellungnahme der Verwaltung in der Satzungsvorlage zu dem Schreiben der Raln Frau Rülle-Hengesbach vom 04.04.2003 verwiesen. Im Rahmen der Grundstücksverhandlungen liegt es in der Abstimmung von Verkäufer und Erwerber, ob ein finanzieller Ausgleich oder ein entsprechender Grundstückstausch (Ersatzlandbeschaffung) vereinbart wird.
4. Die alte, tiefer gelegte Planung ging von einer besseren Einbindung der Trasse der Ortsumgehung Boele in die umgebende Landschaft und einem insgesamt anders gearteten aber nicht effektiveren Lärmschutz aus. Die Lärmbelastung der Mieter des Wohnquartiers "Am Baum" erhöht sich durch den geplanten ebenerdigen Ausbau der Ortsumgehung Boele gegenüber der vorhergehend geplanten Troglösung nur geringfügig. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen wurden durch einen Gutachter überprüft. Aus eben diesem Grund wird durch die geänderte Planung gegenüber der ursprünglichen Planung auch

kein Verlust an Wohnqualität hervorgerufen. Das Grundstück weist eine gewisse Vorbelastung durch Lärm von der Dortmunder Straße her auf.

Mit der geplanten 1. Änderung, 2.Fassung zum Bebauungsplan Nr.2/96 wird von der bisher vorgesehenen Trogführung der Trasse zugunsten einer weitgehend ebenerdigen Trassenführung abgewichen. Insofern verlieren die bisher vorliegenden Aussagen des lufthygienischen Gutachtens - die sich auf die Variante Trogführung beziehen - ihre Gültigkeit. Konkrete Aussagen bez. der Immissionshöhe und den damit einhergehenden lufthygienischen Belastungen (Vergleich mit Grenzwerten, etc.) sind nur auf der Grundlage eines neuen Immissionsgutachtens möglich. Aus den zwischenzeitlich abgeschlossenen Untersuchungen zur Umsetzung der 23. BImSchV bzw. zum EU-Luftreinhalteplan-Plan Hagen lassen sich dennoch folgende Schlussfolgerungen ableiten.

Lufthygienisch relevante Belastungen durch den Kfz.-Verkehr treten in Hagen hauptsächlich in der Innenstadt auf. Ursächlich hierfür sind zum einen die ungünstigen Austauschbedingungen infolge der Kessellage der Innenstadt, vor allem aber die teilweise sehr engen Straßenschluchten in der Innenstadt, die eine ausreichende Durchlüftung betroffener Straßenabschnitte verhindern. Unter diesen Voraussetzungen kommt es regelmäßig zu Überschreitungen entsprechender Grenzwerte. Beide Bedingungen sind im Umfeld der geplanten Trassenführung (2. Bauabschnitt) nicht gegeben. Insoweit ist nicht damit zu rechnen, dass Grenzwerte der 23. BImSchV und der aktuell gültigen EU-Richtlinien überschritten werden.

Für diese Einschätzung spricht auch, dass das vorliegende Gutachten - obwohl deutlich erhöhte Vorbelastungswerte zugrunde gelegt wurden - keine Überschreitung von Grenzwerten prognostiziert. Die mit dem EU-Recht verbundene Einführung von Partikelfiltern wird zudem die Emissionsbelastung durch Rußpartikel ab dem Jahre 2005 deutlich vermindern. Kohlenwasserstoff-Emissionen (Benzol, Benz(a)Pyren) besitzen bereits heute keine nennenswerte Immissionsrelevanz mehr.

Insofern können die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich der Abgasbelastung - unter Beachtung der eingangs gemachten grundsätzlichen Anmerkung - zurückgewiesen werden.

Die jetzt geplante Lösung für den Bau des 2. Bauabschnitts der Ortsumgehung Boele (veränderte Höhenlage der Trasse der Ortsumgehung) stellt in der Summe seiner Auswirkungen keine erhebliche Veränderung gegen über dem alten geplanten Eingriff (sog. Troglösung) dar. Eine Minderung der Wohnqualität und damit einhergehend die Wertminderung des Grundstücks durch den Bau der Ortsumgehung in der geänderten Form in dem dargestellten, gravierenden Ausmaß kann nicht gesehen werden. Dies gilt gleichermaßen für die im Haus wohnenden Mieter.

Im Zuge der Planungen wurde versucht, die Beeinträchtigungen der Anlieger an der neu zu erstellenden Ortsumgehung Boele so gering wie möglich zu halten. Die angesprochenen Probleme wurden im Rahmen der Planungsänderung gewichtet, abgewogen und werden letztendlich als durch die Planung entsprechend ihrer grundsätzlichen Wichtigkeit als den Umständen entsprechend gelöst angesehen.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 45**

**Datum:**

31.05.2006

Der Bau der Straße in Troglage ist nach Beurteilung mit den Maßstäben von heute nicht realisierbar aus Gründen der Bautechnik (Abspannung des Trogkörpers nach unten), des Umweltschutzes (Eingriff in das Grundwasser) und der Wirtschaftlichkeit (hohe Kosten bei Bau und Unterhaltung). Die bestehenden, fußläufigen Verbindungen zwischen den Wohn- bzw. Friedhofs- und Gewerbebereichen durch eine Brücke bzw. einen Fußgängerüberweg (s.o.) bleiben erhalten.

Die Belange des Naturschutzes wurden berücksichtigt, denn Eingriffe und Verluste im Naturhaushalt und im Landschaftsbild müssen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landschaftsgesetz von NRW ausgeglichen werden. Der reale Vegetationsbestand wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro Heimer & Herbstreit Umweltplanung im Mai 1994 und in dem Grünordnungsplan "Umgehungsstraße Hagen Boele"- Bestandsaufnahme erwähnt. Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481) 2. Bauabschnitt zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße (Dez. 1996 / Juli 1999) wurde auf der Basis der o.g. Bestandsaufnahme als Bewertungsmethode die gutachterliche Eingriffsermittlung nach ADAM/NOHL/VALENTIN durchgeführt, die in der Bundesrepublik allgemeine Anerkennung findet. Hierbei werden die Eingriffe und Verluste quantitativ über den Flächenansatz der jeweiligen Biotoptypen und qualitativ nach den gutachterlichen Wertkriterien ermittelt und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert. So wurde der gesamte hausnahe Bereich mit seinem Gehölzbestand als hochwertiger Biotoptyp bewertet, aus dem sich wie bei den übrigen Eingriffsflächen die entsprechend erforderlichen Ausgleichsflächen errechnen.

Die Änderung in der Höhenlage der Trasse bedingt nur geringfügige Veränderung des Ausgleichsbedarfs für diese Planung. Die Neuberechnung der Kompensation ist als Anlage der Begründung zum Bebauungsplan beigelegt:

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM GRÜNORDNUNGSPLAN zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481), 1. Änderung, 2. Fassung - Ortsumgehung Boele - 2. Bauabschnitt - zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße vom Februar 2006

Bei der Abwägung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die Entscheidung getroffen, dass die Belange von Natur und Landschaft im Range nicht vorgehen. Der Eingriff ist deshalb nicht zu untersagen. Da ein direkter Ausgleich nicht möglich ist, wird ein Ausgleich in Form einer ökologischen Aufwertung anderer Bereiche erfolgen. In diesem Fall ist im Bereich des Malmkebachtales die Kompensation des Eingriffes festgesetzt.

5. Entschädigungsforderungen aufgrund eines geänderten Immobilienwertindex sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

**zu Punkt III. 2.:**

**Zu diesem Punkt und folgende verweisen wir auf die Verwaltungsvorlage Seite 31 bzw. 34 ff, da ab diesem Punkt das Schreiben vom 18.08.2003 inhaltlich gleich ist mit dem Schreiben vom 04.04.2003, das vorab schon bearbeitet wurde.**



## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 46**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

### **Schriftsatz vom 11.08.2004**

**Mit Schreiben vom 11.08.2004 wird nichts entscheidungserhebliches Neues vorge-  
tragen.**

Die angesprochenen Punkte beziehen sich auf Fragen zum Wasserhaushalt und Entwässerung/Wasserrecht.

#### **Zu Punkt 1: Überplanung von Gewässern**

Parallel zur Schwerter Straße bis in Höhe Hilgenland verlief in früheren Zeiten der „Boeler Bach“. Mit der zunehmenden Versiegelung den Straßen und der angrenzenden Bebauung hat der Bach seine Funktion als Oberflächenwasserableitung verloren.

Der Bach besteht nicht mehr. Das Oberflächenwasser wird über die öffentliche Kanalisation abgeleitet.

#### **Zum Punkt 2: Wasserrechtliches Verfahren**

Diese Anmerkungen beziehen sich auf das wasserrechtliche Verfahren nach § 7 WHG. Das Verfahren ist abgeschlossen, die Genehmigung zum Antrag liegt vor.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

## **BEGRÜNDUNG**

Teil 3 Seite 47

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

### **Schriftsatz vom 10.02.2005**

**Mit Schreiben vom 10.02.2005 wird nichts entscheidungserhebliches Neues vorgebracht. Zu den Inhalten des Schreibens, hier bezogen auf Punkt II, 1. – 10 wurde bereits, teilweise auch anders formuliert, zu den vorangegangenen Schreiben Stellung genommen (Verwaltungsvorlage S. 31 – 45 ):**

Inanspruchnahme der Kleingärten  
Umweltauswirkungen  
Ausgleichsmaßnahmen  
Entwässerung  
Zusammenfassung der Kritikpunkte

#### **Zu Punkt I Enteignung / Bebauung Marktplatz**

Diese Anmerkungen beziehen sich u.a. auf das Enteignungsverfahren und sind für das Bebauungsplanverfahren zur 1.Änderung, 2.Fassung (Offenlage 2006) nicht relevant. Der Vorbehalt der Planung in privatem Interesse im Bereich Markt ist aufgrund der Änderung des Plangebietes nicht mehr relevant.

#### **Zu Punkt II Auffahren auf die Trasse, Baumfällungen etc.**

Diese Punkte beziehen sich auf das Freischieben der Trasse und die ausgeschriebenen Baumfällungen. Hier ist keine Abwägung der Belange erforderlich, die Inhalte sind für das Bebauungsplanverfahren nicht relevant.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

<b>BEGRÜNDUNG</b>	<b>Drucksachennummer:</b> 0298/2006
<b>Teil 3 Seite 48</b>	<b>Datum:</b> 31.05.2006

## **Schriftsatz vom 07.11.2005**

**Mit Schreiben vom 07.11.2005 wird nichts entscheidungserhebliches Neues vorge-  
tragen. Zu den Inhalten des Schreibens, hier bezogen auf Punkt II, Behördliches Pro-  
cedere wurde bereits, teilweise auch anders formuliert, zu den vorangegangenen  
Schreiben Stellung genommen (Verwaltungsvorlage S. 31 – 45 ):**

Umweltverträglichkeit  
Eingriffsbewertung  
Entwässerung/ Wasserrecht und Wasserhaushalt  
Grundsätzliches Verkehrskonzept/Straßenplanung  
Teilung der Bebauungspläne/Bebauung des Marktplatzes  
Lärm  
Abwägung/Gewichtung der Belange

### **Zu Punkt I. Gerichtliches Procedere**

Diese Anmerkungen beziehen sich ausschließlich auf das Gerichtliche Procedere und sind für das Bebauungsplanverfahren zur 1.Änderung, 2.Fassung (Offenlage 2006) nicht relevant.

### **Zu Punkt III. Ergebnis**

Diese Anmerkungen beziehen sich ausschließlich auf das Gerichtliche Procedere/Ergebnis und sind für das Bebauungsplanverfahren zur 1.Änderung, 2.Fassung (Offenlage 2006) nicht relevant.

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

## **Schriftsätze vom 17.03.2005 und 21.03.2005** (sind nicht extra beigelegt)

**Die o.g. Schriftsätze beziehen sich ausschließlich auf den Antrag zum Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 47 Abs. 6 VwGO (Aussetzen des Vollzuges des Bebauungsplanes) und sind für den Bebauungsplan nicht relevant.**

**Hierbei handelt es sich um ein von dem eigentlichen Normenkontrollverfahren separates vorläufiges Rechtsschutzverfahren. Dieses Verfahren endete mit dem Beschluss des OVG Münster vom 18.03.2005 (Az. 10 B 436/05.NE OVG Münster). Der vorläufige Rechtsschutzantrag wurde vom OVG Münster mit diesem Beschluss als unbegründet abgelehnt.**

## BEGRÜNDUNG

Drucksachennummer:

0298/2006

Teil 3 Seite 49

Datum:

31.05.2006

zu 2.8:

**Schreiben der Boeler Bürger Bewegung, H. Mathiebe, P. Bieron, Am Baum 11, 58099 Hagen vom 16.05.2005 (Eingang 22.05.2006)**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

---

### **Mischgebiet kontra Wohnen**

Im Einzugsbereich der Ortsumgehung Boele (1. Bauabschnitt) und des geplanten 2. Bauabschnitts leben im Abstand von jeweils 100 m links und rechts der Trasse ca. 550 Einwohner; entlang der Hagener Straße und Denkmalstraße, die durch die Ortsumgehung verkehrlich deutlich entlastet werden sollen, leben z.Z. ca. 1.200 Einwohner (Quelle: Einwohnerpunktekarte, Stadtplanungsamt).

Durch die prognostizierte Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Ortskern Boele auf etwa ein Zehntel des heutigen Wertes verringert sich die Lärmbelastung um 10 dB(A), was einer Halbierung des wahrnehmbaren Lärms entspricht. An der Schwerter Straße (Abschnitt Boele – Kabel) ergeben sich Lärminderungspotentiale von bis zu 3 dB(A) durch die Verkehrsreduzierung.

Bei der Neuplanung der Ortsumgehung können die jetzt betroffenen Anwohner weitaus besser vor den Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden, als es für die bislang Betroffenen jemals möglich wäre. Die Möglichkeit durch den Straßenneubau die Attraktivität eines Ortskerns und hierdurch auch die Attraktivität eines ganzen Ortsteils zu erhöhen zeigt, dass bei dieser Planung die Gründe des Allgemeinwohls überwiegen.

Die Planung der Ortsumgehung Boele erfolgt zum Nutzen aller Boeler Bürger, wobei die Wünsche jedes Einzelnen, wie betroffen und/oder ungerecht behandelt er/sie sich auch fühlt, nicht immer berücksichtigt werden können.

### **Zum Thema Abwägungsmangel:**

Im Zuge des Verfahrens zur "alten" Planung der Ortsumgehung Boele wurden verschiedene, u.a. von Bürgern angeregte, auch weiträumige bzw. Boele weiträumig umgehende Varianten untersucht. Die heutige Lösung hat sich im Hinblick auf das Planungsziel als sinnvollste, effektivste und wirtschaftlichste herausgestellt.

In der schriftlichen Begründung des Urteils des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005 (Az.:10 D 68/03.NE) ist dazu ausgeführt (S.27ff):

*„Der Rat hat alternative Trassenführungen im Rahmen der im Aufstellungsverfahren zum Ursprungsplan vorgenommenen Abwägung der eingegangenen Anregungen erwogen und mit nachvollziehbaren Gründen verworfen. ... Die Führung der geplanten Ortsumgehungstrasse wird gegenüber ihrer Festsetzung im Ursprungsplan nicht verändert. Die städtebauliche Rechtfertigung der Ortsumgehung im Allgemeinen und der Trassenführung des 2.Bauabschnitts im Besonderen ergibt sich aus dem am 08. Januar 2000 in Kraft getretenen Ursprungsplan. Anhaltspunkte dafür, dass diese städtebauliche Rechtfertigung zwischenzeitlich weggefallen ist und das insoweit beschlossene Plankonzept die hier in Rede ste-*

## BEGRÜNDUNG

Teil 3 Seite 50

Drucksachennummer:

0298/2006

Datum:

31.05.2006

*hende Planänderung nicht mehr zu tragen vermag, sind nicht ersichtlich. Was die städtebauliche Rechtfertigung für die geänderte Höhenlage der Trasse angeht, sind die vom Rat zur Begründung herangezogenen Aspekte der Finanzierbarkeit der Ortsumgehung und der weitgehenden Erhaltung der vorgefundenen Grundwassersituation ohne weiteres geeignet, die Abweichung vom Plankonzept des Ursprungsplanes zu tragen. .... Nach allem verfolgt der Bebauungsplan ein in seinen Einzelheiten aufeinander abgestimmtes Plankonzept, das auf eine geordnete städtebauliche Entwicklung abzielt und die Anforderungen des § 1 Abs. 3 BauGB ohne jede Einschränkung erfüllt.“*

Das erste Teilstück der Ortsumgehung zwischen Hagener Straße und Schwerter Straße ist fertiggestellt. Der Nutzen der Straße und die positiven Auswirkungen für den Ortskern wird sich erst nach Realisierung beider Teilstücke einstellen. Folgt der 2. Teil nicht, ist sogar mit einer höheren Verkehrsbelastung der innerörtlichen Straße auszugehen. Maßnahmen zur Beruhigung sind daher im Moment noch nicht umsetzbar. Die Konzepte zur Umgestaltung des Ortskern liegen vor und wurden auch schon in verschiedenen Bürgerveranstaltungen vorgestellt.

### **Zum Thema Umweltschutz:**

Dieses Bauleitplanverfahren wird auf der Basis der Rechtsgrundlage des Baugesetzbuches v. 27.08.1997 durchgeführt. Gemäß § 1 Abs. 5 Pkt. 1 und 7 dieser Fassung des BauGB wurden die das „Schutzgut Mensch“ betreffenden Auswirkungen der Planung sehrwohl im Rahmen der Trassenfindung berücksichtigt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie des Büros Heimer und Herbstreit, das Lärmgutachten und das lufthygienische Gutachten hatten ihrer Bewertung der Auswirkungen die damals vorgelegte Planung zugrunde gelegt. Dies war die Planung der Trasse in Troglage.

Die grundsätzlichen Aussagen, nicht einzelne Teilaussagen, behalten ihre Gültigkeit auch für eine höhergelegte Trasse der Ortsumgehung. Das Lärmgutachten wurde wegen der veränderten Situation neu erstellt.

Ansonsten ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltverträglichkeitsuntersuchung für eine Straße dieser Art bzw. dieses Typs nicht notwendig.

Die Belange des Naturschutzes wurden berücksichtigt, denn Eingriffe und Verluste im Naturhaushalt und im Landschaftsbild müssen nach dem Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landschaftsgesetz von NRW ausgeglichen werden. Der reale Vegetationsbestand wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro Heimer & Herbstreit Umweltplanung im Mai 1994 und in dem Grünordnungsplan "Umgehungsstraße Hagen Boele"- Bestandsaufnahme erwähnt. Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481) 1.Änderung, 2.Fassung Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße (Juli 1999, Februar 2006) wurde auf der Basis der o.g. Bestandsaufnahme als Bewertungsmethode die gutachterliche Eingriffsermittlung nach ADAM/NOHL/VALENTIN durchgeführt, die in der Bundesrepublik allgemeine Anerkennung findet. Hierbei werden die Eingriffe und Verluste quantitativ über den Flächenansatz der jeweiligen Biotoptypen und qualitativ nach den gutachterlichen Wertkriterien ermittelt und durch entsprechende Aus-

gleichsmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert. So wurde der gesamte hausnahe Bereich mit seinem Gehölzbestand als hochwertiger Biotoptyp bewertet, aus dem sich wie bei den übrigen Eingriffsflächen die entsprechend erforderlichen Ausgleichsflächen errechnen.

### **Finanzielle Aufwendungen**

Der Bau der Ortsumgehung ist aus Sicht der Verwaltung und der politischen Gremien eine sinnvolle und notwendige Maßnahme, die finanziert werden muss. Sie ist insgesamt wegen der dadurch möglichen Verbesserung der Verkehrs- Wohn- und Umweltsituation im Ortskernbereich Boele eine gezielte Investition in die Zukunft dieses Ortsteils zur Erreichung der städtebaulichen Ziele.

Der **Gebietsentwicklungsplan 1985** hat grundsätzlich keine Aussagen zum Straßennetz enthalten. Thema war hier nur der schienengebundene Verkehr. Der Bereich Boele war als Wohnsiedlungsbereich dargestellt. Extra Aussagen zu Grün- bzw. Freiflächen sind nicht vorhanden.

Im neuen **Gebietsentwicklungsplan 1998** ist die Trasse der Ortsumgehung Boele enthalten. Im Text heißt es dazu:

*„Landesplanerisch erwünscht sind ferner Umgehungen im Zuge der L 702 Hagen-Haspe, der B 7/B54 im Bereich des Hagener Hauptbahnhofs und der L 704 in Hagen –Boele.“*

Die umgebenden Flächen sind als „Allgemeine Siedlungsgebiete“ dargestellt. Aufgrund des Maßstabes sind Grünflächen nur als „Allgemeiner Freiraum und Agrarbereiche oder Waldbereiche“ dargestellt. Solche Flächen sind in Boele nicht vorhanden.

Den Inhalten der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

## **BEGRÜNDUNG**

**Teil 3 Seite 52**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

**zu den Anregungen der BÜRGER BEWEGUNG BOELE, - Erlmann, Fischer, Herleb, Kramer, Krüger, Ülhoff-, vom 03.04.2003 - Brief - mit anhängender Unterschriftenliste**

**Nach erneuter Überprüfung der Argumente bleibt die Verwaltung, bis auf geringfügige Überarbeitungen, bei der Stellungnahme zum Brief vom 03.04.2003.**

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägvorgänge eindeutig bestätigt.**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

#### **Zu (1.)**

Der Einsatz finanzieller Mittel für den Bau der Ortsumgehung Boele erfolgt im Hinblick auf einen Nutzen dieser Ortsumgehung für alle Boeler Bürger, wobei die Wünsche jedes Einzelnen, wie betroffen und/oder ungerecht behandelt er/sie sich auch fühlt, nicht immer Berücksichtigung finden können.

Im Zuge des Verfahrens zur "alten" Planung der Ortsumgehung Boele wurden verschiedene, u.a. von Bürgern angeregte, auch weiträumige bzw. Boele weiträumig umgehende Varianten untersucht. Die heutige Lösung hat sich im Hinblick auf das Planungsziel als sinnvollste, effektivste und wirtschaftlichste herausgestellt.

#### **Zu (2.)**

Die Turmstraße zwischen Schwerter Straße und geplanter Ortsumgehung Boele wird zu einer Sackgasse für den Kfz - Verkehr. Hierdurch tritt für die Bewohner dieses Bereiches eine Verkehrsberuhigung ein. Die fußläufigen und Radwegebeziehungen werden dank der geplanten Brücke über die geplante Ortsumgehung Boele hinweg in Richtung Friedhof/Niedernhofstraße (und Gegenrichtung) nicht unterbrochen. Die ÖPNV - Verbindung in der Turmstraße zwischen geplanter Ortsumgehung und Niedernhofstraße mit der heute bestehenden Verbindungsfunktion bleibt unter Ausschluss des o.a. "Sackgassenbereiches" erhalten.

#### **Zu (3.)**

Die Ortsumgehung Boele insgesamt ist wegen der dadurch möglichen Verbesserung der Verkehrs-, Wohn- und Umweltsituation im Ortskernbereich Boele eine Investition in die Zukunft dieses Ortsteils.

Den Anregungen wird nicht gefolgt.

## **BEGRÜNDUNG**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Teil 3 Seite 53**

**Datum:**

31.05.2006

**zum Schülereinspruch mit Unterschriftenliste, eingegangen am 03.04.2003**

**Nach erneuter Überprüfung der Argumente bleibt die Verwaltung, bis auf geringfügige Überarbeitungen, bei der Stellungnahme zum Brief vom 03.04.2003.**

**Zur ergänzenden Argumentation verweisen wir auf die Ausführungen im Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 28.11.2005, S. 27 ff (Anlage A der Vorlage). In seinem Urteil hat das Gericht die Trasse allgemein, die städtebauliche Rechtfertigung für das Vorhaben, die Datengrundlagen zu Verkehr und Umwelt und die Abwägungsvorgänge eindeutig bestätigt.**

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

---

Bei der geplanten Ortsumgehung Boele - die nicht mitten durch Boele hindurch führt und den Ort zerschneidet - handelt es sich eben nicht um eine Zerschneidung des Ortes, sondern um eine Maßnahme, mit der der eigentliche Ortskern verkehrsberuhigt und städtebaulich aufgewertet werden soll, unter Berücksichtigung der Belange aller Einwohner des Ortes Boele.

Die angesprochene Naturzerstörung und die damit einhergehende Beeinträchtigung der Lebensräume für die Tierwelt wurde im Zusammenhang mit der Ausgleichsberechnung berücksichtigt. Die Belange des Naturschutzes wurden berücksichtigt, denn Eingriffe Bundesnaturschutzgesetz und nach dem Landschaftsgesetz von NRW ausgeglichen werden.

Der reale Vegetationsbestand wurde bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie vom Büro Heimer & Herbstreit Umweltplanung im Mai 1994 und in dem Grünordnungsplan "Umgehungsstraße Hagen Boele" - Bestandsaufnahme erwähnt. Im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan Nr. 2/96 (481) 1.Änderung, 2. Fassung, Ortsumgehung Boele, 2. Bauabschnitt zwischen Schwerter Straße und Dortmunder Straße (Juli 1999 / Februar 2006) wurde auf der Basis der o.g. Bestandsaufnahme als Bewertungsmethode die gutachterliche Eingriffsermittlung nach ADAM/NOHL/VALENTIN durchgeführt, die in der Bundesrepublik allgemeine Anerkennung findet. Hierbei werden die Eingriffe und Verluste quantitativ über den Flächenansatz der jeweiligen Biotoptypen und qualitativ nach den gutachterlichen Wertkriterien ermittelt und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in vollem Umfang kompensiert. So wurde der gesamte hausnahe Bereich mit seinem Gehölzbestand als hochwertiger Biotoptyp bewertet, aus dem sich wie bei den übrigen Eingriffsflächen die entsprechend erforderlichen Ausgleichsflächen errechnen.

Alle Argumente werden im Rahmen jedes Bebauungsplanverfahrens, ob Neuaufstellung, Änderung oder Aufhebung überprüft und abgewogen, danach in die Planungen eingearbeitet oder verworfen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Ortsumgehung Boele wurden viele Anregungen der Bürger überprüft, jedoch konnte eine bessere Lösung unter den bestehenden Vorgaben nicht gefunden werden. Planung ist naturgemäß immer ein Ergebnis der Diskussion vieler Argumente und Interessenlagen, das selten alle Betroffenen und Beteiligten in gleichem Maße zufrieden stellen kann.

Der Anregung der Schülerinitiative wird nicht gefolgt.



**FINANZIELLE  
AUSWIRKUNGEN**

**Teil 4 Seite 1**

**Drucksachennummer:**

0298/2006

**Datum:**

31.05.2006

**Veröffentlichung:**

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

\_\_\_\_\_  
**Oberbürgermeister**

**Gesehen:**

\_\_\_\_\_  
**Stadtkämmerer**

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

\_\_\_\_\_  
**Beigeordnete/r**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61      Fachbereich Stadtentwicklung, Planen und Wohnen

**Gegenzeichen:**

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

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**

**Amt/Eigenbetrieb:**

**Anzahl:**

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

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