STADT HAGEN

Vorstandsbereich für Stadtentwicklung, Bauen und Sport

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

BEGRÜNDUNG
FNP-Teiländerung Nr. 89
- Alter Bahnhof Haspe –

TEIL A – STÄDTEBAU

Bearbeitungsstand 06.05.2022

Planung zur Offenlage

BKR ESSEN

Auftraggeber: Stadt Hagen
Rathausstraße 11
58095 Hagen

Datum: 06.05.2022

Bearbeitet von:
Michael Happe, Dipl.-Ing. Bauass., Stadtplaner AKNW
Tim Grzybiak, M. Sc. Raumplanung
BKR Essen
Heckstraße 59
45239 Essen

Inhaltsverzeichnis

I. TEIL A: STÄDTEBAU ... 5
1 Allgemeine und rechtliche Erläuterung ... 5
2 Lage, Begrenzung, Größe und Nutzung des Änderungsbereiches ... 5
3 Anlass, Ziel und Zweck der FNP-Teiländerung Nr. 89 ... 6
4 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung ... 7
5 Bisherige und künftige Darstellung im Flächennutzungsplan ... 7
6 Verkehr und Erschließung ... 8
7 Umweltbelange ... 9
7.1 Bodenschutz ... 9
7.2 Artenschutz ... 10
7.3 Immissionsschutz ... 10
7.4 Ver- und Entsorgung ... 11
Strom, Gas- und Wasserversorgung ... 11
Öffentliche Entwässerung ... 11
Die östliche Fläche des Satzungsgebietes wird an die Stephanstraße angeschlossen, sie ist Teil des Einzugsgebietes des Hasper Baches. Für das Niederschlagswasser wird eine Drosselspende von 15 l/s*ha vorgeschrieben. Im Bebauungsplan ist diese Fläche als Teilfläche 4 gekennzeichnet ... 11
Müllentsorgung ... 11
8 Flächen unter Bahnaufsicht ... 11
9 Umweltbericht ... 12
10 Denkmalschutz ... 12
11 Flächenbilanz ... 12
12 Verfahren ... 12
II. TEIL B: UMWELTBERICHT ... 14
1. Veranlassung und Methodik ... 14
2 Beschreibung des Vorhabens ... 15
3 Ziele des Umweltschutzes in Fachgesetzen und Fachplänen ... 17
3.1 Verbindliche Ziele des Umweltschutzes ... 17
3.2 Ziele des Umweltschutzes in Fachplänen ... 18
4 Umweltauswirkungen, Planungsalternativen und geplante Maßnahmen ... 18
4.1 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen ... 18
4.1.1 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit und Bevölkerung insgesamt ... 18
4.1.2 Schutzgut Landschaft, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt ... 21
4.1.3 Schutzgut Fläche / Boden ... 24
4.1.4 Schutzgut Wasser ... 25
4.1.5 Schutzgut Klima ... 25

4.1.6 Schutzgut Kultur- und Sachgüter, kulturelles Erbe 27
4.2 Störfälle und Risiken 27
4.3 Kumulierung, Wechselwirkungen 27
5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten, zusätzliche Angaben 27
5.1 Prüfung von Planungsalternativen 27
5.2 Beschreibung der u. U. verbleibenden erheblichen Negativauswirkungen 27
5.3 Zusätzliche Angaben 27
5.4 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Durchführung des Bebauungsplans (Monitoring) 28
6 Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung 28
III. QUELLEN 29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Änderungsbereich der 89. FNP-Änderung 6
Abbildung 2: Ausschnitt des Regionalplans 7
Abbildung 3: Aktuelle und geplante Darstellung des FNP mit Änderungsbereich 8
Abbildung 4: Änderungsbereich der 89. Flächennutzungsplanänderung 15
Abbildung 5: Aktuelle und geplante Darstellung des FNP mit Änderungsbereich 16
Abbildung 6: Blick von Osten auf die Fläche 19
Abbildung 7: Luftbild 20
Abbildung 8: Umgebungslärm Schienenverkehr 21
Abbildung 9: Bereich der Ausgleichsmaßnahme 24
Abbildung 10: Klimatope 26

I. TEIL A: STÄDTEBAU

1 Allgemeine und rechtliche Erläuterung

Bebauungspläne sind gemäß § 8 Abs. BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Sofern der Flächennutzungsplan eine den Planungszielen des Bebauungsplans entgegenstehende Darstellung enthält und es sich weder um ein Vorhaben nach § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) noch § 13 b BauGB (Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren) handelt, muss der Flächennutzungsplan geändert werden. Bestandteil des Verfahrens ist auch die Durchführung einer Umweltprüfung gem. § 2a BauGB, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

2 Lage, Begrenzung, Größe und Nutzung des Änderungsbereiches

Das Plangebiet befindet sich im westlichen Teil des Stadtgebietes. Der Änderungsbereich, für den im Parallelverfahren der Bebauungsplan Hagen Nr. 1/07 aufgestellt wird, wird wie folgt begrenzt:
Im Norden durch die Sport- und Freizeitanlage Ennepepark,
im Osten durch den Parkplatz (Haenelplatz) an der Stephanstraße sowie dem angrenzenden Skatepark,
im Süden durch die Bahnlinie Köln – Dortmund,
und im Westen durch das Gewerbegebiet an der Erzstraße.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 3,8 ha. Die genaue Abgrenzung des Änderungsbereichs ist dem Übersichtsplan zu entnehmen.

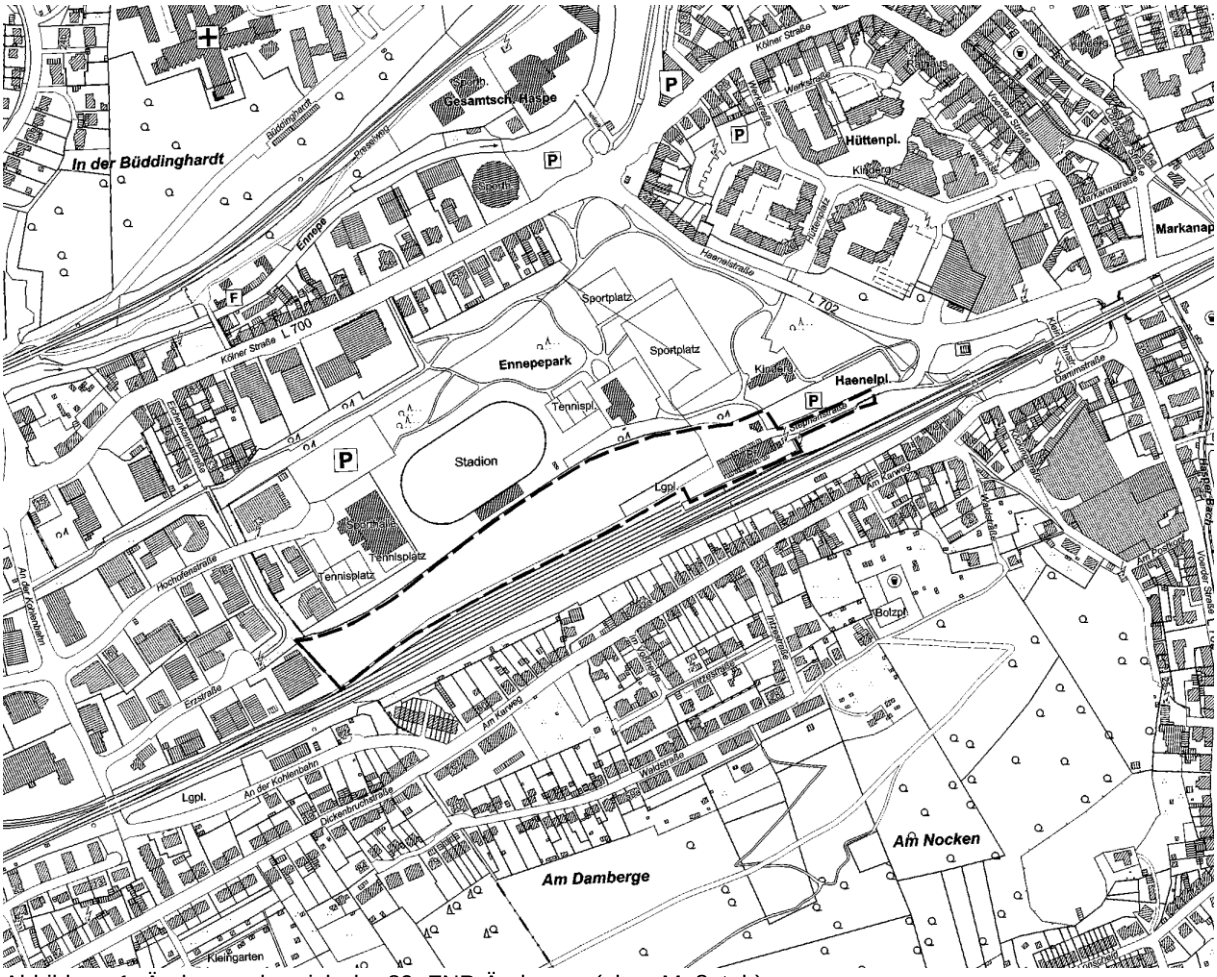


Abbildung 1: Änderungsbereich der 89. FNP-Änderung (ohne Maßstab)

Der Änderungsbereich ist aktuell eine größtenteils brach liegende Fläche mit Schotterflächen. Im Osten des Gebietes stehen ein altes Bahnhofsgebäude, ein Schuppen und zwei kleine Nebengebäude mit einem Parkplatz. Im Osten führt ein Weg außerhalb des Plangebiets von der Stephanstraße in den Ennepepark im Norden.

3 Anlass, Ziel und Zweck der FNP-Teiländerung Nr. 89

Für den Änderungsbereich besteht das wesentliche städtebauliche Ziel, die derzeit brach liegende Fläche zu einer Fläche mit Gewerbenutzung umzuwandeln. An dem Standort scheiden sowohl Freiraum- wie auch Wohnnutzungen wegen der Nachbarschaft zum stark emittierenden Bahnbetrieb aus. Für die Stadt Hagen erfüllt die beabsichtigte gewerbliche Nutzung ihre städtebaulichen Ziele, nachdem die lärm- und altlastenbelastete Fläche bereits 14 Jahre brach lag.

Nach Aufgabe des Bahnbetriebs ist diese Fläche mit Bescheid vom 28.06.2006 von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden und in die Planungshoheit der Kommune zurückgefallen. Es ist das Ziel der Stadt Hagen, hier eine gewerbliche Nutzung anzusiedeln und im Westen an ein bereits bestehendes Gewerbegebiet anzuknüpfen. Auch vor dem Hintergrund eines erheblichen Defizits an Gewerbeflächen will die Stadt Hagen diese Fläche zukünftig einem gewerblichen Nutzen zuführen. Die Reaktivierung solcher brachliegenden, belasteten Flächen wirkt zudem dem Verbrauch von ökologisch wertvolleren Grünflächen entgegen.

Es ist eine Erschließung des Gewerbegebiets sowohl von Westen wie auch von Osten möglich. Für produzierende Anlagen mit Lkw-Anbindung bietet sich eine Erschließung von der Erzstraße im Westen an; eine durchgängige öffentliche Straßenverbindung in Ost-West-Richtung

parallel zur L 700 ist angesichts der Nähe zum Ortskern Haspe nicht anzustreben. Die Erschließung von der Stephanstraße im Osten soll wegen der benachbarten Kita und des Sport- und Freizeitbereichs eher für Büronutzungen und weniger störendem Gewerbeverkehr vorbehalten bleiben. Die entwässerungstechnische Erschließung erfolgt über die vorhandene öffentliche Trennkanalisation in der Stephanstraße und der Erzstraße.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben wurde der Bebauungsplan Nr. 1/07 (588) "Alter Bahnhof Haspe" eingeleitet. Damit dieser aus dem FNP entwickelt ist, ist die Teiländerung des FNP erforderlich. Beide Verfahren werden parallel durchgeführt.

Zur Realisierung der Planung ist eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich, der wirksam im gesamten Gebiet eine Fläche für Bahnanlagen darstellt. Zukünftig soll im Änderungsbereich eine gewerbliche Baufläche dargestellt werden.

4 Anpassung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, wurde wirksam mit der Bekanntmachung der Genehmigung am 27.09.2000 und weist den gesamten Änderungsbereich als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) aus.

Die Abfrage nach § 34 (1) Landesplanungsgesetz ergab im Dezember 2020, dass die Anpassung der Planung an die Ziele der Raumordnung vom RVR bestätigt wurde.

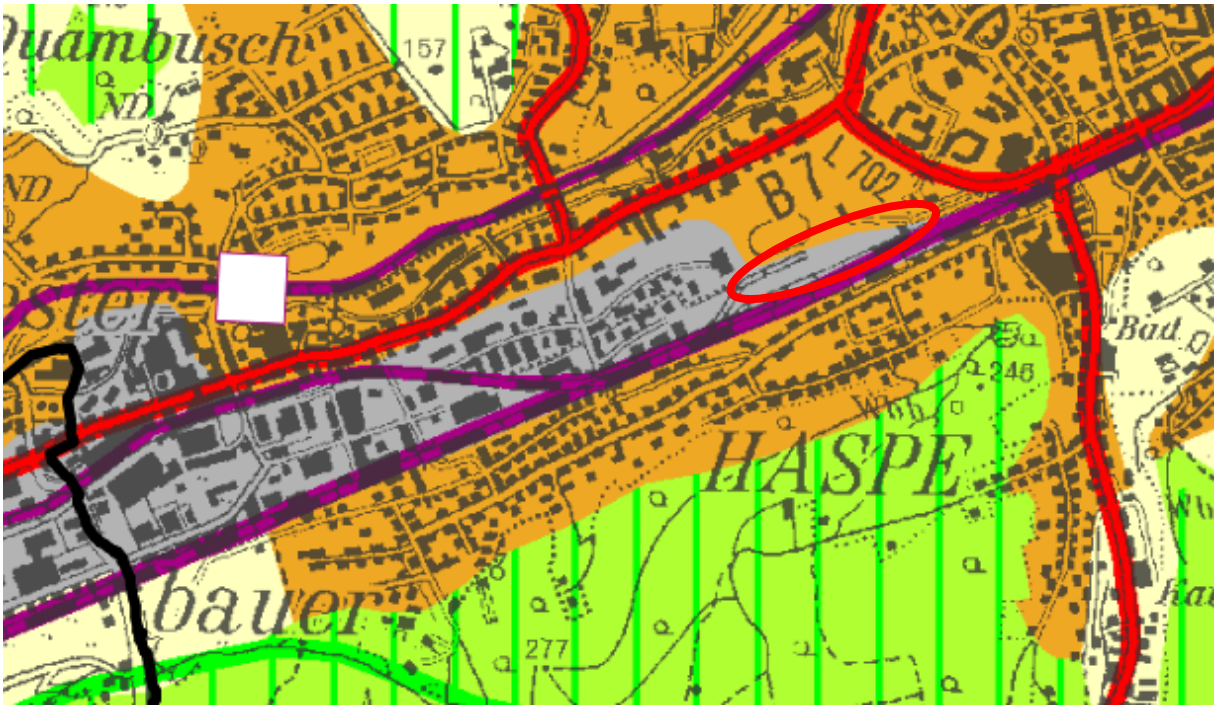
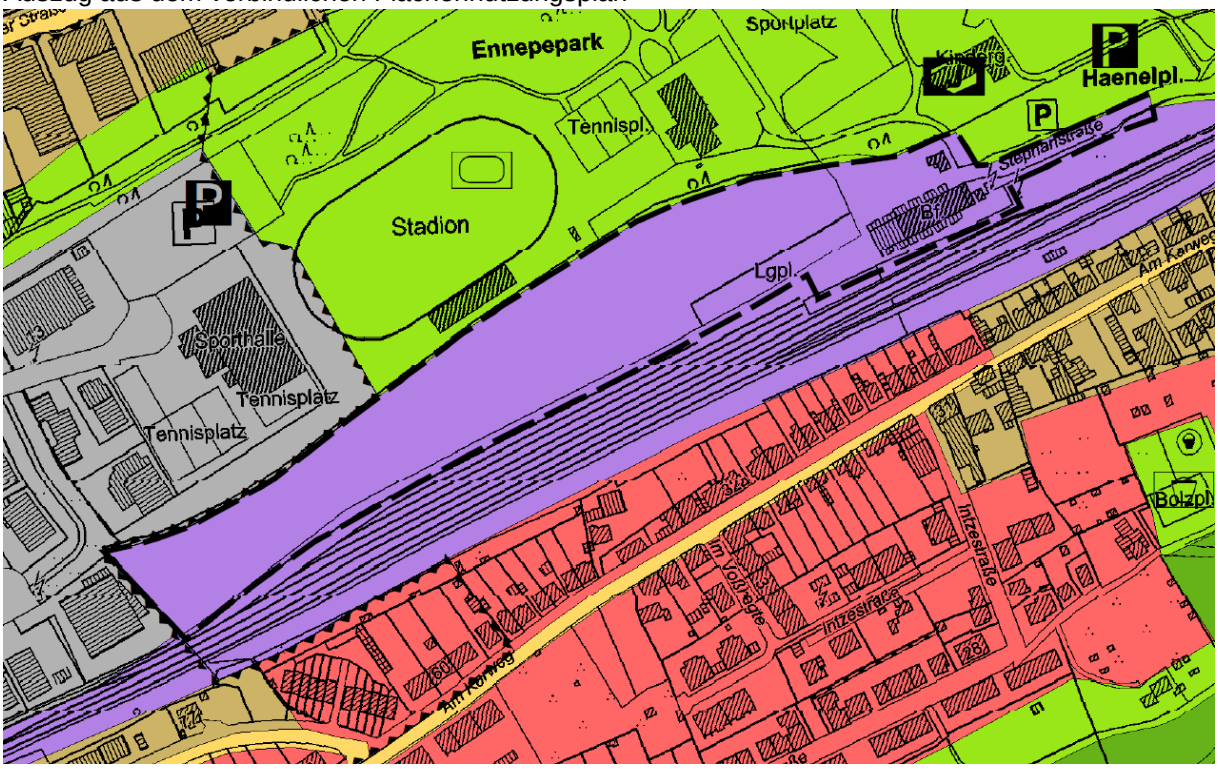


Abbildung 2: Ausschnitt des Regionalplans (ohne Maßstab)

5 Bisherige und künftige Darstellung im Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für das Plangebiet eine Fläche für Bahnanlagen dar. Geplant ist die Neudarstellung einer gewerblichen Baufläche sowie einer Grünfläche im östlichsten Bereich an der Stephanstraße. Des Weiteren erfolgt die Kennzeichnung der Altlastenflächen.

Auszug aus dem verbindlichen Flächennutzungsplan



89. Teiländerung des Flächennutzungsplans

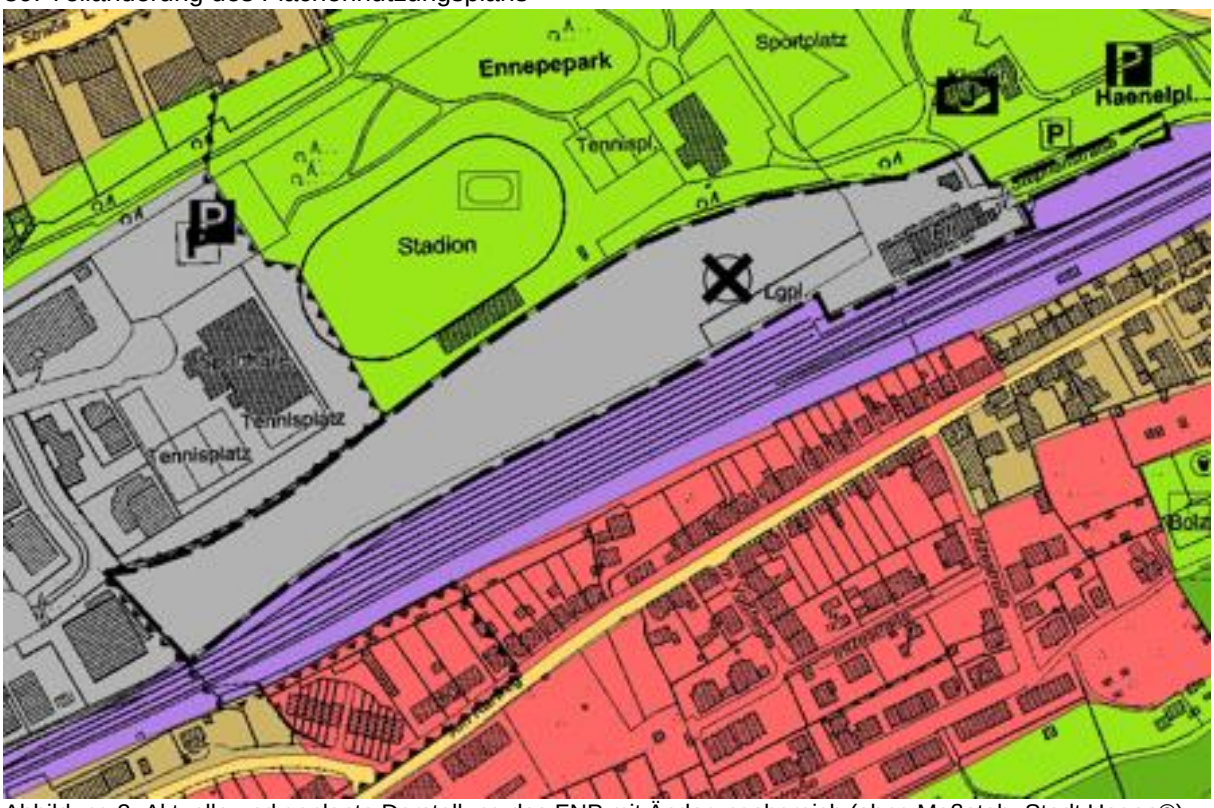


Abbildung 3: Aktuelle und geplante Darstellung des FNP mit Änderungsbereich (ohne Maßstab, Stadt Hagen©)

6 Verkehr und Erschließung

Die äußere Erschließung erfolgt im Westen über die Erzstraße und die Stephansstraße im Osten. Dabei bietet sich für produzierende Anlagen mit Lkw- Anbindung eine Erschließung von der Erzstraße im Westen an. Im Osten ist der Bereich um das Bahnhofsgebäude eher für

Mitar-beiter und Kunden zugänglich zu halten. Eine durchgängige Straßenverbindung in Ost-West-Richtung parallel zur L 700 ist nicht anzustreben.

Mit der geplanten Gewerbenutzung im Plangebiet wird in einem Verkehrsgutachten festgestellt, dass die Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen kleinräumig ansteigen wird. Aus verkehrsgutachterlicher Sicht ergeben sich unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte zum gewerblichen Verkehrsaufkommen keine Bedenken gegen die geplante Flächenentwicklung der FNP-Teiländerung Nr. 89 des Flächennutzungsplans in Hagen.[1]

Die nächstgelegenen Parkplätze befinden sich an der Erzstraße im Westen sowie in Form von einzelnen Parkplätzen und eines größeren Parkplatzes an der Stephansstraße östlich des Planungsgebiets. Im Osten des Planungsgebiets ist ein kleines Parkhaus für Mitarbeiter geplant.

Im Westen des Plangebietes befindet sich ein Teilstück eines Fußweges, welcher die westlich anschließende Erzstraße mit der nordwestlich gelegenen Hochofenstraße verbindet. Mit der geplanten Erschließungsstraße im Westen des Gebietes wird der bestehende Weg an die neue Straße gelegt.

Das Radverkehrsnetz und der Radweg ENepe-Runde führt entlang der nahegelegenen Haenelstraße im Nordosten des Planungsgebiets und von Osten nach Westen durch den Ennepepark.

Die nächstgelegenen Haltestellen sind Dammstraße im Westen und Kölner Straße im Norden. Die nächstgelegene S-Bahnhaltestelle ist die westlich gelegene Haltestelle Westbauer Bahnhof, an der stündlich die S8 (Mönchengladbach - Düsseldorf – Hagen Hbf.) und die S9 (Recklinghausen – Essen Hagen Hbf.) verkehren.

Auf der Kölner Straße verkehrt alle 10 Minuten die Linie 542 (Kabel – Gevelsberg Hbf.) und auf der Voerder Straße verkehren folgende ÖPNV-Linien[2]:

- 511 Ennepetal Busbf. – Hagen-Stadtmitte: halbstündlich an Dammstr. und Vollbrinkstr.
- 521 Westerbauer Bahnhof – Profilstr. Schleife: halbstündlich an Dammstr. und Vollbrinkstr.
- 543 Spielbrink - Profilstr. Schleife: halbstündlich an Vollbrinkstr.

7 Umweltbelange

7.1 Bodenschutz

Die Böden des gesamten Plangebiets (Güterbahnhofsgelände) sind erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet, deshalb erfolgt im Parallelverfahren aufzustellenden Bebauungsplan Nr. 1/07 (588) „Alter Bahnhof Haspe“ gem. § 9 Abs. 5 BauGB eine Kennzeichnung als Altlast. Die Fläche Alter Bahnhof Haspe ist im Altlastenverdachtsflächenkataster der Stadt Hagen mit der Nummer 9.61-0323 registriert. Es handelt sich um einen ehemaligen Güterbahnhof, der nach der Aufgabe z.T. als Schrottplatz und Lagerfläche genutzt wurde. Die Fläche ist anthropogen angefüllt und weist nutzungstypische Schadstoffe auf.

Dazu liegt ein Sanierungskonzept der Fa. Mull & Partner (Okt. 2021) vor, das für den gesamten Planbereich anzuwenden ist. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, das im gesamten Plangebiet die festgesetzten Nutzungen erst zulässig sind, wenn die Maßnahmen des Sanierungskonzeptes der Fa. Mull & Partner (Okt. 2021) durchgeführt sind (bedingte Festsetzung gem. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

[1] Ambrosius, Blanke: Verkehrsgutachten – Alter Bahnhof Hagen-Haspe (2020)
[2] Hagener Straßenbahn AG

Die festgesetzten baulichen Nutzungen auf den Flächen sind erst zulässig, wenn die erforderlichen Bodensanierungen erfolgt sind. Zu jedem Bauvorhaben im Plangebiet ist ein Sanierungsplan als Umsetzungsgrundlage der Unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen. Bei Änderungen von Nutzungen oder Bebauung sind der Sanierungsplan und die sanierungstechnischen Arbeitsschritte anzupassen.

7.2 Artenschutz

Mit der Aktualisierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) zum März 2010 wurde der besondere Artenschutz in Deutschland gesetzlich konkretisiert und an die europäischen Vorgaben angepasst.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe I (ASP I) aus dem Februar 2021 hat ergeben, dass sich für Vögel keine verbotsauslösenden Tatbestände ergeben. Für vorkommende Fledermausquartiere empfiehlt der Gutachter für den Abriss und/oder die Renovierung der Bestandsgebäude, dass diese auf keinen Fall in der Zeit zwischen Mitte April und Mitte August stattfinden soll. Schindeln sollen manuell und mit größter Vorsicht abgetragen werden und erst anderntags mit den Arbeiten fortgeführt werden.

Das Doppelgebäude am Osteingang, welches beseitigt werden soll, kann im Sommerhalbjahr Quartiere enthalten. Daher sollte dieses Gebäude noch vor Mitte April abgerissen werden. Das Vorgehen sollte hier mit Vorsicht und zeitlich gestaffelt erfolgen:

Im ersten Schritt sollten die Hohlräume unter dem Flachdach auch auf der Südseite geöffnet werden und sollten die randlichen Bleche des kleineren Gebäudeteiles vorsichtig entfernt werden. Anderntags sollte dann erst mit dem eigentlichen Abriss begonnen werden, nachdem die potentiellen Quartiere durch die Maßnahmen des ersten Schrittes unattraktiv für eine Besiedlung gemacht wurden.

7.3 Immissionsschutz

Die Schallimmissionen des Gewerbes wurden durch ein Schallgutachten aus Mai 2021 untersucht und beurteilt.[3]

Um das Plangebiet akustisch differenzierter und damit hinsichtlich der zulässigen Schallemissionen optimal zu überplanen, wurde das Instrument der Geräuschkontingentierung genutzt.

Zulässig im Plangebiet sind Vorhaben (Betriebe und Anlagen), deren Geräusche die Emissionskontingente LEK nach DIN 45691 weder tags (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) noch nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreiten. Für die anzusiedelnden Betriebe ist der Nachweis erforderlich, dass die Schallimmissionen aller Schallquellen auf dem Betriebsgelände die festgesetzten Immissionskontingente unter Berücksichtigung der zulässigen Zusatzkontingente nicht überschreiten.

Bei der Betrachtung des Verkehrslärms wurde zwischen Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm unterschieden. Im Ergebnis ist im Nachtzeitraum im Nahbereich der Bahnstrecke mit Beurteilungspegeln > 70 dB(A) zu rechnen. Da diese Belastungen erheblich über der verfassungsrechtlich definierten Zumutbarkeitsschwelle von Beurteilungspegeln nachts Lr ≤ 60 – 65 dB(A) liegt, sind Wohnräume mit Nachtnutzung im Bebauungsplangebiet auszuschließen. Für den Tageszeitraum werden insbesondere für südorientierte geplante Aufenthaltsräume passive Schallschutz-Maßnahmen vorgesehen und im Bebauungsplan festgesetzt.

[3] ITAB (2021)

Die Ergebnisse der Straßenverkehrslärm-Berechnungen durch den erwarteten Zusatzverkehr zeigen, dass hier die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung zum Teil im Bestand schon überschritten werden. In diesen Bereichen kommt es zu einer Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen tags von bis zu ΔL = 0,1 dB(A), die maximale Erhöhung des Beurteilungspegels für Verkehrslärm im Tageszeitraum durch das Bauvorhaben von ΔL = 0,5 dB(A) am Immissionsort An der Kohlenbahn 4 führt zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Erhöhung des Verkehrslärms durch den erwarteten Zusatzverkehr wird somit gutachterlich als unkritisch bewertet.

7.4 Ver- und Entsorgung

Strom, Gas- und Wasserversorgung

Die Versorgung des Gebietes mit Wasser und Strom erfolgt durch die örtlichen Versorgungsträger.

Öffentliche Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser ist bei der Einleitung in die öffentliche Kanalisation im Bereich Erzstraße auf 90 l/s zu drosseln (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB). Der Zufahrtsbereich Erzstraße kann ungedrosselt an das Kanalnetz angeschlossen werden. Im Bebauungsplan sind diese Flächen als Teilflächen 1-3 gekennzeichnet.

Die östliche Fläche des Satzungsgebietes wird an die Stephanstraße angeschlossen, sie ist Teil des Einzugsgebietes des Hasper Baches. Für das Niederschlagswasser wird eine Drosselspende von 15 l/s*ha vorgeschrieben. Im Bebauungsplan ist diese Fläche als Teilfläche 4 gekennzeichnet.

Müllentsorgung

Um das Planvorhaben umzusetzen, werden während der Bauphase Abfälle anfallen. Alle Abfälle, die während der Bauarbeiten anfallen, müssen vom Vorhabenträger ordnungsgemäß nach § 8 GewAbfV verwertet bzw. entsorgt werden. Die während der Betriebsphase anfallenden Abfälle sind gem. GewAbfV ordnungsgemäß zu trennen und entsprechend zu verwerten bzw. zu entsorgen.

8 Flächen unter Bahnaufsicht

Der größte Teil der ehem. Güterbahnhofsfläche wurde mit Freistellungsbescheid vom 28.06.2006 von Bahnbetriebszwecken entlassen. Die Flurstücke 131 und 132 westlich des Bahnhofsgebäudes unterliegen jedoch noch der Bahnaufsicht und sind noch nicht freigestellt, weil sich dort noch ein Mast mit Oberleitungen befindet. Im Juni 2021 wurde der Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt gestellt. Die Deutsche Bahn sieht nur die Möglichkeit, die für die beabsichtigte Nutzung der Flurstücke 131 und 132 erforderliche Freistellung zu ermöglichen, wenn der Mast versetzt wird. Der Vorhabenträger und Eigentümer hat sich zur Kostenübernahme bereit erklärt; die Vorbereitungsarbeiten für diese Maßnahme sind im Gange. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass bis zu der Umsetzung des Mastes mit den zugehörigen Oberleitungen die geplanten Nutzungen auf den Flurstücken 131 und 132 nicht zulässig sind (bedingte Festsetzung gem. § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB). Am Tag nach Bestandskraft des Freistellungsbescheides gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) werden die geplanten Nutzungen zulässig.

9 Umweltbericht

Für die Änderung des Flächennutzungsplans ist die Durchführung einer Umweltprüfung gem. § 2a BauGB erforderlich. Die Auswirkungen auf Umweltbelange werden in diesem Verfahren in dem Umweltbericht zur FNP-Teiländerung Nr. 89 des Flächennutzungsplans dargelegt, der als gesonderter Bericht Bestandteil dieser Begründung ist.

10 Denkmalschutz

Innerhalb des Bebauungsplanes sind keine denkmalgeschützten Objekte vorhanden; es wurden in den Bebauungsplan jedoch Hinweise auf mögliche Bodenfunde aufgenommen.

11 Flächenbilanz

Die Gesamtfläche der FNP-Teiländerung beträgt ca. 3,8 ha.

Dadurch erhöht sich die gewerbliche Baufläche im Flächennutzungsplan um 3,69 ha auf 986,22 ha (+ 0,4 %), die Grünfläche um 0,14 ha auf 1.397,95 ha (+ 0,01 %). Die Fläche für Bahnanlagen verringert sich um 3,8 ha auf 307,17 ha (- 1,2 %).

Die Gesamtfläche der Stadt Hagen beträgt 16.067 ha.

12 Verfahren

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB mit der Aufstellung des Bebauungsplans Hagen Nr. 1/07 „Alter Bahnhof Haspe“ geändert.

In Vertretung

Henning Keune

Technischer Beigeordneter

STADT HAGEN

Vorstandsbereich für Stadtentwicklung, Bauen und Sport

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

BEGRÜNDUNG

zum Flächennutzungsplan

FNP-Teiländerung Nr. 89

TEIL B – UMWELTBERICHT

Bearbeitungsstand 06.05.2022

Planung zur Offenlage

BKR ESSEN

II. TEIL B: UMWELTBERICHT

1. Veranlassung und Methodik

Zur Methodik Umweltprüfung

Bebauungspläne sind gemäß § 8 Abs. 3 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Sofern der Flächennutzungsplan eine den Planungszielen des Bebauungsplans entgegenstehende Darstellung enthält und es sich weder um ein Vorhaben nach § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) noch § 13b BauGB (Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren) handelt, muss der Flächennutzungsplan geändert werden.

Bestandteil des Verfahrens ist auch die Durchführung einer Umweltprüfung gem. § 2a BauGB, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden.

Nach § 2a BauGB ist der Begründung zu einem Bauleitplan ein Umweltbericht beizufügen, in dem die aufgrund der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 und der Anlage zum BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen sind. Dies erfolgt im vorliegenden Verfahren verbal-argumentativ bezogen auf die Schutzgüter. Wird eine Umweltprüfung z.B. in einem Bebauungsplanverfahren durchgeführt, soll die Umweltprüfung in einem gleichzeitig durchgeführten (Bauleitplan-)Verfahren (hier: Flächennutzungsplanänderung) auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt werden (§ 2 Abs. 4 BauGB). Mit dieser Abschichtungsregelung sollen Mehrfachprüfungen vermieden werden. Somit kann im Rahmen einer Flächennutzungsplanänderung auf die Inhalte einer Umweltprüfung, die für den parallel aufgestellten Bebauungsplan durchgeführt wird, zurückgegriffen werden.

Der Gesetzgeber unterscheidet bei Aufbau und inhaltlicher Strukturierung des Umweltberichtes nicht zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan. Der Umweltbericht zum Bebauungsplan muss jedoch aufgrund der konkreteren Planungsebene weitergehende und genauere Informationen zu den verschiedenen Schutzgütern enthalten. Auch bei den Vermeidungsmaßnahmen/Ersatzmaßnahmen werden erst auf Bebauungsplanebene differenzierte Angaben erforderlich.

Anlass und Ziele der FNP-Änderung

Aufgrund der beabsichtigten Wiedernutzung des ehemaligen Güterbahnhofs sollen die Darstellungen im Flächennutzungsplan geändert werden. Zukünftig wird hier eine gewerbliche Baufläche farblich dargestellt. Östlich angrenzend wird eine Restfläche an der Stephanstraße in die Grünfläche einbezogen.

Das ehemalige Bahngelände, für das der rechtskräftige Bebauungsplan 20/77 „Sanierung Haspe“ eine Fläche für Bahnanlagen festsetzt, ist im Regionalplan als ein Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung vorgesehen. Aufgrund der starken Immissionen durch den nahegelegenen Bahnbetrieb ist hier eine Wohn- oder Freiraumnutzung auszuschließen. Die Stadt Hagen zielt aus diesen Gründen auf eine gewerbliche Entwicklung des Plangebietes hin.

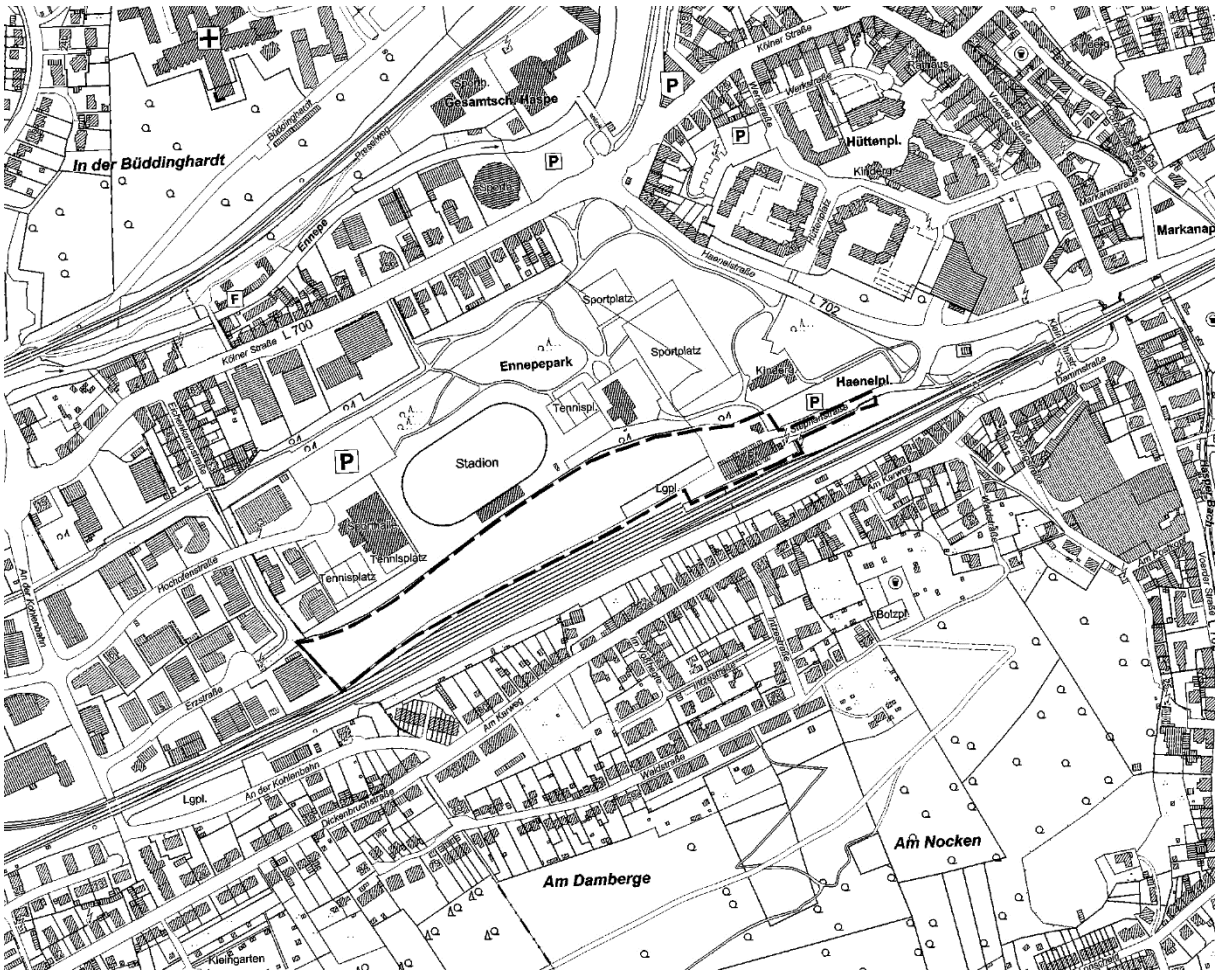


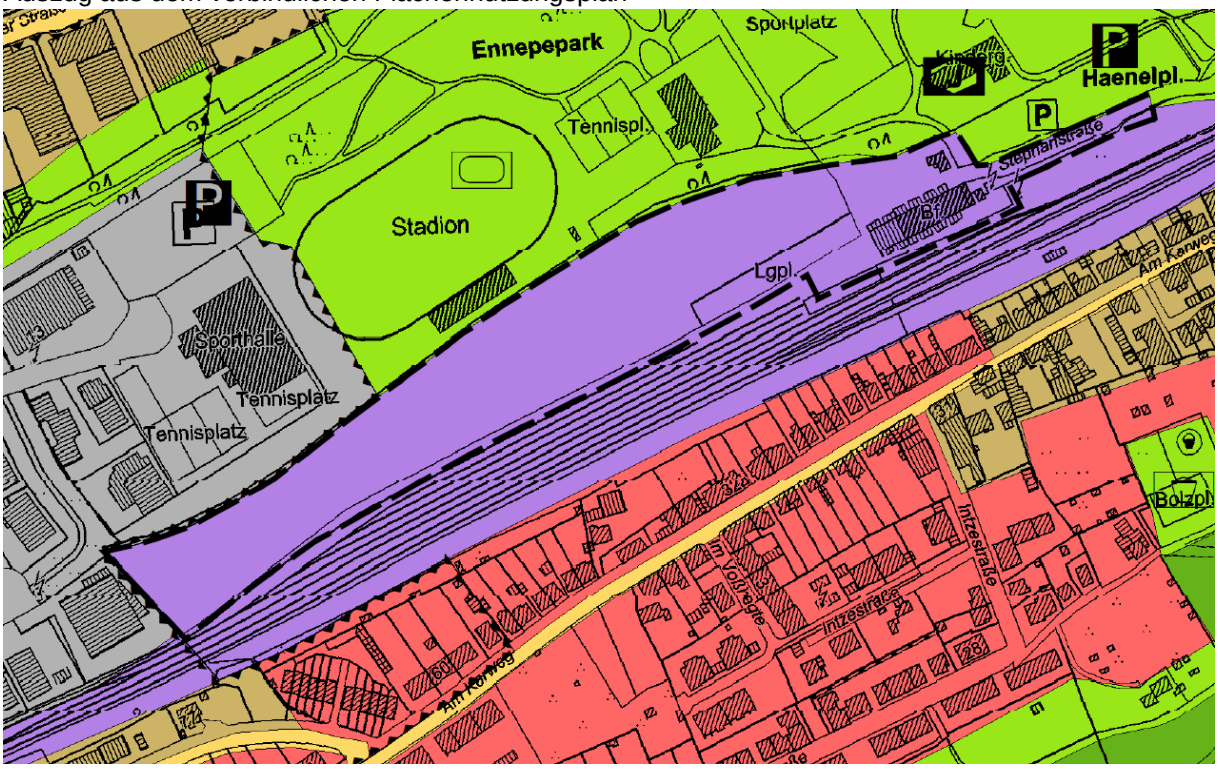
Abbildung 4: Änderungsbereich der 89. Flächennutzungsplanänderung

2 Beschreibung des Vorhabens

Das Plangebiet befindet sich im westlichen Teil des Stadtgebietes. Der Änderungsbereich, für den im Parallelverfahren der Bebauungsplan Hagen Nr. 1/07 aufgestellt wird, wird wie folgt begrenzt:
Im Norden durch die Sport- und Freizeitanlage Ennepepark,
im Osten durch den Parkplatz an der Stephanstraße,
im Süden durch die Bahnlinie Köln – Dortmund,
und im Westen durch das Gewerbegebiet an der Erzstraße.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 3,8 ha. Die genaue Abgrenzung des Änderungsbereichs ist dem Übersichtsplan zu entnehmen.

Auszug aus dem verbindlichen Flächennutzungsplan



89. Teiländerung des Flächennutzungsplans

Abbildung 5: Aktuelle und geplante Darstellung des FNP mit Änderungsbereich (ohne Maßstab, Stadt Hagen©)

Im Bereich des Bebauungsplans Nr. 1/07 soll eine Gewerbenutzung entwickelt werden. Dabei ist eine Erschließung des Gewerbegebiets sowohl von Westen wie auch von Osten möglich. Dabei bietet sich für produzierende Anlagen mit Lkw- Anbindung eine Erschließung von der Erzstraße im Westen an. Im Osten ist der Bereich um das Bahnhofsgebäude eher für Mitarbeiter und Kunden zugänglich zu halten. Eine durchgängige Straßenverbindung in Ost-West-Richtung parallel zur L 700 ist nicht anzustreben.

Zur Realisierung der Planung sind die Änderung des Flächennutzungsplans von Fläche für Bahnanlagen in gewerbliche Baufläche und ein Bebauungsplan erforderlich, welcher die derzeitigen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 20/77 aufhebt und ein Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO festsetzt.

3 Ziele des Umweltschutzes in Fachgesetzen und Fachplänen

3.1 Verbindliche Ziele des Umweltschutzes

EU-Umweltziele

Die Ziele der Umweltpolitik der EU sind vor allem die Reduzierung der Treibhausgase, der Schutz der Natur und Biodiversität, die Steigerung der Lebensqualität durch Verbesserung der Luftqualität, verringerte Lärmbelästigung und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen. Diese Ziele sollen durch verschiedene Abkommen und Richtlinien erreicht werden.

Mit dem UVP-Gesetz erfolgte auf Basis der Richtlinie 85/337/EWG vom 27.06.1985 insbesondere die Umsetzung der Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Änderungsrichtlinie) sowie der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Richtlinie). Mit der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (2001/42/EG) vom 27. Juni 2001 wurde die Strategische Umweltprüfung in Europäisches Recht eingeführt. Ferner gelten die Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 sowie die Richtlinie2014/52/EU vom 16. April 2014 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten. Mit dem Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt vom 04.05.2017 wurde das BauGB an die UVP-Richtlinie der EU angepasst.

Gesetze

Abwägungsbeachtliche Belange des Umweltschutzes werden in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, ergänzt durch die Ausführungen des § 1a BauGB zum Bodenschutz und zur Eingriffsregelung, benannt.

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gibt in § 1 die Ziele und in § 2 die Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch im besiedelten Bereich vor, das Landesnaturschutzgesetz NW (LNatSchG NW) stimmt die landesrechtlichen Regelungen mit den gesetzlichen Vorgaben des Bundes ab. Im BNatSchG sind auch die artenschutzrechtlichen Verbote für die planungsrelevanten Arten genannt.

Die Ziele zum Lärmschutz sind im Bundesimmissionsschutzgesetz formuliert und in der TA Lärm zum Gewerbelärm umgesetzt.

Das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) gibt in § 1 die Ziele und Grundsätze zum Schutz des Bodens an. Zusätzlich wird in § 3 die Anwendung bei schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten vorgegeben.

Die Untersuchung und Bewertung von altlastenverdächtigen Flächen sowie Anforderungen zur Gefahrenabwehr und Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen werden in der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) geregelt.

Das Wasserrecht (WHG bzw. LWG) formuliert bspw. in § 1a WHG ebenfalls Ziele des Umweltschutzes, insbesondere hinsichtlich der Abwasserbeseitigung.

3.2 Ziele des Umweltschutzes in Fachplänen

Raumordnung und Landesplanung

Der Landesentwicklungsplan (LEP NRW) stellt Hagen als ein Oberzentrum dar. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes sind die Ziele und Grundsätze des LEP NRW zu berücksichtigen, insbesondere die Ziele für Bereiche für gewerbliche Nutzungen.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereiche Bochum und Hagen, wurde wirksam mit der Bekanntmachung der Genehmigung am 27.09.2000 und weist den gesamten Änderungsbereich als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) aus.

Bauleitplanung

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Hagen stellt das gesamte Gebiet als eine Fläche für den überörtlichen Verkehr und die Hauptverkehrszüge – Bahnanlagen dar. Aufgrund der unter Nr. 2 beschriebenen Planungen sollen die Darstellungen im Änderungsbereich geändert werden.

Im Plangebiet besteht der Bebauungsplan Nr. 20/77, welcher hier eine Fläche für Bahnanlagen festsetzt. Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 1/07 werden die entgegenstehenden Festsetzungen des für dieses Plangebiet bisher maßgeblichen Bebauungsplans Nr. 20/77 aufgehoben.

Landschaftsplanung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt nicht im Bereich des Landschaftsplans.

4 Umweltauswirkungen, Planungsalternativen und geplante Maßnahmen

4.1 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Im folgenden Teil des Umweltberichtes erfolgt die Gliederung nach den Schutzgütern, deren Belange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB in der Abwägung zum Bauleitplan zu berücksichtigen sind. Dabei werden zur besseren Lesbarkeit die Bestandsaufnahmen und die Prognosen über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung für die Schutzgüter zusammengefasst.

Über die Technik und Stoffe, die eingesetzt werden, um das Planvorhaben zu realisieren, kann im Moment noch keine detaillierte Aussage getroffen werden. Zurzeit ist zu erwarten, dass für die geplanten Stellplatzflächen Verbundsteine und für den Neubau gängige Hochbaustoffe (wie Ziegelsteine, Kalksandstein, Glas, Metalle etc.) verarbeitet werden.

Von den in Anlage 1 BauGB genannten Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sind hier i.W. Lärm- und Lichtimmissionen erheblich.

Um das Planvorhaben umzusetzen, werden während der Bauphase Abfälle anfallen. Alle Abfälle, die während der Bauarbeiten anfallen, müssen vom Vorhabenträger ordnungsgemäß nach § 8 GewAbfV verwertet bzw. entsorgt werden. Die während der Betriebsphase anfallenden Abfälle sind gem. GewAbfV ordnungsgemäß zu trennen und entsprechend zu verwerten bzw. zu entsorgen.

4.1.1 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit und Bevölkerung insgesamt

Erholung / Ortsbild

Das Plangebiet ist aktuell eine größtenteils brach liegende Fläche mit Schotterflächen. Im Osten des Gebietes steht ein altes Bahnhofsgebäude, ein Schuppen und zwei kleine Nebengebäude. Im Westen des Gebietes befindet sich ein Teilstück eines Fußweges, welcher die westlich an das Plangebiet anschließende Erzstraße mit der nordwestlich gelegenen Hochofenstraße verbindet. Mit der geplanten Erschließungsstraße im Westen des Gebietes wird der bestehende Weg an die neue Straße gelegt. Mangels weiterer Wegeverbindungen hat das Gebiet heute keine Erholungsfunktion. Im Osten führt ein Weg außerhalb des Plangebiets von der Stephanstraße in den Ennepepark im Norden. Mit den geplanten Erschließungsstraßen ergibt sich keine neue Verbindung zwischen der Stephanstraße im Osten und der Erzstraße im Westen, da eine verkehrliche Trennung des Verkehrs der Gebäude mit Produktion im Osten und der Bürogebäude im Westen erfolgt.

Abbildung 6: Blick von Osten auf die Fläche (Quelle: eigene Erhebung)

Das Ort- und Landschaftsbild wird durch das Vorhaben erheblich verändert. Die vorhandenen Freiflächen gehen durch die Bebauung verloren und der größte Teil der Bauten wird mit einer Höhe von ca. 13-14 m über dem Gelände errichtet. Die Bewohner der ca. 13-15 m höher liegenden Wohnhäuser südlich der Bahnlinie können aus ihrer Position horizontal jedoch nur das Hochregallager und das Parkhaus auf dem Gelände sehen (Gebäudehöhe jeweils 20 m) und schauen so über die meisten Bauten hinweg. Des Weiteren schließt sich das geplante Vorhaben an die im Westen gelegene Gewerbenutzung an.

Wohn- und Aufenthaltsqualität

Das Plangebiet liegt derzeit brach und eine Nutzung der Fläche findet nicht statt. Es ist hier keine Wohnnutzung für das Gebiet geplant, und die nächste Wohnbebauung befindet sich südlich der Bahnlinie in > 50 m Entfernung.

Mit der Realisierung der Planung sind geringe Änderungen für die Wohn- und Aufenthaltsqualität am Rand des Planungsgebietes zu erwarten. Durch den Bau von Schranken zwischen der Erzstraße und der Stephanstraße wird zwar ein Durchfahrtsverkehr unterbunden, jedoch ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in das Gebiet von Osten und Westen zu erwarten. Für die Sport- und Freizeitanlage im Norden des Planungsgebietes sind geringe Immissionen aus dem Plangebiet zu erwarten. Von der Sportanlage im Norden und vom Gewerbegebiet im Westen gehen jedoch Lärmimmissionen aus. Für den Wohnstandort südlich der Bahnlinie ändert sich

voraussichtlich nichts. Die im Schallgutachten vom Mai 2021[4] gemachten Vorschläge und Empfehlungen wurden in die Planung übernommen. Auch aus verkehrlicher Sicht sind keine schwerwiegenden Folgen für die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erwarten.

Abbildung 7: Luftbild (Quelle: TIM-online, Land NRW (2017)/ ©GeoBasis-DE/BKG 2017)

Verkehr

Die Verkehrsbelastung DTV auf der nördlich gelegenen Enneper Straße (L700) beträgt gem. NW-SIB täglich 14.876 Kfz mit 4,1 % Schwerlastverkehr[5]. Zu dem Abschnitt der Kölner Straße liegen keine Informationen zu der Verkehrsbelastung vor; hier ist aber aufgrund der Aufteilung des Verkehrs an der Kreuzung Enneper Straße/Grundschötteler Straße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Die Grundschötteler Straße (L807) beträgt gem. NW-SIB täglich 15.139 Kfz mit 6,2 % Schwerlastverkehr. Auf der östlich gelegenen Voerder Straße (L702) herrscht ein DTV von täglich 5.307 Kfz mit 5,7 % Schwerlastverkehr.

Die nächstgelegenen Haltestellen sind Dammstraße im Westen und Kölner Straße im Norden. Die nächstgelegene S-Bahnhaltestelle ist die westlich gelegene Haltestelle Westbauer Bahnhof, an der stündlich die S8 (Mönchengladbach - Düsseldorf – Hagen Hbf.) und die S9 (Recklinghausen – Essen Hagen Hbf.) verkehren.

Auf der Kölner Straße verkehrt alle 10 Minuten die Linie 542 (Kabel – Gevelsberg Hbf.) und auf der Voerder Straße verkehren folgende ÖPNV-Linien[6]:

- 511 Ennepetal Busbf. – Hagen-Stadtmitte: halbstündlich an Dammstr. und Vollbrinkstr.
- 521 Westerbauer Bahnhof – Profilstr. Schleife: halbstündlich an Dammstr. und Vollbrinkstr.
- 543 Spielbrink - Profilstr. Schleife: halbstündlich an Vollbrinkstr.

Mit der geplanten Gewerbenutzung im Plangebiet wird in einem Verkehrsgutachten[7] festgestellt, dass die Verkehrsbelastung auf den umliegenden Straßen kleinräumig ansteigen wird. Ein leicht erhöhtes Verkehrsaufkommen von 4,2 % in der Morgenspitze und 3,2% in der Nach-

[4] ITAB (2021)
[5] Verkehrszählung 2015 gemäß NW-SIB
[6] Hagener Straßenbahn AG
[7] Ambrosius, Blanke: Verkehrsgutachten – Alter Bahnhof Hagen Haspe (2020)

mittagsspitze ist im westlichen Teil, am Knotenpunkt An der Kohlebahn/Erzstraße, des Gebietes zu erwarten. Im Osten des Gebietes ist zu Spitzenzeiten mit erhöhtem Verkehr durch Mitarbeiter und Kunden zu rechnen. In der Morgenspitze erhöht sich der Verkehr um 5,3 % und in der Nachmittagsspitze erhöht sich der Verkehr um 11,1 %. Die Zunahmen des Verkehrs führen an beiden Knotenpunkten nur im geringen Maße zu Wartezeit, was nicht zu Verringerung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität der Knotenunkte führt.

Zusammengefasst ergeben sich aus verkehrsgutachterlicher Sicht unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte zum Verkehrsaufkommen des Vorhabenträgers keine Bedenken gegen die geplante Flächenentwicklung der FNP-Teiländerung Nr. 89 des Flächennutzungsplans in Hagen.[8]

Lärm

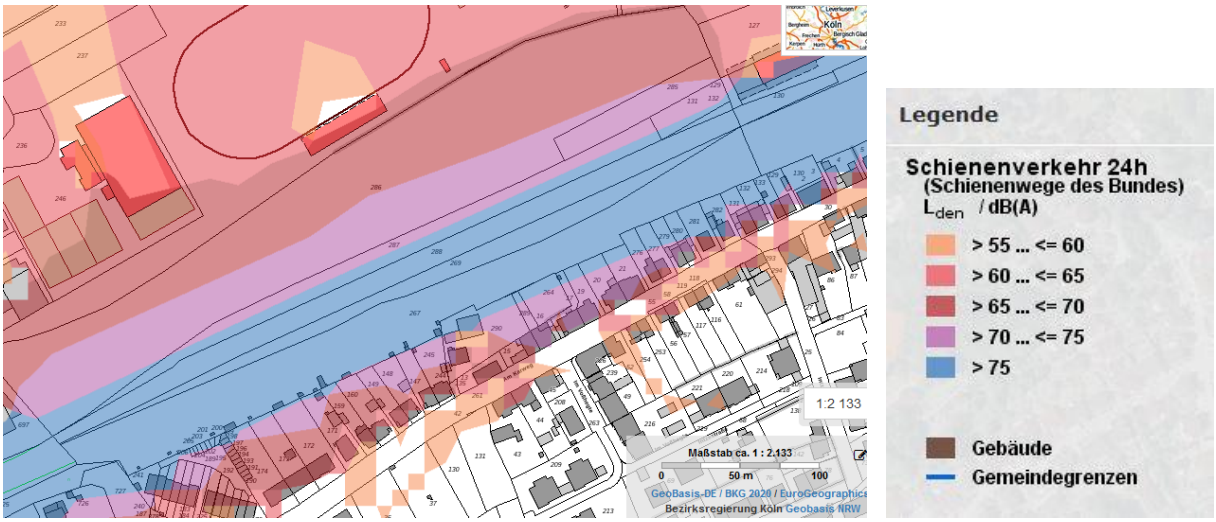


Abbildung 8: Umgebungslärm Schienenverkehr (Quelle: Umgebungslärm in NRW)

Das Plangebiet ist von den umliegenden Straßen tagsüber unterhalb des Schwellenwertes von 65 dB (A) belastet. Für die nächtliche Belastung liegen keine Daten vor. Zusätzlich ist das Plangebiet von Schienenlärm der angrenzenden Bahnschienen oberhalb der für Gewerbegebiete geltenden Schwellenwerte von tagsüber 65 dB (A) belastet und nachts 50 dB (A) belastet.

Die Auswirkungen der Lärmimmissionen wurden im Rahmen eines Schallgutachtens ermittelt und bewertet.[9] Im parallel aufgestellten Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die sowohl eine Emissionskontingentierung auf der Fläche sowie notwendige Schalldämmmaße an zu errichtenden Gebäuden festlegen. Die vom Zusatzverkehr ausgelösten Lärmemissionen werden gutachterlich als unkritisch bewertet.

4.1.2 Schutzgut Landschaft, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Im Plangebiet befinden sich keine Schutzgebiete, schutzwürdige Biotope oder Natura 2000 Gebiete.

Biotope und Lebensräume

Der größte Teil des Plangebiets besteht aus vegetationsarmen oder -freien Biotopen bzw. Brachen. Am nördlichen Rand des Plangebiets bestehen Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken. Im Osten besteht das Bahnhofsgebäude mit zwei Nebengebäuden.

Durch das Planvorhaben bleibt das Biotop, bestehend aus Kleingehölzen, Alleen, Bäumen, Gebüschen und Hecken, am nördlichen Rand bestehen. Durch eine zusätzliche Versiegelung

[8] Ambrosius, Blanke: Verkehrsgutachten – Alter Bahnhof Hagen-Haspe (2020)
[9] ITAB 2021

und den Bau weiterer Gebäude werden die restlichen Biotope (vegetationsarmen oder -freien Biotope bzw. Brachen) zerstört und in eine Gebäudestruktur umgewandelt.

Fauna

Gemäß LANUV[10] sind im Quadranten 3 des Messtischblatts 4610 Hagen in den Lebensräumen des Plangebiets folgende planungsrelevante Arten möglich:
Auflistung der erweiterten Auswahl planungsrelevanter Arten in den Lebensraumtypen Kleingehölze, Alleen, Bäume, Gebüsche, Hecken, Vegetationsarme oder -freie Biotope, Gebäude, Brachen

Art	**Erhaltungs-zustand in NRW (KON)**	**KlGehoel**	**oVeg**	**Gebaeu**	**Brach**
Säugetiere					
Rauhautfledermaus	G			FoRu	
Vögel					
Habicht	G	(FoRu), Na			(Na)
Sperber	G	(FoRu), Na			(Na)
Feldlerche	U-				FoRu!
Wiesenpieper	S				(FoRu)
Baumpieper	U	FoRu			FoRu
Waldohreule	U	Na			(Na)
Steinkauz	S	(FoRu)		FoRu!	Na
Mäusebussard	G	(FoRu)			(Na)
Bluthänfling	unbek.	FoRu	(Na)		(FoRu), Na
Flussregenpfeifer	U		FoRu!		FoRu
Wachtel	U				FoRu!
Kuckuck	U-	Na			Na
Mehlschwalbe	U			FoRu!	(Na)
Kleinspecht	G	Na			
Schwarzspecht	G	(Na)			
Baumfalke	U	(FoRu)			
Turmfalke	G	(FoRu)		FoRu!	Na
Rauchschwalbe	U-	(Na)		FoRu!	(Na)
Neuntöter	G-	FoRu!			Na
Rotmilan	U	(FoRu)			(Na)
Feldsperling	U	(Na)		FoRu	Na
Wespenbussard	U	Na			
Gartenrotschwanz	U	FoRu		FoRu	
Waldschnepfe	G	(FoRu)			
Girlitz	unbek.				(FoRu), Na
Waldkauz	G	Na		FoRu!	Na
Star	unbek.			FoRu	Na
Schleiereule	G	Na		FoRu!	Na
Kiebitz	S				FoRu
Schmetterlinge					
Nachtkerzen-Schwärmer	G		FoRu		FoRu

[10] LANUV: Geschützte Arten in NRW: Planungsrelevante Arten für Quadrant 3 im Messtischblatt 4610.

Erh.Zust.	= Erhaltungszustand der betrachteten Population im eher kontinentalen Klimabereich (KON), im eher atlantischen Klimabereich (ATL), und zwar im Sinne von G =günstig, G↓= günstig, mit abnehmender Tendenz, U=ungünstig, U↓=ungünstig mit abnehmender Tendenz
Na, FoRu	=Funktion des Lebensraumes, als Nahrungsbereich Na, als Fortpflanzungs- und/oder Ruhebereich FoRu, in eingeschränkter Form (Na), (FoRu)

Im Plangebiet sind insgesamt je eine Fledermaus- und Schmetterlingsart sowie 29 Vogelarten möglich, darunter 16 Vogelarten mit potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten.

Eine artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe I (ASP I) aus dem Februar 2021[11] hat ergeben, dass sich für Vögel keine verbotsauslösenden Tatbestände ergeben. Für vorkommende Fledermausquartiere empfiehlt der Gutachter für den Abriss und/oder die Renovierung der Bestandsgebäude, dass diese auf keinen Fall in der Zeit zwischen Mitte April und Mitte August stattfinden soll. Schindeln sollen manuell und mit größter Vorsicht abgetragen werden und erst anderntags mit den Arbeiten fortgeführt werden.

Das Doppelgebäude am Osteingang, welches beseitigt werden soll, kann im Sommerhalbjahr Quartiere enthalten. Ein Abriss sollte hier mit Vorsicht und zeitlich gestaffelt erfolgen: Im ersten Schritt sollten die Hohlräume unter dem Flachdach auch auf der Südseite geöffnet werden und sollten die randlichen Bleche des kleineren Gebäudeteiles vorsichtig entfernt werden. Anderntags sollte dann erst mit dem eigentlichen Abriss begonnen werden, nachdem die potentiellen Quartiere durch die Maßnahmen des ersten Schrittes unattraktiv für eine Besiedlung gemacht wurden.

Zum Schutz vor Lichtimmissionen werden Hinweise im Bebauungsplan gegeben.

Eingriff und Ausgleich

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1/07 (588) „Alter Bahnhof Haspe“ wurde eine Bewertung des Eingriffs durchgeführt. Die Bewertung der Eingriffe erfolgt nach der Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Bauleitplanung in NRW (LÖBF 2006). Dabei werden die entgegenstehenden Festsetzungen des Bestandes (Bebauungsplan 20/77 und dessen 4. Änderung) den Festsetzungen der Planung gegenübergestellt.

Die Bilanzierung der unterschiedlichen Flächen ergab ein Wertpunktedefizit von 3.937 Wertpunkten. Zum Ausgleich des Defizits wird in 58091 Hagen-Priorei (Gemarkung Dahl, Flur 14, Flurstücke 597, 68 teilweise, 602 teilweise und 604) die Ökokonto-Maßnahme Nr. 4 “3.3 Niederwald“, die bereits als Haselhuhn- und Niederwaldprojekt durchgeführt wurde und von der Unteren Naturschutzbehörde anerkannt ist, genutzt. Der Ausgleich des Wertpunktedefizits über das Ökokonto wird mit dem Vorhabenträger vertraglich abgesichert. Der Bereich der Maßnahme ist in nachstehender Abbildung 9 dargestellt.

[11] Ludescher (2021): S. 21, 22

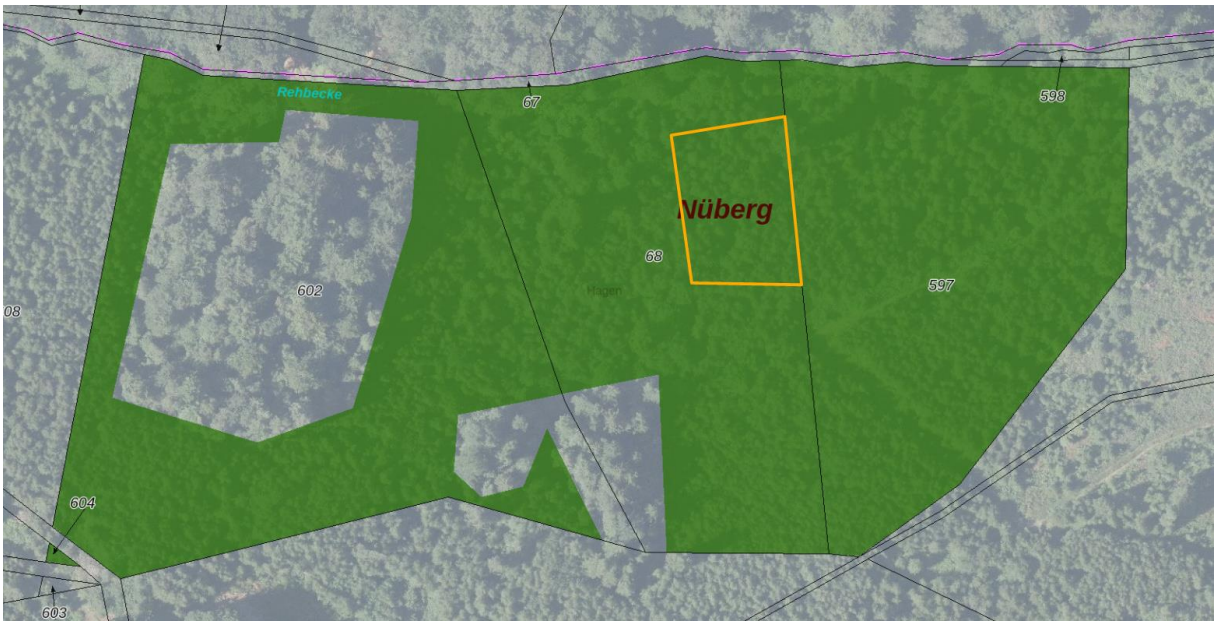


Abbildung 9: Bereich der Ausgleichsmaßnahme

4.1.3 Schutzgut Fläche / Boden

Für die geplante Änderung des Flächennutzungsplanes wird insgesamt eine Fläche von etwa 3,8 ha in Anspruch genommen, davon werden ca. 3,1 ha versiegelt.

Nach der Bodenkarte NRW[12] handelt es sich bei dem Bodentyp des Plangebiets um Pseudogley-Parabraunerde und bei der Bodenart um stark tonigen Schluff. Der Grundwasser-Flurabstand ist sehr hoch, ebenso die Verdichtungsempfindlichkeit. Die Versickerungseignung ist nicht gegeben.[13]

Es befinden sich im Plangebiet keine schutzwürdigen Böden und fruchtbaren Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit.

Der östliche Teil des Plangebietes befindet sich in einem Quadranten, der verkarstungsfähiges Gestein angibt. Für das restliche Plangebiet sind keine Gefährdungspotenziale des Untergrundes oberflächennaher Bergbau belegt.[14]

Die geplante Nutzung ist eine Wiedernutzbarmachung von Brachflächen und dient gemäß § 1a Abs. 2 BauGB zur Innenentwicklung und zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen. Die ehemalige Bahnfläche, ehemals mit Drehscheibe und Gleisen, diente bis zum heutigen Zeitpunkt hauptsächlich als Lagerstätte für verschiedene Stoffe und Materialien. Darunter befanden sich über die Jahre vor allem ein Rangiergebäude mit Ölbunker der Bahn, ein Recyclingbetrieb, ein Lager für Altreifen, Kleinmöbel, Holzrecyclingmaterial und Zellstoffe, ein Schrottplatz sowie ein Lagerplatz der Bahn für Container mit Kleineisenteilen und Altmetall.

Die altlastenrelevante Wertermittlung des Bodens[15] und die chemischen Analyseergebnisse haben ergeben, dass flächendeckend mit einer Grundlast gemäß LAGA von Z2 zu rechnen ist und in mehreren Teilbereichen der Fläche Schadstoffe gefunden wurden, die den Austausch

[12] Website Geoportal NRW
[13] Bodenkarte NRW
[14] Website Geologischer Dienst NRW
[15] Mull und Partner: Altlastenrelevante Wertermittlung - Alter Bahnhof Hagen-Haspe (2019)

und Entsorgung des Bodens notwendig machen. Auslöser für eine Einteilung in die Zuordnungsklasse >Z2 der LAGA TR Boden (2004) sind erhöhte Belastungen von den Schadstoffen Zink, TOC, Benzo(a)pyren, PAK und PCB auf einer Teilfläche im Westen des Planungsgebietes sowie von Kohlenwasserstoffen und Chlorid auf einer Teilfläche mittig und südlich des Gebietes.

Die Analyseergebnisse zeigen im Abgleich zu den Prüfwerten der BBodSchV aus bodenschutzrechtlicher Sicht lediglich Überschreitungen für den Beurteilungspfad Boden – Grundwasser in den Auffüllungsproben. Bereits die Analyse der unterlagernden geogenen Schichten zeigt hingegen keine Auffälligkeiten mehr, sodass eine Gefährdung des Grundwassers zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeleitet wird.

Für die Aufnahme und Verlagerung von Bodenmaterial auf der Fläche wurde ein Sanierungskonzept erstellt. Zur Umsetzung des Sanierungskonzepts werden eine Kennzeichnung und eine bedingte Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, um eine umweltverträgliche Entwicklung der Fläche zu gewährleisten.

4.1.4 Schutzgut Wasser

Im Plangebiet besteht keine Wasserschutzzone.

Grundwasser

Laut Bodenkarte NRW befindet sich das Grundwasser auf Stufe 0, es ist also kein Grundwasser vorhanden. Da kein Grundwasser vorhanden ist, ist der Flurabstand hoch.

Obgleich nicht von einer durch Altlasten verursachten Verunreinigung des Grundwassers ausgegangen wird, ist eine Versickerung von Niederschlag nicht zulässig.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet befindet sich kein Oberflächengewässer. Es sind keine Bedrohungen durch mögliche Überschwemmungen und gefährdete Bereiche zu erwarten. Auch die Hochwasserrisikokarte vom Mai 2013 sieht die zur Entwicklung anstehende Fläche weder für das 100-jährige Hochwasser noch für ein Extremhochwasser als gefährdet an.[16]

4.1.5 Schutzgut Klima

Lufthygiene

Das Plangebiet und die angrenzenden Straßen befinden sich nicht im Luftqualitätsüberwachungssystem des Landes Nordrhein-Westfalen (LUQS). Gleichwohl liegen auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mittlere Verkehrsbelastungen vor (vgl. Kap. 4.1.1). Durch die zu erwartende Erhöhung des Verkehrs wird auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen die Luftbelastung kaum erheblich zunehmen.

Lokalklima

Lokalklimatisch betrachtet befinden sich das Untersuchungsgebiet in einem Klima, welches von Bahnverkehr sowie Industrie- und Gewerbe geprägt ist[17]. Es gibt große Temperaturunterschiede auf den Oberflächen zwischen Tag und Nacht und die geringe Rauheit begünstigt den Luftaustausch im Gebiet. Zusätzlich fördert die bestehende Teilversiegelung des Gebietes eine starke sommerliche Aufheizung und Trockenheit. Die Umgebung des Plangebietes ist

[16] ELWAS: elektronisches wasserwirtschaftliches Verbundsystem für die Wasserwirtschaftsverwaltung in NRW
[17] LANUV: Fachinformationssystem Klimaanpassung

weitgehend von einem Klima innerstädtischer Grünflächen geprägt sowie westlich von einem dichten Gewerbe- und Industrieklima.

Eine Umsetzung des Planvorhabens würde den Versiegelungsgrad des Plangebietes wesentlich erhöhen. Durch den Bau zusätzlicher (Gewerbe-)Gebäude ist im gesamten Gebiet von einer Entwicklung zu einem dichten Gewerbe- und Industrieklima auszugehen, ähnlich wie in dem westlich angrenzenden Gewerbebereich. Dies führt zu einer zusätzlichen Emission von Lärm und Schadstoffen sowie zu einer Verminderung des Luftaustausches.

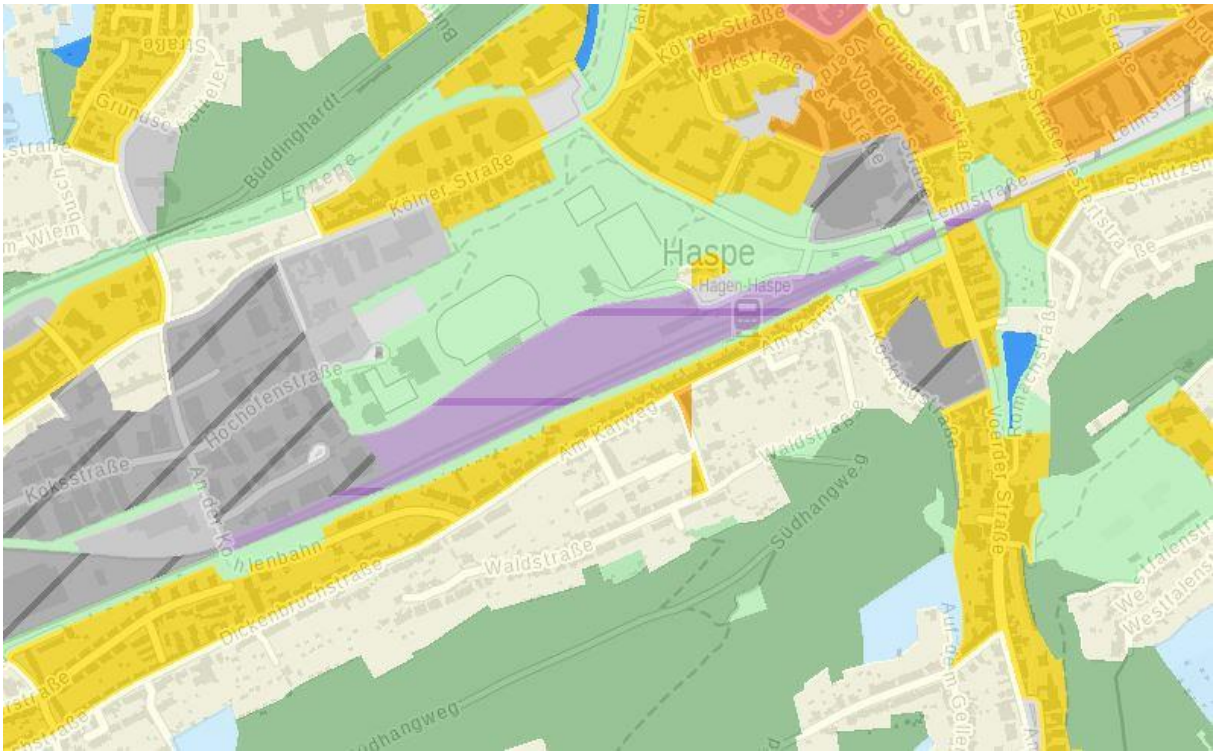


Abbildung 10: Klimatope (Quelle: Fachinformationssystem Klimaanpassung)

Klimaschutz

Auf dem Dach der Gewerbehallen sollen Photovoltaikanlagen errichtet werden, die einen erheblichen Teil des Strombedarfs decken können. Die Gebäude werden nach den Anforderungen der EnEV errichtet. Ferner werden in dem Parkhaus Elektroladestellen eingerichtet, wo Elektrofahrzeuge aufgeladen werden können.

Darüber hinaus werden alle Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung < 20° dauerhaft extensiv begrünt, um die Energiebilanz im Gebiet zu verbessern.

Klimaanpassung

Durch den Klimawandel ist künftig v.a. mit steigenden Temperaturen und heftigeren Starkregenereignissen zu rechnen. Bei steigenden Temperaturen kann in den Sommermonaten ein höherer Energieaufwand zur Kühlung entstehen, gleichzeitig kann im Winter der Energieaufwand zur Heizung geringer werden.

Da die befestigte Grundstücksfläche im Plangebiet mehr als 800 m^2 beträgt, ist im Baugenehmigungsverfahren ein Überflutungsnachweis gem. DIN 1986-100 vorzulegen. Bei einem Starkregenereignis ist der Bemessungsregen auf dem Grundstück zurückzuhalten, ferner sind Notwasserüberläufe anzulegen. Durch das Geländerelief und bauliche Vorkehrungen ist sicherzustellen, dass über Öffnungen an Gebäuden keine Wasserschäden entstehen.

4.1.6 Schutzgut Kultur- und Sachgüter, kulturelles Erbe

Im Plangebiet befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude. Daneben sind keine Objekte mit besonderer kultureller oder historischer Bedeutung sowie besonderen Sachgüter bekannt, die von dem Vorhaben tangiert werden.

Bei Bodeneingriffen könnten Bodendenkmäler entdeckt werden; dazu werden in den Plan Hinweise aufgenommen, wie in dem Fall zu verfahren ist.

Das alte Bahnhofsgebäude im Osten des Gebietes wird erhalten und soll zukünftig als Showroom fortbestehen.

4.2 Störfälle und Risiken

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich nicht um einen Störfallbetrieb. Gemäß den Angaben der Bezirksregierung liegen die nächst gelegenen Störfallbetriebe in über einem km Entfernung, Im Ennepetal 19-21 und An der Hütte 29-31.

4.3 Kumulierung, Wechselwirkungen

Eine Kumulierung mit Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete (insbesondere das westlich angrenzende Gewerbegebiet) ist z.Z. nicht zu erkennen.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Immissionen (durch den erwarteten Kunden- und Anlieferungsverkehr), Klima (durch Bebauung und Versiegelung) und dem Menschen sind möglich.

5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten, zusätzliche Angaben

5.1 Prüfung von Planungsalternativen

An dem Standort scheiden sowohl Freiraum- wie auch Wohnnutzungen wegen der Nachbarschaft zum stark emittierenden Bahnbetrieb aus. Für den anzusiedelnden Betrieb kommen Standortalternativen ebenfalls nicht in Betracht; der Inhaber hat sich in der Region bereits nach verfügbaren, geeigneten Standorten umgesehen und hat auf dessen Grund die Fläche erworben. Für die Stadt Hagen erfüllt die beabsichtigte Nutzung ihre städtebaulichen Ziele, nachdem die Lärm- und altlastenbelastete Fläche bereits 14 Jahre brach lag. Andere realistische Alternativstandorte für ein derartiges Vorhaben konnten nicht ermittelt werden.

5.2 Beschreibung der u. U. verbleibenden erheblichen Negativauswirkungen

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen wird es zu einer zusätzlichen Lärmbelastung kommen. Mit Bebauung und Versiegelung von Freiraum ändert sich das Lokalklima.

5.3 Zusätzliche Angaben

Methodik
Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren
Nach einer Begehung des Plangebiets erfolgte die Beschreibung der Umwelt auf Basis verfügbarer Informationen im Internet und ergänzender Gutachten. Die Angaben zu potenziellen Umweltbeeinträchtigungen erfolgten vor dem Hintergrund von Erfahrungen mit anderen Einzelhandelsprojekten und mit Hilfe eigener Recherchen.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben
Teilweise fehlende Angaben wie zum Lärmschutz und zu planungsrelevanten Arten werden

durch Fachgutachten ersetzt. Zur Emission von Treibhausgasen und zum Energieverbrauch liegen noch keine Angaben des Vorhabenträgers bzw. Betreibers vor.

5.4 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bei der Durchführung des Bebauungsplans (Monitoring)

Nach § 4c BauGB haben die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung des Bauleitplanes eintreten können, zu überwachen. So sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen frühzeitig ermittelt werden, um geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen zu können. Sofern sich nach Errichtung der Vorhaben Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen ergeben, deren Überwachung externen Behörden obliegt, sind diese Behörden gemäß § 4 Abs. 3 BauGB verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten.

Gemäß dieser Zielsetzung konzentrieren sich Überwachungsmaßnahmen auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens, des Verkehrslärms und der Umsetzung externer Kompensationsmaßnahmen.

6 Zusammenfassung der Ergebnisse der Umweltprüfung

Zu der Planung sind zusammenfassend folgende Auswirkungen zu erwarten:

Zu prüfende Aspekte / Schutzgüter (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)	**Umweltzustand** (Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a Nr. 2a BauGB)	**Wirkungen der Planung** (Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a Nr. 2b BauGB)	**Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen** (Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a Nr. 2c BauGB)
Mensch, Gesundheit, Bevölkerung	• Brach liegende Fläche ohne Nutzung • keine Erholungsfunktion • Erhebliche Schallimmissionen durch Bahnlinie	• Ort- und Landschaftsbild wird erheblich verändert • Keine erhebliche Zunahme Straßenverkehrslärm zu erwarten	• Vorkehrungen zum Schallschutz • Verlagerung des Fußweges im Westen des Plangebietes an den Rand der Planstraße
Landschaft, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	• keine Schutzgebiete oder schutzwürdige Biotope • Planungsrelevante Arten sind zu Prüfen	• Überbauung und Versiegelung der bisher brach liegenden Fläche	• Parkplatz unversiegelt und baumbestanden • Externe Restkompensation • Grünabschirmung zur Sportanlage • Dachbegrünung • Empfehlungen zum Rückbau der Bestandsgebäude
Fläche / Boden	• Pseudogley-Parabraunerde, stark toniger Schluff • geringe Versickerungseignung • Altlasten	• Flächeninanspruchnahme ca. 3,6 ha • Erforderliche Maßnahmen zu den Altlasten	• Berücksichtigung bei Kompensation • Bodenmanagement-/ Sanierungskonzept

Wasser	• Hoher Grundwasserflurabstand	• Plangebiet nicht durch Extremhochwasser gefährdet	• keine
Klima / Luft	• keine Überwachung der Luftqualität • Mischung Klima Bahnverkehr/ Industrie- und Gewerbeklima	• Luftbelastung wird kaum zunehmen • Veränderung Lokalklima zu Industrie- und Gewerbeklima	• Photovoltaik u.a. Klimaschutzmaßnahmen
Kultur- und Sachgüter, kulturelles Erbe	• keine Denkmäler vorhanden	• keine	• Erhalt des alten Bahnhofgebäudes
Störfälle und Risiken	• Störfallbetriebe in >1 km Entfernung	• kein Störfallbetrieb	• keine
Kumulierung, Wechselwirkungen	• keine	• keine Kumulierung zu erwarten • Wechselwirkungen Immissionen / Klima / Mensch	• Vorkehrungen zum Schallschutz • Begrünungsmaßnahmen

III. QUELLEN

Ambrosius, Blanke – verkehrs.infrastruktur Ingenieurbüro für Verkehrs und Infrastrukturplanung (2020): Verkehrsgutachten – Alter Bahnhof Hagen-Haspe.

ELWAS: elektronisches wasserwirtschaftliches Verbundsystem für die Wasserwirtschaftsverwaltung in NRW: *https://www.elwasweb.nrw.de/*

Geologische Dienst Nordrhein-Westfalen: Gefährdungspotenziale des Untergrundes in Nordrhein-Westfalen *https://www.gdu.nrw.de*

Geschäftsstelle IMA GDI.NRW: Geoportal NRW. *https://www.geoportal.nrw*

Hagener Straßenbahn AG: *https://www.strassenbahn-hagen.de*

ITAB (2021): Gutachtlicher Bericht auf der Grundlage von Planunterlagen und Geräuschimmissions-Berechnungen nach DIN 18005 'Schallschutz im Städtebau' und DIN 45691 'Geräuschkontingentierung'. Hagen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen: NW SIB *www.nwsib-online.nrw.de*

LANUV NRW: Fachinformationssystem Klimaanpassung *www.klimaanpassung.nrw.de*

LANUV NRW: Geschützte Arten in NRW: Planungsrelevante Arten für Quadrant 3 im Messtischblatt 4610. *https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/blatt/liste/46103?kl_gehoel=1&oveg=1&brach=1&gebaeu=1*

Ludescher, Fritz (2021): Artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe I zum Bebauungsplan Nr. 1/07 (588) Hagen Haspe. Bochum

Mull und Partner Ingenieursgesellschaft (2019): Altlastenrelevante Wertermittlung – Alter Bahnhof Hagen-Haspe.

Mull und Partner Ingenieursgesellschaft (2021): Sanierungskonzept BV Alter Bahnhof Haspe.

MUNLV NRW: Flussgebiete NRW *https://www.flussgebiete.nrw.de/node/5696*

MUNLV NRW: NRW Umweltdaten vor Ort. *https://www.uvo.nrw.de/uvo.html?lang=de&layers=%2B%3Aw31%2Cw32%2Cw33%2Cw35%2Cw36%2Cw37%2Cw39%2Cw40%2Cw41%2Cw42%2Cw43&center=389879.77080367244%2C5689134.736020354%2C25832&lod=12*

MUNLV NRW: Umgebungslärm in NRW. *www.umgebungslaerm.nrw.de*

Stadt Hagen (2010): Landschaftsplan der Stadt Hagen. Hagen. *https://www.hagen.de/web/de/fachbereiche/fb_69/fb_69_08/fb_69_0806/69_naturlandschaft_landschaftsplanung.html*

VKU Verkehrsgesellschaft Kreis Unna: Fahrplanauskunft. *https://www.vku-online.de*

In Vertretung

Henning Keune

Technischer Beigeordneter