

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 05.050 - Güterverkehrszentrum Hafen-West -

für den Bereich zwischen

- der Südgrenze des Datteln-Hamm-Kanales (vorhandene Spundwand und deren gradlinige Verlängerung nach Westen),
- der Verlängerung der östlichen Grenze des Flurstücks 301, Gemarkung Hamm, Flur 45, nach Norden,
- der östlichen Grenze des Flurstücks 301, Gemarkung Hamm, Flur 45,
- der Verlängerung dieser Grenze um 3,50 m nach Süden,
- einer von hier parallel zur nordwestlichen Grenze des Flurstücks 316, Gemarkung Hamm, Flur 45, nach Osten abknickenden 128,65 m langen Linie,
- einer von diesem Endpunkt rechtwinklig nach Süden abknickenden Linie bis zur Nordgrenze des Flurstücks 359, Gemarkung Hamm, Flur 44,
- der Nordgrenze des Flurstücks 359, Gemarkung Hamm, Flur 44, bis zum nächsten östlichen Grenzpunkt,
- einer Linie von diesem Grenzpunkt nach Süden, rechtwinklig zur Nordgrenze des Flurstücks 320, Gemarkung Hamm, Flur 44,
- der Nordgrenze dieses Flurstücks auf einer Länge von 19,50 m nach Osten,
- einer Linie von hier rechtwinklig nach Norden,
- übergehend in eine Kurve mit einem Radius von 10 m bis zur Nordgrenze des Flurstücks 359, Gemarkung Hamm, Flur 44,
- dieser Grenze und der Nordgrenze des Flurstücks 360, Gemarkung Hamm, Flur 44,
- der Nordgrenze des Flurstücks 1090, Gemarkung Hamm, Flur 42,
- der Verlängerung der Ostgrenze des Flurstücks 200, Gemarkung Hamm, Flur 45, nach Süden,
- der Ostgrenze des Flurstücks 200, Gemarkung Hamm, Flur 45,
- der Verlängerung der Ostgrenze des Flurstücks 200, Gemarkung Hamm, Flur 45, nach Norden bis zur Südgrenze des Datteln-Hamm-Kanals,

1. Planungserfordernis

Im Stadtbezirk Hamm-Herringen wurde im Jahre 1965 zur planungsrechtlichen Sicherung der Ansiedlung der Hoesch-Röhrenwerke AG der Bebauungsplan Nr. 05.003 - Hoesch - aufgestellt. Dieser Bebauungsplan trifft, mit Ausnahme der Wohngebiete entlang der Straßen Kissinger Weg, Waterloostraße und Engernweg für den gesamten Bereich zwischen Datteln-Hamm-Kanal und der Hafenstraße im Norden, Lange Straße im Süden und dem Inertstoffwall parallel zur Wohnbebauung "Juffernbuschstraße" im Westen, die Festsetzung eines uneingeschränkten Industriegebietes.

Die Entwicklung des Röhrenwerkes, heute Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr GmbH (MHP), fand überwiegend im Bereich südlich der Hafenstraße statt. Die Bereiche nördlich der Hafenstraße bzw. der Gleisanlagen in Verlängerung der Hafenstraße wurden bisher nur in Teilbereichen für die Unterbringung der erforderlichen Versorgungsinfrastruktur in den Bereichen Elektrizität, Wärmeerzeugung und Entwässerung genutzt. Ein ehemals geplanter direkter Anschluß des Werksgeländes an den Datteln-Hamm-Kanal zur Nutzung der Binnenschifffahrt innerhalb der betrieblichen Logistik wurde nicht realisiert.

Im Zuge des mit dem Strukturwandel einhergehenden Konzentrationsprozesses in der Montanindustrie ist eine Ausweitung der Produktionsanlagen der Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr GmbH nicht erfolgt; gerade in den letzten Jahren wurden Teile der in Hamm bestehenden Produktionsanlagen konzernintern an andere Standorte verlagert. Für etwaige zukünftige Entwicklungsoptionen der MHP stehen im westlichen Bereich des Werksgeländes,

südlich der Hafenstraße, bzw. der Werksanschlußbahn nach Aussagen der Werksleitung ausreichend betriebseigene Flächen zur Verfügung.

Die o.a. Flächen zwischen Datteln-Hamm-Kanal und Hafenstraße in einem Umfang von ca. 15 ha werden seitens der MHP dauerhaft für eigene Zwecke nicht mehr benötigt. Die Flächen wurden zu einem untergeordneten Teil an die Stadtwerke Hamm sowie den Grundstücksfonds NRW verkauft und stehen somit für die Ansiedlung neuer Betriebe zur Verfügung.

Teilflächen des Geländes parallel zum Datteln-Hamm-Kanal wurden schon für den Kanalaus- bau auf die Normbreite für Europaschiffe von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion sowie seitens der Hafen Hamm GmbH für die Anlage neuer Schiffs- liegeplätze entwickelt. Diese Aus- bauvorhaben wurden 1994 baulich abgeschlossen.

Aufgrund der Lage dieses Geländes im direkten westlichen Anschluß an den Ölhafen Hamm mit einer komplett vorhandenen Hafeninfrastruktur, der gleichzeitigen schienenmäßigen Ver- knüpfung mit der seitens der Stadtwerke Hamm betriebenen Hafenbahn und ein KLV-Contai- nerterminal mit Anschluß an das Güterfernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG im Rangier- bahnhof Hamm sowie der ebenfalls vorhandenen Anbindung an das städtische Haupt- straßennetz mit Anschluß an die Autobahn A 1 ist dieses Gelände im Schnittpunkt der Verkehrsträger "Wasser", "Schiene" und "Straße" für die Entwicklung eines Güterverkehrs- zentrums (GVZ) prädestiniert.

Unter dem Begriff Güterverkehrszentrum werden "Einrichtungen und Standorte zur Optimie- rung, Harmonisierung und Neuorganisation von Transportketten" verstanden. Sie dienen der räumlichen und organisatorischen Zusammenfassung von logistischen Diensten sowie der In- tegration der verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere von Straße, Schiene und Binnen- schifffahrt als Hauptträger des Güter- und Wirtschaftsverkehrs. Die in einem GVZ räumlich zusammengefaßten Verkehrs-, Lagerei-, Logistik und Dienstleistungsunternehmen behalten ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit bei. Bestimmte Serviceaufgaben können im Sinne der Nutzung von Synergieeffekten bzw. Rationalisierung freiwillig an eine gemeinsame Betrei- bergesellschaft delegiert werden.

Mittelpunkte derartiger GVZ sind die Umschlagsanlagen des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV), die als multimodale Schnittstellen den Frachtaustausch (Container, Wechselbrücken und Lastwagen) zwischen den Verkehrsträgern "Wasser, Schiene und Straße" und damit zwischen Nah- und Fernverkehr gewährleisten. Diese Terminals werden in einem Netzwerk verbunden mit den großen Wirtschaftszentren in Deutschland und Europa.

Mit der Verlagerung der Transporte von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrs- träger 'Bahn/Binnenschiff', mit der Verringerung der Einzelfahrten durch Bündelung von Frachtmengen und bessere Auslastung von Transportraum leistet ein GVZ einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung. Gleichzeitig sind für die beteiligten Unter- nehmen betriebswirtschaftlich erhebliche Rationalisierungseffekte zu erwarten, die insbeson- dere angesichts des verschärften europäischen Wettbewerbes an Bedeutung gewinnen. Es ist absehbar, daß die Zukunft der Verkehrs- und Betriebslogistik entscheidend durch den Zugang zu solchen multimodalen Netzen bestimmt wird.

Am 07.08.1992 hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr(MSV) dem Landtag eine "Standortraumkonzeption für GVZ in Nordrhein-Westfalen" vorgelegt. Darin werden auf Grundlage von Untersuchungen zum landesweiten Güterverkehrsaufkommen sog. 'Standorträume für GVZ' festgelegt.

Für den Standortraum 'Östliches Ruhrgebiet', der neben Hamm auch die kreisfreien Städte Bochum, Dortmund, Hagen, Herne sowie die Kreise Recklinghausen und Unna umfaßt, wurden aufgrund seiner wirtschaftsgeographischen Lage täglich ca. 15000 t Umschlagmenge für ein GVZ prognostiziert. Für deren Realisierung wurde eine Fläche in der Größenordnung von ca. 80 bis 100 ha erforderlich gehalten und die Bezirksregierung in Verbindung mit den jeweiligen Industrie- und Handelskammern, den Gebietskörperschaften sowie den Verkehrsträgern und der Logistikwirtschaft aufgefordert, geeignete Standorte für die Entwicklung eines solchen GVZ zu untersuchen.

Seitens der Regionalkonferenz "Dortmund/Kreis Unna/Hamm" wurde im Rahmen des 1993 beschlossenen Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) die Realisierung eines sog. "Dezentralen GVZ Dortmund/Kreis Unna/Hamm" als eines der Leitprojekte zur Bewältigung des Strukturwandels im östlichen Ruhrgebiet verabschiedet. Untersuchungen für die Erarbeitung des REK hatten ergeben, daß eine Vielzahl der erforderlichen Infrastruktureinrichtungen in Form der Häfen, Rangierbahnhöfe etc. überwiegend in der Region "Östliches Ruhrgebiet" schon vorhanden sind. Von daher lag es angesichts der allgemeinen Flächenknappheit sowie zur Vermeidung neuer Verkehrsbelastungen nahe, ein dezentral organisiertes Modell der Zusammenarbeit weniger neuer GVZ-Standorte mit den in der Region vorhandenen Infrastrukturen zu entwickeln.

Mit Förderung des Landes NRW wurde zur Umsetzung dieses Vorhabens in gemeinsamer Finanzierung der beteiligten Gebietskörperschaften und der Industrie- und Handelskammern das Gutachten "Dezentral organisiertes GVZ Dortmund/Kreis Unna/Hamm" im Jahre 1997 abgeschlossen.

Im Ergebnis wurde neben Standorten in Dortmund und im Kreis Unna die das Plangebiet betreffenden 15 ha aufgelassener Teilflächen des Werksgeländes der Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr GmbH am Datteln-Hamm-Kanal als geeignete Fläche für die Einrichtung eines GVZ-Teilstandortes Hamm empfohlen. Hinzu kommen weitere ca. 24 ha ebenfalls seitens der MHP dauerhaft für eigene betriebliche Zwecke nicht mehr benötigte Flächen in direkter Nachbarschaftslage zum Plangebiet südlich der Hafenstraße, die als GVZ-Ergänzungsflächen für eine Entwicklung vorgeschlagen wurden.

Die Entwicklung der somit etwa 39 ha umfassenden aufgelassenen Gesamtflächen des ehemaligen MHP-Werksgeländes als Teilstandort Hamm eines regionalen "GVZ-Östliches Ruhrgebiet" wurde seitens des Rates der Stadt Hamm Ende 1997 beschlossen.

Zur Sicherung dieser beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung des Planungsgebietes in diesem Bereich ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich, da die Festsetzungen des seit 1965 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 05.003 "Hoesch" nicht mehr den aktuellen städtebaulichen Anforderung zur Entwicklung eines GVZ gerecht werden.

Mit dem Inkrafttreten werden die Festsetzungen des alten B-Planes Nr. 05.003 aufgehoben, soweit sie durch den Geltungsbereich des aufzustellenden B-Planes 05.050 "GVZ Hafen West" erfaßt werden.

2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Industriegebiet dar.

Da sich die zulässigen Betriebsarten eines Güterverkehrszentrums wesentlich von den allgemein zulässigen Betrieben innerhalb eines Industriegebietes unterscheiden, bzw. nur einen

speziellen Teil dieser Betriebe beinhalten, setzt der Bebauungsplan gemäß § 11 BauNVO hier Sondergebiet - Güterverkehrszentrum Hafen-West - (GVZ) fest.

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren gemäß § 8 (3) BauGB entsprechend geändert.

3. Bestand innerhalb und außerhalb des Plangebietes

Das etwa 15 ha große Plangebiet liegt zwischen dem bestehenden Ölhafen Hamm im Osten sowie dem von der Ruhrkohle AG betriebenen Kohlehafen unmittelbar am Datteln-Hamm-Kanal und war bis zum Verkauf an die Stadtwerke Hamm und den Grundstücksfonds NRW Teil des südlich angrenzenden Werksgeländes der Mannesmann-Hoesch-Präzisrohr (MHP) GmbH. Größere Flächen zwischen den vorhandenen Produktions- und Lagerhallen sowie sonstigen Anlagen des Werksgeländes südlich der Hafenstraße sind derzeit nicht genutzt. Diese bisher ungenutzten Teilflächen des Werksgeländes mit einem Umfang von über 20 ha wurden aufgrund des vorhandenen Bahnanschlusses in direkter Verknüpfung mit dem Gesamtnetz der Hafenbahn Hamm, die zudem unter Einbindung des vorhandenen KLV-Containerterminals den Anschluß an das Güterfernverkehrsnetz der Deutsche Bahn AG sicherstellt, in dem o.a. Gutachten als geeignete Ergänzungsflächen für das geplante Güterverkehrszentrum bewertet.

Das Plangebiet ist über die Straße 'Am Ölhafen' und die 'Hafenstraße', die in der Werkseinfahrt des MHP-Geländes ihren derzeitigen westlichen Abschluß findet, an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Von der Straße 'Am Ölhafen' zweigt parallel zu den vorhergehend beschriebenen Umschlaganlagen ein erster Erschließungsansatz in das Plangebiet ab.

Das Gebiet ist überwiegend unbebaut, nur im nord- und südwestlichen Bereich des Plangebietes finden sich Nebengebäude und Anlagen, die bisher die Ver- und Entsorgung (Elektroübergabestation, Heizhaus, Abwasserbehandlungsanlagen etc.) des gesamten MHP-Werkes sichergestellt haben. Sie verlieren aber zukünftig mit dem laufenden Neubau entsprechender Ersatzanlagen auf dem südlich anschließenden Werksgelände der MHP ihre Funktion. Etwa mittig innerhalb des Plangebietes befindet sich eine unterirdische Druckrohrleitung mit zwischengeschaltetem Tosbecken als Bestandteile des kommunalen Entwässerungsnetzes. Eine Nutzung für die Entwässerung des Güterverkehrszentrums ist nicht möglich.

Vom Ölhafen aus in westlicher Richtung ist auf einer Länge von etwa 400 m im Zuge der Verbreiterung des Datteln-Hamm-Kanales auf sog. Europa-Schiffahrtsnorm der Ausbau der Hafenanlagen (Spundwände) für die Einrichtung zusätzlicher Schiffs Liegeplätze realisiert.

4. Inhalt des Bebauungsplanes

4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt für den Gesamtbereich ein Sondergebiet (SO) "Güterverkehrszentrum Hafen-West" fest. Abgestimmt auf die erforderlichen Abstandsflächen ist ein Tag- und Nachtbetrieb der Anlagen als Voraussetzung für den Betrieb eines Güterverkehrszentrums zulässig.

Dieses Sondergebiet ist von Norden (Datteln-Hamm-Kanal) nach Süden nach den vorgesehenen Betriebsabläufen gestaffelt in SO₁, SO₂ und SO₃/SO₄-Gebiete.

Die SO₁-Gebiete dienen ausschließlich dem Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern 'Wasserstraße', 'Eisenbahn' und 'Straßenverkehr'. Zulässig sind damit alle dazu erforderlichen Verkehrsinfrastrukturanlagen sowie ergänzende Anlagen des Güterumschlags wie Portalkräne etc..

Die SO₂-Gebiete sind für den weitergehenden Warenumsschlag, -lagerung und Behandlung von Waren vorgesehen. Neben Lager- und Umschlagsflächen sind danach auch ergänzende zweckgebundene bauliche Anlagen wie z.B. Kräne, Silos, Kühlhäuser, Mühlen, Sortieranlagen etc. zulässig.

Innerhalb der SO₃-Gebiete sind Betriebe des Güterumschlags und der Warendistribution zulässig, die entweder wasser- und schienenorientiert, wasser- und straßenorientiert oder schienen- und straßenorientiert sind. Um dem Zweck eines Güterverkehrszentrums gerecht zu werden, ist mindestens die Kombination zweier Verkehrsträger erforderlich.

Zur Sicherstellung der Zulässigkeit von Betrieben, die auf die Weiterbearbeitung vor Ort durch andere Betriebe angewiesen sind, werden auch diese anderen Betriebe hier allgemein zugelassen. Dies gilt ausnahmsweise auch für Betriebe, die den allgemein zulässigen Betrieben zuarbeiten oder deren Produkte weiterverarbeiten. Da in dem gesamten SO-Gebiet auch in Tag- und Nachtbetrieb gearbeitet werden soll, sollen ausnahmsweise auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen werden. Um eine spätere Trennung von Betrieb und Wohngebäude auszuschließen, sind die Wohnungen eindeutig den Betrieben zuzuordnen und grundbuchlich zu sichern.

Zur Gewährleistung ausreichender Abstände zwischen emittierenden Anlagen und der weiter südwestlich und südlich liegenden Wohnbebauung (WA) sind die Sondergebiete entsprechend der Abstandsliste 1998 zum Rd.Erl. des Ministers für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft NW vom 02.04.1998 gemäß § 1 Abs. 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) gegliedert. Die Gliederung erfolgte entsprechend der Abstandsliste in 300 m und 500 m Abständen zur nächstliegenden Wohnbebauung.

Für die jeweiligen Gebiete sind die Anlagen V bis VII bzw. IV bis VII und Betriebe mit einem ähnlichen Emissionsgrad der jeweils nächsthöheren Abstandsklasse zulässig.

4.2 Begrünung

Bedingt durch die vorgesehene Nutzung der Sondergebiete und der Betriebsabläufe - intensiver Wasser-, Schienen-, Straßen- sowie Ladeverkehr - wurde innerhalb des Plangebietes weitgehend auf die Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen verzichtet. Als Abgrenzung zwischen den SO-Gebieten und der anbaufreien Hafenstraße wurde aus städtebaulichen Gründen ein 3 m breiter Pflanzstreifen festgesetzt.

4.3 Örtliche Bauvorschriften

Zur stadtbildverträglichen Gestaltung eventueller großflächiger Stellplatzanlagen ist pro 6 Stellplätze ein großkroniger heimischer Laubbaum (wie Stieleiche, Platane o.ä.) zu pflanzen (Parken unter Bäumen).

4.4 Erschließung

Die Entwicklung einer zweckgerichteten Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung schlechthin für die anzusiedelnden verkehrsorientierten Betriebe und Betriebsarten. Durch diesen Bebauungsplan werden u.a. die planerischen Voraussetzungen für den Bau dieser Anlagen geschaffen.*

Autobahn-, Wasserstraßen- und Schienenanschluß

Das Plangebiet ist über die für die geplante Nutzung ausreichend dimensionierten Straßen 'Am Ölhafen' und die 'Hafenstraße', die in der Werkseinfahrt des MHP-Geländes ihren derzeitigen westlichen Abschluß findet, an das städtische Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Über die Radbodstraße besteht im Verlauf des Zuges 'Römerstraße'/ 'Nord-Lippe-Randstraße' nach Norden ein Anschluß an die Autobahn A1 im Zuge der Auf-/Abfahrt 'Hamm/Werne', wie darüberhinaus über den 'Herringer Weg' und 'Dortmunder Straße' ein zweiter Anschluß des GVZ an die A 1 im Zuge der Auf-/Abfahrt 'Hamm/Bergkamen' vorhanden ist.

Damit liegt eine grundsätzlich nutzbare Anbindung des geplanten Güterverkehrszentrums an die Autobahn A1 vor.

Darüber hinaus ist die Optimierung des Verkehrsnetzes gemäß VEP auch weiterhin Ziel der Stadtentwicklung. Die danach vorgesehene Realisierung der sogenannten "Kanaltrasse" würde die Autobahnanbindung (A1) des GVZ erheblich verbessern.

Mit Realisierung der als gesamtstädtische Umgehungsstraße geplanten sog. 'B 61n' ist mittel- bis langfristig darüber hinaus eine weitere anbaufreie direkte Verknüpfung des geplanten GVZ mit der Autobahn A2 im Zuge der Auf-/Abfahrt 'Bönen/Pelkum' über den Anschluß der bestehenden Hafenstraße vorgesehen.

Zusammen mit den vorhandenen Anschlüssen des Plangebietes an die Verkehrsträger 'Wasserstraße/Schiffahrt' über den zukünftig auf 'Europa-Schiffahrtsnorm' verbreiterten 'Datteln-Hamm-Kanal' sowie das System 'Schiene/Bahn' über Hafenbahn, KLV-Containerterminal an das Güterfernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG im Rangierbahnhof Hamm ergeben sich mit Realisierung der vorhergehend dargestellten Autobahnanschlüsse optimale Entwicklungschancen des Plangebietes als Standort eines Güterverkehrszentrums.

Innere Erschließung

Straßenseitiges Grundgerüst der inneren Erschließung des Plangebietes ist die Verlängerung der 'Hafenstraße' (Planstraße A) nach Westen, nördlich parallel zu den vorhandenen Gleisanlagen als anbaufreies Teilstück der geplanten 'Kanaltrasse'. Dazu ist eine Verlegung der heutigen Werkszufahrt des MHP-Geländes nach Westen vorgesehen, die eine gemeinsame Kreuzung mit der ringartig anschließenden inneren Erschließung des Plangebietes (Planstraße C) bildet. Das erste Teilstück dieser Zufahrt soll öffentlich werden. So wird verhindert, daß bei dem erhöhten Sicherheitsbedürfnis des Werkes diese Zufahrt durch eine Schranke o.ä. zur Planstraße A hin abgesperrt wird und dadurch Rückstaus entstehen. Der innere Erschließungsring findet seinen Anschluß wiederum in der vorhandenen Straße 'Am Ölhafen'. Nur über diesen inneren Erschließungsring sind sowohl die Einzelgrundstücke für Betriebe im Bereich der Sondergebiete SO₃, wie auch die Umschlag-, Lager- und sonstigen Warenbehandlungsanlagen der Bereiche SO₁ und SO₂ öffentlich erschlossen.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebsablaufes ist vorgesehen, das Ordnungsrecht für die öffentlichen Erschließungsstraßen auf den Hafenmeister zu übertragen. Für den Teil der geradlinigen Verlängerung der Hafenstraße zu beiden Seiten ist ein absolutes Zu- und Abfahrtsverbot festgesetzt. Die hier anzusiedelnden Betriebe können also nicht von Süden erschlossen werden. Dadurch wird in diesem Bereich der einwandfreie Verkehrsablauf auch i.V.m. mit dem südlich angrenzenden Industriegebiet und dessen Ein- und Ausfahrt, sowie den hier vorhandenen Gleisanlagen gewährleistet.

5. Entwässerung

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt heute im Mischsystem mit Anschluß über den Hauptsammler DN 1500 "Boonekamp" an die KA-Hamm-West. Der Hauptsammler dient z.Z. u.a. der Ableitung vom Pumpwerk Kissinger Weg und der Entwässerung der MHP.

Für das Gesamtgebiet Hamm-West wird z.Z. ein Gebietsentwässerungsplan (GEP) erstellt. Im Rahmen der Vorplanung zeichnet sich eine Neukonzeption ab. Danach wird aus baulichen und lagemäßigen Gründen die Umlegung der vorhandenen Mischwasserkanalisation in die verlängerte Hafenstraße und die Straße Am Ölhafen mit Anschluß an den Hauptsammler "Boonekamp" vorgesehen.

Das Schmutzwasser des Gebietes GVZ Hafen-West wird über noch zu planende und zu bauende Kanäle an diese umgelegte Mischwasserkanalisation angeschlossen.

Das Regenwasser soll über eine komplett neu zu konzipierende Entwässerung einschließlich Regenklärbecken zum Schwarzbachdücker und damit in die Lippe ortsnah eingeleitet werden.

6. Altlasten

Für den Bereich des Bebauungsplanes wurde durch das Büro Mull und Partner (M u. P), Ingenieurgesellschaft mbH, Hagen, ein Altlastengutachten mit nachfolgend aufgeführten Ergebnissen durchgeführt.

Nördliche Verdachtsfläche (Ecke Am Ölhafen/Planstraße B):

Im allgemeinen

~~Hier wurden 8 Rammkernsondierungen durchgeführt. Dabei wurden Auffüllungen in der Mächtigkeit von 2 - 3 m ermittelt. Es wurden Anteile von Bauschutt und geringe Beimengungen Gewerbeabfall festgestellt. In Teilbereichen liegen Kontaminationen mit Mineralölkohlenwasserstoffen vor. Eine Sanierung dieser Flächen ist daher vor Baubeginn erforderlich. Eine entsprechende Vorabstimmung zwischen der Grundstückseigentümerin (Grundstücksfonds NRW), der Bezirksregierung Arnsberg und dem Ingenieurbüro M u. P hat bereits stattgefunden. Nach der Zuständigkeitsverordnung technischer Umweltschutz ist die Bezirksregierung Arnsberg zuständige Behörde für Altlastenverdachtsflächen, die sich im Eigentum des Landes (auch Grundstücksfonds NRW) befinden.~~

durchgef. = führt

Südliche Verdachtsfläche (Ecke Am Ölhafen/Hafenstraße):

Hier befand sich eine Tankstelle mit einer Dieselkraftstoff-Tanksäule. Eine Sondierung ergab, daß aus diesem Grund mit geringfügigen Untergrundverunreinigungen zu rechnen ist. Deshalb sollen die Auskofferungsarbeiten vorsorglich gutachterlich begleitet werden.

Weiterhin befindet sich auf dieser Fläche eine Elektroübergabestation, die z.Z. noch betrieben wird. Nach Aufgabe dieser Station und vor Realisierung einer neuen Nutzung dieser Fläche ist eine Untersuchung in Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 52, durchzuführen.

7. Ökologische Maßnahmen

Durch die gesetzliche Grundlage des § 1a BauGB ist die Frage eines Eingriffs in Natur und Landschaft bereits im Rahmen der Bauleitplanung zu klären.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist vollständig Teil eines rechtskräftigen Bebauungsplanes aus dem Jahre 1965 (05.003 - Hoesch -). Dieser Bebauungsplan setzt für den Planbereich des Bebauungsplanes Nr. 05.050 uneingeschränktes Industriegebiet mit einer um-

Die unbenutzten Bodenflächen sind jedoch keine Auffälligkeiten. In einem Teilbereich wurde eine Untersuchung durchgeführt. Die Mängel sind durch die Mängel der MHP...

fassenden überbaubaren Fläche fest; ausgenommen ist lediglich ein kleiner Teilbereich am Datteln-Hamm-Kanal.

§ 1 a Abs. 3 Satz 4 BauGB legt nunmehr ausdrücklich fest, daß ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren. Dies ist hier der Fall.

Innerhalb des Planbereiches befinden sich einige Waldflächen von insgesamt ca. 13.110 m² Größe.

Da es sich hier nach Aussage des Forstamtes Schwerte um Wald i.S. von § 2 Bundeswaldgesetz und § 1 Landesforstgesetz handelt, wird hierfür vom Forstamt eine Ersatzaufforstung von 15.000 m² gefordert. Da diese Ersatzaufforstung aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes durchgeführt werden kann, wird der Grundstücksfonds NRW eine entsprechende Fläche zur Verfügung stellen und die Ersatzaufforstung in Abstimmung mit dem Forstamt Schwerte durchführen.

Zur Absicherung dieser Maßnahme wird ein städtebaulicher Vertrag zwischen der Stadt Hamm und dem Grundstücksfonds NRW abgeschlossen.

8. Planfestgestellter Bereich des Datteln-Hamm-Kanals

Der Kanal ist, einschließlich der Uferbestigungen, planfestgestellter Bereich. Der östliche Teilbereich innerhalb des Plangebietes (von km 33,15 bis km 32,75) ist bereits entsprechend dem Neuausbau der Hafenanlage planfestgestellt.

Für den weiteren Ausbau der neuen Hafenanlage (von km 32,75 bis km 32,52) muß noch ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Da zu diesen Uferbestigungen (Spundwände) auch deren Verankerung im Erdreich gehört, dürfen die innerhalb des SO 1-Gebietes zulässigen Nutzungen diese nicht beeinträchtigen.

Für die Nutzung der sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befindlichen Grundstücksflächen unmittelbar am Kanalufer, gibt es einen Nutzungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion West in Münster, und der Hafen Hamm GmbH. Nach diesem Vertrag ist ebenfalls sichergestellt, daß die Nutzung nur so ausgeübt werden kann, daß der Zustand der Wasserstraße, der Zustand und der Betrieb der Schifffahrtsanlagen und der Schifffahrtszeichen sowie die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden.

Dieser Bebauungsplan ersetzt nicht die erforderlichen Planfeststellungsverfahren für den weiteren Hafenausbau oder die Verlängerung von Anschlußgleisen.

9. Bodenordnende Maßnahmen

Der Bebauungsplan bildet, soweit erforderlich, die Grundlage für Maßnahmen der Bodenordnung und Enteignung.

10. Denkmäler und Bodendenkmäler

Denkmäler sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden.

Allerdings liegen hier zwei Fundstellen, die mit großer Wahrscheinlichkeit darauf hinweisen, daß in Teilen der Fläche eine Siedlung der sogenannten Römischen Kaiserzeit (1. Jahrhundert nach Christi) liegt. Aufgrund des heutigen Geländezustandes ist davon auszugehen, daß Teile dieser Siedlung erhalten sind.

Die bisher bekanntgewordenen Funde und der auf dieser Grundlage zu vermutende wissenschaftliche Befund, sprechen nicht gegen eine generelle Überplanung des Gebietes. Vor Beginn der Realisierung der Bebauung ist allerdings zu klären, ob neben den bekannten noch weitere Funde und Befunde sich

im Boden befinden. Das Westfälische Museum für Archäologie, Amt für Bodendenkmalpflege, wird durch eine archäologische Sondage klären, ob sich weitere archäologische Befunde im Boden befinden. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

11. Finanzierung der Erschließungsmaßnahmen

Die Finanzierung der Erschließung des Plangebietes ist zum größten Teil aus Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgesehen. Ein entsprechender Antrag wird zur Zeit erarbeitet. Unter der Voraussetzung des Verzichtes auf die Erhebung von Anliegerbeiträgen für diesen Bereich durch den Rat der Stadt könnten die Maßnahmen mit 85 % gefördert werden. Die für die Förderung noch zu ermittelnden Kosten sind im Haushaltsplan zu berücksichtigen.

Hamm, 25.05.1999


Möller
Stadtbaurat


Haggney
Ltd. Städt. Baudirektor

 27/5.99

 20/5.99