



Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung
Beteiligte(r): Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen
Demografiebeauftragter
Auskunft erteilt: Herr Denkert
Telefon: 02521 29-170

Vorlage

2016/0129
öffentlich

Antrag zur Errichtung einer Gleisschotterrecyclinganlage auf dem Gleisdreieck an der Kaiser-Wilhelm-Straße im Stadtteil Neubeckum

Vorstellung des Vorhabens

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung und Demografie
29.06.2016 Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Das Vorhaben der Firma RAUWest und Brinkmann Recycling GmbH aus Bielefeld zur Errichtung einer Gleisschotterrecyclinganlage im Gleisdreieck Neubeckum wird zur Kenntnis genommen. Des Weiteren wird zur Kenntnis genommen, dass vor einer politischen Beratung und Entscheidung einige grundlegende technische Sachverhalte, insbesondere zur Gestaltung der Zufahrtssituation an der Kaiser-Wilhelm-Straße, zu klären sind.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Begründung:

Rechtsgrundlagen

Die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen erfordert die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens auf der Grundlage des Baugesetzbuches erster Teil (BauGB).

Demografischer Wandel

Aspekte des demografischen Wandels sind nicht zu berücksichtigen.

Erläuterungen

Die RAUWest und Brinkmann Recycling GmbH aus Bielefeld möchten auf den Flächen im Gleisdreieck Neubeckum für die Dauer von 15 Jahren eine Gleisschotterrecyclinganlage betreiben. Das geplante Betriebskonzept ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

Aufbereitet werden soll dort mehrheitlich Schotter aus den regional angrenzenden Streckenabschnitten (Bielefeld-Hamm-Münster) der Deutschen Bahn (DB). An- und abgefahren werden soll der Schotter über die Schiene durch den Vertragspartner Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE). Die Reststoffe sollen zum Entsorgungszentrum Ecowest der Abfallwirtschaftsgesellschaft des Kreises Warendorf in Ennigerloh verbracht werden.

Aus umweltlogistischer Sicht erscheint der Standort schlüssig, da er unmittelbar an der Hauptstrecke der DB gelegen und somit von den jeweiligen Einsatzorten gut erreichbar ist. Durch das Gleisdreieck ist zudem eine gute und gefahrlose Andienung gewährleistet. Der Verkehr der notwendigen Schotteraufbereitung könnte damit weitestgehend umweltfreundlich über die Schiene abgewickelt werden.

Gleichzeitig ist mit der Ansiedlung jedoch insgesamt eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Beckum anzunehmen, da nicht nur örtlich anfallender Schotter aufbereitet werden soll. Zudem geht der Antragsteller davon aus, dass zu Spitzenzeiten bis zu 40 LKW pro Tag für die Zulieferung von Zuschlagstoffen für die Reinigung, Restmüllabfuhr zur Deponie et cetera erforderlich sein könnten. Dieses beträfe jedoch nach eigener Aussage nur einzelne Tage. Die derzeitige Zufahrt an der Kaiser-Wilhelm-Straße zwischen den Gleisbrücken – heutige Engstelle mit Vorfahrtsregelung – müsste hierfür deutlich – baulich und bezüglich der Verkehrssicherheit – ertüchtigt werden. Ob und wie dies gelingen kann ist noch zu klären.

Im Zufahrtsbereich befindet sich auch der Hellbach der sowohl bei der Ertüchtigungsmaßnahme mit umgestaltet werden als auch als Einleitungsgewässer mit betrachtet werden muss. Hier sind seitens des Antragstellers erhebliche Maßnahmen durchzuführen, deren Machbarkeit, Volumen und Kosten zunächst noch ermittelt werden müssen.

Bezüglich einer lärmtechnischen Betrachtung ist der Antragsteller bereits in Vorleistung gegangen und hat ein Gutachten hierzu erstellen lassen. Grundsätzlich ist nach den Ergebnissen der Betrieb der Anlage an diesem Standort möglich. Die nächstliegende Nachbarbebauung an der Kaiser-Wilhelm-Straße sowie das nächstgelegene Wohnhaus im Außenbereich sind weit genug entfernt, dass alle erforderlichen Werte eingehalten werden können. Ein Nachtbetrieb ist zudem nicht vorgesehen.

Der Standort ist im Flächennutzungsplan der Stadt Beckum als Fläche für Bahnanlagen dargestellt, was den tatsächlichen Nutzungsbestrebungen entspricht. Planungsrechtlich wäre gleichwohl eine Flächennutzungsplanänderung mit Darstellung einer Fläche für Ver- und Entsorgung sowie die Aufstellung eines entsprechenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erforderlich. Der Bebauungsplan soll die vorgesehene Nutzung gemäß § 9 Absatz 2 BauGB zeitlich befristet auf 15 Jahre festsetzen. Die Kosten wären vom Antragsteller zu tragen.

Neben den planungsrechtlichen Erfordernissen ist ersichtlich, dass insbesondere in den oben genannten Aufgabenbereichen

- straßenseitige Erschließung von der bestehenden Einfahrt zwischen den Brücken (Kaiser-Wilhelm-Straße) und

- Schutz von Wasser und Boden inklusive Umgestaltung Hellbach

noch ein erheblicher technischer Prüfbedarf besteht, der die Entscheidung über die tatsächliche Machbarkeit am gewünschten Standort bestimmt. Hierfür Lösungen zu entwickeln ist nach hiesiger Einschätzung denkbar, wird jedoch zum Teil sehr aufwändig sein. Teilweise ist der Antragsteller bereits in Vorleistung getreten. Bevor er weiteren Aufwand betreibt, möchte er jedoch ein (politisches) Signal, dass die Anlage am Standort überhaupt grundsätzlich befürwortet würde, soweit sich die technischen Fragen zufriedenstellend klären lassen.

Soweit dieses Signal ergeht, würde der Antragsteller in eine vertiefende Prüfung und Planung einsteigen und mit entsprechenden Lösungsvorschlägen erneut in die politische Beratung gehen.

Vorbehaltlich einer zufriedenstellenden Lösbarkeit der technischen Anforderungen könnte das Vorhaben an umweltlogistisch sinnvoller Stelle unter wirtschaftlicher Einbindung der regionalen Akteure WLE und Ecowest auch planungsrechtlich vorbereitet werden.

Das Vorhaben wird in der Sitzung vom Antragsteller vorgestellt.

Anlage(n):

Vorhabenbeschreibung und Lageplan