

# TOR ZUR ZUKUNFT

DOKUMENTATION ZUR MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE  
REVITALISIERUNG DER FLÄCHEN IM BEREICH DES  
BERGWERKS AUGUSTE VICTORIA 3/7 IN MARL



Ein Projekt von:



Gefördert durch:



Ministerium für Wirtschaft, Innovation,  
Digitalisierung und Energie  
des Landes Nordrhein-Westfalen



## IMPRESSUM

### Herausgeber

Stadt Marl  
Der Bürgermeister

### Projektleitung

Stadt Marl  
Wirtschaftsförderung  
Dr. Manfred Gehrke  
Creiler Platz 1  
45768 Marl  
Fon: 02365 99-2201

RAG Montan  
Immobilien GmbH  
Volker Duddek  
Im Welterbe 1-8  
45141 Essen  
Fon: 0172 1799571

### Redaktion

Stadt Marl  
Bürgermeisteramt /  
Kommunikation + Medien  
Rainer Kohl (V.i.S.d.P.)  
Creiler Platz 1  
45768 Marl  
Fon: 02365 99-2713

### Konzeption

RDN Agentur für Public  
Relations GmbH & Co. KG  
Anton-Bauer-Weg 6  
45657 Recklinghausen

### Fotos

DMT GmbH & Co. KG,  
Markus Mucha,  
RAG Montan Immobilien  
GmbH/Thomas Stachel-  
haus (Titelbild), George  
Sommer, Stadt Marl

Stand Dezember 2018

# INHALT

## | ZUM GELEIT

Vorwort der Projektpartner ..... 4

## | STRUKTUR & NUTZUNG

Das Entwicklungskonzept ..... 8

Das Energiekonzept ..... 13

## | UMWELT

Grün- und Freiraumplanung mit Artenschutz ..... 14

## | VERKEHR

Äußere Erschließung ..... 20

Anbindung an den Straßenverkehr ..... 22

Juristische Beratung ..... 23

Der Gleisanschluss ..... 24

## | EMISSION

Lärmschutz Gewerbe ..... 26

Lärmschutz Verkehr ..... 27

## | BAUGRUND

Das Bodengutachten ..... 30

Die Baureifmachung ..... 32

Vermessungen ..... 34

## | KOMMUNIKATION

Das Konzept und die Umsetzung mit Beispielen ..... 36

## | AUSBLICK

Die Zukunft von gate.ruhr ..... 41

Zeitplan ..... 44

# EDITORIAL: GATE.RUHR IST MACHBAR!

LIEBE LESERINNEN & LESER,

seit der letzten Schicht auf dem Bergwerk Auguste Victoria 3/7 in Marl sind drei Jahre vergangen. In dieser Zeit ist viel passiert: Das Gelände hat den neuen Namen gate.ruhr erhalten. Mehr als ein Dutzend Gutachter haben im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf über 20.000 Seiten dokumentiert, wie eine Folgenutzung des Areals gelingen kann.

Warum ist eine Machbarkeitsstudie sinnvoll und erforderlich? Die Antwort ergibt sich aus der mittlerweile jahrzehntelangen Erfahrung, die wir im Ruhrgebiet mit der Revitalisierung ehemaliger Bergbaustandorte haben: Die Entwicklung solcher Brachen ist überaus komplex und birgt eine Fülle von Herausforderungen, die sich oftmals erst im Laufe des Entwicklungsprozesses stellen. Aus diesem Grund dient eine Machbarkeitsstudie dazu, Überraschungen oder auch Risiken möglichst auszuschließen. Eine sorgfältige und umfassende Machbarkeitsstudie, wie wir sie für Auguste Victoria 3/7 erstellt haben, spart daher in der Umsetzung Zeit und Geld - und ermöglicht so eine effiziente Umsetzung des Planungsvorhabens.



Planung atmet, sagt der Bergmann. Die Machbarkeitsstudie für gate.ruhr ist bis zum Ende des Jahres 2018 verlängert worden. Denn zum Wesen einer solchen Studie gehört es, dass die Ergebnisse auf dem Weg neue Erfordernisse schaffen. So auch im Falle von gate.ruhr: Ein Gutachten zur Bodenbeschaffenheit hat die Erkenntnis gebracht, dass die ursprünglich geplante Sanierung und Nutzung der Haldenfläche technisch wesentlich aufwändiger und daher wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

An der grundsätzlichen Zielsetzung hat sich dadurch nichts geändert: gate.ruhr soll an die über 110-jährige Geschichte der Fläche als Bergbaustandort anknüpfen und auch weiterhin Raum für Industrie und Gewerbe bieten. Der folgenden Prozess der Entwicklung wird auch in Zukunft Überraschungen bergen – das ist bei einem Areal von 900.000 Quadratmetern Größe logisch.

Es gibt zahlreiche Gründe, die dafür sprechen, dass der Standort viele neue und dringend

benötigte Arbeitsplätze in Marl und der Region schaffen wird. Mit einem trimodalen Verkehrsanschluss über Schiene, Wasser und Straße bietet gate.ruhr optimale Bedingungen für Unternehmen. Hinzu kommt die günstige Lage am nördlichen Rand des Ruhrgebiets, einem der größten Ballungsräume Europas mitten im Herzen des Kontinents. Bei vollem Ausbau wird hier ein Industrie- und Gewerbegebiet von 40 bis 45 Hektar Nutzfläche zur Verfügung stehen. Im Ruhrgebiet gibt es nur noch sehr wenige Flächen in diesen Dimensionen.

Der Abschluss der Machbarkeitsstudie ist ein wichtiger Meilenstein für die Entwicklung des Areals. Die detaillierten Gutachten sind in ein neues Struktur- und Nutzungskonzept eingegangen und geben jetzt eine bestimmte Abfolge vor, wie wir das Areal entwickeln werden. Das wichtigste Ergebnis für uns als Projektpartner ist die abschließende Erkenntnis: gate.ruhr ist machbar. Deshalb werden wir jetzt mit aller Kraft und Entschlossenheit daran gehen, unsere Vision von gate.ruhr Schritt für Schritt in die Realität umzusetzen.

Ihre

Werner Arndt  
Bürgermeister  
Stadt Marl

Markus Masuth  
Vorsitzender der  
Geschäftsführung  
RAG Montan Immobilien GmbH



Werner Arndt



Markus Masuth





Hafenanlage AV

IV: Hafenfläche

III: Bergehalde

II: Kraftwerksfläche

I: Bergwerksfläche



Gleisanlage AV

Chemiepark  
Marl

Lärmschutzwand



# Das Areal

Das Planungsgebiet umfasst eine Gesamtfläche von knapp 90 ha und ist gegliedert in vier Teilflächen:



Teilfläche I mit 44,8 ha:  
Aktiver Bergbaustandort  
mit Bergwerksgebäuden



Teilfläche II mit 15,0 ha:  
Standort des ehemaligen  
BASF-Kraftwerks (Brache)



Teilfläche III mit 17,8 ha:  
Brachliegende bewaldete  
Bergehalde (Plateauhalde)



Teilfläche IV mit 11,8 ha:  
Hafengelände des Bergwerks  
Auguste Victoria (unbebaut)



Hafen:  
Leistungsfähiger Güterhafen  
am Wesel-Datteln-Kanal



Gleisanlage:  
Vorhandener Bahnanschluss,  
Weiterbetrieb möglich



Autobahn:  
A 52 mit Verbindung  
zur A 43 und A 2



Autobahn A 52

# DAS ENTWICKLUNGSKONZEPT

**Aufgrund der trimodalen Anbindung des Standortes und der unmittelbaren Nähe des Chemie-parks Marl (mögliche Nutzungssynergien) haben sich die Kooperationspartner RAG Montan Immobilien und Stadt Marl bereits frühzeitig darauf geeinigt, am Standort unter dem Namen „gate.ruhr“ möglichst arbeitsplatzintensive, innovative Betriebe aus dem produzierenden Gewerbe bzw. der Industrie und dem Logistikbereich anzusiedeln. Unter Berücksichtigung der Zielsetzung und der Restriktionen und Potentiale des Standortes wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie mehrere Varianten der inneren und äußeren Erschließung sowie der Herrichtung der Flächen geprüft. Im Ergebnis wurde das nachfolgend dargestellte Nutzungskonzept erarbeitet.**

## A) PLANERISCHE ZIELSETZUNG

Für die Entwicklung eines Industrie- und Gewerbegebietes dieser Größenordnung hat die Flexibilität für die Unternehmen eine herausragende Bedeutung. Die Erschließung ist so konzipiert, dass sie möglichst flexibel an die Nachfrage angepasst werden kann. So stehen durch die trimodale Anbindung Transportmöglichkeiten über das Bundesfernstraßennetz, das überregionale Schienennetz sowie das Bundeswasserstraßennetz zur Verfügung. Der benachbarte Chemiepark ermöglicht eine flexible Nutzungsstruktur, die auch die Ansiedlung von großen Verbundvorhaben ermöglicht, welche auf horizontale und vertikale Produktionsverbände angewiesen sind.

### Wesentliche Eckpunkte des Nutzungskonzeptes sind:

- Trimodale Anbindung über Schiene, Wasser und Straße;
- Ansiedlung von Industrie- und Logistikbetrieben auf der nördlichen Entwicklungsfläche, eher kleinteilige emissionsarme Gewerbebetriebe im südlichen Bereich nahe der Carl-Duisberg-Straße;
- die Kohlenmischhalle und die Verwaltungsgebäude bilden einen markanten städtebaulichen Rahmen für die Entwicklung der Bergwerksflächen; nördlich der Nordstraße erstreckt sich die Entwicklung der Kraftwerksfläche auf einem begrünten Plateau;
- die Hafenfläche im Norden des Planungsraumes wird nach den aktuellen Planungen als Anlegestelle der Wasserschiffahrtsverwaltung genutzt – die Errichtung von gewerblich genutzten Hallen und Bürogebäuden soll auf den ehemaligen Lagerflächen des Hafens umgesetzt werden.

## B) NUTZUNGSKONZEPT TEILFLÄCHE I (SCHACHTANLAGE)

Der Bereich der ehemaligen Schachtanlage ist über die Carl-Duisberg-Straße erschlossen. Diese bildet eine östliche Erschließungsachse und wird dementsprechend ausgebaut. Parallel zur Stadtbild prägenden Kohlenmischhalle erschließen zwei Stichstraßen die rückwärtigen Baufelder. Insgesamt sollen ca. 24 ha Baufläche auf der ehemaligen Schachtanlage erschlossen werden.

Für den östlichen und südlichen Bereich der ehemaligen Schachtanlage sind Einheiten ab ca. 0,5 ha bis 1,0 ha und mit architektonisch anspruchsvollen Gebäuden vorgesehen. So entsteht an der Carl-Duisberg-Straße ein klar ablesbares Bebauungsband, welches von der Kohlenmischhalle im Norden und den historischen Verwaltungsgebäuden im Süden flankiert wird. Über die bereits erwähnten Stiche werden die rückwärtigen Baufelder erschlossen. Diese können flexibel in Einheiten zwischen 1,0 ha und 5,0 ha geteilt werden und sind somit auch für größere Ansiedlungen interessant. Der größere Abstand zur nächsten Wohnbebauung und die Abschirmung durch die vordere Bebauungsreihe ermöglichen solche Vorhaben auch aus städtebaulichen/immissionsschutzrechtlichen Aspekten.

Der benachbarte Chemiepark ermöglicht eine flexible Nutzungsstruktur, die sich auch für die Ansiedlung von großen Verbundvorhaben anbietet.

Der Chemiapark wird einen Teil der alten Gleisanlage reaktivieren und auf einer Breite von ca. 70 Metern Aufstellflächen für Züge schaffen. Ansiedelnde Betriebe können somit jederzeit an die Gleisinfrastruktur der Evonik angeschlossen werden. Hierfür werden potentielle Gleisflächen vorgehalten.

Die ehemalige Schachanlage steht zum jetzigen Zeitpunkt noch unter Bergaufsicht. Nach Beendigung der Bergaufsicht werden die Flächen ohne übertägige Gebäude übergeben. Ebenfalls sind bei Beendigung der Bergaufsicht Gefährdungen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes ausgeschlossen oder gesichert.

Die Umsetzung des Nutzungskonzeptes wird in mehreren Abschnitten und Einzelmaßnahmen erfolgen. Im Zuge des Förderprojektes sollen in einem ersten Schritt die ca. 3,4 Hektar großen Flächen südlich der Nordstraße und nördlich der Kohlenmischhalle entwickelt werden.

Die Kohlenmischhalle soll unabhängig von dem Förderprojekt eigenwirtschaftlich entwickelt werden. Mit einem Industriebetrieb wurde ein Zwischennutzer für das Gebäude gefunden, welcher die Kohlenmischhalle während einer großen, zeitlich befristeten Baumaßnahme im benachbarten Chemiapark als Lager für Baumaterial nutzen wird. Im Anschluss wird die Halle in verschiedenen große Sektionen unterteilt und vermarktet. Der Industriebetrieb plant die Nutzung der Kohlenmischhalle bis zum Ende des Jahres 2021.

Die Flächen südlich der Kohlenmischhalle sollen nach Beendigung des Abschlussbetriebsplanverfahrens vermarktet werden.

## C) NUTZUNGSKONZEPT TEILFLÄCHE II (KRAFTWERKSFLÄCHE)

Die Beendigung der Bergaufsicht für die Kraftwerksfläche ist bereits in den 50er/60er Jahren im Rahmen des Kraftwerksneubaus erfolgt. In den 90er Jahren wurde das Kraftwerk nebst Anlagen zurückgebaut. Die Untersuchungen der Machbarkeitsstudie in der Phase eins und zwei zeigten, dass zur Baureifmachung des Untergrundes die Aufschüttung und Erhöhung der Gründungsebene einem Rückbau der untertägigen Fundamente aus Kostengründen vorzuziehen ist. Durch die Anschüttung des Geländes fallen die Kraftwerksfundamente aus dem gründungsrelevanten Bereich heraus.

Das jetzige Höhenniveau liegt bei 35 m ü. NN im Bereich der Nordstraße, bis zu 37 m ü. NN im nördlichen Bereich der Kraftwerksfläche. Aus den vorliegenden Baugrundgutachten geht hervor, dass die Fundamente, welche ebenfalls bei 37 m ü. NN anstehen, mit mindestens zwei Metern verdichtungsfähigem Bodenmaterial überdeckt werden müssen, um eine Bebaubarkeit zu gewährleisten. Das Nutzungskonzept sieht vor, die gesamte Fläche auf ein Höhenniveau von ca. 39 m ü. NN. anzuheben. Hierfür soll verdichtungsfähiges Fremdmaterial eingebaut werden. Ein entsprechendes Bodenmanagementkonzept wurde mit der unteren Bodenschutzbehörde des Kreises Recklinghausen abgestimmt. So entsteht ein ebenes Plateau mit einer Fläche von ca. 8,7 ha. Von der Nordstraße und der Carl-Duisberg-Straße wird die vier Meter hohe Böschung zum Plateau eingegrünt werden. Die Erschließung erfolgt über eine Rampe im nordöstlichen Bereich der Teilfläche II. Dies ermöglicht eine rückwärtige Platzierung der Anlieferungsbereiche. Die Vermarktung der Flächen ist für das Jahr 2022 avisiert. Im westlichen Bereich der Teilfläche II ist eine ca. 1,7 ha große Fläche für die Behandlung des gehobenen Grubenwassers vorzuhalten.

## D) NUTZUNGSKONZEPT TEILFLÄCHE III (HALDE)

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zeigen, dass ohne bodenverbessernde Maßnahmen weder die Teilfläche II (Kraftwerk) noch die Teilfläche III (Halde) einer baulichen Nutzung zugeführt werden können. Somit wurde ein Konzept entwickelt, welches vorsieht, die Plateauhalde „umzuklappen“. Hierfür wurde die Möglichkeit geprüft, einen Teil des locker gelagerten Bergematerials auf die Teilfläche II umzulagern. Dies würde eine Verdichtung des Haldenmaterials auf der Teilfläche III ermöglichen und gleichzeitig einen homogenen Baugrund auf der Teilfläche II

erzeugen, da die Kraftwerksfundamente durch die Anschüttung aus dem gründungsrelevanten Bereich herausfallen. Des Weiteren würde somit ein ebenes Plateau über den Teilflächen II und III entstehen. Im Zuge der gutachterlichen Überprüfungen wurde allerdings klar, dass ein „Umklappen“ der Halde problematisch ist. Die zusätzlichen Aufwendungen im Zuge der Baureifmachung betragen geschätzt ca. 25 Millionen Euro brutto. Diese zusätzlichen Aufwendungen stehen einem Flächengewinn von ca. 15 ha entgegen. Die Maßnahme des Umklappens erscheint demzufolge nicht wirtschaftlich.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zeigte sich, dass eine Baugrundaufbereitung auf der Halde ebenfalls nicht wirtschaftlich erscheint. Hier müssten aufgrund der lockeren Lagerung aufwendige Maßnahmen zur Baugrundstabilisierung oder zur Gründung von Bauvorhaben erfolgen.

Das Nutzungskonzept sieht daher vor, auf eine bauliche Nutzung zu verzichten und stattdessen die nötigen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Halde zu realisieren. Diese Lösung bietet sich aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe insbesondere für die nötigen CEF-Maßnahmen der auf der Kraftwerksfläche vorgefundenen „planungsrelevanten Arten“ an. Das Konzept sieht vor, durch eine stellenweise Rodung eine lockere Abfolge von offenen und geschlossenen Waldflächen entstehen zu lassen. So wird ein etwa 5 ha großes Habitat mit angrenzendem Wald geschaffen, welches zur Unterbringung von Offenland und Waldrand bewohnenden Arten geeignet ist. Der östliche Bereich der Halde wird planerisch als Wald gesichert und im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für den Waldausgleich der Regenrückhaltebecken bilanziert.

## E) NUTZUNGSKONZEPT TEILFLÄCHE IV (HAFEN)

Die Hafenanlage im Norden des Planungsraumes wird nach Beendigung der Bergaufsicht von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes übernommen. Diese wird die vorhandene Spundwand und die Anlegestellen ertüchtigen und den Hafen weiterhin nutzen. Die Anlegestelle kann auch zukünftig durch Nutzer des gate.ruhr-Geländes zum Güterumschlag genutzt werden.

Die Fläche ist weitestgehend versiegelt. Die Errichtung von Hallen und Bürogebäuden kann im Bereich der ehemaligen Lagerflächen umgesetzt werden. Bodenverbessernde Maßnahmen sind hier lediglich im Vorfeld einer Bebauung durchzuführen. Die Machbarkeitsstudie für den Gleisanschluss sieht die Fläche generell zur Unterbringung eines Terminals zum trimodalen Umschlag von Gütern zwischen Wasser, Schiene und Straße als geeignet an. Von einer solchen Nutzung könnten durch Synergieeffekte Ansiedlungen auf den anderen Teilflächen oder im Chemiepark profitieren. Demzufolge wird die ehemalige Bahntrasse planerisch gesichert, um im Bedarfsfall reaktiviert werden zu können.

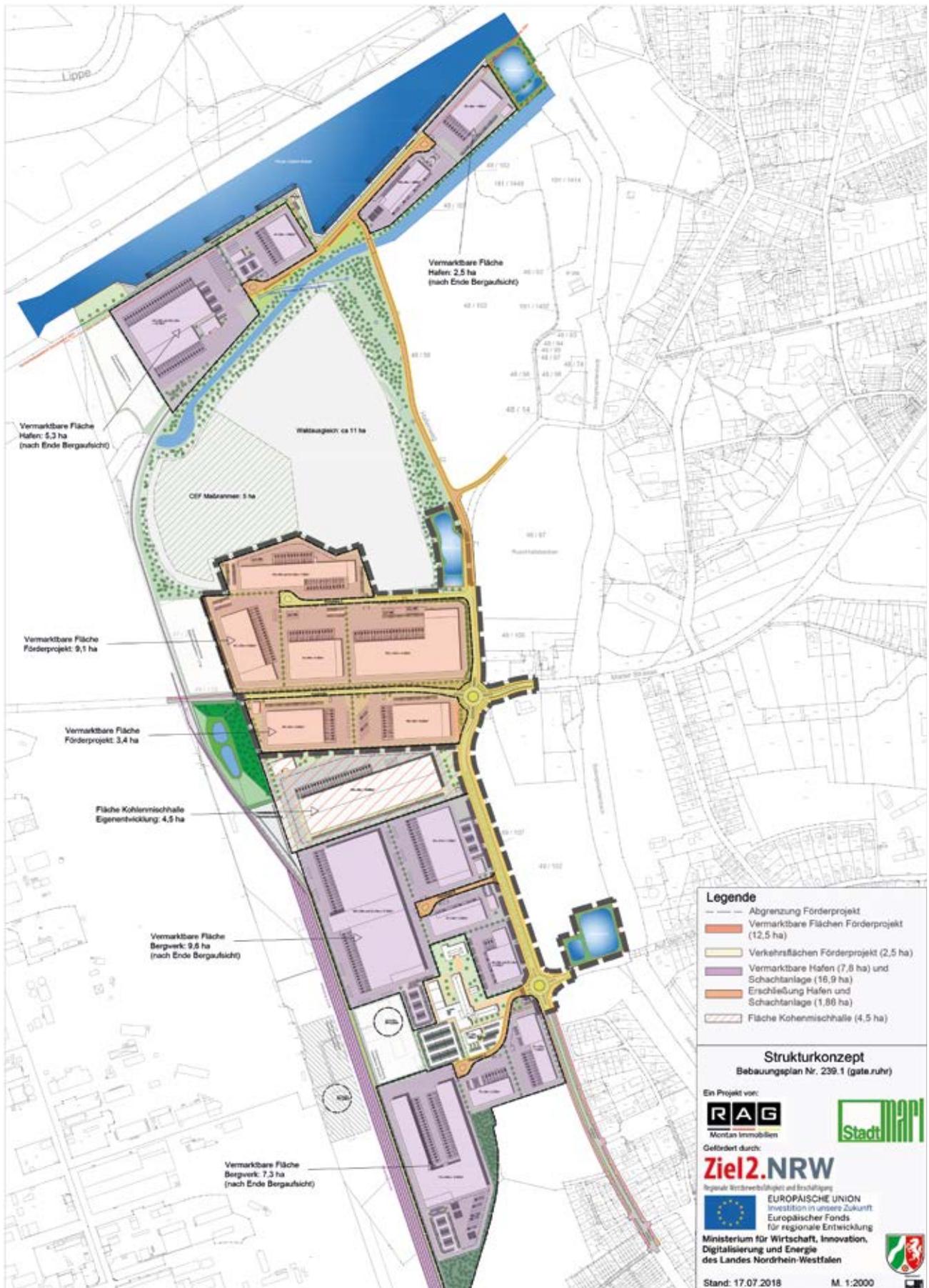
Die Anlegestellen im Hafen werden künftig von den Unternehmen des gate.ruhr-Geländes genutzt werden können.

Generell ist die Fläche über den Hafenweg und eine Brücke über den „Abwasser-sammler Ost“ des Chemieparks erschlossen. Im Hinblick auf die oben beschriebene Nutzungsperspektive ist zur Reaktivierung der Hafenumfläche der Hafenweg zu ertüchtigen und schwerlastverkehrsgerecht umzubauen. Das Nutzungskonzept sieht zudem vor, dem einspurigen Brückenbauwerk durch ein neues güterverkehrsgerechtes Brückenbauwerk zu ersetzen. Hierzu ist ebenfalls das südlich der Brücke vorhandene Fluttor zu verbreitern.

Die ehemalige Hafenanlage befindet sich aktuell noch unter Bergaufsicht. Im Zuge des Verfahrens zur Entlassung der Fläche aus der Bergaufsicht, im sogenannten Abschlussbetriebsplanverfahren, werden die nicht mehr benötigten Verladekräne zurückgebaut. Durch orientierte Bodenuntersuchungen werden mögliche Gefährdungen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes sondiert und in der Folge durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen. Das Verfahren zur Entlassung der Fläche aus der Bergaufsicht wurde bereits eingeleitet. Im westlichen Bereich der Teilfläche IV ist eine ca. 1,4 ha große Fläche für die Behandlung des gehobenen Grubenwassers vorzuhalten.

Die 7,8 ha große Hafenumfläche soll nach Ende der Bergaufsicht vermarktet werden.

DAS ENTWICKLUNGSKONZEPT IM ÜBERBLICK



## F) TECHNISCHE ERSCHLIESSUNG

Die Entwässerung des Gesamtgebietes erfolgt im Trennsystem, das heißt Schmutz- und Regenwasser werden getrennt abgeleitet und behandelt.

Durch die beabsichtigte Ausweisung des Planungsgebietes als Industrie- und Gewerbegebiet ist laut den „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ [III] das anfallende Niederschlagswasser als stark belastet einzustufen und bedarf einer Niederschlagswasserbehandlung. Eine direkte Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers ist somit ausgeschlossen. In Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Recklinghausen ist lediglich die direkte Versickerung von Niederschlagswasser von Nichtmetalldächern zulässig.

Die Behandlung erfolgt in zentralen Anlagen. Das behandelte Niederschlagswasser darf nur gedrosselt an den Vorfluter abgegeben werden, um ihn hydraulisch nicht zu überfrachten. Deswegen ist hinter der Niederschlagswasserbehandlungsanlage und vor der Einleitung in ein Gewässer die Anordnung von Regenrückhalteräumen erforderlich.

### Schmutzwasser

Das Schmutzwasser der auf dem gesamten Planungsgebiet anzusiedelnden Gewerbe- und Industriebetriebe muss zur Kläranlage Marl-Ost abgeleitet werden. Sie befindet sich östlich des Sickingmühlenbaches und wird vom Lippeverband betrieben. Das Schmutzwasser wird über neu zu verlegende Schmutzwasserkanäle zur Kläranlage abgeleitet.

### Regenwasser

Für die Ableitung des Regenwassers aus dem Planungsgebiet stehen zwei Vorfluter zur Verfügung – der Sickingmühlenbach und der Hülsgaben.

Parallel zum Planungsgebiet verläuft von Süden nach Norden der Sickingmühlenbach, in den das anfallende Regenwasser eingeleitet werden kann. Es ist vorgesehen, das anfallende Regenwasser im südlichen Teil des Gesamtgeländes nach vorheriger Behandlung und Rückhaltung in den Sickingmühlenbach einzuleiten.

Der Hülsgaben verläuft im nördlichen Bereich des Planungsgebietes von West nach Ost. Er beginnt auf dem Gelände des Chemieparks Marl und nimmt das gesamte Niederschlagswasser des Chemieparks auf. Anschließend durchquert der Hülsgaben das Planungsgebiet und fließt weiter parallel zum Wesel-Datteln-Kanal. Nach rund 960 Metern mündet er in die alte Gewässertrasse des Sickingmühlenbaches und fließt zusammen mit diesem durch den Sickingmühlenbachdüker in die Lippe.

Der Hülsgaben ist kein Gewässer, sondern ein privater Abwassergraben zur Ableitung der gereinigten Abwässer der Evonik Degussa GmbH, Werk Marl.

Es ist vorgesehen, die nördliche Fläche an den Hülsgaben anzuschließen. Dazu sind noch entsprechende Vereinbarungen zwischen der Evonik und der Stadt Marl abzuschließen. Sollte diese Möglichkeit nicht bestehen, wird das Regenwasser der nördlichen Teilfläche nach Behandlung und Rückhaltung über einen Verbindungskanal direkt in den Sickingmühlenbach eingeleitet.

Für das Areal sind komplett neue Entwässerungseinrichtungen vorgesehen.

# DAS ENERGIEKONZEPT

Gutachter: Energielenker Beratungs GmbH, Greven

**Mit der veränderten Nutzung des ehemaligen Zechengeländes für Industrie- und Gewerbeunternehmen ändert sich auch der Energiebedarf. Laut Evonik, die den angrenzenden Chemiepark betreibt, ist eine Versorgung der Liegenschaften mit einer existierenden Dampfleitung möglich, die bereits die bestehenden Liegenschaften mit Wärme versorgt. Alternativ gibt es nach Aussage von innogy die Versorgungsmöglichkeit mit Gasleitungen, die im Osten verlaufen.**

## VERSORGUNG MIT DAMPF UND GAS MÖGLICH

Im nördlichen Bereich des Geländes wurde das ehemalige Kraftwerk bereits zurückgebaut, so dass diese Fläche für Industrie- oder Gewerbeunternehmen genutzt werden kann. Konkrete Branchen und daraus resultierende Energieverbrauchsdaten liegen nicht vor, sodass zur Näherung durchschnittliche Verbrauchswerte für die Bewirtschaftung von Hallen herangezogen wurden. Nachdem der Gesamtwärmebedarf zu 6.287 MWh pro Jahr und der Strombedarf zu 7.502 MWh pro Jahr bestimmt wurden, kann nach Aussage der Evonik, Betreibergesellschaft des angrenzenden Chemieparks, eine Versorgung mit der bereits existierenden Dampfleitung erfolgen. Mit dieser Dampfleitung werden bereits die bestehenden Liegenschaften mit Wärme versorgt. Aufgrund der Tatsache, dass der Kohleabbau eingestellt wurde, werden nur noch geringe Teilleistungen über die Versorgungsstruktur bezogen.

Eine alternative Möglichkeit ergibt sich mit der östlich verlaufenden Gasleitung, die nach Aussage von innogy über genügend Kapazitäten verfügt, das Gelände der ehemaligen Zeche Auguste Victoria 3/7 von zwei Anschlusspunkten aus mit Gas zu versorgen. Durch diese Versorgungsmöglichkeit können die Unternehmen dezentral mit eigenen Wärmeerzeugungsanlagen oder aus einem zentralen Heizwerk heraus mit Wärme versorgt werden. Der Prozess der Kraft-Wärme-Kopplung nimmt dabei eine wesentliche Rolle ein, um die Effizienz und die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Während bei einer zentralen Erzeugung die dabei produzierte Strommenge in das Netz der öffentlichen Versorgung eingespeist wird, besteht bei dezentralen Lösungen die Möglichkeit, diesen Strom betriebsintern zu nutzen.

Eine weitere Optimierung, die zum Ausbau der erneuerbaren Energien beiträgt, ist die Ausstattung der Unternehmen mit Photovoltaikanlagen. Dieser Strom kann ebenfalls betriebsintern genutzt werden und ist wirtschaftlich, solange der Strombezugspreis unterhalb der Stromeinspeisevergütung des EEG zzgl. der 40-prozentigen EEG Umlage liegt.

**Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Wärmeversorgung des Areals durch Dampf und Erdgas möglich ist.**

Für eine Konkretisierung auf Basis der angesetzten Energiebedarfe sind Gespräche mit den potenziellen Versorgern zu führen. Die Energiebedarfe können für konkrete Investoren- oder Branchenfragen angepasst oder untermauert werden. Zudem ist zu prüfen, inwieweit bestehende Versorgungsstrukturen zurückgebaut werden müssen oder für diese Strukturen Gestattungsverträge auszuhandeln sind.

Eine Ausstattung der Unternehmen mit Photovoltaik-Anlagen würde zum Ausbau der erneuerbaren Energien beitragen und kann unter Umständen betriebsintern genutzt werden.

# GRÜN- UND FREIRAUMPLANUNG MIT ARTENSCHUTZ

Gutachter: L + S Landschaft und Siedlung AG, Recklinghausen

**Das Bergwerk Auguste Victoria 3/7 in Marl-Hamm wurde Ende 2015 geschlossen. Bereits seit Anfang 2015 wurden erste Grundlagen für eine Revitalisierung der RAG AG-Flächen in Marl Hamm im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeitet (Phase 1). Im Rahmen der Phase 2 wurden die Untersuchungen hinsichtlich der Aspekte Grün und Freiraumstrukturen (Teil A), Artenschutz (Teil B) und Fauna-Flora-Habitat-(FFH)-Verträglichkeit (Teil C) aktualisiert und detailliert. Ergänzend wurden Unterlagen für den aus verkehrlichen Gründen erforderlichen Neubau der Brücke (Carl-Duisberg-Straße) über den Loemühlenbach erstellt.**

## TEIL A | GRÜN- UND FREIRAUMSTRUKTUREN

Für die Erfassung der Grün- und Freiraumstrukturen wurde 2015 (Phase 1) eine Biotoptypenkartierung erstellt, die im Zuge der Machbarkeitsstudie in den Jahren 2016 und 2017 (Phase 2) angepasst wurde. Dabei wurden die folgenden Ergebnisse festgehalten.

Die vorhandenen Grün- und Freiraumbereiche werden vorwiegend durch die bewaldete Bergehalde im Norden des Plangebiets, durch südlich angrenzende Offenland- und Gebüschstrukturen mit kleinflächigen Pionierfluren und Magerrasenflächen geprägt. Gebäude und versiegelte Flächen finden sich im Hafengelände und dem Bergwerksgelände wieder. Es ist bereits zu erkennen, dass die Offenlandbereiche durch die natürliche Sukzession zunehmend von hochwüchsigen Gräsern und Gebüschern eingenommen werden. Die in 2015 festgestellten Magerrasenbereiche wurden durch die Anlage eines Geh- und Radweges weitestgehend in Anspruch genommen. Im weiteren Verfahren wurde ein Pflegekonzept erstellt. Dieses beinhaltet, dass Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen, die die Entwicklung höherwertiger Biotope möglichst einschränken, ohne dabei Eingriffsrelevanz zu erreichen, nicht möglich bzw. erforderlich sind. Im Bereich der verbliebenen Magerrasenbereiche wird ein Verzicht auf Pflege am ehesten eine Biotopwertabnahme zur Folge haben, da die charakteristische Vegetation durch natürliche Sukzessionsprozesse generell gefährdet ist.

Die Vegetationskontrollen und Kartierungen, die von Juni 2016 bis Juni 2017 durchgeführt wurden, haben die bereits vorliegenden Ergebnisse bestätigt. Für Ersatzaufforstungen wurde der Flächenbedarf ermittelt.

Zur abschließenden Bewertung des Vorhabens wurde im Gutachten der Grün- und Freiraumstrukturen eine Eingriffsbilanzierung erstellt. Dabei wurde für die ursprünglich vorgesehene Maximalvariante, bei der vom Umklappen der Halde ausgegangen wurde, die Biotopwertdifferenz zwischen dem Ausgangszustand und dem geplanten Bauvorhaben ermittelt.

Der betrachtete Bereich umfasst dabei die relevanten Planungs-/ Eingriffsbereiche. Dazu gehören in der ursprünglich avisierten Maximalvariante auch die außerhalb der AV 3/7 liegenden geplanten zusätzlichen Flächen für die Abwasserbeseitigung. Im nördlichen Teilbereich wurden die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 107 berücksichtigt. Im Südteil des Plangebietes ist für die als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufenden Flächen des ehemaligen Bergwerks AV 3/7 die Eingriffsregelung nicht anzuwenden, hier ist lediglich die Baumschutzsatzung der Stadt Marl zu berücksichtigen. Nach dem bioökologischen Flächenvergleich bestand für die Maximalvariante, bei der die bauliche Nutzung der Haldenfläche inbegriffen ist, eine Biotopwertdifferenz von 387.669 Wertpunkten. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann pro m<sup>2</sup> eine Wertsteigerung von 3,5 Wertpunkten erreicht werden, sodass umgerechnet für den naturschutzrechtlichen Ausgleich ein Flächenbedarf von rund 11,08 ha vorgesehen wurde.

Nach der zusätzlich ermittelten Inanspruchnahme von Waldflächen bestand für diese Variante zusätzlich ein Bedarf von 26,68 ha für Ersatzaufforstungen.

Für die Baumverluste im bauplanungsrechtlichen Innenbereich bestand weiterhin ein Bedarf von 3,83 ha. In der Summe wurde demnach für die Maximalvariante insgesamt ein Flächenbedarf von 41,59 ha ermittelt. Den Abschluss des Gutachtens bildet das Kompensationskonzept, welches grundsätzliche qualitative und quantitative Anforderungen und Empfehlungen für Waldersatzaufforstungen und Ausgleichsmaßnahmen aufzeigt. Im Sinne der Multifunktionalität sind dabei auch die Anforderungen des Artenschutzes einzubeziehen (vgl. Teil B).

Durch die Anpassung des Strukturkonzeptes und den damit einhergehenden verringerten Flächenverbrauch sind der naturschutzrechtliche Ausgleich und die Ersatz-aufforstungen nur noch in deutlich geringerem Umfang erforderlich. Eine konkretisierte Eingriffsbilanz für den Vorhabenbereich infolge des aktualisierten Strukturkonzeptes ohne bauliche Nutzung der Haldenfläche muss im weiteren Planungsverlauf im Rahmen der Aufstellung des B-Plans 239 erfolgen. Innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens sind gemäß der Machbarkeitsstudie Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen zu prüfen. Weiterhin sind die Möglichkeiten von Ausgleichsmaßnahmen und Baumersatzpflanzungen innerhalb des Plangebietes zu prüfen. Somit kann der Bedarf an möglichen externen Ausgleichsmaßnahmen reduziert werden. Für eventuell erforderliche externe naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und Waldersatzaufforstungen sind geeignete und verfügbare Flächen noch festzulegen.

Durch die Anpassung des Strukturkonzeptes wurde der Flächenverbrauch verringert. Ausgleichsflächen sowie Aufforstungen sind daher in einem deutlich geringerem Umfang erforderlich.

## TEIL B | ARTENSCHUTZRECHTLICHE UNTERSUCHUNG

Aufbauend auf den Ergebnissen der Phase 1 der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 wurde in Phase 2 die Aktualität der Grundlagendaten überprüft und ergänzt. Dies betraf die Artengruppe Fledermäuse (Überprüfung des Quartierpotenzials in entfallenden Baumbeständen/Wäldern) sowie Brutvögel (stichpunktartige Bestandserfassung). Ergebnis dieser 2016, 2017 und 2018 erfolgten Untersuchungen der Phase 2 ist, dass die Kartierergebnisse aus 2015 nach wie vor überwiegend aktuell waren. Bei einzelnen Brutvogelarten wurden 2018 höhere Revierdichten nachgewiesen (Gartenrotschwanz, Waldschnepfe, Baumpieper) und eine weitere Art mit potenziellem Brutvorkommen (Turmfalke) festgestellt.

Insgesamt konnten neun planungsrelevante Vogelarten und diverse Fledermausarten erfasst werden, für die im Rahmen des ursprünglichen Strukturkonzeptes (Maximalvariante) Ausgleichsmaßnahmen erforderlich geworden wären. Mit dem großflächigen Erhalt von Wäldern entfallen die Ausgleichsmaßnahmen für die waldbewohnenden Arten. Im Hinblick auf Quartierfunktionen von Fledermäusen waren weitergehende räumliche Konkretisierungen möglich.

Mit dem umfangreichen Erhalt von Waldflächen entfallen Ausgleichsmaßnahmen für waldbewohnende Arten.

Aufbauend auf diese Ergebnisse und den parallel erarbeiteten Entwurf zum Bebauungsplan 239 erfolgte eine Detaillierung der Konflikte und des Maßnahmenkonzeptes, das erforderlich ist, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG zu vermeiden.

Das Maßnahmenkonzept zum Artenschutz umfasst einerseits Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im engeren Sinn und andererseits auch vorgezogene continuous-ecological-functionality-Maßnahmen (CEF). In einem ergänzenden Schritt wurde zur Konkretisierung der CEF-Maßnahmen für das aktualisierte Strukturkonzept im November 2018 eine Maßnahmenplanung erstellt, die die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen im Haldenbereich vorsieht und bereits Aussagen zum Risikomanagement trifft.



Um die Artenschutzmaßnahmen fachgerecht umzusetzen, ist eine ökologische Baubegleitung vorzusehen. Für einzelne Maßnahmen ist darüber hinaus ein spezielles Monitoring erforderlich.

#### Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen:

- Prüfung des Erhalts von Höhlenbäumen sowie von Gebäuden mit Brutvorkommen der Rauchschnalbe im Rahmen der weiteren Planungskonkretisierung,
- ergänzende Untersuchung von Quartierfunktionen der entfallenden Gebäude für Fledermäuse, Brutvorkommen des Turmfalken sowie entfallender, bisher nicht untersuchter Waldflächen mit Höhlenbaumpotenzial,
- endoskopische Untersuchung von Baumhöhlen mit Winterquartierpotenzial auf Nutzung durch Fledermäuse vor der Fällung,
- zeitliche Vorgaben zur Baufeldfreimachung,
- Berücksichtigung von Vorgaben zur Beleuchtung (Art und Ausrichtung).

#### Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen/CEF-Maßnahmen im B-Plan Geltungsbereich:

- CEF-Maßnahmen sind für Baumpieper, Gartenrotschwanz Neuntöter, Schwarzkehlchen, Nachtigall und Wiesenpieper (kein Nachweis in der Kartierung 2018), bei fehlender Vermeidbarkeit auch für die Rauchschnalbe (Herstellung einer Nistmöglichkeit an vorhandener Hoflage/Viehstall) erforderlich,
- bei optimaler Umsetzung der o.g. Vermeidungsmöglichkeiten sowie optimaler Lage und Umsetzung der CEF-Maßnahmen ist ein Maßnahmenbedarf von ca. 7 ha ableitbar.

#### Das Konzept sieht dafür auf der bewaldeten Haldenfläche folgende Maßnahmen vor:

1. Entwicklung einer 5,2 ha großen extensiv genutzten Offenlandfläche mit Gebüsch; Zielarten: Neuntöter, Schwarzkehlchen, Wiesenpieper, Teilhabitat für Baumpieper und Gartenrotschwanz; die Fläche ist durch geeignete Pflegemaßnahmen wie Entkusseln, Mahd oder Beweidung für mindestens 10 Jahre offen zu halten;



Die bewaldete Plateauhalde bleibt erhalten und bildet einen natürlichen Sicht- und Lärmschutz zum Ortsteil Sickingmühle.

2. Entwicklung von lichten Waldrandzonen auf einer Fläche von 1,2 ha im Übergang zu den extensiv genutzten Offenlandflächen; Zielarten: Baumpieper und Gartenrotschwanz (inkl. Exposition von Nistkästen/Totholzstämmen);
  3. Erhalt ausreichend großer, zusammenhängender Waldflächen und Erhöhung des Höhlenangebots (Fledermauskästen und Nistkästen) in den zu erhaltenden Waldflächen durch Exposition von Totholzstämmen und Fledermauskästen; Zielarten: Baumhöhlenbewohnende Fledermäuse, Mäusebussard, Waldschnepfe und Gartenrotschwanz;
  4. Naturnahe Gestaltung des geplanten Regenrückhaltebeckens am Ostrand der Halde und Gestaltung der westlich angrenzenden Flächen als dichter Gebüschrand durch ergänzende Strauchunterpflanzungen des zu erhaltenden Baumbestandes (1,1 ha); Zielart: Nachtigall.
- Ob externer Maßnahmenbedarf im Hinblick auf gebäudebewohnende Fledermäuse besteht, ist erst nach ergänzenden Gebäudeuntersuchungen bewertbar. Eine flächenbezogene Festlegung und Quantifizierung der genannten Maßnahmen innerhalb und außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches muss im weiteren Planverfahren erfolgen.
  - Ggf. werden Maßnahmen für den Turmfalken im Gebiet (Exposition von Nistkästen) erforderlich.
  - Bei nicht vermeidbaren umfangreichen Verlusten von Höhlenbäumen: Dauerhafte Herausnahme von Altbäumen in den verbleibenden Wäldern aus der forstlichen Nutzung, Exposition von Fledermauskästen und Verwendung beanspruchter Höhlenbäume und Altbäume als stehendes Totholz.

Der zeitliche Vorlauf liegt wegen der hohen Prognosesicherheit der Maßnahmen und der räumlichen Nähe zum Eingriffsbereich bei etwa einem Jahr.

Zur Gewährleistung der fachgerechten Umsetzung der Artenschutzmaßnahmen ist im Rahmen des Risikomanagements generell eine ökologische Baubegleitung vorzusehen, die bereits in einem frühen Stadium der Planung beginnen muss. Darüber hinaus ist ein maßnahmenbezogenes Monitoring erforderlich.

Insgesamt ist das Maßnahmenkonzept geeignet, das Tötungsverbot des § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG für alle Arten zu vermeiden. Erhebliche Störungen entsprechend § 44 (1) Nr. 2 BNatSchG sowie erhebliche Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG treten für alle geprüften relevanten Arten nicht ein oder können bei Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes vermieden werden.

In der Summe ist bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen ein Eintreten der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG in Bezug auf alle nachgewiesenen und potenziell vorkommenden relevanten Arten nicht zu erwarten.

## TEIL C | FFH-VORPRÜFUNG

Aufbauend auf den Ergebnissen der Phase 1 erfolgte in Phase 2 die Fortschreibung der FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Lippeaue“. Grundlage hierfür ist der inzwischen vorliegende Entwurf zum Bebauungsplan 239 mit seinen Festsetzungen. Insgesamt sind im Hinblick auf das Gesamtgebiet gate.ruhr betriebsbedingte Beeinträchtigungen über den Luft- und Wasserpfad nicht auszuschließen. Aus diesem Zusammenhang ergeben sich Fragestellungen, die im Rahmen der weiteren Planungskonkretisierung beantwortet werden müssen. Nach dem Vorliegen dieser Detaillierungen sind abschließende Aussagen darüber möglich, ob Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu erwarten sind, ob Summationsvorhaben zu berücksichtigen sind und ob Maßnahmen zur Schadensbegrenzung erforderlich werden.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind für das Gesamtgebiet gate.ruhr die grundsätzlichen Aussagen der FFH-Vorprüfung der Phase 1 nach wie vor zutreffend, dass Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ohne weitergehende Konkretisierungen betriebsbedingter Wirkungen generell nicht ausgeschlossen werden können. Für den Nordteil des Vorhabensgebietes wurde bis Dezember 2018 (B-Plan 107 ohne Hafengelände) eine FFH-Vorprüfung gesondert erarbeitet. Dabei wurde vor dem Hintergrund des dort vorhandenen Baurechts geprüft, welche Vorhabentypen aus Sicht der FFH-Verträglichkeit maximal genehmigungsfähig wären. Vor diesem Hintergrund können erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes im Vorhabensbereich des B-Plan 107 (ohne Hafengelände) ausgeschlossen werden. Eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung wird für den Bereich nicht erforderlich sein.

## NEUBAU DER BRÜCKE (CARL-DUISBERG-STRASSE) ÜBER DEN LOEMÜHLENBACH

### UVP-Vorprüfung

Aus gutachterlicher Sicht ist festzustellen, dass erhebliche negative Umweltauswirkungen im Sinne des § 7 UVPG nicht zu erwarten sind. Eine Prüfung der Umweltverträglichkeit wird nicht für erforderlich gehalten.

### Landschaftspflegerischer Begleitplan

Durch den Brückenneubau ergeben sich insgesamt positive Effekte. Ein zusätzlicher Ausgleichsbedarf außerhalb des Untersuchungsraumes besteht nicht.

Die positiven Effekte durch die Aufweitung des Brückenbauwerks und die dadurch bedingte Entsiegelung und Möglichkeit der Optimierung der biologischen Durchgängigkeit des Loemühlenbaches überwiegen die Nachteile, die sich durch geringfügige Neuversiegelungen und damit einhergehende Gehölzverluste ergeben.

### Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Unter Berücksichtigung der im Vorhabenbereich (einschließlich des Umfelds) potenziell vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und wildlebenden Vogelarten, der Geländebegehungen sowie der Art des Vorhabens ist die Datenlage für eine Bewertung ausreichend. Die Rodung der Gehölze erfolgt außerhalb der Brutzeit der Vögel, d.h. zwischen dem 01.10. und 28.02. jeden Jahres. Bei Einhaltung dieser Vorgabe können relevante Beeinträchtigungen aller artenschutzrelevanten Arten und das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs.1 BNatSchG bereits ohne Detailprüfung ausgeschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund besteht kein weiterer Bedarf einer vertiefenden Artenschutzprüfung.

# ÄUSSERE ERSCHLIESSUNG

Gutachter: Spiekermann consulting engineers, Düsseldorf

**Um das Areal des ehemaligen Zechengeländes für eine spätere vollständige Erschließung verkehrstechnisch optimal anzubinden, wurden insgesamt sechs verschiedene Varianten geprüft, unter denen eine zusätzliche Anbindung an das übergeordnete Autobahnnetz auf möglichst kurzem Wege favorisiert wird. In der Realisierungsphase 1 (Ansiedlungen ab 2021) wird die Verkehrsbelastung noch so gering sein, dass die bisherige Anbindung ausreichend ist. Grundsätzlich muss die äußere Erschließung des Geländes erst dann ausgebaut worden sein, wenn alle Flächen von gate.ruhr vermarktungsreif sind.**

## VORGEHENSWEISE

Mit dem Ende der Kohleförderung auf dem Bergwerk Auguste Victoria 3/7 sind auch die verkehrlichen Belastungen zurückgegangen, auch wenn der Rückbau des Bergwerks noch einige Jahre Güterverkehr verursacht.

Gegenüber den Jahren des Volllastbetriebs hat sich ein Zustand eingestellt, der von den Anwohnern an der Carl-Duisberg-Straße als Vorteil gesehen wird. Da Verkehrslärm und insbesondere der des LKW-Verkehrs von Anwohnern als Belastung empfunden wird, ist schon ab der ersten Phase der Machbarkeitsstudie über Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen diskutiert worden. Auch Politik und Öffentlichkeit haben dazu in den letzten zwei Jahren immer wieder Vorschläge geäußert. Deswegen wurden in der Phase 1 fünf Varianten untersucht, die in der Phase 2 um eine sechste Variante ergänzt wurden. Alle Varianten hatten zum Ziel, den Quell- oder Zielverkehr für gate.ruhr auf möglichst verträgliche Art für Mensch und Natur an die überörtlichen Verkehrswege (also A 43 oder A 52) anzuschließen. Letztlich spielen aber auch Kosten, rechtliche Aspekte, Leistungsfähigkeit und Realisierbarkeit eine entscheidende Rolle bei der Frage, welche Variante den größten Nutzen für alle Bereiche erbringt. Dazu wurde eine Bewertungsmatrix entwickelt, die entsprechende Beurteilungskriterien aufzeigt. Auf diese Weise konnten die Varianten relativ objektiv abgewogen werden.

Übersichtskarte  
mit Streckenführung  
der Varianten 1-6



## DIE VARIANTEN

Allen möglichen hier nachstehend dargestellten Varianten steht auch die sogenannte „Null-Variante“ gegenüber. Die Variante besteht im Prinzip aus den bestehenden Anschlusslösungen, also der Carl-Duisberg-Straße und dem Anschluss Marl-Hamm der A 52 wie zu Bergwerkszeiten.

**Variante 1 (rote Linie)** verbindet gate.ruhr mit der A 43 über die Marler Straße, Hülsbergstraße und schließt in Höhe der heutigen Zufahrt zur Halde Brinkfortsheide an die Autobahn an. Im Plan ist die Linie rot markiert. Mit der Variante wären nur geringe Eingriffe in Natur und Umwelt verbunden, Bewohner so gut wie nicht belastet. Lediglich der Brückenneubau über die A 43 für die Fahrtrichtung Münster würde höhere Investitionskosten auslösen.

**Variante 2 (gelbe Linie)** entspricht in großen Teilen Variante 1. Nur wird hier die bestehende Unterführung zu Schacht 6 als Unterführungsmöglichkeit der A 43 genutzt. Sie ist deswegen deutlich günstiger in den Investitionskosten. (Zu überprüfen wären in der weiteren Planung auch eine Kombinationslösung aus 1 und 2, da hier noch wirtschaftliche Optimierungsmöglichkeiten gesehen werden.)

**Variante 3 (grüne Linie)** führt vom südlichen Ende der Gewerbefläche direkt durch den angrenzenden Wald und um die Zollverein Siedlung herum an die Carl-Duisberg-Straße bzw. fast unmittelbar an den Anschluss Marl-Hamm. Die an sich sehr naheliegend wirkende Lösung erfordert aber die Schließung der Carl-Duisberg-Straße, die als K22 viele PKW-Fahrten aus dem und in das nördliche Kreisgebiet aufnimmt. Eine Sperrung hätte Umwegverkehr durch die Waldsiedlung zur Folge. Damit würde die Wohnsiedlung stark belastet, was zu vermeiden sein sollte. Auch der Eingriff in den Wald ist ein negatives Merkmal dieser Variante.

**Variante 4 (ocker Linie)** ist vom Ansatz der Variante 3 ähnlich, kreuzt nur die Bahnlinie nach Westen und sucht den Anschluss an die A 52 über den Autobahnanschluss Marl-Zentrum/Rappaportstraße. Diese Trasse ist technisch und im Hinblick auf die Eingriffe in den Waldbestand schwierig. Gleichzeitig entsteht durch die vielen „Übereck-Führungen mit Signalanlagen“ eine relativ lange Fahrzeit, die die Akzeptanz in Frage stellt.

**Variante 5 (blaue Linie)** wäre eine Lösung, die eine Anbindung im Bereich der Straße „Bossendorfer Damm“ auf dem Gebiet der Stadt Haltern darstellt. Hier wären kaum Anwohner betroffen, der Eingriff in den Naturhaushalt und der zusätzlichen Flaschenverbrauch wären gegebenenfalls noch vertretbar. Neben einer relativ langen Wegestrecke würde diese Lösung auch den Bau einer Brücke oder Unterführung über bzw. unter die stark befahrene Bahnstrecke Recklinghausen Münster erfordern, was zu sehr hohen Kosten führen würde. Ohne Überführung wäre die Variante nicht leistungsfähig, da hier an geschlossenen Schranken (alle 6 Minuten für 2 Minuten) hohe Wartezeiten entstehen.

**Variante 6 (violette Linie)** zeigt über den Verlauf analog zu Variante 1 und 2 einen kurzen Anschluss an die A 52. Kurze Wegestrecke, mittlerer Umwelteingriff, mittlere Investitionskosten, hohe Leistungsfähigkeit, gute Orientierung zu gate.ruhr und weitere günstige Faktoren für das Gesamtnetz lassen diese Variante zusammen mit den Varianten 1 und 2 als günstigste Alternative zur „Null-Variante“ erscheinen.

Die Varianten 1, 2 und 6 zeigen den höchsten Entlastungseffekt für die Carl-Duisberg-Straße und zugleich die besten Leistungsmerkmale für gate.ruhr und auch das weitere Verkehrsnetz. Insofern sind in weiteren Untersuchungen die Realisierungsperspektiven vertieft zu analysieren und mit den Planungspartnern zu verhandeln.

Die Varianten weisen verschiedene Vor- und Nachteile in puncto Anbindung, Investitionskosten oder Umwelt- und Anwohnerschutz auf.

# ANBINDUNG AN DEN STRASSENVERKEHR

Gutachter: Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hilden

**Die äußere Erschließung des Areals des 2015 geschlossenen Bergwerks Auguste Victoria 3/7 ist ein wesentlicher Bestandteil für die Wiedernutzung der Fläche. Um die Leistungsfähigkeit bei Betrieb des revitalisierten Geländes zu gewährleisten, ist eine verkehrstechnische Neustrukturierung und Neugestaltung verschiedener Bereiche und Knotenpunkte in der Realisierungsphase 1 (2019-2021) notwendig.**

## ERTÜCHTIGUNG CARL-DUISBERG-STRASSE

Wesentlicher Bestandteil für die Revitalisierung des Geländes ist die äußere Erschließung über die Carl-Duisberg-Straße (K22) sowie ein neuer Autobahnanschluss über die Hülsbergstraße an die A43 oder A52. Da es für die neue Anschlussstelle noch kein Planungsrecht und keine konkrete Umsetzungsperspektive gibt, muss die Carl-Duisberg-Straße, insbesondere die Anschlussstelle der A52, im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden.

Der notwendige Umbau der Carl-Duisberg-Straße umfasst zwei Förderbereiche.

1. Knotenpunkt Carl-Duisberg-Straße / Auffahrt A52 / Bachackerweg bis Ausfahrt A52 bzw. bis Knappenweg. Darin enthalten ist auch der komplette Neubau des Brückenbauwerks über den Loemühlenbach.

Der Knotenpunkt der Anschlussstelle A52 muss komplett neu geplant werden, da die Leistungsfähigkeit bei Betrieb des revitalisierten Geländes nicht mehr gegeben sein wird. Das Brückenbauwerk wird hierbei so ersetzt, dass der Loemühlenbach in der Lage nicht verändert werden muss. Die Abbiegebeziehung in den Bachackerweg (Richtung Hamm) wird mit einer eigenen Fahrspur versehen, bisher war dies nur über eine Aufweitung möglich. Die Fahrbeziehung Bachackerweg / Carl-Duisberg-Straße (Rechtsabbieger) wird ebenfalls mittels einer eigenen Spur gestaltet. Der Knotenpunkt Bachackerweg / Ausfahrt A52 und der Bachackerweg muss ebenfalls neu gestaltet werden. Der Querschnitt des Bachackerwegs wird vergrößert und ist dann deutlich verkehrssicherer für LKW zu befahren, die Ausfahrt aus der A52 wird nun, im Gegensatz zum derzeitigen Bestand, als bevorrechtigte Fahrbeziehung angesehen.

Des Weiteren wird der Radverkehr neu geordnet und somit die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Einhergehend mit dem Knotenpunkttumbau ist dementsprechend auch die Errichtung neuer Lichtsignalanlagen.

2. Knotenpunkt Carl-Duisberg-Straße / Auf dem Acker bis Knotenpunkt Carl-Duisberg-Straße / Nordstraße (bis zum Brückenbauwerk Sickingmühlenbach) / Flurstraße

Auch diese Knotenpunkte werden in Zukunft nicht mehr leistungsfähig genug sein und müssen ertüchtigt werden. Hierbei kann auf Lichtzeichenanlagen verzichtet werden, es können leistungsfähige Kreisverkehrsplätze angelegt werden. Von dem Bereich zwischen beiden Kreisverkehrsplätzen (Durchmesser 40 m) wird zukünftig die Erschließung des zu entwickelnden Geländes ausgehen. Da die Aufteilung des Geländes flexibel gestaltet werden soll und eine genaue künftige Nutzung noch nicht absehbar ist, wird ein Mittelstreifen eingezogen, der kurzfristig und kostengünstig zu Abbiegestreifen umfunktioniert werden kann. Hierfür muss nicht mehr in die Bausubstanz eingegriffen werden, was die Langlebigkeit des Bauwerks nachhaltig positiv beeinflusst. Des Weiteren kann die Anlage von Querungshilfen zu einem späteren Zeitpunkt auch jederzeit frei gestaltet werden, ohne die Straße noch einmal aufwändig umbauen zu müssen. Aufgrund des erwarteten hohen LKW-Anteils wird der Radverkehr auf Radwegen geführt.

Alle Bereiche müssen nachzeitigem Stand grundhaft neu errichtet werden.

Für eine leistungsfähige verkehrliche Erschließung werden die Knotenpunkte an der Anschlussstelle der A52 und an der Carl-Duisberg-Straße/Nordstraße neu gestaltet.

Die Kosten für den Baubchnitt 1 betragen in der Kostenberechnung (Stand 11/2017) 3.303.184,00 Euro (brutto) inkl. Brückenbauwerk (956.195 Euro) und Lichtzeichenanlagen (300.000 Euro).

Die Kosten für den Baubchnitt 2 betragen in der Kostenberechnung (Stand 11/2017) 4.243.897,00 Euro (brutto).

Bei der Ertüchtigung der Knotenpunkte kann teils auf Lichtzeichenanlagen verzichtet werden. Stattdessen können leistungsfähige Kreisverkehre errichtet werden.

## JURISTISCHE BERATUNG

Gutachter: [Walter Hoppenberg Rechtsanwälte Partnerschaft mbH, Hamm](#)

Insgesamt gehen Dr. Martin Schröder und Thomas Tycewski, Rechtsanwälte und Fachanwälte für Verwaltungsrecht, davon aus, dass die Planung des Anschlusses an die A 43 rechtssicher durch einen Bebauungsplan erfolgen kann. Das B-Planverfahren habe gegenüber dem Planfeststellungsverfahren insbesondere wegen der bestehenden Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Vorteile. Demgegenüber würden sich die allgemein denkbaren Vorteile eines Planfeststellungsverfahrens im vorliegenden Fall aufgrund der konkreten Gegebenheiten nicht oder allenfalls geringfügig auswirken. Das Vorhaben werde sich allerdings nur verwirklichen lassen, wenn der Träger der Straßenbaulast für die A 43 zustimmt. Da Straßen.NRW bereits seine Zustimmung zu dem Vorhaben signalisiert hat, dürfte sich daraus kein Hindernis ergeben.

# DER GLEISANSCHLUSS

Gutachter: Büro StadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Hilden

**Die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe mit Affinität zur Schienenlogistik ist eine wichtige Zielsetzung bei der industriellen und gewerblichen Nutzung des ehemaligen Zechengeländes. Der rund 90 Hektar große Planbereich gliedert sich dabei in drei Teilflächen, für die es verschiedene Handlungsempfehlungen gibt.**

## HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

**Teilfläche 1:** In Gesprächen mit Evonik, Betreiber des angrenzenden Chemieparks, wurde der Wunsch geäußert, auf der westlichen Seite der Teilfläche 1 eine Erweiterung des bisherigen Rangierbahnhofes der Evonik anzustreben. Im Chemiapark Marl ist eine weitere Zunahme des Bahntransportes für die Belieferung der einzelnen Bereiche des Chemieparks festzustellen, die in Zukunft zu einer verstärkten Auslastung der bisherigen Kapazitäten des bestehenden Rangierbahnhofes führen wird. Daher möchte Evonik auf der westlichen Seite der Teilfläche 1 fünf Gleise mit einer Nutzlänge von ca. 750 m errichten. Die Lage der zusätzlichen Gleise wird auch dadurch bestimmt, dass die ehemaligen Fördertürme für die Wasserhaltung frei von Bebauung sein müssen. Der Aufstellbahnhof von Evonik muss als eigenständige Anlage betrachtet werden. Der Umschlag von Gefahrenstoffen muss auf dem Werksgelände erfolgen. Aus diesen Anforderungen ergibt sich eine Verkleinerung der Bauflächen, sodass hier eher kleinteilige Ansiedlungen von Gewerbeflächen möglich sind, die kaum bahnaffine Güterströme bewirken werden.

**Teilfläche 2:** Die Teilfläche 2 hat das größte Potential für die Errichtung von bahnaffinen Gewerbe- und Industrienutzungen. Hier sind bis zu zwei Stichstrecken möglich, die jeweils eine Nutzlänge von ca. 250 m haben. Der bahntechnische Anschluss der Teilfläche 2 erfolgt südlich der Teilfläche 1 durch ein separates Gleis mit einer Anschlussweiche, die südlich des geplanten Rangierbahnhofes von Evonik liegen muss. Dies bedeutet, dass ein Streckengleis parallel zum Rangierbahnhof gelegt werden muss. Um Ganzzüge für die Teilfläche 2 und für die Teilfläche 3 abfertigen zu können, muss parallel zum Streckengleis ein Umfahrgleis mit einer zusätzlichen Weiche errichtet werden. Aus Gründen der Werksicherheit ist eine Vermischung der Rangierleistungen zwischen dem geplanten Rangierbahnhof von Evonik und dem Gleisanschluss plus Umfahrgleis nicht möglich. Für die Errichtung der Gleisanlagen sollen die benötigten Teilflächen im B-Plan freigehalten werden. Die konkrete Errichtung der Bahnanlagen für die Teilfläche 2 plus Zuführungs- und Umfahrgleis in der Teilfläche 1 soll erst dann erfolgen, wenn eine bahnaffine Gewerbeentwicklung konkret gesichert ist, zumal die Förderung der Gleisanschlüsse durch ein Bundesprogramm nur dann bewilligt wird, wenn von der Verloaderseite eine fünfjährige Garantie gegeben wird.

**Teilfläche 3:** Der dritte Teilbereich am Wesel-Datteln-Kanal ist wegen des Hafens geradezu prädestiniert, eine trimodale Schnittstelle zwischen Wasser, Bahn und Straße zu ermöglichen. Im Hafen sind ein Ladegleis (600 m Länge) sowie ein Umfahrgleis (600 m Länge) und im Vorfeld des eigentlichen Hafenbeckens eine Rangiergruppe mit zwei Gleisen (ca. 600 m Länge) erforderlich, um die Containerwagen einzeln oder in Gruppen neu zusammenstellen zu können. Für die trimodale Schnittstelle sprechen dabei folgenden Aspekte:

Der dritte Teilbereich am Wesel-Datteln-Kanal ist wegen des Hafens geradezu prädestiniert, eine trimodale Schnittstelle zwischen Wasser, Bahn und Straße zu ermöglichen.

### Vorteile:

- Containerverkehr von und nach Rotterdam und anderen Zielorten entlang des Rheins,
- Nähe zum Rhein (ca. 35 km, ca. 3,5 Stunden Fahrzeit),
- Einsparung von Fahrzeiten im Vergleich zum Straßengüterverkehr insbesondere auf der staugefährdeten A2 und A3,
- direkte Anbindung an die Bahnstrecke in Richtung Münster/Osnabrück und Ruhrgebiet.

### Nachteile:

- Konkurrenz durch den Hafen Emmelsum in Voerde, an der Mündung des Wesel-Datteln-Kanal am Rhein; hier besteht eine neue trimodale Schnittstelle mit einem Terminal für kombinierten Ladungsverkehr (KLV);
- aufgrund der Brückenhöhen können die Containerschiffe nur einstöckig beladen werden, was die Wirtschaftlichkeit der trimodalen Schnittstelle in Marl stark einschränkt.

Vor dem Hintergrund der Konkurrenzsituation und beschränkten Ladehöhe der Schiffe ist aus der Sicht des Gutachters ein wirtschaftlicher Betrieb einer trimodalen Schnittstelle im Container-Verkehr nur schwer denkbar. Dennoch sollte dieser Standort als trimodale Schnittstelle für andere Güter- und Verladeströme nutzbar sein. Hierzu gehören beispielsweise Getreidetransporte mit Zwischenlagerung am Hafen, Schwerlasttransporte mit Umladung zwischen Straße/Schiene auf Schiffe bis hin zu Beladung von Windkraftkomponenten. Alternativ ist auch eine Nutzung, ähnlich wie bei der Teilfläche 2, für Unternehmen mit bahnaffinen Gewerbestrukturen möglich. Dabei könnte auch eine Überdachung für die Verladung von nässeempfindlichen Gütern vom Wasser auf die Schiene einen Standortvorteil generieren.

Die Errichtung der Bahnanlagen für die Teilfläche 2 inklusive Zuführ- und Umfahrgleis in der Teilfläche 1 erfolgt erst dann, wenn eine Gewerbeentwicklung mit entsprechender Bahnaffinität eindeutig gesichert ist.



# LÄRMSCHUTZ GEWERBE

Gutachter: TÜV Rheinland Energy GmbH, Köln

**Für die zukünftige Kontingentierung der Industrie- und Gewerbeflächen auf dem Areal war eine schalltechnische Untersuchung mit Hinblick auf die Wohnbebauung östlich und südlich von gate.ruhr nötig. Aus der Untersuchung haben sich eine Reihe von Empfehlungen für eine optimierte Kontingentierung ergeben.**

Ziel ist einerseits ein angemessener Schutz der Umgebung und andererseits eine optimale Nutzung der Gewerbe- und Industrieflächen.

## SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

Für die geplante gewerbliche Nutzung der Fläche des ehemaligen Bergwerks AV 3/7 sollen hinsichtlich der Belange des Geräuschimmissionssschutzes für das Plangebiet zulässige Emissionskontingente nach DIN 45691 ermittelt und festgesetzt werden. Zielstellung ist, einerseits den angemessenen Schutz der in der Umgebung vorhandenen bzw. planungsrechtlich zulässigen Wohnnutzung vor Anlagengeräuschen zu gewährleisten und andererseits eine optimale Nutzung der Gewerbe- und Industrieflächen zu ermöglichen. Für die Kontingentierung der Flächen im Plangebiet ist die Vorbelastung an der sogenannten maßgeblichen Wohnbebauung zu ermitteln. Dazu wurden in der Nacht am 24. Mai 2017 Geräuschimmissionsmessungen an drei maßgeblichen Wohnhäusern im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass der zulässige Immissionsrichtwert für Reine Wohngebiete (WR) nachts von 35 dB(A) an einem Wohnhaus um 12 dB (lo 10) und an einem anderen um 2 dB (lo 30) überschritten wird. An einem weiteren Wohnhaus (lo 20) wird der zulässige Immissionsrichtwert für Mischgebiete (MI) von 45 dB(A) nachts um 3 dB unterschritten.

Das Plangebiet soll schalltechnisch so ausgelegt werden, dass die Geräuschzusatzbelastung durch die neuen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet die zulässigen Immissionsrichtwerte im Untersuchungsgebiet um mindestens 10 dB unterschreiten und somit als nicht relevant einzustufen sind. Der Kontingentierung wurden entsprechend dem Strukturkonzept vom 8. November 2017 Flächenschallquellen zugrunde gelegt.

Die Maßgabe ist eindeutig: In jedem Fall werden schallschutztechnische Vorkehrungen getroffen, die eine zusätzliche Belastung der Anwohner ausschließen und die gesamten Immissionen deutlich unter den zulässigen Grenzwert drücken.

### Um die Kontingentierung zu optimieren, gibt es Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise.

- Die Ergebnisse der orientierenden Messung zeigen, dass nördlich der Marler Straße und ggf. auch im nördlichen Bereich der „Alten Waldsiedlung“ aufgrund der Tagesmessungen noch Immissionsreserven vorhanden sein können. Die Reserven könnten mit weiteren Messungen der Geräuschbelastungen ermittelt und der Zielwert für das Plangebiet an diesen Immissionsorten ggf. entsprechend erhöht werden.
- Die Gebietseinstufung im gesamten Untersuchungsbereich sollte überprüft werden, um ggf. Zusatzkontingente für Richtungssektoren, für Immissionsorte oder nach betroffenen Gebieten vergeben zu können.
- Aktive Schallschutzmaßnahmen erhöhen zwar nicht die Emissionskontingente, können aber ggf. im Genehmigungsverfahren für die einzelnen Betriebe die Einhaltung der niedrigen Immissionskontingente unterstützen. Die Wirksamkeit von Abschirmungen durch geplante Wälle / Wände könnte daher überschlägig berechnet werden (eine genaue Auslegung ist aufgrund der noch offenen Ansiedlung von Betrieben zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich).

# LÄRMSCHUTZ VERKEHR

Gutachter: TÜV Rheinland Energy GmbH, Köln

**Um Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten und zugleich einen möglichst optimalen Verkehrsanschluss an das Industrie- und Gewerbegebiet sicherzustellen, hat es umfangreiche Untersuchungen zu den prognostizierten Geräuschemissionen in unterschiedlichen Szenarien gegeben.**

## BESCHREIBUNG DER GERÄUSCHEMISSIONEN

Die Verkehrslärmeinwirkungen wurden rechnerisch ermittelt. Die Berechnung der Schallemissionspegel aus den Verkehrsdaten erfolgte nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Grundlage bildet die Verkehrsuntersuchung von August 2017 (Phase 1 der Machbarkeitsstudie). Die Untersuchung lieferte die Daten zu durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) für PKW und LKW in den relevanten Straßenabschnitten der sechs zu untersuchenden Varianten (s. S. 20).

Der Tagesgang (Aufteilung Tag / Nacht) wurde – soweit vorhanden – aus der Straßenverkehrszählung 2015 bzw. aus dem Verkehrsgutachten der Phase 1 übernommen und auf die DTV der jeweiligen Straßenabschnitte angewandt. Für die Straßenoberfläche der zu betrachtenden Straßenabschnitte wurde von Asphalt ausgegangen.

Eine Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 sowie eine Verkehrsuntersuchung im Rahmen der Machbarkeitsstudie bildeten die Grundlage für das prognostizierte Verkehrsaufkommen.

## UNTERSUCHTE VARIANTEN

Die Verkehrsuntersuchung des Büros Spiekermann GmbH Consulting Engineers hat neben der Ist-Situation (Analysefall) folgende Situationen untersucht:

- **Prognose Nullfall (Ohnefall):** Verkehrsprognose für das Horizont 2025 ohne Entwicklung der Flächen,
- **Variante 0:** Entwicklung der Flächen beim heutigen Netzausbau,
- **Variante 1:** Anschlussmöglichkeit an die A 43 über Rastplatz,
- **Variante 2:** Anschlussmöglichkeit an die A 43 über ehemalige Schachanlage 6,
- **Variante 3:** Knappenstraße,
- **Variante 4:** Lipper Weg,
- **Variante 5:** Anschluss Bossendorfer Damm,
- **Variante 6:** Anschlussmöglichkeit A 52 über Hülsbergstraße.

Die Variante 5 wurde wegen ihrer erheblichen Defizite in der vorliegenden Verkehrslärmuntersuchung nicht weiter berücksichtigt.

Neben den o.g. Varianten wurden zudem drei Szenarien entwickelt, die sich im Hinblick auf die künftige Verkehrsleistung unterscheiden:

- **Szenario 1:** Annahme einer kompletten Abwicklung des Güterverkehrs über die Straße;
- **Szenario 2:** größerer Anteil für die Abwicklung des Güterverkehrs über die Schiene (ca. 25 Prozent), mittlere Bedeutung der Hafenanlagen (ca. fünf Prozent) und starke Abwicklung über das Straßennetz (ca. 70 Prozent);
- **Szenario 3:** größerer Anteil für die Abwicklung des Güterverkehrs über die Schiene, (ca. 25 Prozent), starke Bedeutung der Hafenanlagen (ca. 20 Prozent) und starke Abwicklung über das Straßennetz (ca. 55 Prozent).

Insgesamt werden somit jeweils für den Tages- und für den Nachtzeitraum der Analysefall (Ist-Situation), die Prognose Nullfall (Ohnefall) sowie 18 Situationen (Kombinationen von Szenario und Variante) untersucht.

Für die Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets gibt es mehrere Optionen, sechs davon sind in die Verkehrsuntersuchung eingegangen.

## Verkehrslärmimmissionen

Die Rasterlärmkarten wurden in Absprache mit der Stadt Marl im Untersuchungsgebiet flächendeckend für eine Höhe von sechs Metern über Gelände (entspricht ca. dem 1. OG) und für eine Rasterweite von zehn Metern berechnet.

- Die Immissionspegel beim Ohnefall (Prognosehorizont 2025 ohne Flächenentwicklung) liegen an der Wohnbebauung entlang der Carl-Duisberg-Straße tagsüber bei 59 bis 67 dB(A) und nachts bei 51 bis 60 dB(A). Die Messwerte stellen daher bereits ohne Entwicklung des Plangebietes Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für Allgemeine bzw. Reine Wohngebiete von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts dar. Allerdings sind in diesem Fall für die lärmtechnische Untersuchung des IST-Zustandes Grenzwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht anzusetzen, da die Carl-Duisberg-Straße bereits vor dem 01.04.1974 und damit vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes für den Verkehr freigegeben wurde.
- Bei der Variante O (Entwicklung der Flächen beim heutigen Verkehrsnetz) für die Situation 1 liegen die Immissionspegel an der Wohnbebauung entlang der Carl-Duisberg-Straße am Tag zwischen 65 bis 72 dB(A) und nachts zwischen 58 und 66 dB(A). Das bedeutet, dass – bezogen auf den Ohnefall – bei der Entwicklung der Gewerbeflächen mit einer Erhöhung von 6 bis 7 dB(A) zu rechnen ist (wesentliche Änderung nach 16. BImSchV). Sollte diese Maßnahme bevorzugt werden, sollten Lärminderungsmaßnahmen wie beispielsweise ein Tempo-Limit oder eine lärmarme Fahrbahnoberfläche in Erwägung gezogen werden. Die Geräuschimmissionspegel in anderen Bereichen des Untersuchungsgebietes ändern sich bei der Variante O kaum.
- Bei den Varianten 1 und 2 liegen die Immissionspegel an der Wohnbebauung entlang der Carl-Duisberg-Straße tags bei 61 bis 70 dB(A) und nachts bei 54 bis 64 dB(A). Bezogen auf den Ohnefall wäre hier mit einer Erhöhung von mehr als 3 dB(A) durch die Entwicklung der Gewerbeflächen zu rechnen (wesentliche Änderung nach 16. BImSchV). Die Geräuschimmissionspegel liegen dennoch tags und nachts bei der Variante 1 um ca. 2 dB niedriger und bei der Variante 2 um ca. 4 dB niedriger (bedingt durch den geringeren Lkw-Anteil) als bei der Variante O. Schutzmaßnahmen müssten bei dieser Variante ebenfalls für die Wohnbebauung an der Carl-Duisberg-Straße getroffen werden.
- Bei den Varianten 3 und 4 errechnen sich im Bereich der Carl-Duisberg-Straße Geräuschimmissionspegel vergleichbar zur Variante 1 (ca. 4 dB höhere Pegel als beim Ohnefall).
- Die Variante 6 stellt mit Pegeln zwischen 60 und 69 dB(A) am Tag und zwischen 53 und 62 dB(A) nachts im Hinblick auf die Variante O eine spürbare Verbesserung der Geräuschsituation im Bereich der Carl-Duisberg-Straße dar. Die Geräuschimmissionspegel liegen tags und nachts um ca. 4 dB niedriger als bei der Variante O und um ca. 2 dB höher als beim Ohnefall.

In anderen Bereichen des Untersuchungsgebietes (insbesondere für die Wohnbebauung am Feldweg und Lenkerbecker Weg) sind – bezogen auf die Lärmimmissionen – die Varianten 1, 2 und 6 vergleichbar. Einzig für die Wohnbebauung am Feldweg und am Lenkerbecker Weg führen die Varianten 1, 2 und 6 zu einer Erhöhung der Geräuschimmissionen, mit um 3 bis 5 dB(A) höheren Pegeln als beim Ohnefall bzw. bei der Variante O. Bei der Wahl einer dieser Varianten sollten daher auch Lärmschutzmaßnahmen für die Bereiche Feldweg und Lenkerbecker Weg (beispielsweise eine Lärmschutzwand an der Südseite der Hülsbergstraße) in Betracht gezogen werden.

Im Bereich Marl-Hamm südlich der A 52 errechnen sich in allen Situationen Geräuschimmissionspegel, die die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV für Reine bzw. Allgemeine Wohngebiete von tagsüber 59 dB(A) und nachts von 49 dB(A) erheblich überschreiten. Für den Ohnefall sowie für die Varianten O, 1 und 2 liegen die Geräuschimmissionspegel in den der Autobahn zugewandten Bereichen der Bussardstraße, Meisenstraße und Am Vogelherd tagsüber bei 66 bis 72 dB(A) und nachts bei 60 bis 66 dB(A). Bei der Variante 6 liegen die Pegel tags und nachts in diesem Bereich noch 1 dB(A) höher. Auch hier wäre eine aktive Minderungsmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand zu empfehlen.

Da die A 52 als Autobahn allerdings vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des BImSchG) für den Verkehr freigegeben wurde, gelten für die Lärmsanierung in diesen Streckenabschnitten wesentlich höhere Grenzwerte. Die Zuständigkeit dafür liegt aufgrund der Baulast beim Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Unter Lärmschutzaspekten sind für eine industrielle und gewerbliche Folgenutzung des ehemaligen Bergbaugeländes die Varianten 1, 2 und insbesondere die Variante 6 zu bevorzugen. Das Ergebnis korrespondiert mit der Empfehlung der Verkehrsuntersuchung, die Realisierungsperspektiven für die Varianten 1,2 und 6 detaillierter zu analysieren.



# DAS BODENGUTACHTEN

Gutachter: DMT GmbH & Co. KG, Essen

***Mit 314 Bohrungen bzw. Kleinrammbohrungen und weit über 400 chemischen Analysen ist der Boden des ehemaligen Bergbaustandorts in einer ersten Kampagne umfassend untersucht worden. Bis auf eine Ausnahme halten die Bodenproben die Prüfwerte für eine Folgenutzung als Industrie- und Gewerbestandort ein. Zahlreiche weitere Aufschlüsse im Zuge der Machbarkeitsstudie schufen ein detailliertes Bild.***

## UNTERSUCHUNG IN MEHREREN TEILSCHRITTEN

Auf dem 90 Hektar großen Areal wurden mit 314 Bohrungen und Kleinrammbohrungen umfangreiche Erkundungsarbeiten sowie umfassende chemische Analysen und geomechanische Untersuchungen durchgeführt. Insgesamt ist festzustellen, dass alle untersuchten Bodenproben die Prüfwerte der Bundesbodenschutzverordnung für die angestrebte Folgenutzung von Industrie und Gewerbeflächen einhalten, zumeist sogar eine sensiblere Nutzungsart zulassen. Lediglich eine Bodenprobe aus dem oberflächennahen Horizont der Schachtanlage überschreitet die genannten Prüfwerte.



In Hinblick auf die im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung nötige Umgestaltung der Fläche wurde insbesondere der Bereich der Plateauhalde intensiver untersucht.

In einer ersten Aufschlusskampagne wurden elf Kleinrammbohrungen (KRB) bis in eine Tiefe von 17 Meter abgeteuft. Um einen ersten Überblick über die chemische Zusammensetzung des Bergematerials der Halde zu erlangen, wurden fünf Mischproben gebildet und im Hinblick auf die Verwertbarkeit analysiert. Zur genaueren Ermittlung der verwertbaren Bodenmassen wurden 20 weitere Kleinrammbohrungen in den geplanten Eingriffshorizont von sechs Metern niedergebracht. Im Zuge der Untersuchung wurden 119 horizontbezogene Einzelproben entnommen und chemisch auf Metalle im Feststoff und Eluat durchgeführt. Zusätzlich wurden 71 Rückstellproben des ersten Erkundungsdurchgangs chemisch analysiert.

Die Gegenüberstellung der ermittelten Stoffgehalte zeigte, dass weder aus bodenschutz- noch aus abfallrechtlicher Sicht eine Überschreitung der Prüfwerte für die Feststoffparameter festgestellt werden konnte. Lediglich sechs Prozent der Proben wären aus abfallrechtlichen Gründen nicht für eine Verwertung im offenen Wiedereinbau geeignet, da verwitterungsbedingte Eluatparameter die gängigen abfallrechtlichen Prüfwerte überschreiten. Eine nachträglich durchgeführte Grundwasseranalyse zeigt, dass das Grundwasser nicht durch verunreinigtes Sickerwasser beeinträchtigt wird. Somit konnte am Ende der Machbarkeitsstudie festgestellt werden, dass von der Haldenfläche keine Gefahren von den Wirkungspfaden Boden -> Direktkontakt sowie Boden -> Grundwasser ausgehen.

Bis auf eine Bodenprobe aus dem oberflächennahen Horizont der Schachtanlage werden die Prüfwerte eingehalten.

Insgesamt wurden 190 horizontbezogene Einzelproben der Halde chemisch analysiert.



# DIE BAUREIFMACHUNG

Gutachter: Ahlenberg Ingenieure GmbH, Herdecke

**Auf Grundlage der Bodenuntersuchung und des zugehörigen Gutachtens entstand ein vertiefendes Konzept zur bodenmechanischen Aufbereitung für die Kraftwerks- und Haldenfläche. Hierfür war ebenfalls ein Bodenmanagementkonzept mit einer detaillierten Kostenschätzung erforderlich.**

## KONZEPT ZUR BAUGRUNDAUFBEREITUNG

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Phase I zeigten, dass ohne bodenverbessernde Maßnahmen sowohl die Teilfläche II (Kraftwerk) als auch die Teilfläche III (Halde) keiner baulichen Nutzung zugeführt werden können, da die hauptsächlich aus Bergematerial bestehenden Auffüllungen teilweise sehr locker gelagert und zudem stark vernässt sind und somit die Standfestigkeit von Gebäuden nicht gewährleistet wäre.

Geprüft wurden verschiedene Varianten bis hin zum „Umklappen“ der Halde. Letztendlich haben sich die Projektpartner für die Variante mit dem besten ökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnis bei gleichzeitig geringstem ökologischem Eingriff entschieden.

Im Zuge der gutachterlichen Überprüfungen durch die Ahlenberg Ingenieure GmbH wurde klar, dass ein „Umklappen“ der Halde zwar generell möglich ist, aber im



Rahmen des Projektes nicht wirtschaftlich erscheint. Durch zusätzliche bautechnische Aufwendungen wie der Beimengung von Feinkalk, der Wiederherstellung einer Brandschutzschicht sowie der nachträglichen Verdichtung durch eine schwere Fallplatte betragen die geschätzten Baukosten für das „Umklappen“ ca. 25 Millionen Euro brutto.

Die Aufwendungen stehen einem Flächengewinn von nur ca. 15 ha entgegen. Die Maßnahme des Umklappens erscheint demzufolge im Rahmen dieses Projektes nicht wirtschaftlich. Die Kraftwerksfläche wird eigenständig entwickelt.

Das Nutzungskonzept sieht daher vor, die Halde nicht umzuklappen und die nötigen Ausgleichsmaßnahmen auf der Hale durchzuführen.

Die circa  
9 Hektar große  
Kraftwerksfläche  
kann eigenständig  
entwickelt werden.



# VERMESSUNGEN

Gutachter: Vermessungsbüro Dipl.-Ing. D. Knoll, Aachen; öffentlich bestellte Vermessungsingenieure  
Dipl.-Ing. Franz Claaßen und Dipl.-Ing. Andreas Claaßen, Dorsten

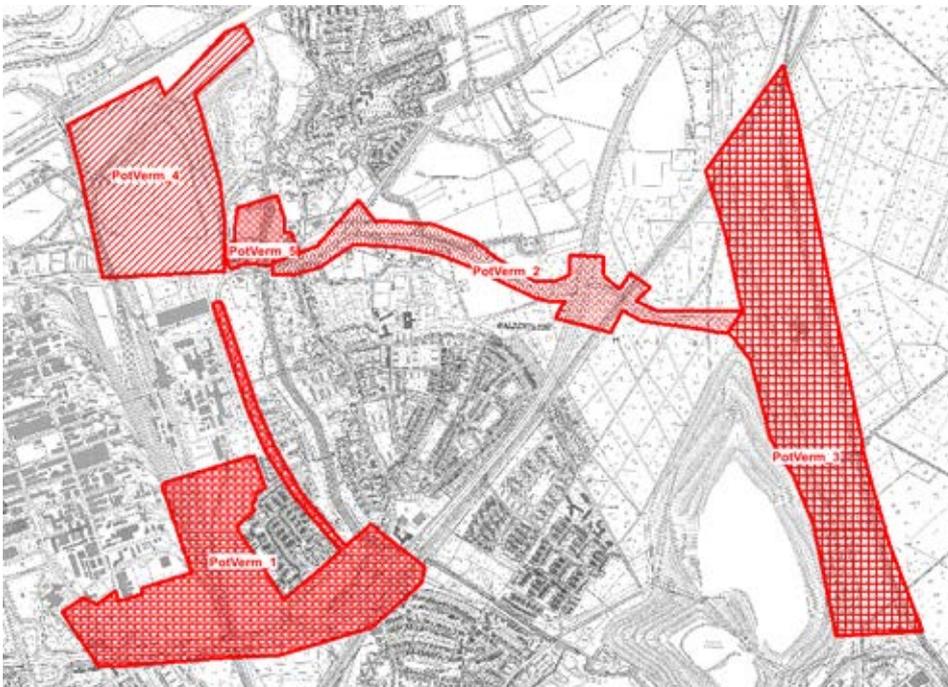
**Von der Suche nach dem passenden Ort für ein Regenrückhaltebecken über die Pläne zur verkehrlichen Erschließung bis hin zu den Dimensionen des Hafens: Erst detaillierte Vermessungen von rund zwei Quadratkilometern Fläche ermöglichten die tiefergehende Planung in der zweiten Phase der Machbarkeitsstudie.**

## BILDUNG VON SCHWERPUNKTEN

Im Besonderen ist für die Vermessung festzuhalten, dass sie selbst kein Gutachterergebnis ist, sondern ein Dienstleistungsangebot des beauftragten Vermessers an die beteiligten Gutachter der Phase 2 darstellte. Aus der ersten Bedarfsanmeldung der Gutachter ergaben sich die nachfolgend gezeigten potentiellen Vermessungs-Schwerpunktgebiete der Phase 2, diese waren auch Grundlage der Ausschreibung.

## AUSGEWÄHLTE VERMESSUNGSGEBIETE

Übersichtskarte der Optionsgebiete / Bedarfsschätzung



Der tatsächliche Bedarf wurde über einen vermittelten Direktkontakt zwischen Vermesser und Gutachter innerhalb der oben gezeigten Ausschreibungsgebiete redundanzfrei und bedarfsgerecht abgearbeitet.

In der Endabrechnung der Vermessungsleistungen ergab sich, dass sich das abgestimmte, zielgerichtete und vor allem auf strenger Redundanzvermeidung ausgerichtete Vermessungskonzept letztlich mit deutlich unter dem kalkulatorischen Ansatz liegenden Abrechnungswerten auch positiv auf die Kostenentwicklung der Projektphase 2 ausgewirkt hat.



Foto: Fotolia / Microgen

Tabelle der in Phase 2 tatsächlich abgeforderten Vermessungsbereiche:

Abschnitt-Nr.	Erledigungsdatum-Abschnittsname	Fläche (in m <sup>2</sup> )
1	171107_Hafenzufahrt	8.541
2	171026_DirektanfrageBüro-LindschulteSickingmühlenbach	7.102
3	171213_Hülsbergstraße A43Blatt8_16PotVerm_3	1.273.677
4	171213_Hülsbergstraße A43Blatt8_16PotVerm_3	147.851
5	171120_PotVerm2_Blatt1-2	149.003
6	171113_PotVerm2_Blatt3-8	353.859
7	171002_Carl-Duisberg-Straße_Bachbrücke	5.879
8	171023_Carl-Duisberg-Straße_Gesamt	59.600
<b>Summe</b>		<b>2.005.512</b>

Flächenmäßig sind also rund zwei Quadratkilometer in Fläche als Vermessungsleistung abgerufen worden. Bezogen auf die Ausschreibungsmenge von rund 2,72 Quadratkilometer sind das rund drei Viertel des ausgeschriebenen Volumens.

# DAS KONZEPT UND DIE UMSETZUNG MIT BEISPIELEN

Auftragnehmer: RDN Agentur für Public Relations GmbH & Co. KG, Recklinghausen

**Digital, gedruckt und ganz persönlich vor Ort: Der Bereich Öffentlichkeitsarbeit für die Revitalisierung des ehemaligen Bergwerks Auguste Victoria 3/7 nutzte zahlreiche Wege. Die Kommunikation zum Projektfortschritt richtete sich an die Bürgerschaft der Stadt sowie an potenzielle Investoren und fand auch in der Presse große Resonanz.**

## DER NAME

Der künftige Name des Areals spielt eine wichtige Rolle in der gesamten Kommunikation. Im Rahmen des Kommunikationskonzeptes wurden verschiedene Namensgebungen diskutiert und ein Name entwickelt, der in den wichtigsten Gremien vorgestellt und abgestimmt wurde.

Die Wahl fiel dabei auf einen Namen, der insbesondere den Aufbruch in eine neue Zukunft symbolisiert, international verständlich ist sowie die Dimension und den hohen Anspruch an das Gesamtprojekt transportiert.

Zugleich wurde der hohen emotionalen Bindung der Marler und der ehemaligen Bergleute an „ihre Zeche“ Rechnung getragen – durch einen Claim, der an den bisherigen Namen anknüpft, indem er Tradition und Aufbruch verbindet:

[gate.ruhr – Die neue Victoria.](#)

Der Name und seine Bedeutung wurden u.a. in einem Flyer erläutert:

Tor-Funktion

Anspruch

international

regional

gate  
.ruhr

DIE NEUE VICTORIA

Domain inklusive: [www.gate.ruhr](http://www.gate.ruhr)

Die offizielle Präsentation des Namens wurde von einer Lichtkunstschau der Künstler Detlef Hartung und Georg Trenz begleitet, bei der der Name auf den Förderturm der Schachanlage projiziert wurde und in der auch werbewirksame Fotos wie das Titelbild dieser Dokumentation entstanden.

## DER ONLINE-AUFTRITT

### Die Website

Die Website [www.gate.ruhr](http://www.gate.ruhr) ist der Dreh- und Angelpunkt der Online-Kommunikation. Sie stellt Basis- und Hintergrundinformationen ebenso wie aktuelle Neuigkeiten zur Verfügung, um die Bürgerschaft und mögliche Investoren zu informieren – auf Deutsch sowie auch auf Englisch. Die Webseite wurde mit dem Content Management System Wordpress angelegt und ist 2017 online gegangen.

### Die Internetseite ist mit verschiedenen Features ausgestattet:

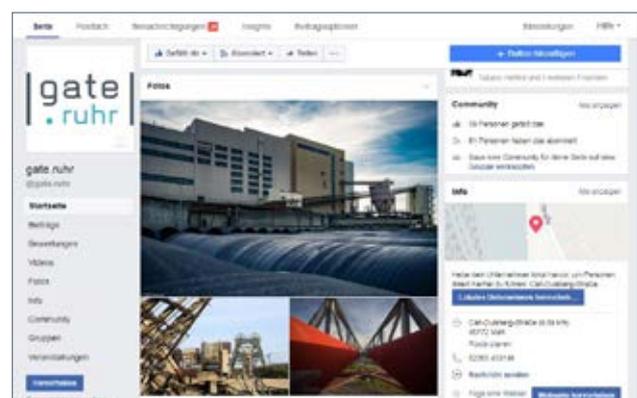
- die interaktive Karte bietet einen genaueren Blick auf das Gelände;
- auf einer Service-Seite kann man vom Flyer bis zum Strukturkonzept diverse Dokumente als PDF herunterladen;
- das Bürger- sowie das Investorenportal stellen individuelle Informationen für die jeweilige Zielgruppe bereit;
- der Pressespiegel erlaubt einen Rückblick auf Magazin- sowie Zeitungsartikel;
- vom Interview bis zum Drohnenflug über das Areal: Videoeinbindungen an verschiedenen Stellen machen die Website lebendiger;
- der [gate.ruhr](http://gate.ruhr)-Blog teasert Neuigkeiten und Pressemitteilungen an und leitet zum vollständigen Artikel weiter;
- die Kontakt-Seite erleichtert die Kontaktaufnahme zu allen Beteiligten durch die eingebaute Verlinkung auf E-Mail-Adressen und Rufnummern.



### Der Facebook-Auftritt

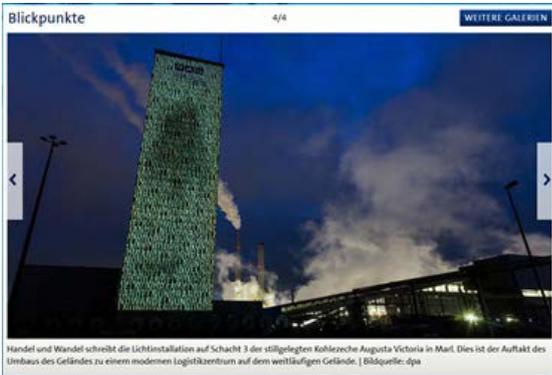
Die Einrichtung der Facebook-Seite soll zur Interaktion und zum Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern beitragen. Daneben bietet der Kanal die Möglichkeit, Informationen zu verbreiten und damit eine breite Öffentlichkeit zu erreichen. Durch die konsequente Nutzung von Facebook erhöht sich gleichzeitig die Auffindbarkeit und Präsenz im Netz. Für die Facebook-Nutzung wurde auf Grundlage eines Konzepts ein Redaktionsplan erstellt, der Posts aus verschiedenen Kategorien beinhaltet:

- aktuelle Meldungen,
- Fotos aus dem Fotowettbewerb,
- Historische Serie,
- Veranstaltungen,
- Videos,
- der Fortschritt,
- die interaktive Karte.



## DIE BERICHTERSTATTUNG

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Industrie- und Gewerbebestandort gate.ruhr stieß in der Presse auf große Aufmerksamkeit: Tageszeitungen, Magazine und Rundfunk berichteten über die Entwicklungen auf dem ehemaligen Bergbaustandort. Die Berichterstattung erstreckte sich über die gesamte Zeit der Machbarkeitsstudie hinweg.



Tagesschau online, 26. April 2016

## „MARLER ZECHENGELÄNDE WIRD GEWERBEBEBIET“

Welt online, 26. April 2016

## Die neue Victoria

90 Hektar direkt neben dem Chemiepark Marl: Noch ist dort das stillgelegte Bergwerk Auguste Victoria. Aber schon bald entsteht hier der Industriepark „gate.ruhr“.

Vater, Großvater und der Onkel haben hier gearbeitet, zählt die Mutter auf. Wegen des Jungen steht sie nun Mitte Mai vor dem Pförtnerhaus, wartet. Vierzehn Jahre ist der junge Marler. „Der soll noch mal sehen, wie das hier alles war.“ Die Nachbarn der Bergbau-Schachanlage Auguste Victoria, kurz AV drei sieben gebrannt, dürfen noch einmal rein in die ehemalige Zeche, aus der bald der Industriepark „gate.ruhr“ werden soll. Mit dabei sind auch

Wirtschaftsspiegel 1/2018



Bild-Zeitung Ruhrgebiet, 27. April 2016

## Gate.ruhr ist eröffnet

Startschuss für Gewerbegebiet

Marl. Mit einer spektakulären Lichtkunstaktion wurde am Sonntagabend auf der ehemaligen Schachtanlage von AV 3/7 an der Carl-Duisberg-Straße der Startschuss für gate.ruhr – Die neue Victoria gegeben. Mit dem Namen gate.ruhr, der

WAZ, 26. April 2016

## Keine Hindernisse für „gate.ruhr“

Für das neue Industriegebiet könnte Marl sogar einen zusätzlichen Autobahnanschluss erhalten. 1000 Arbeitsplätze sollen geschaffen werden

Von Michael Wüllricher

Marl. Das geplante Industrie- und Gewerbegebiet „gate.ruhr“ in Marl ist offenbar auf einem guten Weg. Um den Verkehr zu bewältigen, soll die Stadt sogar einen weiteren Autobahnanschluss bekommen.

WAZ, 11. November 2017

## Alte Zeche AV in Marl heißt jetzt "gate.ruhr - die neue Victoria"



- Foto: Stadt Marl

Radio Vest online, 27. April 2016

## Neue Jobs an alter Zeche in Sicht

Gate.Ruhr geht ins Planverfahren

MARL. (-gge) So viel Begeisterung aus allen politischen Lagern gibt es selten. Im Haupt- und Finanzausschuss wurde sie ausgelöst durch den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Bereich der ehemaligen Schachtanlage AV 3/7. Ein Industrie- und Gewerbegebiet soll dort in etwa drei Jahren entstehen.

Es war nicht nur das Projekt, sondern vor allem das

gerungswechsel in Düsseldorf. Dann habe die Region sehr gute Chancen.

Unter dem Namen Gate.Ruhr hat das Marler Projekt bereits überregional Interesse bei Logistikern geweckt. In Rekordzeit wollten Stadt, Land und RAG dort 2020 die ersten Neuansiedlungen präsentieren. Durch den Streit zwischen Wirtschafts- und Umweltministerium in Düsseldorf um den Umgang mit Grubenwasser stand dieses

Marler Zeitung, 18. Mai 2017

## Gestern. Heute. Morgen. Eine Spurensuche mit der Kamera



Auf der Schwelle von Vergangenheit und Zukunft haben sich die Teilnehmer einer Exkursion auf der ehemaligen Schachtanlage 3/7 und dem künftigen Industrie- und Gewerbepark gate.ruhr bewegt – und fotografiert. MARL ERLEBEN zeigt die schönsten Fotos, die eine Jury ausgewählt hat.

44145



**Linke Seite:** Das Siegerfoto von Markus Messmann zeigt die Kohlenwascher „Der Kontrast aus Rundungen und geraden Linien ist sehr gelungen“, so Juror und Fotograf Ralf Deinl.  
**Oben links:** Ein Motiv aus der Reihe hat der Fotograf von „Engelfoto Fotografie“ im Bild festgehalten. „Das Foto zeigt Spuren der Arbeit – und weckt die Hoffnung, dass hier bald Raum für neue Arbeit ist und wieder kräftig angepackt wird“, so Jury-Mitglied und Pressesprecher der Stadt Marl, Rainer Kohl.



**Oben links:** Norbert Hugo Wagner hat an der Kohlenmischhalle imposante Technik vor dem Förderturm fotografiert.  
**Rechts oben:** Im farblich ansprechenden Foto von „Engelfoto Fotografie“ scheinen die Röhre nicht enden zu wollen.  
**Rechts mittig:** Ein weiteres Motiv von Markus Messmann erinnert an die Arbeit seiner Tage und überzeugte die Jury.  
**Rechts unten:** „Die Detailaufnahme von Eberhard Steckmann wird durch klare Linienführung zum Blickfang“, so Juror Markus Mucha.

MARLERLEBEN 05/2017

## DAS STORYTELLING IN MARL ERLEBEN

Aus dem Veranstaltungskalender „WOHIN IN MARL“ ist das Stadt-Magazin MARL ERLEBEN geworden, um regelmäßig umfangreicher und mit hoher Reichweite Perspektiven darzustellen, die sich aus dem Strukturwandel und Stadtumbau ergeben. Seit Dezember 2016 ist im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Machbarkeitsstudie in fünf Ausgaben des Magazins über gate.ruhr berichtet worden, darunter in Ausgabe 05/2017 als Schwerpunktthema.

## GIVE-AWAYS

### Vielseitige Werbemittel

Bei den Give-aways mit gate.ruhr-Logo haben verschiedene Aspekte eine Rolle gespielt: die Qualität, der praktische Nutzen und ein ansprechendes Design. Von der Imagebroschüre über die Schulertasche bis hin zum originellen Energy-Drink mit Logo hat es vielfältige Werbemittel gegeben, die Aufmerksamkeit für das Projekt gate.ruhr geschaffen haben.



## IMAGE-FILM GATE.RUHR

### Drohnenflug über das Gebiet

Beeindruckende Luftbilder vom gesamten Projektgebiet sind bei einem Drohnenflug entstanden.

Mit Statements der beiden Projektpartner sowie Bildern von Bürgerveranstaltungen ist aus dem Material ein 3-minütiger Imagefilm über gate.ruhr erstellt worden.

## DIE ZUKUNFTS-ARENA

### Bürgerinformationstag

Die Bürgerinnen und Bürger umfassend informieren und mit einbeziehen – ein Punkt des Kommunikationskonzeptes, der den Projektpartnern sehr wichtig ist. Deshalb luden sie zu Beginn des Projektes zu einer Bürgerversammlung in den Stadtteil Marl-Hamm und im November 2017 zu einer Zukunfts-Arena im Rathaus ein. Hier gab es neben aktuellen Informationen zum Projekt auch die Möglichkeit zu Austausch und Gesprächen mit allen Beteiligten – sowohl im Plenum als auch an Themeninseln, an denen die jeweiligen Fachleute detailliert Auskunft gaben. Diese Veranstaltung war zugleich Teil der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(1) Baugesetzbuch zum Bebauungsplan.



## BREITE UNTERSTÜTZUNG

### Intensive Einbindung der Politik

Die Projektpartner suchten erfolgreich den Kontakt zu Politik und Verwaltung, um die Bedeutung von gate.ruhr für das Land NRW zu vermitteln. So bekräftigte Wirtschaftsminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart mehrfach das Interesse der Wirtschaft NRW an der Entwicklung von gate.ruhr.

### Die Exkursionen und Fotowettbewerbe

Auf den Spuren der Vergangenheit, auf dem Weg in die Zukunft: Für 100 Besucherinnen und Besucher sowie Fotografinnen und Fotografen öffneten sich an zwei Terminen die Pforten von gate.ruhr und boten einmalige Einblicke in das ehemalige Bergwerk Auguste Victoria 3/7. Unter fachkundiger Führung konnte die für die Öffentlichkeit eigentlich unzugängliche Fläche erkundet werden: Dr. Manfred Gehrke, Wirtschaftsförderer der Stadt Marl, und Volker Duddek von der RAG Montan Immobilien GmbH informierten die Interessierten während der Exkursion über Hintergründe, Geschichte und zu aktuellen Entwicklungen und zur Zukunft des Standorts.

Parallel zu den beiden Exkursionen fand jeweils eine Foto-Tour statt, deren Ergebnisse von einer mehrköpfigen Jury bewertet wurden. Die Siegerfotos erschienen in den Ausgaben 04/2017 sowie 05/2017 des Magazins MARL ERLEBEN.



# DIE ZUKUNFT VON GATE.RUHR



## HERAUSRAGENDES ZUKUNFTSPROJEKT DER REGION

Flexibles Strukturkonzept ermöglicht schrittweise Entwicklung / Die Realisierungsphase 1 sieht eine Marktreife der ersten Flächen in nur 36 Monaten vor / Gründung einer Trägergesellschaft in der ersten Jahreshälfte 2019 / Start der Sanierung in der zweiten Jahreshälfte 2019

Zum Abschluss der Machbarkeitsstudie ziehen die Projektpartner das Fazit, dass die Flächen des ehemaligen Bergwerks Auguste Victoria 3/7 das Potenzial besitzen, um im Norden des Ruhrgebiets einen der wichtigsten Gewerbe- und Industriestandorte der gesamten Region zu entwickeln – mit bis zu 45 Hektar Fläche.

Ursprünglich war vorgesehen, die vorhandene Plateau-Halde abzutragen und das Material zu nutzen, um das benachbarte ehemalige Kraftwerksgelände aufzufüllen. Auf diese Weise sollte eine zusammenhängende Fläche auf einheitlichem Höhenniveau von insgesamt 22 Hektar Größe im Norden des Areals entstehen. Jüngsten Untersuchungsergebnissen zufolge ist das Umklappen der Halde aufgrund der Konsistenz und Beschaffenheit des Bodenmaterials mit deutlich höheren Kosten verbunden, so dass das Vorhaben sich als wirtschaftlich nicht vertretbar darstellt.

Diese Entwicklung war für die beiden Projektpartner ein Beleg dafür, dass die Überplanung ehemals bergbaulich genutzter Industrieflächen ein dynamischer, komplexer Prozess ist, der von allen Beteiligten hohe Flexibilität erfordert. Die RAG Montan Immobilien GmbH und die Stadt Marl haben auf den neuen Sachverhalt umgehend reagiert und im Rahmen der Machbarkeitsstudie zusätzliche Gutachten in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden anschließend mit Fachplanern, Genehmigungsbehörden sowie Fördermittelgebern diskutiert.

Das Ergebnis ist ein neues Strukturkonzept (s. Seite 11), das die Flexibilität bietet, die Entwicklung phasenweise anzugehen und mit der ersten Realisierungsphase unverzüglich zu beginnen. Denn die Projektpartner erhalten ihren Anspruch aufrecht, gate.ruhr schnellstmöglich zu entwickeln.

Mit einem Beschäftigungspotenzial von bis zu 1.000 Arbeits- und Ausbildungsplätzen bleibt die gewerblich-industrielle Entwicklung von gate.ruhr ein herausragendes Zukunftsprojekt für die gesamte Region. Den hohen Stellenwert spiegelt die Tatsache, dass gate.ruhr in der Regionalplanung des RVR als einer der wenigen Kooperationsstandorte geführt wird. Darüber hinaus haben die Projektpartner das Signal erhalten, dass gate.ruhr weiterhin die volle Unterstützung der Landesregierung genießt. Zusammen mit den sorgfältigen Untersuchungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie liegen damit alle wesentlichen Voraussetzungen vor, um das Gesamtvorhaben anzugehen.

Die Projektpartner werden die Entwicklung der ehemaligen Bergbauflächen von Auguste Victoria 3/7 zum internationalen Standort gate.ruhr unverzüglich angehen.

Der Erhalt der bewaldeten Halde bietet neue Möglichkeiten für den Artenschutz.

Start der Realisierung mit einer mehrheitlich städtischen Projektgesellschaft im Frühjahr 2019.

Vermarktung und Ansiedlung der ersten Investoren ohne Zeitverlust möglich.

### Wertvolle Erkenntnisse für den gesamten Entwicklungsprozess

Die Machbarkeitsstudie hat für die Projektpartner in mehrfacher Hinsicht wertvolle Erkenntnisse für den gesamten weiteren Entwicklungsprozess erbracht:

- die vertiefenden Gutachten zur Bodenbeschaffenheit auf der Haldenfläche haben zu einer realistischen Neubewertung der Entwicklungschancen für dieses Teilgebiet geführt und die Projektpartner somit davor bewahrt, mit unübersehbaren Problemen bei einer möglichen Ausbreitung der Haldenfläche konfrontiert zu werden;
- durch die Entscheidung, die Halde nicht zu entwickeln, haben sich neue Möglichkeiten für den Artenschutz auf der bewaldeten Halde eröffnet, die in einem vertiefenden Gutachten untersucht und als empfehlenswert beurteilt worden sind.

### Die nächsten Schritte: Start der Realisierungsphase 1 ab Frühjahr 2019

Nach dem positiven Ergebnis der Machbarkeitsstudie werden die beiden Projektpartner unverzüglich an die Umsetzung gehen. In der ersten Jahreshälfte 2019 werden die Stadt Marl und die RAG Montan Immobilien GmbH dafür eine Projektgesellschaft mit mehrheitlich städtischen Anteilen gründen. Parallel dazu wird der Förderantrag für die Realisierungsphase 1 an das Land NRW gestellt. Nach Vorgesprächen mit zuständigen Stellen ist es ein realistisches Ziel, einen Bewilligungsbescheid bis Ende März 2019 zu erhalten, um die Entwicklung zu starten.

Für die Realisierungsphase I steht eine maximale Bearbeitungsdauer von 36 Monaten (Frühjahr 2019 - Frühjahr 2021) zur Verfügung. Im Rahmen der Förderung wird die Sanierung und Erschließung der ersten Realisierungsphase (14 ha) bis zur Marktreife sowie die äußere Erschließung durch Ertüchtigung der Carl-Duisberg-Straße angestrebt.

Parallel dazu werden die Projektpartner die Kohlenmischhalle, die sich außerhalb des Fördergebietes befindet, im Rahmen des Abschlussbetriebsplan-Verfahrens mit Unterstützung der RAG AG entwickeln. Die Vermarktung dieser Flächen soll dementsprechend ab dem Jahr 2021 begonnen werden.

Bereits in der Realisierungsphase 1 sind temporäre Zwischennutzungen für mehrere Liegenschaften des ehemaligen Bergwerkes Auguste Victoria 3/7 geplant: Die Bestandsgebäude im südlichen Teil des Areals dienen während der Sanierung des Marler Rathauses (ab 2019) als Büroräume für weite Teile der Verwaltung. Die Kohlenmischhalle wird ebenfalls ab 2019 einer industriellen Zwischennutzung dienen, die der langfristigen Verwendung durch einen Investor nicht im Wege steht.

### Erfolgversprechender Weg für die Realisierung von gate.ruhr

Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie - trotz mancher nicht absehbarer Entwicklungen - einen gangbaren Weg auf, um die Revitalisierung der ehemaligen Bergbauflächen von Auguste Victoria 3/7 erfolgreich umzusetzen. Dabei wurde grundsätzlich das gesamte Areal ins Auge gefasst und die Erkenntnis gewonnen, dass die gleichzeitige Entwicklung aller Teilflächen nicht sinnvoll ist. Vielmehr sorgt der Start mit der ehemaligen Kraftwerksfläche, der Kohlenmischhalle und der äußeren Erschließung dafür, dass die Ansiedlung der ersten Nutzer schnellstmöglich erfolgen kann.

Wesentlicher Bestandteil dieser Strategie ist die Erkenntnis, dass die Realisierungsphase 1 ohne den rechtlich und planerisch anspruchsvollen, zeitaufwändigen Prozess zur Schaffung eines neuen Autobahnanschlusses möglich ist. Auch eine Ertüchtigung des Autobahnanschlusses Marl-Hamm ist in der ersten Phase nicht erforderlich, da die zusätzlich entstehenden Verkehre von der bestehenden Infrastruktur aufgenommen werden können.

### Voraussetzungen für die zweite Realisierungsphase schaffen

Die Entwicklung in Phasen eröffnet die Chance, schon heute Prozesse anzustoßen und Voraussetzungen zu schaffen, die für die zweite Realisierungsphase (ab 2021/22) erforderlich sind - immer orientiert an dem Ziel, gate.ruhr in Rekordzeit zur Marktreife zu bringen und neue Arbeitsplätze für Marl und die Region zu schaffen.

## PERSPEKTIVEN FÜR DIE VERMARKTUNG

International bedeutsame Fläche mit erfolversprechenden Marktchancen / Arbeitsmarktrelevante Projekte mit Innovationspotenzial

Die weitere Planung für das Projekt gate.ruhr sieht vor, dass ab den Jahren 2020/2021 die ersten Flächen vermarktet werden können. Bereits jetzt ist erkennbar, dass es bei gegenwärtiger Weltmarktlage eine starke Nachfrage international tätiger, innovativer Unternehmen gibt, für die das Potenzial der Flächen von gate.ruhr relevant ist.

Trotz der hervorragenden Verkehrsanbindung sind die Flächen von gate.ruhr nicht nur für Unternehmen der Logistik-Branche attraktiv: Vielversprechende Sondierungsgespräche wurden mit Investoren und Vermittlern aus ganz unterschiedlichen Bereichen geführt. Auch die Kohlenmischhalle dürfte für potenzielle Nutzungen begehrt sein, da sie eine der wenigen Hallen dieser Größe in NRW ist. Die RAG AG hat die Zusage gemacht, die Halle im Rahmen des Abschlussbetriebsplan-Verfahrens durch eine Bodenverdichtung und ein innenliegendes Dach so zu ertüchtigen, dass nach der geplanten Zwischennutzung eine sofortige Vermarktung möglich wird.

### Fokus auf zukunftsweisenden Branchen mit hoher Arbeitsplatzrelevanz

Erklärtes Ziel der Projektpartner ist es, die Grundlage für die Ansiedlung arbeitsplatzrelevanter, innovativer und zukunftsfähiger Unternehmen zu schaffen. Dass diese Fokussierung ein erfolversprechender Weg sein kann, hat die Stadt Marl gemeinsam mit ihren Partnern im Rahmen einer Public-Private-Partnership bei der Entwicklung des Interkommunalen Industrieparks Dorsten / Marl unter Beweis gestellt: Dort ist es gelungen, mit den Partnern STEAG und der Nachbarstadt Dorsten 73 ha Industriefläche auszuweisen und auf diesem Gelände 1.800 Arbeitsplätze aus unterschiedlichsten Wirtschaftsfeldern anzusiedeln.

### Positive Effekte für die Wirtschaft der Stadt Marl und der Region

Die Perspektiven für die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes gate.ruhr werden daher unverändert positiv bewertet.

- Nach der erfolgreichen Flächenentwicklung im Rahmen des Abschlussbetriebsplan-Verfahrens sowie durch Maßnahmen der Projektgesellschaft werden Folgeinvestitionen von bis zu 130 Mio. Euro am Standort erwartet.
- Auch auf einer entwickelten Gesamtfläche von ca. 45 Hektar ist mit ca. 1.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze zu rechnen.
- Die Neuansiedlungen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze lassen auch eine Kaufkraftstärkung in der Stadt Marl erwarten. Die Steigerung des verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte wird auf bis 16 Mio. Euro p.a. beziffert.
- Die einzelhandelsrelevante lokale Kaufkraft würde damit um ca. 4 Prozent wachsen.

Insgesamt wird gate.ruhr damit einen wichtigen und unverzichtbaren Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Marl und der Emscher-Lippe-Region leisten können, die innerhalb von Nordrhein-Westfalen nach wie vor die höchste Arbeitslosenquote unter den Arbeitsmarktregionen des Landes aufweist.

### gate.ruhr ist ein Tor zur Zukunft

Die Revitalisierung der Bergwerksflächen von Auguste Victoria 3/7 zum Zukunftsstandort ist damit ein Baustein bei der weiteren Transformation des Ruhrgebietes im Rahmen des Prozesses „Wandel als Chance“: gate.ruhr ist nicht nur ein Tor zum Ruhrgebiet, sondern auch ein Tor zur Zukunft.

Nach jetziger Weltmarktlage gibt es ein hohes Interesse an den Flächen, die gate.ruhr in zentraler Lage im Ruhrgebiet schaffen wird.

**2013**

Gründung der Arbeitsgruppe AV 3/7 - bestehend aus der Stadt Marl, Evonik, Logport Ruhr, RAG AG und RAG Montan Immobilien

**2014**

Erarbeitung des Förderantrages für die Machbarkeitsstudie Phase I  
  
Bewilligungsbescheid (November)

**2015**

Durchführung der Machbarkeitsstudie Phase I mit mehr als einem Dutzend Gutachterbüros (Mai-September)  
  
Auslaufen der Steinkohlenförderung (31. Dezember)

**2016**

Start der Machbarkeitsstudie Phase II  
  
Rückzug des Bergbaus über und unter Tage  
  
Beginn der städtebaulichen Planung

**2017**

Erstellung und Genehmigung des Sanierungsplans  
  
Räumen der Kohlelager am Hafen  
  
Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan

2018

Abschluss der  
Machbarkeits-  
studie Phase II

Gründung  
einer  
Projektgesell-  
schaft

2019

Beantragung  
Fördermittel,  
Verfüllen der  
Schächte,  
Start der Reali-  
sierungsphase I  
(2019 - 2021)

2020

Realisierungs-  
phase I  
  
Beginn der  
Vermarktung

2021

Abschluss  
Realisierungs-  
phase I  
  
Weitere  
Vermarktung

2022

Beginn der  
Realisierungs-  
phase 2  
(2022 - 2024)  
  
Weitere  
Vermarktung

Die Projektpartner werden die Entwick-  
lung der ehemaligen  
Bergbauflächen von  
Auguste Victoria 3/7  
zum internationalen  
Standort gate.ruhr  
mit der erforderlichen  
Entschlossenheit  
gemeinsam weiter  
vorantreiben.

