

**Eingabe zum formellen Beteiligungsverfahren zum
Entwurf des Regionalplan Ruhr
hier: Werner Feld / Teil des Landschaftsschutzgebiet
Bramheide / LSG-4509-059**



Bochum, 27.03.2022

- Regionalverband Ruhr, Regionalplanungsbehörde, Referat 15,
- Mitglieder des Rats der Stadt Bochum
- Naturschutzbeirat bei der unteren Naturschutzbehörde
- Landschaftsschutzbeirat bei der unteren Landesbehörde
- Interessierte Öffentlichkeit, Presse

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplan Ruhr
hier: Werner Feld / Teil des Landschaftsschutzgebiet Bram-
heide / LSG-4509-059**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Werner Feld hat sich zum Ziel gesetzt, das Werner Feld im Bochumer Osten (Teil des Landschaftsschutzgebiets Bramheide, LSG-4509-059) als solches zu erhalten.

Wir haben bereits im Rahmen des ersten Beteiligungsverfahrens am 10.10.2018 eine Stellungnahme beim Regionalverband eingereicht.

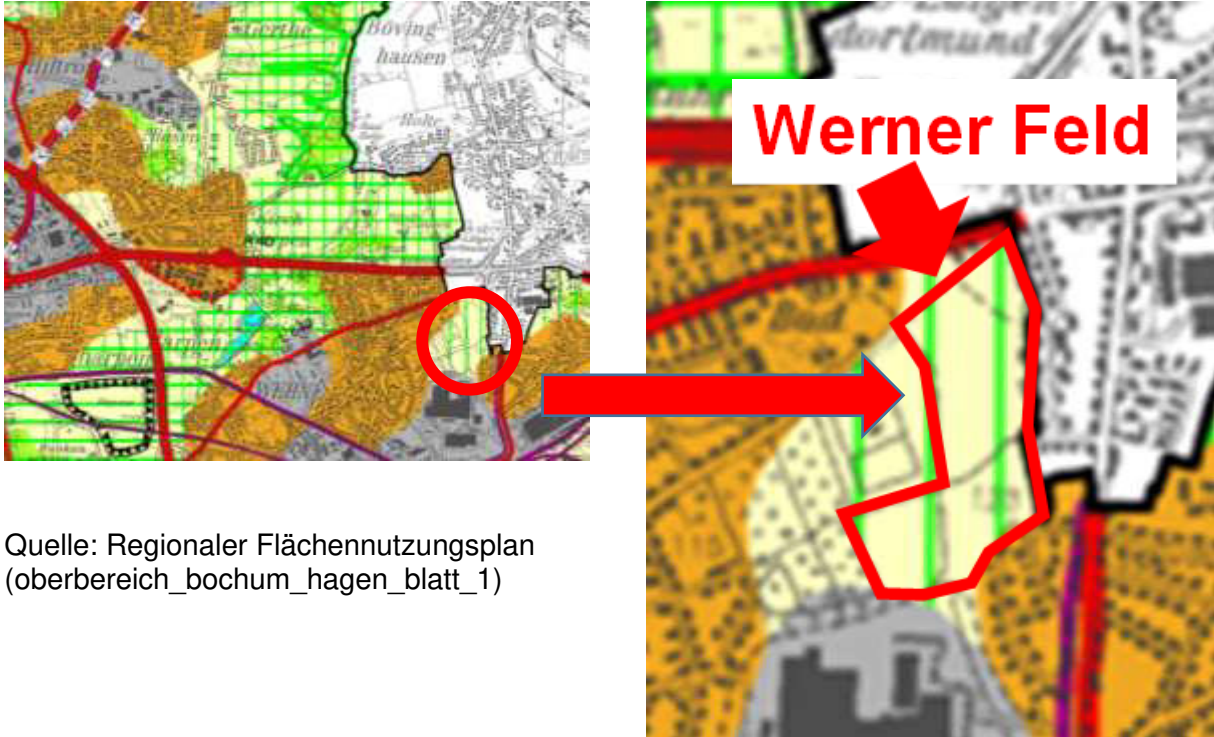
Da dem Regionalverband in seiner Stellungnahme zu unserer ersten Eingabe mindestens an einer Stelle ein Fehler unterlaufen ist und darüber hinaus erst im November 2019 – also lange nach Fristablauf des ersten Beteiligungsverfahrens ein Gutachten veröffentlicht wurde, dass die Bedeutung des Werner Feldes für die Stadtteile Werne und Langendreer in Bochum, aber auch für Lütgendortmund hat, reichen wir hiermit auch zum zweiten Entwurf des Regionalplan Ruhr unsere folgende Stellungnahme ein.

1. Der Bürgerinitiative WernerFeld erschließt es sich nicht, dass der Regionalverband die von uns aufgezeigten Verstöße gegen Ziele und Grundsätze der Landesentwicklungsplanung nicht sieht.
2. Die Bürgerinitiative WernerFeld **widerspricht der Stellungnahme des Regionalverbandes Ruhr zu unserer Eingabe vom 10.10.2018** (siehe Anlage 10 / ANL10_BtlgngSynopse_Öfftlkeit_RPRuhr / Seite 208 ff):

*"Die Planzeichendefinition der Allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) sieht vor, dass **siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen innerhalb der ASB-Festlegung darzustellen sind**. Eine ‚Herausparzellierung‘ ist nicht vorgesehen und entspricht nicht der Maßstabsebene eines Regionalplans.
Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass bereits im aktuell geltenden Regionalen Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr ein großer Teil der fraglichen Fläche als Wohnbaufläche (ASB, Kleingärten und Friedhof) dargestellt ist. Somit handelt es sich um "innenliegende", siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen, die im Regionalplan dem ASB zuzuordnen sind."*

Begründung: Das Werner Feld (siehe nachfolgende Abbildung) ist eine ca. 14 ha große, landwirtschaftliche Nutzfläche und **als "Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich" im derzeit gültigen Regionalen Flächennutzungsplan (oberbereich_bochum_hagen_blatt_1 / siehe Anlage) eingezeichnet**. Es handelt sich **keinesfalls um eine Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche**. Auch können Flächen **deutlich größer als 10 ha im Regionalplan dargestellt werden**. Somit muss auch das ca. 14 ha große Werner Feld weiterhin als Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich darstellbar sein.

Die Einstufung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, insbesondere in der Größe des Werner Feld als Allgemeiner Siedlungsbereich kann nicht als Innenentwicklung dargestellt werden.



Quelle: Regionaler Flächennutzungsplan
(oberbereich_bochum_hagen_blatt_1)

- Die Stadt Bochum hat 2016 / 2017 geplant, durch das Werner Feld eine Straße als Anbindung der Opelflächen II und III an die A 40 zu bauen und im Zuge dessen auch noch die restlichen Flächen des Feldes zu bebauen. Aus diesem Grund ist die Bürgerinitiative WernerFeld gegründet worden und hat im Rahmen ihrer Arbeit zwei Erschließungsvarianten für die Anbindung der Opelflächen an das Autobahnnetz entwickelt. Diese Erschließungsvarianten sind mit Berufung auf § 24 der GO NRW und mit der Bitte um eine vergleichende Prüfung mit anderen Erschließungsvarianten (z.B. der über das Werner Feld) bei der Stadt Bochum eingereicht worden. Erst aufgrund dieser Eingabe ist eine "Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost" erarbeitet worden, die die Varianten zur verkehrlichen Erschließung der Opelflächen in einem ganzheitlichen Ansatz beurteilt (siehe Anlage). Diese Machbarkeitsstudie weist auf die hohe Bedeutung des Bereiches Werner Feld hin und kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass die von der Bürgerinitiative WernerFeld eingereichten Erschließungsvarianten die Vorzugsvarianten sind. Dem hat auch der zuständige Fachausschuss der Stadt Bochum zugestimmt.

Eben der ganzheitliche Ansatz der Beurteilung der Bedeutung **der 14 ha großen, bereits heute als Freiraum und Agrarbereich festgesetzten Fläche des Werner Feldes** und dessen Umgebung als Grünzone für den Stadtteil, ist aus unserer Sicht ein starkes Argument dafür, dass das **Werner Feld im Regionalplan Ruhr weiter als Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich festzusetzen ist.**

- In der Stellungnahme des Regionalverbandes Ruhr zu unserer Eingabe heißt es:

"Die Sicherstellung und Entwicklung von siedlungszugehörigen Freiflächen, die Freiraumfunktionen wahrnehmen oder ergänzen, obliegen der Bauleitplanung und Landschaftsplanung."

Die Bochumer Stadtverwaltung und Teile der Bochumer Politik, die gem. des zitierten Abschnitts die Verantwortung der Freiraumsicherstellung und -entwicklung übernehmen sollen, planen die Bebauung zahlreicher Grün- und Freiflächen mit ökologischen, klimatischen, aber auch sozialen Funktionen.

In den Umweltberichten, die im Rahmen der Bauleitplanung für solche Flächen erstellt werden, windet man sich über Seiten, um zu dem Ergebnis zu kommen, dass die durch eine Bebauung zerstörten ökologischen und/oder klimatischen Funktionen gar nicht so bedeutend sind (z.B. [Umweltbericht zum B-Plan 997](#)). So werden zahlreiche Flächen z.B. mit Kaltluftsammelbecken oder Frischluftschneisen bebaut und bekannte Hitzeinseln vergrößert. Für die vorgeschriebenen ökologischen Ausgleichmaßnahmen fehlt der Platz und ortsnahe Ausgleichmaßnahmen, die den von den Baumaßnahmen Betroffenen zugutekommen sind gesetzlich ohnehin nicht vorgeschrieben.

Es sollen Bereiche bebaut werden, die bei Starkregenereignissen regelmäßig überflutet werden. Somit nimmt man dem benachbarten Gebäudebestand natürliche Regenwasserpuffer und Versickerungsflächen. Darüber hinaus wird in Kauf genommen, dass die zukünftigen Bewohner bei zukünftigen Starkregenereignissen gesundheitlich und materiell geschädigt werden. Die durch das geltende Baurecht vorgeschriebenen Maßnahmen zum Hochwasserschutz entsprechen, bedingt durch die klimatischen Veränderungen, längst nicht mehr dem tatsächlichen Bedarf. Das müssten die Planungsbehörden zur Kenntnis genommen haben - die Versicherungswirtschaft hat das!

Es werden sogar Wohnungen im schalltechnischen Einwirkungsbereich von nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftigen Industrieanlagen gebaut. In einem Fall hat die Bezirksregierung Arnsberg bereits mehrfach gegen die Planung interveniert. Der Bebauungsplanentwurf sieht vor, dass Fenster von Wohnräumen nicht geöffnet werden können. Im Grundbuch wird dann festgelegt, dass gegen den Emittenten nicht geklagt werden kann.

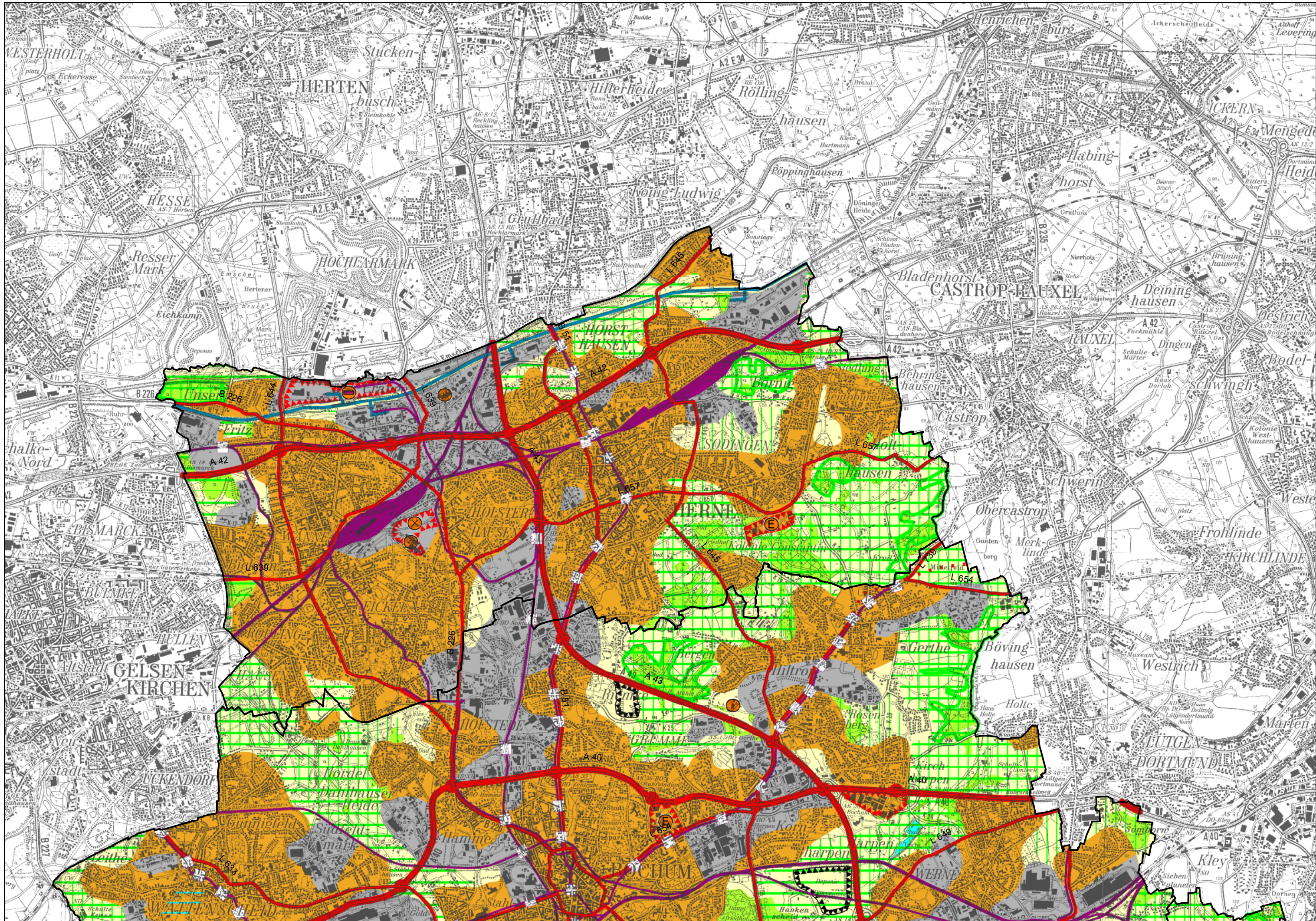
Zahlreiche Fachkreise, Initiativen, Vereine, Verbände und Privatpersonen lehnen heute die Bebauung von Freiflächen aus ökologischen, klimatischen und sozialen Gründen ab.

Am 03.06.2020 wurde vom zuständigen Fachausschuss der Bau einer neuen Erschließungsstraße (siehe oben, Punkt 3) und damit die Bebauung des Werner Feldes zugunsten alternativer Erschließungsvarianten abgelehnt. Die Bürgerinitiative WernerFeld sowie eine zweite Bürgerinitiative aber auch die Stadt Bochum möchten auch im Regionalplan Ruhr das Werner Feldes als Allgemeinen Freiraum und Agrarbereich festgesetzt wissen.

Mit freundlichen Grüßen
Bürgerinitiative WernerFeld

Anlagen

- Flächennutzungsplan oberbereich_bochum_hagen_blat_1
- Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost
- Unsere Stellungnahme zum ersten Entwurf des Regionalplan Ruhr vom 10.10.2018



GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN REGIERUNGSBEZIRK ARNSBERG TEILABSCHNITT OBERBEREICHE BOCHUM UND HAGEN




(Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis/Märkischer Kreis)

Zeichenerklärung


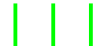


1. Siedlungsraum

-  Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
-  ASB für zweckgebundene Nutzungen, u.a.:
 -  Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen
-  Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB), u.a.:
 -  Kraftwerke und einschlägige Nebenbetriebe
 -  Abfallbehandlungsanlagen
-  GIB für flächenintensive Großvorhaben
-  GIB für zweckgebundene Nutzungen, u.a.:
 -  Übertägige Betriebsanlagen und -einrichtungen des Bergbaus
 -  Standorte des kombinierten Güterverkehrs





2. Freiraum

-  Allgemeine Freiraum und Agrarbereiche
-  Waldbereiche
-  Oberflächengewässer

Freiraumfunktionen






-  Schutz der Natur
-  Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung
-  Regionale Grünzüge
-  Grundwasser- und Gewässerschutz

Freiraumbereiche für zweckgebundene Nutzungen

-  Aufschüttungen und Ablagerungen, u.a.
-  Abfalldeponien
-  Halden
-  Sicherung und Abbau oberflächennaher Bodenschätze
-  Sonstige Zweckbindungen, u.a.:
 -  Abwasserbehandlungs- und -reinigungsanlagen




3. Verkehrsinfrastruktur

Straßen unter Angabe der Anschlußstellen



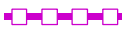
- Straßen für den vorwiegend großräumigen Verkehr
 -  Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen Anschlußstelle
 -  Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung
- Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr
 -  Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen
 -  Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung
 -  Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Straße (Bestand und Planung)

Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen




Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr

-  Bahnbetriebsflächen
-  Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen Haltepunkt
-  Bedarfsplanmaßnahmen ohne räumliche Festlegung



Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr

-  Bestand, Bedarfsplanmaßnahmen Haltepunkt überregionaler Verkehr
-  Bedarfsplanmaßnahme ohne räumliche Festlegung
-  Sonstige regionalplanerisch bedeutsame Schienenwege (Bestand und Planung)

Wasserstraßen unter Angabe der Güterumschlagshäfen

-  Wasserstraßen unter Angabe der Güterumschlagshäfen
-  Flugplätze
-  Flughäfen/-plätze für den zivilen Luftverkehr

Verwaltungsgrenzen

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20200327

Status: öffentlich

Datum: 04.02.2020

Verfasser/in: Kai Müller / Christian Klimm

Fachbereich: Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Integrierte Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung im Bereich Bochum Werne / Langendreer / Somborn
Untersuchung, Variantenentwicklung und Abwägung:
Abschlussbericht und Beschluss zum weiteren Vorgehen

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Ost

Sitzungstermin:

27.02.2020

Zuständigkeit:

Anhörung

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

31.03.2020

Vorberatung

Ausschuss für Strukturentwicklung

01.04.2020

Entscheidung

Kurzübersicht:

Bei der Untersuchung der Entwicklungsmöglichkeiten der ehemaligen Werksflächen Opel II und III durch NRW.Urban wurde deutlich, dass für die angestrebte gewerbliche Nachnutzung der von Opel nicht mehr genutzten Werksflächen eine leistungsfähige und umfeldverträgliche Anbindung an das Autobahnnetz erforderlich ist. Weil auch bestehende Gewerbeflächen in Werne, Langendreer und Somborn teilweise nur über eine unzureichende Anbindung an das übergeordnete Straßennetz verfügen, hat der Ausschuss für Strukturentwicklung (Vorlage Nr. 20161216) und in einer Ergänzung zum vorab genannten Beschluss (Vorlage Nr. 20162371) die Verwaltung beauftragt, eine integrierte Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung durchzuführen.

Der vorliegende Abschlussbericht empfiehlt, die B 235 (Hauptstraße / Provinzialstraße) umzugestalten und im Rahmen des sechsstreifen Ausbaus der A 40 die Anschlussstelle Lütgendortmund umzubauen.

Langfristig soll zudem eine neue Ost-West-Verbindung zwischen der Anschlussstelle A 43 Bochum-Laer und den ehemaligen Opel-Werksflächen II und III bzw. der B 235 im Bereich der Hauptstraße anvisiert werden. Diese würde die vorhandenen Straßen vom Wirtschaftsverkehr entlasten und zugleich zu einer deutlich leistungsfähigeren und attraktiveren Anbindung der Gewerbeflächen im Bochumer Osten führen. Dies gilt umso mehr, wenn von der Deutschen Bahn Flächen des Güterbahnhofs-Ost aus dem Betrieb genommen werden sollten und diese einer gewerblichen Nachnutzung zugeführt werden

würden. Darüber hinaus könnte in die neue Straßenverbindung der Radschnellweg RS 1 integriert werden.

Die vorliegenden Planungen entsprechen den Zielen der Sozialen Stadt Werne – Langendreer-Alter Bahnhof.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Strukturentwicklung schließt sich den gutachterlichen Empfehlungen an und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und Konkretisierung der Erschließungsvarianten V0 - Lütgendortmund (Optimierung der B 235), V0+ - Lütgendortmund (Ausbau Anschlussstelle A 40 Lütgendortmund) und V4a und 4b Laer (Ost-West-Straßenverbindung mit integriertem Radschnellweg RS 1).

Die Empfehlungen sind in die weiteren städtebaulichen Überlegungen, im Umfang des Prozesses „Sozialen Stadt Werne – Langendreer-Alter Bahnhof „ einzubeziehen. Das vom Rat beschlossene Leitbild Mobilität ist bei der Entwicklung der Gewerbeflächenpotenziale zu berücksichtigen.

Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Experten aus verschiedenen Bereichen sowie der kooperative Austausch mit der Stadt Dortmund sind als fester Bestandteil der weiteren Planung vorzusehen. Mit Straßen NRW sollen Gespräche zum leistungsfähigen Ausbau der Anschlussstelle A 40 Lütgendortmund geführt werden.

Begründung:

1. Anlass und Zielsetzung der integrierten Machbarkeitsstudie

Anfang 2014 hat NRW.Urban eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der drei Werksflächen abgeschlossen sowie ein Nutzungs- und Strukturkonzept für gewerbliche und wissenschaftliche / technologieorientierte Folgenutzungen ausgearbeitet. Mit der Entscheidung der Adam Opel AG zum Neubau einer 9,5 ha großen Logistikhalle auf der Opel-Fläche II wurde die erste Überarbeitung der Studie erforderlich. Die erwähnten Flächenkonzepte wurden in drei Workshopverfahren (Herbst 2015: Grobkonzepte/ Alternativen, Frühjahr 2016: Expertenworkshop, Strategieworkshop) inhaltlich weiterentwickelt (vgl. Mitteilung der Verwaltung Nr. 20161216).

Hierbei wurden unterschiedliche konzeptionelle Ansätze für die Opel-Flächen II und III in Bezug auf Flächennutzung und Erschließung ausgearbeitet. Die westlichen zwei Drittel der Opel-Fläche II sind inzwischen durch das neue Opel-Logistikzentrum belegt. Für die übrigen Flächen wurden Konzepte für eine Gewerbegebietsentwicklung für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe erstellt, die jedoch aktuell nur teilweise einer Entwicklung zugeführt werden, um die aus planerischer Sicht wünschenswerte Zusammenführung beider Opel-Betriebsflächen zu ermöglichen. Das bestehende Warenverteilzentrum im nördlichen Bereich der Opel-Fläche III ist erhalten geblieben und wurde inzwischen modernisiert. Die im südlichen Bereich verbliebenen rund 10 ha werden durch Opel genutzt.

Mit dem angrenzenden Güterbahnhof Langendreer sind weitere rund 28 ha an potenziellen Gewerbeflächen vorhanden. Allerdings ist derzeit nicht bekannt, ob und wann die Deutsche Bahn den Güterbahnhof aufgeben wird. Insgesamt ergeben sich nach Einschätzung von NRW.Urban auf den von Opel nicht mehr benötigten Flächen sowie dem

Güterbahnhofsflächen und weiteren Arrondierungsflächen mittel- bis langfristig ca. 57 ha Gewerbeflächenpotenziale.

Parallel zu den Opel-Prozessen wurde im Jahr 2015 das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Werne - Langendreer - Alter Bahnhof aufgestellt. Dieses beschreibt konkrete städtebauliche Problemzusammenhänge im Kontext der Gewerbeflächen und deren Erschließung auch in Wechselbeziehung des Wohnens zum Gewerbe.

Aus den Voruntersuchungen durch NRW.Urban wurde deutlich, dass die leistungsfähige Anbindung der Gewerbeflächenpotenziale im Bochumer Osten an das überörtliche Verkehrsnetz notwendige Voraussetzung für deren Entwicklung ist.

Aus diesen Gründen hat die Verwaltung die Beauftragung einer umfassenden, vertieften Verkehrsuntersuchung mit Netzanalyse, einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), einer Verkehrslärmuntersuchung mit schalltechnischem Gutachten und einer städtebaulichen Analyse veranlasst.

Hierbei sind auch die Bestandsgewerbeflächen im Bereich des Stadterneuerungsgebietes Werne – Langendreer - Alter Bahnhof berücksichtigt worden, als auch die durch die Bürgerinitiativen eingebrachten Varianten „WestLink I“ und „WestLink II“ sowie die von der FDP & DIE STADTGESTALTER beantragte Untersuchung einer östlichen Trasse.

2. Methodik der integrierten Machbarkeitsstudie

Kennzeichen der durchgeführten Machbarkeitsstudie war zum einen eine ergebnisoffene Diskussion von verkehrlichen Lösungen, bei der zunächst keine „Denkverbote“ bestanden, zum anderen eine integrierte Sicht, in der neben den verkehrlichen auch die städtebaulichen und umweltbezogenen Auswirkungen analysiert und beurteilt wurden. Zugleich sollten die Zwischenergebnisse kommuniziert und mit Bürgern, Fachleuten, Vertretern der Stadt Dortmund, dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Deutschen Bahn AG diskutiert werden. Die Erkenntnisse aus diesen Beteiligungen flossen wiederum in die gutachterliche Betrachtung ein. Dieser Ansatz war zeitintensiv und hat zu einer relativ langen Bearbeitungszeit geführt. Aufgrund der Bedeutung der Untersuchung für die langfristige Entwicklung der Gewerbeflächenpotenziale im Bochumer Osten ist dieses Vorgehen jedoch adäquat. Aktuelle gewerbliche Entwicklungen wurden durch die Untersuchung nicht behindert.

Aufgrund der Vielzahl der grundsätzlich in Frage kommenden Lösungsansätze wurde der Ansatz verfolgt, die Zahl der möglichen Lösungen durch Ausschlusskriterien schrittweise zu reduzieren und dann die verbleibenden Varianten einer intensiveren Begutachtung zu unterziehen. Folgende Vorgehensweise wurde verfolgt:

- a. Ausgehend von Korridoren, welche die Verkehrsbeziehungen zwischen den Gewerbeflächen und den Anschlusspunkten des Autobahnnetzes darstellen, wurden zunächst deren verkehrlicher Nutzen und die Raumwiderstände analysiert. Mittels Ausschlussverfahren verblieben insgesamt drei Korridore (Richtung Anschlusspunkte A 40 DO-Lütgendortmund, A 40 BO-Werne und A 43 BO-Laer).
- b. Innerhalb der drei Korridore wurden verschiedene Trassenführungen ermittelt und bewertet. Berücksichtigt wurden hierbei sowohl das bestehende Straßennetz und dessen Ausbau als auch neue mögliche Trassen.

- c. Die Trassierungen wurden in einem nächsten Schritt hinsichtlich ihrer verkehrlichen, städtebaulichen und umweltbezogenen Auswirkungen bewertet. Dies führte zu einem weiteren Ausscheiden von Trassen.
- d. Für die verbleibenden Trassen wurden Vorstudien zur Straßenführung bzw. den Straßenausbau vorgenommen. Mittels einer makroskopischen Verkehrsmodellierung konnten die möglichen Verlagerungseffekte im Straßennetz prognostiziert werden. Hierbei wurden auch unterschiedliche Szenarien berücksichtigt (z.B. Weiterbetrieb Güterbahnhof oder Umnutzung zu Gewerbe)
- e. Unter Gesamtwürdigung der Aspekte Verkehr, Städtebau und Umwelt sind die Vorzugsvarianten benannt worden, die einer abschließenden Gesamtbewertung zugeführt wurden.

Der gutachterliche Prozess war transparent angelegt. Über die Zwischenschritte wurden die politischen Gremien genauso informiert wie die Öffentlichkeit. Zudem erfolgte ein regelmäßiger Austausch mit Vertretern der Stadt Dortmund, da frühzeitig klar wurde, dass sowohl gemeinsame Problemstellungen als auch gemeinsame Interessen an deren Behebung bestehen.

Aufgrund der bereits in den Voruntersuchungen deutlich artikulierten Kritik an einigen verkehrlichen Varianten wurden die diesbezüglich gegründeten Bürgerinitiativen über den Ablauf der Untersuchung informiert.

In einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 11.03.2019 konnten von Verwaltung und Gutachtern die wichtigsten Lösungsvarianten vorgestellt und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden dokumentiert und die Hinweise aus der Veranstaltung sind in die weitere Begutachtung eingeflossen (s. hierzu: Seiten 74 bis 76 im beigefügten Abschlussbericht).

Die beschriebenen Erschließungsvarianten werden nicht isoliert betrachtet und lediglich auf verkehrliche Aspekte bezogen, sondern stehen immer im Abgleich mit vorherrschenden städtebaulichen, ökologischen und sozialen Herausforderungen.

Die Qualität einer Erschließungsvariante muss dabei immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes betrachtet werden. So stellen unter anderem die Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzerpotentiale, Qualität des vorhandenen Verkehrsnetzes, baulicher Aufwand oder Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses begrenzende Faktoren dar, die auf die Beurteilung einwirken.

3. Ergebnisse der gutachterlichen Bewertung

Die gutachterlichen Ergebnisse sind in einem Abschlussbericht zusammengefasst, der dieser Vorlage als Anlage beiliegt.

Nachfolgend werden die ausgewählten Vorzugsvarianten kurz erläutert:

Varianten V0 und V0+ Lütgendortmund

*V0 = Ausbau der B 235 Haupt- und Provinzialstraße,
V0+ = zusätzlich verbesserter Anschluss an die A 40*

Die Gewerbeflächen der ehemaligen Opel-Werke II und III sind hauptsächlich über die Haupt- und Provinzialstraße an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Entwicklung der ca. 25 ha derzeit ungenutzten Flächen bedarf unbedingt einer Verbesserung der heutigen Erschließungssituation, um auch in den verkehrlichen Spitzenzeiten eine

ausreichende Leistungsfähigkeit und eine Zumutbarkeit für die Anwohner sicherstellen zu können. Die Variante V0 sieht den Umbau der Haupt- und Provinzialstraße (insbesondere Radfahrstreifen) und eine Verbesserung des heutigen Anschlusses an die A 40 (AS Lütgendortmund an den Werner Hellweg / Lütgendortmunder Hellweg; signalisierte Kreuzung) vor. Dies alleine reicht aber für eine leistungsfähige Anbindung der Opel-Flächen, bei einer Revitalisierung der derzeit ungenutzten Flächen, nicht aus. Daher ist es notwendig, im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der A 40, die Anschlussstelle DO-Lütgendortmund auszubauen (Verbreiterung Brücke Provinzialstraße, direkte Rampenauf- und abfahrten). Hierdurch könnte die Leistungsfähigkeit des Anschlusses signifikant verbessert werden, wovon neben den Opel-Flächen auch die Gewerbegebiete (u. a. das geplante „Gewerbegebiet Nördlich Werner Hellweg“) in Lütgendortmund profitieren würden. Die Städte Bochum und Dortmund haben daher bereits frühzeitig gegenüber dem Landesbetrieb Straßen.NRW auf einen leistungsfähigen Ausbau des Anschlusses DO-Lütgendortmund hingewiesen, die Planungsphase für diesen Abschnitt hat jedoch noch nicht begonnen.

Auch mit Umsetzung der Variante V0+ ist der Anschluss der Opel-Werksflächen nicht uneingeschränkt leistungsfähig. Daher sind bei der Entwicklung der Gewerbeflächen folgende Aspekte zu beachten:

- Die Ansiedlungen auf den Opel-Werksflächen (Art und Größenordnung),
- Die Verteilung der Verkehre (Verkehrsstoßzeiten in Abhängigkeit von Nutzerverhalten bzw. Beschäftigungszeiten),
- Die Umsetzung von MIV-vermeidenden, betrieblichen Mobilitätskonzepten (Förderung Umweltverbund).

Der große Nachteil der Varianten V0 und V0+ sind die hohen Lärmbelastungen der Anwohner von Haupt- und Provinzialstraße. Aus der starken Vorbelastung und der dadurch entstandenen Sanierungsbedürftigkeit sollten daher die im vorliegenden Lärmgutachten dargestellten Maßnahmen zum Lärmschutz für die Anwohner beim Umbau der Straßen Berücksichtigung finden.

V4a Laer und V4b Laer (V4b entspricht Variante 6 im Abschlussbericht)

V4a = A 43 BO-Laer – Industriestraße – Frenkingstraße – Brückenneubau S-Bahn – Neubau Unterführung ICE-Strecke – Straßenneubau zu Opel Werk III – Hauptstraße

V4b = A 43 BO-Laer – Industriestraße – Frenkingstraße – Brückenneubau S-Bahn – Straßenneubau über Güterbahnhof – Rampe Unterführung Hauptstraße

Die Erschließung V4a Laer bündelt Verkehre in Ost-West-Richtung, die sich heute mühsam einen Weg durch die Stadtteile Langendreer-Alter Bahnhof und Werne suchen müssen. Etwa die Hälfte der Strecke kann über Bestandsstraßen abgewickelt werden. Der Verlauf der Trasse erfolgt weitestgehend durch von Kleingewerbe dominierte, untergeordnete Gemengelage. Die Industriestraße ist gut ausgebaut. Die sich anschließende Frenkingstraße ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand und bedarf in absehbarer Zeit ohnehin einer Instandsetzung. Mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von rund 7.500 Fahrzeugen (Szenario Entwicklung Opel-Flächen und aus Verlagerungen von Bestandsverkehre aus dem umliegenden Straßennetz) bzw. über 10.000 Fahrzeugen (Szenario Entwicklung Opel-Flächen + Güterbahnhof) pro Tag ist der verkehrliche Nutzen, einhergehend mit Entlastungen im heutigen Straßennetz, in beiden Fällen gegeben. Dem stehen jedoch sehr hohen Kosten für den Brückenbau über die S-Bahn und die Unterführung der ICE-Trasse (Variante V4a) bzw. des Ausbaus der Unterführung der Hauptstraße (Variante V4b) gegenüber. Im Gegensatz zu anderen Varianten ist bei dieser Führung der Straße aber davon auszugehen, dass sie auch für weitere Anlieger der Stadtteile Werne und Langendreer eine attraktive Anbindung an die A 43 darstellt und dass eine größtmögliche Vermeidung nachteiliger Umweltauswirkungen erreicht werden kann.

Durch die Integration des geplanten Radschnellwegs RS 1, für den es in diesem Bereich derzeit noch keine Trassenfestlegung gibt, bekäme diese Straßenführung einen zusätzlichen Wert.

Ein weiterer Vorzug liegt in der unmittelbaren Erschließung von Gemengelagen, wodurch die Chance einer städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung besteht.

Die Ergänzung des Straßenzugs über den Güter- und Containerbahnhof hin zur Hauptstraße, als Variante 4b dargestellt, ist eine Zukunftsoption, die bei Entwidmung der Bahnflächen einen optimalen Ringschluss zur Variante 0+ Lütgendortmund darstellen würde und zugleich der Erschließung dieses Gewerbeflächenpotenzials dienen könnte.

Gutachterliche Empfehlung

Wie aus dem Abschlussbericht zu entnehmen ist, ist für einige Nutzungsszenarien das bestehende Verkehrsnetz mit bestimmten Umbaumaßnahmen noch ausreichend leistungsfähig. Durch andere Nutzungsszenarien (wie z. B. verkehrsintensive Nutzung der verbleibenden Opelflächen oder des Güterbahnhofs) verursachte Verkehrsmengen können unter Berücksichtigung der verkehrlichen und immissionsschutzrechtlichen Belange nicht mehr im bestehenden Straßennetz leistungsfähig und umweltverträglich abgewickelt werden. Sie erfordern einen Straßenneubau zur Anbindung an das übergeordnete Straßennetz.

Demnach wird gutachterlich empfohlen, die Variante 0 Lütgendortmund als kurzfristige Lösung zu optimieren und sie mittelfristig als Variante 0+ mit neuer Anschlussstelle an die A 40 weiterzuentwickeln. Langfristig sollte in Abhängigkeit der Flächenentwicklung der Opelflächen und des Güterbahnhofs aber auch die Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung in Verbindung mit dem Radschnellweg RS 1 angestrebt werden. Hierzu sollten die Planungen der Varianten 4a und 4b Laer weiter konkretisiert werden.

4. Weitere Vorgehensweise

Wichtig in allen Planungsschritten ist ein breit getragener Konsens in Bevölkerung und Politik. Im Rahmen der Studie wurde mit diesem kommunikativ-partizipativen Prozess bereits erfolgreich begonnen. Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Experten aus verschiedenen Bereichen ist als fester Bestandteil der weiteren Planung zu begreifen.

Entsprechend der oben aufgeführten gutachterlichen Empfehlungen ergeben sich daraus nachfolgend aufgeführte konkrete Maßnahmen:

Variante 0 Lütgendortmund

- Radverkehrsgerechter Umbau der Provinzial- und Hauptstraße
- Installation einer Lichtsignalanlage am Werner Hellweg im Bereich der Ausfahrt A 40 – Lütgendortmund (zz. laufende Maßnahme der Stadt Dortmund)
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung der Kreuzung Lütgendortmunder Hellweg / Provinzialstraße (zz. laufende Maßnahmen der Stadt Dortmund)
- Einbau von lärmoptimierten Asphalt in der Provinzial- und Hauptstraße
- Realisierungszeitraum: kurz- bis mittelfristig

Variante 0+ Lütgendortmund

- Neubau der Anschlussstelle A 40 Lütgendortmund im Rahmen des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der A 40

- Denkbar wäre der Bau von sogenannten „Holländischen Rampen“. Diese würden direkt von der Provinzialstraße auf die Autobahn geführt. Der notwendige Brückenneubau könnte dann mit zusätzlichen Abbiegespuren und Radfahrstreifen erfolgen.
- Realisierungszeitraum: mittel- bis langfristig

Variante 4a Laer

- Berücksichtigung der Variante in den städtebaulichen Überlegungen zur Aufwertung der vorhandenen Gemengelagen im Umfang der Maßnahmen der Sozialen Stadt Werne – Langendreer-Alter Bahnhof
- Integration des Radschnellwegs RS1 bei der weiteren Planung
- Sicherung der erforderlichen Grundstücke (z.B. ehemalige Ziesak-Immobilie)
- Kostenschätzung und Prüfung von Förderzugängen
- Realisierungszeitraum: Langfristig

Variante 4b Laer

- Wie unter 4a beschrieben, aber anstatt über Anschluss Opelwerk III, mit neuer Trasse über Güterbahnhof und Anschluss über Rampe an die Hauptstraße
- Zusätzlich: Regelmäßige Anfrage bei der Deutschen Bahn hinsichtlich der Fortführung des Betriebs des Güterbahnhofs
- Realisierungszeitraum: abhängig von der Entwicklung des Güterbahnhofs

Es wird darüber hinaus empfohlen, in regelmäßigen Abständen die aktuelle verkehrliche Belastung in Abhängigkeit zu weiteren Gewerbeflächenentwicklungen zu überprüfen, um entsprechend auf mögliche verkehrliche Veränderungen reagieren zu können.

Die Ziele des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes waren u. a. Voraussetzung des Untersuchungsprozesses und die aufgeführten gutachterlichen Empfehlungen werden bei der weiteren Maßnahmenplanung berücksichtigt.

5. Gutachten

Im Zusammenhang mit der Integrierten Machbarkeitsstudie wurden folgende Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen erstellt:

- Ingenieurgesellschaft Stolz mbH. Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost – Teil: Verkehrliche Belange vom 20.12.2019
- Peutz Consult GmbH. Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm im Rahmen der Gewerbeflächenerschließung Bochum-Ost. Bericht F 8396-1 mit Druckdatum vom 10.12.2019
- Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung. Gewerbeflächenerschließung Bochum-Ost, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Rahmen einer integrierten Machbarkeitsstudie vom 08.11.2019

Zur Einsichtnahme der oben aufgeführten Gutachten haben wir diese unter folgendem Link zum Download bereitgestellt:

Ingenieurgesellschaft Stolz mbH. Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost – Teil: Verkehrliche Belange vom 20.12.2019

Link: -> http://geoinfo.bochum.de/61/Gutachten/Integrierte_Machbarkeitsstudie_BO-Ost.pdf

Peutz Consult GmbH. Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm im Rahmen der Gewerbeflächenerschließung Bochum-Ost.

Link: -> http://geoinfo.bochum.de/61/Gutachten/SU_VL_BO-Ost.pdf

Froelich & Sporbeck Umweltplanung und Beratung. Gewerbeflächenerschließung Bochum-Ost, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) im Rahmen einer integrierten Machbarkeitsstudie vom 08.11.2019

Link: ->

http://geoinfo.bochum.de/61/Gutachten/UVS_Gewerbeflaechenerschliessung_Bo_Ost.pdf

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Anlagen:

Anlage 1: Bochum Machbarkeitsstudie Gewerbeflächenerschließung

Anlage 2: Übersicht Vorzugsvarianten



Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost

zur Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung im Bereich Werne/Langendreer/Somborn

Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost

zur Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung im Bereich Werne/Langendreer/Somborn

Abschlussbericht

Integrierte Machbarkeitsstudie Bochum-Ost

zur Verbesserung der Gewerbeflächenschließung im Bereich Werne/Langendreer/Somborn
Abschlussbericht

Bearbeitung:

pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

In Zusammenarbeit mit:

Stadt Bochum, Amt für Stadtplanung und Wohnen
Technisches Rathaus
Hans-Böckler-Straße 19
44777 Bochum

Sowie den Fachgutachtern Froelich & Sporbeck GmbH, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH und Peutz Consult GmbH

Bochum/Dortmund, November 2019

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung von Personengruppen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten jedoch im Sinne der Gleichbehandlung für alle Geschlechter.

Inhalt

6 Einleitung

Anlass und Aufgabenstellung
Methodik und Vorgehensweise
Übergeordnete Ziele

8 Analyse und Entwicklungsmöglichkeiten

Stadtraum
Grün- und Freiräume
Verkehr

14 Von der Analyse zum Korridor: Die Entwicklungsräume

16 Vom Korridor zur Trasse: 12 Erschließungsvarianten

Beschreibung
Kenndaten
Bewertungsmatrix
Bewertung und Empfehlung

66 Von der Trasse zur Straße: Die Vorzugsvarianten

74 Beteiligung der Öffentlichkeit

77 Fazit und abschließende Empfehlungen

Einleitung

Anlass und Aufgabenstellung

Nachdem die Opel Automobile GmbH am Standort Bochum ihre Produktion eingestellt hat, sollen die Werksflächen nachgenutzt werden – auch mit dem Ziel, möglichst zeitnah Ersatz für die entfallenen Arbeitsplätze zu schaffen. Bereits Anfang 2014 hat NRW.Urban hierzu eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der drei Opelflächen erarbeitet. Wesentlicher planerischer Teil ist ein Nutzungs- und Strukturkonzept für eine gewerbliche und wissenschaftliche bzw. technologieorientierte Folgenutzung. Die Entscheidung der Opel Automobile GmbH, mit einem Neubau einer etwa 9,5 ha großen Logistikhalle teilweise auf der Opel-Fläche II zu verbleiben, führte zu einer Überarbeitung der Studie. Derzeit bestehen für die Opel-Flächen II und III folgende Überlegungen:

- die Westhälfte der Opel-Fläche II ist für das neue Opel-Logistikzentrum vorgesehen. Auf den übrigen Flächen sollen Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe untergebracht werden.
- im nördlichen Teil der Opel-Fläche III bleibt zunächst das bestehende Warenverteilzentrum bestehen, während im südlichen Bereich ein etwa 10 ha großes Gewerbegebiet entwickelt werden kann.

Bisher werden beide Flächen vor allem über die B 235 (Haupt- und Provinzialstraße) erschlossen.

Heute stößt diese Haupteerschließung insbesondere im Kreuzungsbereich an ihre Kapazitätsgrenzen, sowohl was die Verkehrsmengen als auch die Lärmwerte betrifft. Daher muss für den Fall der Neuansiedlung von Betrieben über eine Leistungssteigerung des Erschließungssystems frühzeitig nachgedacht werden.

In der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie von NRW.Urban ist das Ziel formuliert: „Eine leistungsstarke und schnelle Erschließung mit Anbindung an das klassifizierte und überregionale Verkehrsnetz mit möglichst geringen Auswirkungen auf schützenswerte Nutzungen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben.“

In einem ergebnisoffenen und transparenten Prozess wurde nun planerisch die Entscheidung vorbereitet, auf welchen Trassen die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden können. In der vorliegenden integrierten Machbarkeitsstudie wurden hierfür stadträumliche Aspekte, Umweltbelange und verkehrliche Erfordernisse untersucht und bewertet. Die Erschließung der Opel-Flächen wurde nicht isoliert, sondern immer im Zusammenhang mit den benachbarten Gewerbeflächen, Gemengelagen und potenziellen Entwicklungsflächen betrachtet. Die

Ergebnisse dieser umfassenden Untersuchungen sollen die Grundlage sein für die weitere städtebauliche Planung zur Gewerbeflächenentwicklung im Bochumer Osten.

Methodik und Vorgehensweise

Mit den Einzelbausteinen

- Umweltverträglichkeitsstudie mit Artenschutzprüfung (Froelich & Sporbeck GmbH),
- vertiefter Verkehrsuntersuchung mit Netzanalyse (IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH) und
- städtebaulicher Analyse (pp als Pesch und Partner Architekten und Stadtplaner)

wurden die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten umfassend dargestellt und bewertet. Ergänzend wurde darauf aufbauend ein Lärmgutachten (Peutz Consult GmbH) erstellt.

In einer ersten Phase wurden mögliche Korridore untersucht, die für die Erschließung der Gewerbeflächen infrage kommen. Bei den Korridoren handelt es sich um Räume, die – im Gegensatz zu den festzulegenden Trassen – noch nicht parzellenscharf sind, sondern die großräumige Möglichkeit der Erschließung darstellen.

Die Korridore wurden nach ihrem verkehrlichen Nutzen und ihren Raumwiderständen bewertet.

Bei der Festlegung der möglichen Korridore wurden zugrunde gelegt:

- die Betrachtung bestehender und zu erwartender Verkehrsströme und -mengen,
- die Analyse des Bestandsnetzes und potenzieller Flächenentwicklungen und
- die Bewertung der Raumwiderstände und der Auswirkungen auf die Schutzgüter.

Im nächsten Schritt wurden innerhalb der weiter verfolgten Korridore die Trassen definiert und mit Hilfe einer Bewertungsmatrix beurteilt. Die Kriterien orientierten sich an den Themen:

- Auswirkungen auf die Umwelt
- Synergien für die Stadtentwicklung
- Verbesserung der Verkehrserschließung
- Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

Die daraus abgeleiteten Vorzugsvarianten wurden in einer Bürgerveranstaltung am 11. März 2019 vorgestellt und intensiv diskutiert.

Übergeordnete Ziele

Mit dem beschriebenen Ablauf zeigt die Integrierte Machbarkeitsstudie einen Rahmen auf, inwieweit zusätzliche (gewerbliche) Verkehre im Bereich Bochum-Ost abgewickelt werden können. Um die Arbeit zu lenken, werden zusätzlich übergeordnete Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwick-

lung formuliert. Sie bilden Ortsspezifika ab und entsprechen damit den Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung unter Berücksichtigung stadträumlicher, verkehrlicher und ökologischer Belange. So sollen die Erschließungsvarianten grundsätzlich nicht nur die Gewerbeflächen erschließen, sondern gleichzeitig positive Auswirkungen auf das Stadtgebiet und ihre vielfältigen Funktionen haben.

Die Ziele, Grundsätze und Kriterien sind dabei nicht als starre Elemente zu verstehen, sondern stellen Eckpfeiler der Entwicklung dar, die stetig auf ihre Aktualität geprüft werden müssen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden daher sechs übergeordnete Ziele definiert:

Auswirkungen auf die Umwelt

- 1 | Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität
- 2 | Möglichst geringere Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen

Synergien für die Stadtentwicklung

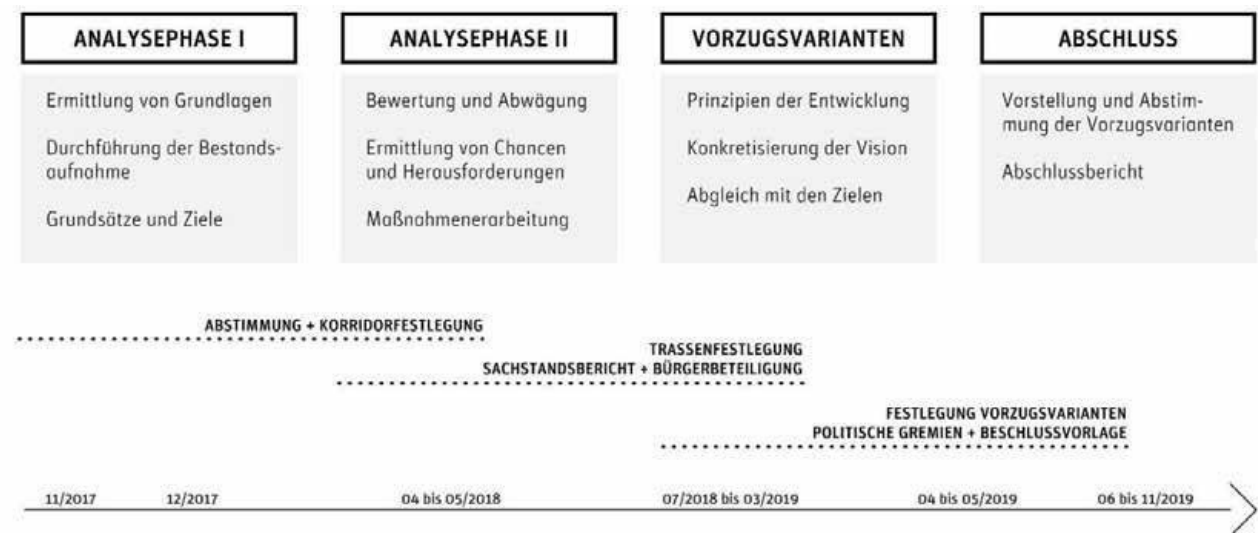
- 3 | Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen

Verbesserung der Verkehrserschließung

- 4 | Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen
- 5 | Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes

Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

- 6 | Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit



Analyse und Entwicklungsmöglichkeiten

Die Ausarbeitung der Integrierten Machbarkeitsstudie baut auf einer umfassenden Analyse der Ist-Situation auf. Die Untersuchung beleuchtet dabei den gesamten Untersuchungsraum im Grenzgebiet zwischen Bochum, Dortmund und Witten und bezieht sich auf die übergeordneten Themen *Stadt-raum und Nutzungen, Umwelt sowie Verkehr und Mobilität*. Die Analyse markiert damit den Ausgangspunkt für die weitere Ausarbeitung und dient als Grundlage für die Beschreibung der Ziele und Erschließungskorridore und -trassen.

Die Machbarkeitsstudie stützt sich auf vorhandene Gutachten und bereits erarbeitete Projekte (z.B. ISEK Werne/Langendreer-Alter Bahnhof, Masterplan Freiraum, Nahverkehrsplan, Klimaschutzkonzept, Bebauungspläne). Diese werden in die Bearbeitung mit einbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt.

Stadtraum

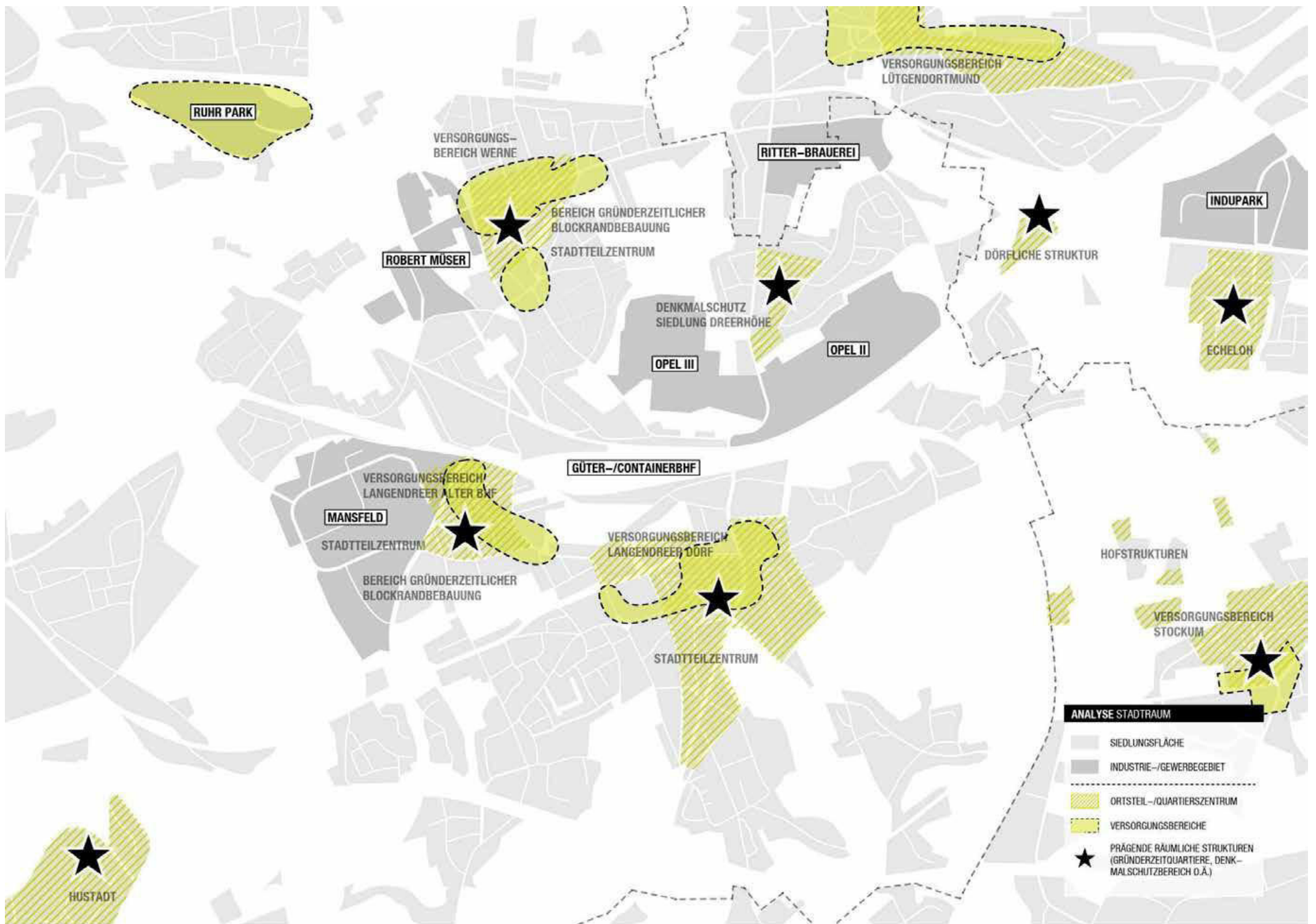
Der Untersuchungsraum charakterisiert sich durch eine siedlungsstrukturelle Vielfalt und spannungsvolle Heterogenität der Stadträume. Prägend für das Untersuchungsgebiet im Grenzbereich zwischen Bochum, Dortmund und Witten sind die Stadtteilzentren Werne, Langendreer, Langendreer Alter Bahnhof und Lütgendortmund. Sie entfalten

als ökonomische und sozio-kulturelle Anlaufpunkte sowie als zentraler Versorgungsbereich eine besondere öffentliche Ausstrahlung. Sie charakterisieren sich durch eine vielfältige Gestaltung und stellen mit ihrem besonderen Charakter und ihren stadtbildprägenden Gebäuden wichtige Anknüpfungspunkte für die spätere Entwicklung dar. Aufgrund dieser Ausstrahlung kommt den Stadtteilzentren als wichtiger Wohn-, Versorgungs-, Freizeit- und Arbeitsstandort große Bedeutung zu.

Besondere stadträumliche Situationen ergeben sich im Bereich von Werksiedlungen (z.B. Denkmalschutzsiedlung Dreerhöhe Siedlung Vollmond oder Teimannstraße), durch großflächige Gebiete gründerzeitlicher Blockrandbebauung in Werne und Langendreer sowie dörfliche Strukturen in Somborn und Stockum. Diese Bereiche sind als raumprägende Strukturen im Stadtgrundriss deutlich ablesbar und stehen stellvertretend für die typische Entwicklung des ehemals stark industriell geprägten Raumes. Als besonderes Zeugnis der Baukultur und Geschichte sind diese Straßenzüge und Einzelgebäude stadtbildprägend. Teilweise stehen diese unter Denkmalschutz. Neben den Baudenkmalern und denkmalwerten Ensembles finden sich an vielen Stellen weitere stadtbildprägende und erhaltenswerte Einzelgebäude, Straßenzüge und Plätze. Die individuellen städtebauli-

chen und gestalterischen Qualitäten dieser Räume stellen damit wichtige Bezugspunkte dar, die es mit der Machbarkeitsstudie zu beachten gilt.

Der Untersuchungsraum ist durchzogen von Infrastrukturtrassen (Bahn und Autobahn) sowie weiteren Barrieren und Zäsuren, wie beispielsweise Gewerbe- und Brachflächen (z.B. Gewerbegebiete Robert-Müser und Mansfeld sowie der ehem. Güterbahnhof). Dies sind zwar verkehrliche und wirtschaftliche Eckpfeiler für die Region, Wohn- und Mischgebiete sowie bedeutende Freiräume werden jedoch bisweilen zerschnitten und isoliert. Die Infrastrukturtrassen bedingen damit problematische verkehrliche und stadtgestalterische Situationen, die sowohl Herausforderungen aber auch Chancen für die zukünftige Entwicklung darstellen. So finden sich im Untersuchungsraum einige zwar funktional verbundene aber räumlich getrennte Übergangsbereiche und Gemengelagen unterschiedlicher Nutzungen. Insbesondere im Bereich der das Untersuchungsgebiet querenden Bahntrassen, in denen eine städtebauliche Struktur bzw. Ordnung als Ergebnis der Siedlungsgeschichte nicht oder nur in Teilen erkennbar ist (z.B. „Auf den Holln/Salweidenbecke“), zeigen sich somit Neuordnung- und Entwicklungspotentiale.



ANALYSE STADTRAUM

- SIEDLUNGSFLÄCHE
- INDUSTRIE-/GEWERBEGEBIET
- ORTSTEIL-/QUARTIERSZENTRUM
- VERSORGUNGSBEREICHE
- PRÄGENDE RÄUMLICHE STRUKTUREN (GRÜNDERZEITQUARTIERE, DENKMALSCHUTZBEREICH O.Ä.)

Weitere, teils auch großflächige Potentialräume, die perspektivisch neu geordnet oder weiterentwickelt werden können, sind die Gewerbegebiete Robert-Müser und Mansfeld. Sie stellen neben den Opel-Flächen II und III sowie der Flächen des Güter-/Containerbahnhofs und der ehem. Ritterbrauerei die größten Potentiale zum Ausbau gewerblichen Nutzung. Zusätzlich bestehen in den Bereichen „Im Meerland“ sowie auf kleineren Flächen in den direkten Stadtteilzentren mischgenutzte oder wohnbauliche Entwicklungsräume. Diese sind teilweise mit dem ISEK für Werne und Langendreer-Alter Bahnhof schon beschrieben.

Grün- und Freiräume

Die prägenden regionalen Grünzüge E und F bilden den freiräumlichen Rahmen des Untersuchungsraumes. Neben der Bedeutung für den Klima- und Artenschutz sowie den Biotopverbund haben die Grünzüge eine überregionale Bedeutung für die Naherholung. Wichtige Bestandteile der Grünzüge sind unter anderem die Freiraumanlagen am Ümminger See und an den Harpener Teichen. Dieser Bereich soll als „Neue Ruhrgärten“ zum Naherholungsschwerpunkt mit den Themen Sport, Fitness und Gesundheit im Grünzug E entwickelt werden. Der Grünzug F ist als stark landwirtschaftlicher Raum geprägt. Als grüner Puffer zwischen den Siedlungsrändern von Langendreer und den an-

grenzenden Stadtteilen von Dortmund und Witten dient der Grünzug als großräumiger Erholungsraum.

Die Freiräume innerhalb der Siedlungsbereiche umfassen vor allem Kleingartenanlagen, Spiel- und Sportplätze, kleinere Grünbereiche und Parks sowie Friedhöfe. Das komplexe Siedlungsgefüge einschließlich der beschriebenen Barrieren und Zäsuren bedingt allerdings eine heterogene Freiraumstruktur. Die wenigen Grünflächen und Freiräume innerhalb des Untersuchungsgebietes wirken oftmals isoliert und bilden vielfach nur ein fragmentarisches Nebeneinander anstelle eines zusammenhängenden und miteinander vernetzten Freiflächensystems. Größere, zusammenhängende Freiraumstrukturen innerhalb der Stadtteile finden sich mit dem Werner Park, dem Volkspark Langendreer sowie den Grünflächen und Sport-/Freizeitanlagen im Bereich des Werner Felds nur selten. Diese Flächen bieten wichtige wohnortnahe Verweil-, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten und sind als wichtige Bezugspunkte mit der Machbarkeitsstudie zu beachten.

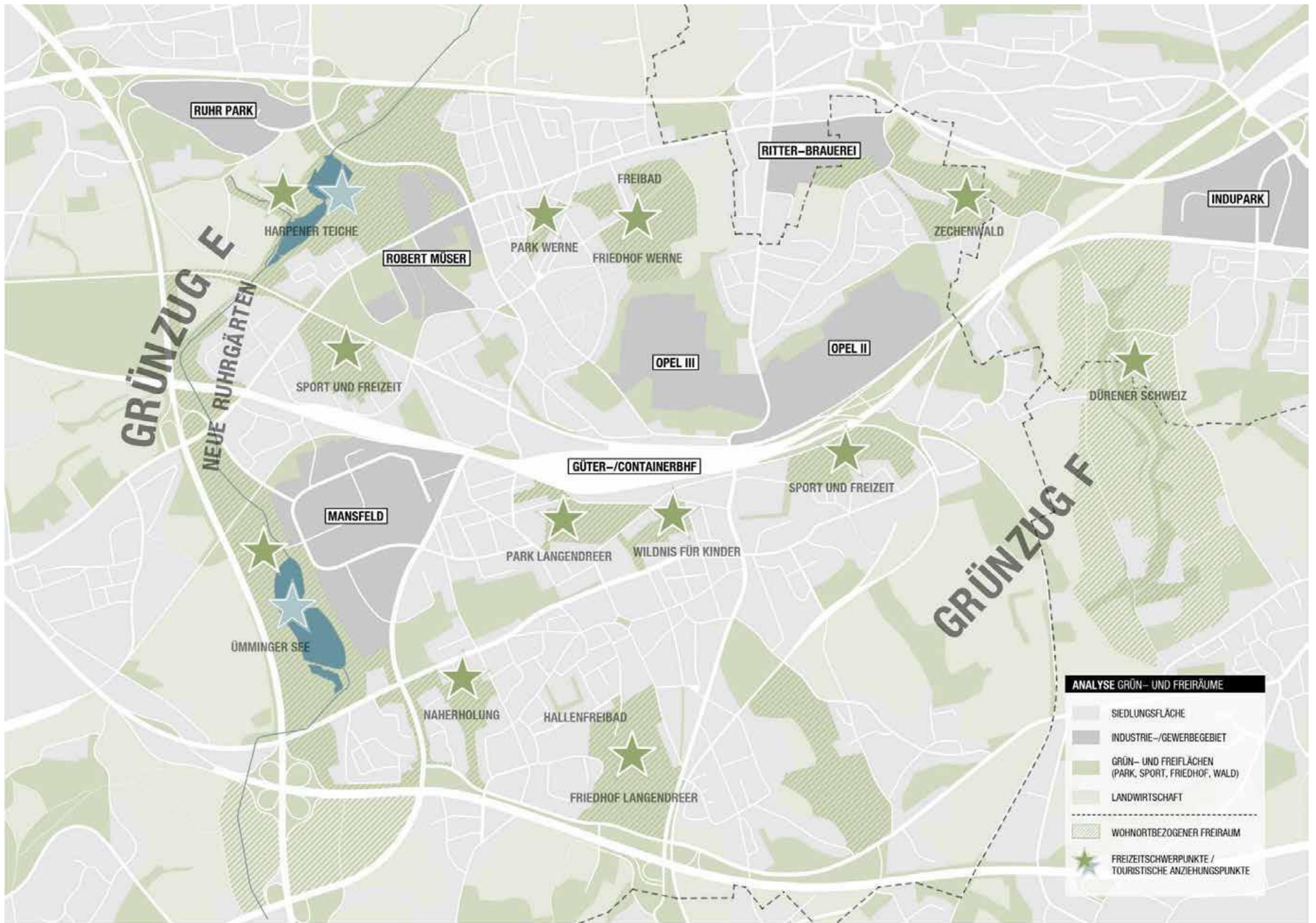
Übergeordnet gilt, dass Freiraum und Landschaft als Räume der Erholung, Freizeit, Begegnung und Kultur aber auch in Bezug auf ihre Wechselwirkungen bezüglich der verschiedenen Schutzgüter ver-

schiedensten Ansprüchen genügen müssen. Sie haben soziale, kulturelle, ökologische, klimatische, strukturelle und ökonomische Funktionen. Lage, Größe und qualitative Ausprägung sind entscheidend für die städtische Umwelt- und Lebensqualität. Aus diesem Grund wurde im Zuge der Integrierten Machbarkeitsstudie eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt, mit Hilfe derer eine sogenannten Raumwiderstandsanalyse zur flächendeckenden Bestandserfassung und -bewertung der Schutzgüter erfolgte. Diese Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselbeziehungen sind:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.

Die Raumwiderstandsanalyse dient der Identifizierung möglicher Erschließungskorridore, die sich aus umweltfachlicher Sicht zur Aufnahme einer Erschließungstrasse für die Gewerbeflächen eignen. Ziel ist es, im Sinne einer frühzeitigen Umweltvorsorge negative Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden bzw. zu vermindern.

(Weitere Details s. Anlage Froelich & Sporbeck)



RUHR PARK

HARPENER TEICHE

ROBERT MÜSER

PARK WERNE

FREIBAD

FRIEDHOF WERNE

RITTER-BRAUEREI

ZECHENWALD

INDUPARK

OPEL III

OPEL II

SPORT UND FREIZEIT

DÜRENER SCHWEIZ

GÜTER-/CONTAINERBHF

SPORT UND FREIZEIT

MANSFELD

PARK LANGENDREER

WILDNIS FÜR KINDER

ÜMMINGER SEE

NAHERHOLUNG

HALLENFREIBAD

FRIEDHOF LANGENDREER

Verkehr

Der Untersuchungsraum charakterisiert sich über eine gut ausgebaute und dichte Verkehrsinfrastruktur. Die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) ist über die Autobahnkreuze Kreuz Bochum (A 40/A 43) und Kreuz Bochum-Witten (A 44/A 43) sowie die hohe Anzahl an Anschlussstellen im Nahbereich des Untersuchungsgebietes gesichert. Im Norden des Untersuchungsgebiets verläuft die A 40 mit den Anschlussstellen Bochum-Werne und Dortmund-Lütgendortmund. Im Westen wird der Untersuchungsraum durch die A 43 tangiert. Direkte Anschlusspunkte stellen die Abfahrt Bochum-Laer und Kreuz Bochum-Witten dar. Des Weiteren besteht Anschluss an die A 44 über die Anschlussstelle Witten-Zentrum.

Somit besteht für den Fernverkehr grundsätzlich eine optimale verkehrliche Anbindung der Gewerbegebiete in verschiedene Richtungen. Für die großen Gewerbeflächen sind dabei die Anschlussstellen Bochum-Werne (A 40), Dortmund-Lütgendortmund (A 40) und Bochum-Laer (A 43) von besonderer Bedeutung, da diese von den Gewerbeflächen aus am günstigsten zu erreichen sind.

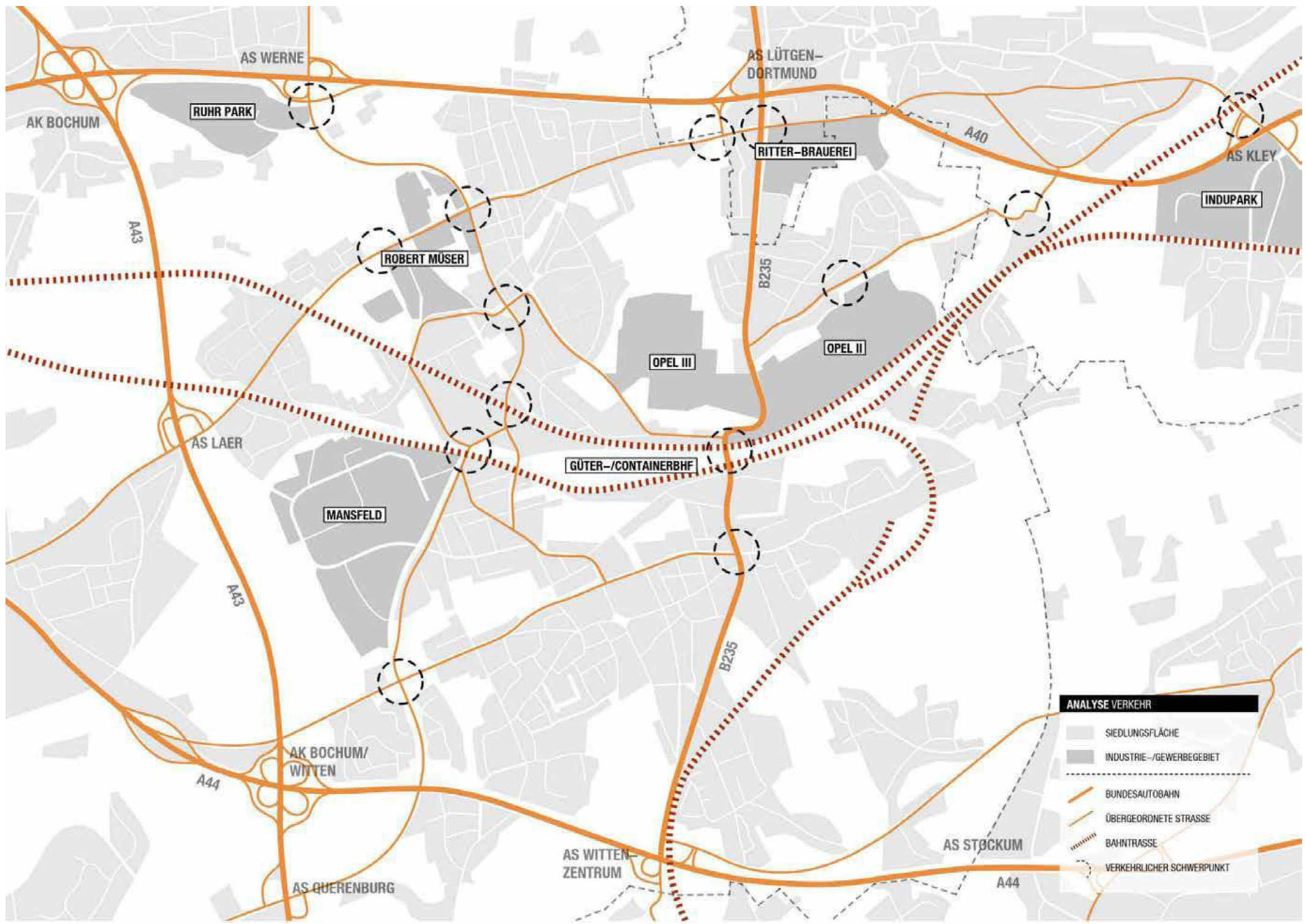
Als Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Untersuchungsgebiets und als Anbindungen an die Autobahnen dienen die Haupt- und Provinzialstraße/ B 235 und Ümminger Straße//Heinrich-Gustav-Straße/Hölterweg/Werner Straße (Nord-Süd-Richtung) sowie Lütgendortmunder Hellweg/Werner Hellweg und Unterstraße/Wittener Straße (Ost-West-Richtung). Die genannten Straßen nehmen einen Großteil des Durchgangsverkehrs auf, wodurch sie in Teilen stark belastet sind.

So weisen die Straßenzüge Werner Straße/Hölterweg/Heinrich-Gustav-Straße an einem durchschnittlichen Werktag abschnittsweise ein sehr starkes Verkehrsaufkommen von etwa 12.500 bis 21.500 Kfz auf. Die stärksten Belastungen finden sich auf der Werner Straße bis hin zur Anschlussstelle A 40. In den südlichen ebenso dicht bebauten Abschnitten entlang der Ümminger Straße lässt sich ein durchschnittliches Aufkommen von abschnittsweise ca. 9.300 bis 9.800 Kfz/24h feststellen. Auf dem Werner Hellweg verkehren werktäglich je nach Abschnitt zwischen ca. 5.700 und 13.400 Kfz. Am stärksten belastet ist der Bereich zwischen Industriestraße/Anschlussstelle A 43 und Werner Straße/Hölterweg.

Wegen der hohen Verkehrsbelastung könnten Anpassungen an den verkehrlichen Schwerpunkten und den Anschlussstellen notwendig werden. Verkehrliche Engpässe auf der A 40 und A 43 sollen perspektivisch durch einen Ausbau durch den Landesbetrieb Straßen.NRW behoben werden können, ergänzende Anschlussstellen an den Autobahnen sind hingegen ausgeschlossen. Zusätzlich erscheint die Anpassung verkehrlicher Schwer- bzw. Knotenpunkte notwendig, um weitere Verkehre abwickeln zu können.

Ausgehend von den einzelnen Verkehrsarten können sich Lärmprobleme und somit Handlungsbedarfe ergeben, die es insbesondere in den dicht bebauten Ortskernen und im Umfeld von schutzwürdigen Nutzungen, wie Wohnungen oder Schulen, zu minimieren gilt. Lärmtechnische Bewertungen sind dementsprechend in die Betrachtung der einzelnen Erschließungsvarianten eingeflossen. Konkrete Untersuchungen und qualitative Empfehlungen wurden hingegen lediglich für die Vorzugsvarianten aufgezeigt.

(Weitere Details s. Anlagen IGS und Peutz)



ANALYSE VERKEHR

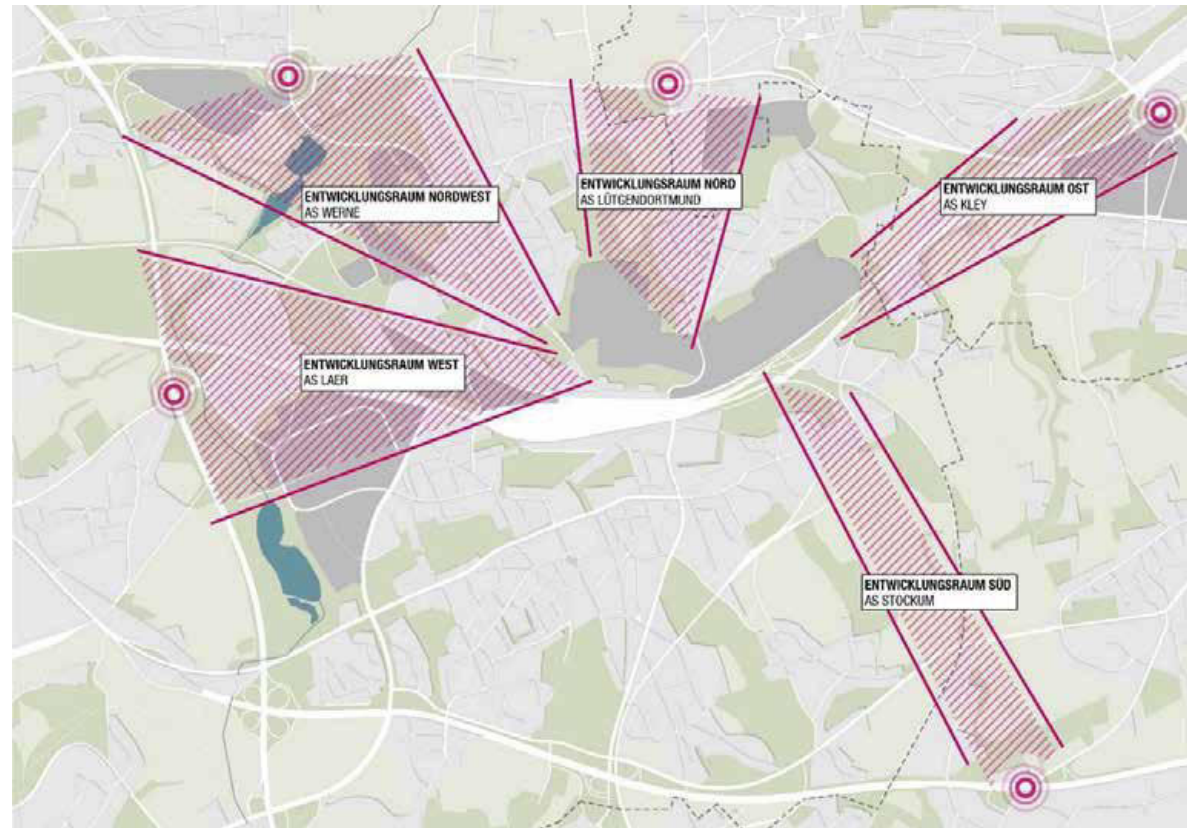
- SIEDLUNGSFLÄCHE
- INDUSTRIE-/GEWERBEGEBIET
- BUNDESAUTOBAHN
- ÜBERGEORDNETE STRASSE
- BAHNTRASSE
- VERKEHRLICHER SCHWERPUNKT

Von der Analyse zum Korridor: Die Entwicklungsräume

Die Erkenntnisse der stadträumlichen, umweltplanerischen und verkehrlichen Bewertung bilden die Basis für weitergehende Untersuchungen. So werden fünf Entwicklungskorridore innerhalb des Betrachtungsraums festgelegt, die dahingehend analysiert werden, ob Erschließungstrassen in diesen Bereichen umgesetzt werden können.

Ausgehend von den Opel-Flächen sind die Entwicklungskorridore jeweils einem Autobahnanschluss (AS) zugeordnet, über den die zusätzlichen (gewerblichen) Verkehre abgewickelt werden können. So schließen die Entwicklungsräume Ost (AS Kley), Nord (AS Lütgendortmund) und Nordwest (AS Werne) an der A 40 an. Der Korridor Süd (AS Stockum) ist der A 44 und der Entwicklungsraum West (AS Laer) der A 43 zugeordnet. Die Korridore bedingen jeweils verschiedene Vor- oder Nachteile, die in ihrer Summe entweder zum Ausschluss oder zur weiteren Konkretisierung führen. Sie bilden damit die Grundlage für die detaillierte Trassenfindung im Rahmen der Integrierten Machbarkeitsstudie.

Insgesamt zeigt die Analyse auf, dass sich der Großteil der Verkehrsströme aufgrund der kürzeren Streckenlängen und der damit verbundenen geringeren Fahrzeiten in Richtung Norden und Westen orientiert. So ergeben sich aufgrund der Lage der Gewerbeflächen die räumlich kürzeren Wege zur



A 40 und A 43. Die AS Stockum und AS Kley sind demgegenüber sehr weit entfernt, sodass sich hier keine direkten Verkehrsbeziehungen ergeben. Auch sind in den Entwicklungsräumen Ost und Süd sehr sensible Frei- und Siedlungsbereiche betroffen, die zu einem Ausschluss der Korridore führen.

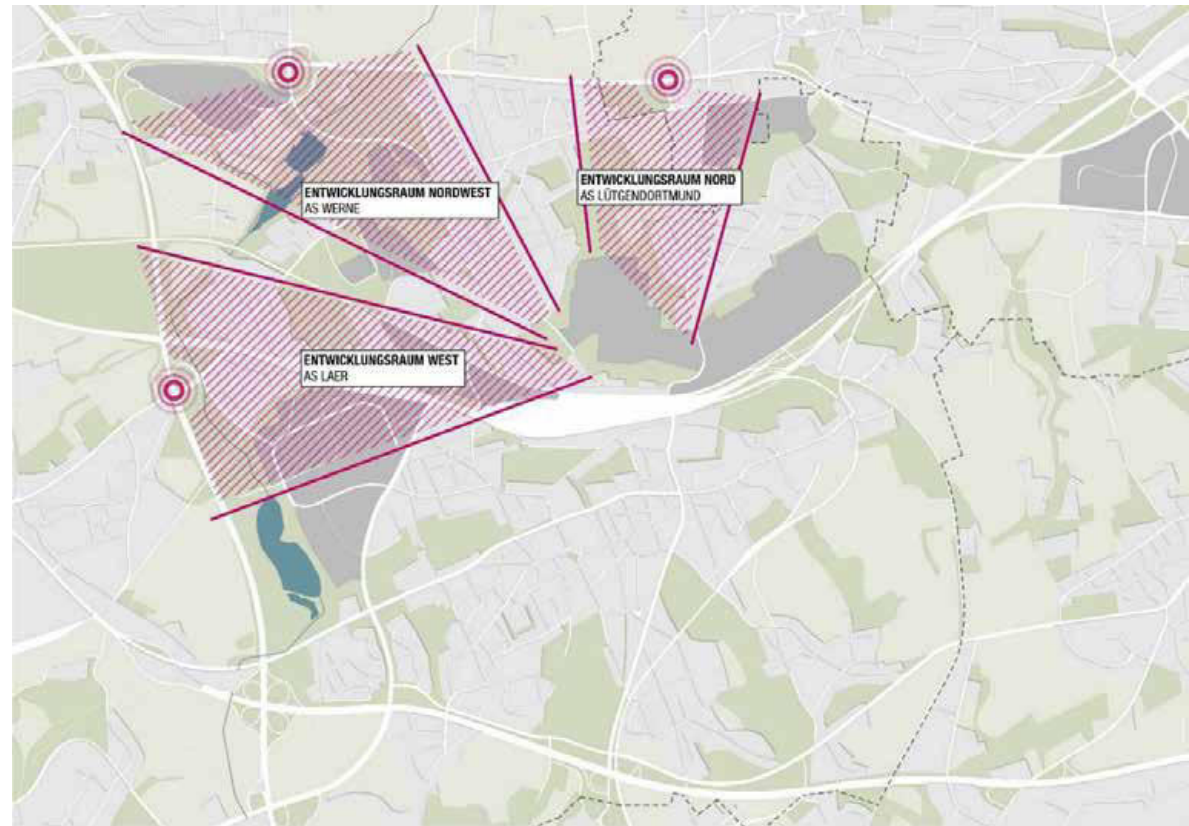
Bezüglich der heutigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsbereich sowie der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur zeigt die Analyse zudem auf, dass die AS Kley, insbesondere durch den nahegelegenen Indupark, ausgelastet ist und keine weiteren Verkehrsmengen aufnehmen kann. Auch

der gemäß Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau der A 40 und der A 43 wird an dieser Situation nichts grundlegend ändern. Die Optimierung der Erschließung der Gewerbeflächen im Untersuchungsraum sollte daher auf die Ertüchtigung der AS Laer (A 43), AS Werne und Lütgendortmund (A 40) sowie auf die verkehrlichen Schwer- bzw. Knotenpunkte in den Entwicklungskorridoren Nord, Nordwest und West ausgerichtet werden.

Hierauf aufbauend wird der Untersuchungsraum eingegrenzt und orientiert sich in Richtung Nordwesten. Er umfasst einen Bereich zwischen der Provinzialstraße/Hauptstraße, der Unterstraße, der A 40 und der A 43.

Die Eingrenzung resultiert daraus, dass die Verkehre aktuell und auch zukünftig vorrangig über die bestehenden AS Laer (A 43), AS Werne und AS Lütgendortmund (A 40) abgewickelt werden, die damit die Schwerpunkte der verkehrlichen Erschließung der Gewerbeflächen und weiterer Potentialflächen im Untersuchungsraum darstellen.

Eine Verbesserung der Erreichbarkeit in Richtung Osten zur A 45 und in Richtung Süden zur A 44 ist somit aus Sicht der hauptsächlichen Verkehrsnachfrage sowie aus stadträumlichen und umweltpla-



nerischen Belangen nicht erforderlich. Die Entwicklungskorridore Ost und Süd werden demnach ausgeschlossen und im Verlauf der weiteren Machbarkeitsstudie nicht mehr betrachtet. Die Korridore Nord, Nordwest und West werden hingegen wei-

tergehend analysiert und dienen als Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte, innerhalb derer konkrete Trassenverläufe entwickelt und im Hinblick auf Umwelt, Städtebau, Verkehr und Wirtschaftlichkeit untersucht werden sollen.

Vom Korridor zur Trasse: 12 Erschließungsvarianten

Innerhalb der drei festgelegten Entwicklungskorridore mit Anschluss an die AS Lütgendortmund, Werne und Laer werden konkrete Erschließungstrassen beschrieben und auf ihre Realisierbarkeit untersucht. Dabei werden die positiven und negativen Auswirkungen, die durch die Erschließungsvarianten entstehen, betrachtet, abgewogen und in den Raum übertragen.

Diejenigen Varianten, die durch die Politik, die Öffentlichkeit und Bürgerinitiativen bereits vorab in die Diskussion eingebracht wurden (z.B. WestLink I und II) wurden bei der konkreten Trassenfestlegung berücksichtigt.

Die verschiedenen Varianten werden mit den übergeordneten Zielen abgeglichen und bewertet. Den Zielen sind dabei Kriterien zugeordnet, die den übergeordneten Themen *Umwelt, Städtebau, Ver-*

kehr und Wirtschaftlichkeit/Umsetzbarkeit entsprechen. Sie dienen der Bewertung der einzelnen Erschließungstrassen. So werden die Trassen auf ihre Umsetzbarkeit, Qualität und Nachhaltigkeit überprüft. Der Grad der Erfüllung der den Zielen zugeordneten Kriterien führt abschließend zum Ausschluss oder zur weiteren Konkretisierung von Vorzugsvarianten.

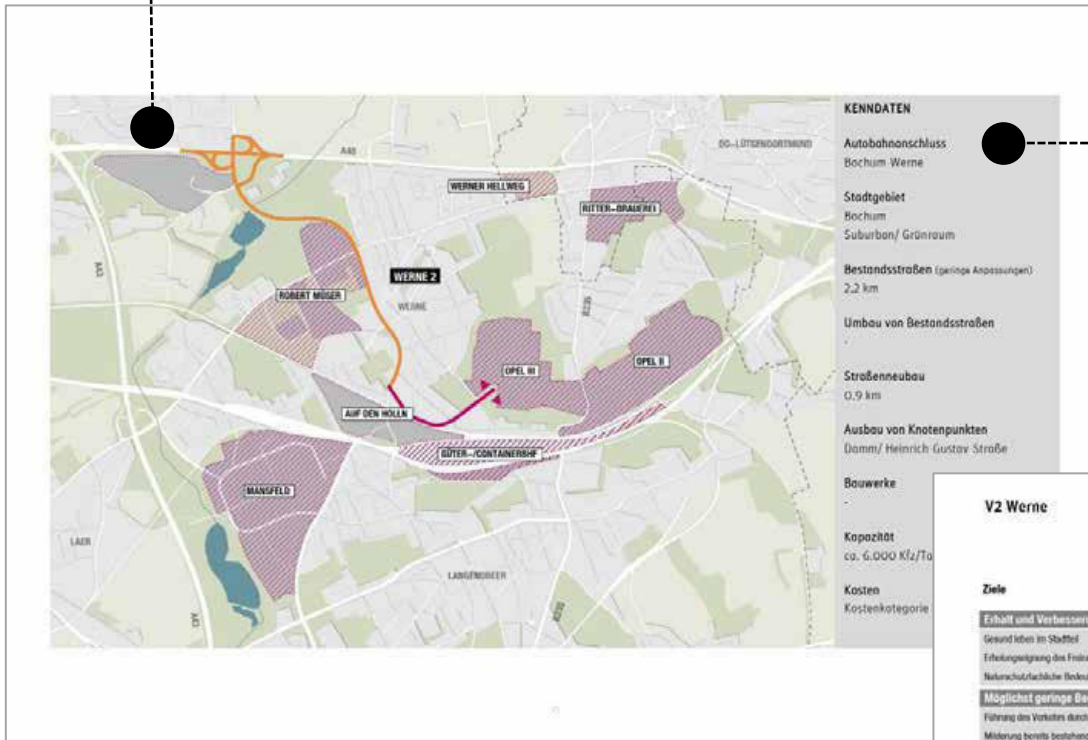
Die Erschließungsvarianten werden in Form von Steckbriefen erläutert. Die Steckbriefe zeigen die wichtigsten Eckpunkte und Daten auf. Sie enthalten eine Kurzbeschreibung der Varianten, eine Übersicht über die Gesamtlänge, Angaben zu Kapazitäten und Kosten sowie weitere Informationen, wie zum Beispiel die Länge der Ausbau- und Neubaustrecke. Die Steckbriefe umfassen damit alle wichtigen Informationen zur objektiven Bewertung

und dienen somit als Abwägungsmaterial der einzelnen Trassen.

Die Betrachtung der Varianten wurde in einem gemeinsamen Abstimmungsprozess ausgearbeitet und bewertet und entsprechen somit einer zielgerichteten Entwicklung, die sowohl städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen als auch wirtschaftlichen Aspekten genügt.

Die Streckenverläufe der folgenden zwölf Erschließungstrassen dienen als Vorgaben und Eckpfeiler einer möglichen Entwicklung, die im weiteren Prozess ausgearbeitet und konkretisiert werden müssen. Es wurde Wert darauf gelegt bestehende Straßen des bereits dichten Verkehrsnetzes einzubinden und die Erschließungsfunktion nicht isoliert auf die Opel-Werksflächen zu betrachten.

Übersichtsplan mit Streckenverlauf



Grundlegende Informationen zur Erschließungsvariante

Bewertung der Erschließungsvariante

Zielabgleich der Erschließungsvariante

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeittqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Belastung für Wohnbebauung Salzstraße	■
Erhaltung/Steigerung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen	Beanspruchung des Fußwegs Salzstraße, Eingrenzung Kleingärten Am Herberloch	■
Naturschutzfachliche Bedienung und ökologische Ausgleichsmaßnahmen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSC, Rückwegband- und katastrifische Werne Triche	■
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Belastung des grünen Wohnfelds Salzstraße	■
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Erhaltung des Wallbaumwegs	Belastung der Heidestraße und Salzstraße	■
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnung- und Entwicklungsperspektive im District	Neuordnung von Gewerbegebieten Wallbaumweg u. Heidestraße		■
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine umsetzbare oder neue Auswirkung	■
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		■
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müller	Verbindung über Werner Hellweg	Keine umsetzbare oder neue Auswirkung	■
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Marsfeld		Keine umsetzbare oder neue Auswirkung	■
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine umsetzbare oder neue Auswirkung	■
Veranschaulichte Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 6.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	■
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Reibbarkeit der Anfahr- und Anschlussstelle	Sechseckiger Ausbau der A40 geplant	Hohes Verkehrsaufkommen „Ruhpark“ zu Bestelzen	■
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Kurzer neuer Streckenabschnitt	Streckenbau/Heidestraße, neuer Knoten Heinrich-Gustav-Straße	■
Bewertung von bestehenden Engpässen	Fraglos Wallbaumweg/Heinrich-Gustav-Straße wird entlastet	Reinigung Werner Hellweg/Heidestraße wird zusätzlich belastet	■
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten BS 1	■
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum		■
Verhältnis Straßenverlauf – Ausbau von Bestandsstraßen	Wohlfühende Nutzung von Bestandsstraßen, zwei neue Straßenabschnitte		■
Technischer Umsetzbarkeit	Mittlerer bis hoher Aufwand, kurz- bis mittelfristig umsetzbar	Streckenreife auf ehemaliger Bahntrasse	■
Kosten	Kostenkategorie II		■

VO Lütgendortmund

BESCHREIBUNG

Titel

Nutzung der bestehenden B 235

Streckenverlauf

- Kreisverkehr Opel II/III
- Hauptstraße – Umbau geplant
- Provinzialstraße – Umbau geplant
- Kreuzung Provinzialstraße/ Lütgendortmunder Hellweg – Umbau geplant
- Anschluss an die A 40 AS Dortmund-Lütgendortmund - Lage der Anschlussstelle in Abhängigkeit der Planungen von Straßen NRW zur Verbreiterung der A40

Kreuzung Provinzialstraße/ Lütgendortmunder Hellweg



Hauptstraße





KENNDATEN

Autobahnanschluss

Dortmund-Lütgendortmund

Stadtgebiet

Bochum und Dortmund
Suburban

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)

-

Umbau von Bestandsstraßen

1,9 km

Straßenneubau

-

Ausbau von Knotenpunkten

AS Autobahn
Kreuzung Lütgendortmunder Hellweg

Bauwerke

-

Kapazität

ca. 6.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten

Kostenkategorie I

VO Lütgendortmund

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil	Mischgebiet mit Dienstleistung und gewerblichen Nutzungen	Erhöhung bereits vorhandener Immissionsbelastung	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen		
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen		
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Handel, Dienstleistung, Gewerbe, 60er–J.–Wohnen mit großen Vorbereichen	Gründerzeit–Wohnhäuser dicht am Straßenraum	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Bestehende Straße stark sanierungsbedürftig		
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Direkte Anbindung beider Flächen		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert–Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Anbindung in Verlängerung möglich	Zusätzlicher baulicher Aufwand	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 6.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn–Anschlussstelle	Sechsspüriger Ausbau der A40 geplant	Derzeit bereits stark belastet	
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Keine neuen Streckenabschnitte oder Knoten, Umbau der B 235	Leistungsfähigkeit der Kreuzung Lütgendortmunder Hellweg problematisch	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Lütgendortmunder Hellweg, Verlegung AS oder Ausbau Kreuzung	Durch Beseitigung kann neuer Engpass entstehen	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten RS 1	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	Stadt Dortmund, Land NRW (Bund)	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Vollständige Nutzung von Bestandsstraßen		
Technische Umsetzbarkeit	Geringer baulicher Aufwand, kurzfristig umsetzbar		
Kosten	Kostenkategorie I		

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Keine neue Versiegelung
- Kein Eingriff in Grün- oder Landschaftsräume

Verkehr

- Kapazitätsreserven der Straße gegeben
- Straßenumbau unter Berücksichtigung von Fußwegen, Radverkehrstreifen, Parken und Grün zeitnah erforderlich und bereits in Planung
- Verbesserung bestehender Verkehrsengpässe möglich

Wirtschaftlichkeit

- Relativ kurzer und geradliniger Streckenabschnitt von 1,9 km
- Umbau von Bestandsstraßen mit vergleichsweise geringem Aufwand und überschaubaren Kosten

Empfehlung _VO Lütgendortmund

Die wirtschaftliche und ressourcenschonende Verbindung über die B 235 ist zukünftig und auch mit den geplanten Umbaumaßnahmen zur einspurigen Verkehrsführung mit Aufweitungen in Kreuzungsbereichen funktionstüchtig. Allerdings sind die Kapazitätsgrenzen bei Ausnutzung der ehemaligen Opelwerksflächen zu beachten. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses, insbesondere im Kreuzungsbereich Lütgendortmunder Hellweg, sind die Möglichkeiten für eine Verlegung des Autobahnanschlusses am Werner Hellweg zu prüfen.

>> Empfehlung zur zeitnahen Umsetzung

V1 Lütgendortmund

BESCHREIBUNG

Titel

Durch das Werner Feld

Streckenverlauf

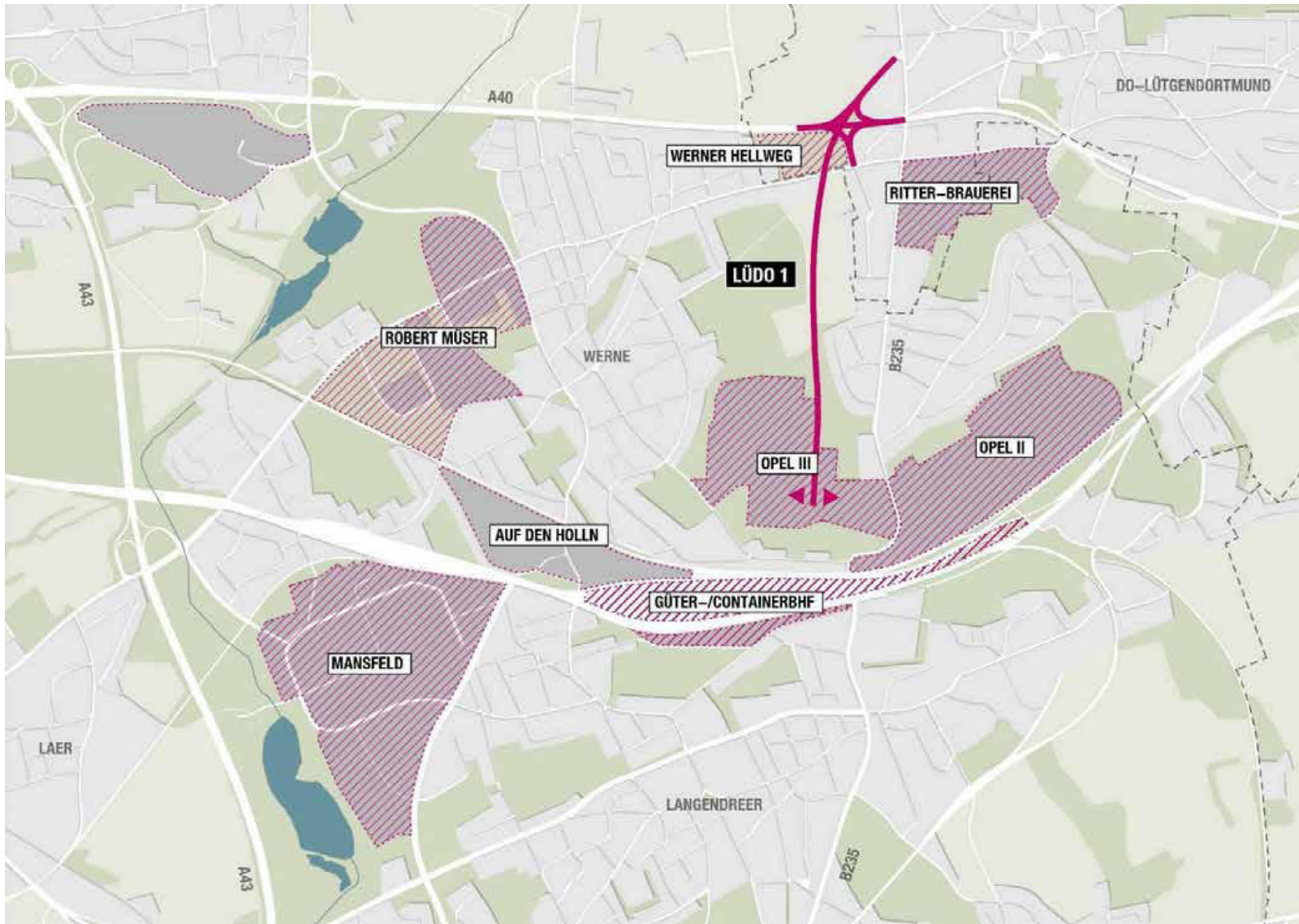
- Opel III Richtung Nord
- Werner Feld
- ggfs. Brückenbauwerk
- Neuer Anschluss an die A 40 AS Dortmund-Lütgendortmund

Werner Feld mit Blick auf Kleingartenanlage



Werner Feld mit Blick auf Siedlung Wilhelmshöh





KENNDATEN

Autobahnanschluss

Dortmund-Lütgendortmund

Stadtgebiet

Bochum und Dortmund
Landschaft

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)

-

Umbau von Bestandsstraßen

-

Straßenneubau

1,6 km

Ausbau von Knotenpunkten

AS Autobahn
Kreuzung Werner Hellweg

Bauwerke

Brücke

Kapazität

ca. 15.000 Kfz/Tag

Kosten

Kostenkategorie IV

V1 Lütgendortmund

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil	Keine unmittelbare Bebauung	Tangierung von Wohnbebauung in der Nähe	
Erholungseignung des Freiraums		Inanspruchnahme des zur Erholung genutzten Freiraums, von Garten- u. Sportanlagen	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen		Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Entlastung der B 235	Belastung des grünen Wohnumfelds, Tangierung des Werner Friedhofs	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen		Neue Belastung eines bislang unbelasteten Raums	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Gesamtkapazität: ca. 15.000 Kfz/Tag		
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Sechsspuriger Ausbau der A40 geplant	Derzeit bereits stark belastet	
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Neuer leistungsfähiger Autobahnanschluss	Weitgehend neue autarke Streckenführung, neuer Knoten Werner Hellweg	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Lütgendortmunder Hellweg und Kreuzung Provinzialstraße		
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Fuß- und Radwegführung integrierbar	Keine Bewandnis für geplanten RS 1	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	Land NRW (Bund)	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen		Vollständiger Straßenneubau	
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, mittel- bis langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie IV	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Intensiver Eingriff in den Landschaftsraum

Städtebau

- Belastung für Wohnen, Wohnumfeld, Friedhof, Garten- und Sportanlagen

Verkehr

- Autarke Streckenführung

Wirtschaftlichkeit

- Vollständiger Straßenneubau und voraussichtlich Brückenbauwerk und neuer Autobahnanschluss erforderlich

Empfehlung _V1 Lütgendortmund

Die Führung einer Straße durch das Werner Feld bedeutet einen Eingriff in ökologische Freiraumfunktionen. Vor allem aber handelt es sich um einen Eingriff in den siedlungsnahen Freiraum, der für das Wohnumfeld in Anbetracht des dicht besiedelten Raums einen hohen Erholungswert darstellt. Trotz hoher Kapazität bleibt die Verbindung autark auf die AS Lütgendortmund der A 40 und die Gewerbefläche Opel III ausgerichtet und ist wenig in das bestehende Verkehrsnetz eingebunden. Der erforderliche vollständige Neuausbau verursacht trotz der verhältnismäßig kurzen Anbindung einen hohen Aufwand und damit sehr hohe Kosten.

>> Empfehlung zum Ausschluss

VO Werne

BESCHREIBUNG

Titel

Am Heerbusch

Streckenverlauf

- Ausfahrt Opel III Richtung West
- Am Heerbusch
- Knoten Kreyenfeldstraße/ Wittekindstraße
- Hölterweg
- Werner Straße
- Anschluss an die A 40 AS Bochum-Werne

Knotenpunkt Heerbusch/ Kreyenfeldstraße



Am Heerbusch





KENNDATEN	
Autobahnanschluss	Bochum-Werne
Stadtgebiet	Bochum Suburban
Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)	2,6 km
Umbau von Bestandsstraßen	-
Straßenneubau	-
Ausbau von Knotenpunkten	-
Bauwerke	-
Kapazität	keine zusätzlichen Kapazitäten
Kosten	Kostenkategorie I

VO Werne

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Belastung für Wohnbebauung Am Heerbusch	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen	Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Werner Teiche	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Einfamilienhausbebauung, Markt, Kirchengemeinde, Amtshaus Werne u. Schulweg	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung des Wallbaumwegs	Belastung der Straße Am Heerbusch	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Verbindung über Werner Hellweg		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung		Keine zusätzlichen Kapazitätsreserven	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Sechsspüriger Ausbau der A40 geplant	Hohes Verkehrsaufkommen „Ruhrpark“ zu Stoßzeiten	
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Keine neuen Streckenabschnitte, Anpassung Straßenquerschnitt Am Heerbusch	Komplizierter und unübersichtlicher Knoten Am Heerbusch/ Hölterweg	
Beseitigung von bestehenden Engpässen		Engpass Am Heerbusch/ Hölterweg wird zusätzlich belastet	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegeführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten RS 1	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum		
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Vollständige Nutzung von Bestandsstraßen		
Technische Umsetzbarkeit	Geringer baulicher Aufwand, kurzfristig umsetzbar		
Kosten	Kostenkategorie I		

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Städtebau

- Belastung des Wohnumfelds Am Heerbusch
- Tangierung des Zentrums Werne, Kirchengemeinde, Schulweg

Verkehr

- Komplizierter und unübersichtlicher Knoten Am Heerbusch/ Hölterweg

Empfehlung _VO Werne

Grundsätzlich ist der Ansatz der Nutzung von Bestandsstraßen zu begrüßen. Die ausgebauten Abschnitte Werner Straße und Hölterweg lassen weitere Verkehre zu. Die Straße Am Heerbusch schließt unmittelbar an die Gewerbefläche Opel III an. Hier handelt es sich um eine Sammelstraße, die allerdings von Wohnhäusern, auch Einfamilienhäusern, begleitet wird. Die Führung des Verkehrs im Übergang Am Heerbusch/ Hölterweg ist kompliziert und unübersichtlich und wird zudem zum Teil als Schulweg genutzt. Und auch aus städtebaulicher Sicht ist diese Führung aufgrund der Tangierung eines zentralen Bereichs in Werne mit Markt, Kirchengemeinde und Amtshaus unbefriedigend.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V1 Werne

BESCHREIBUNG

Titel

Wallbaumweg

Streckenverlauf

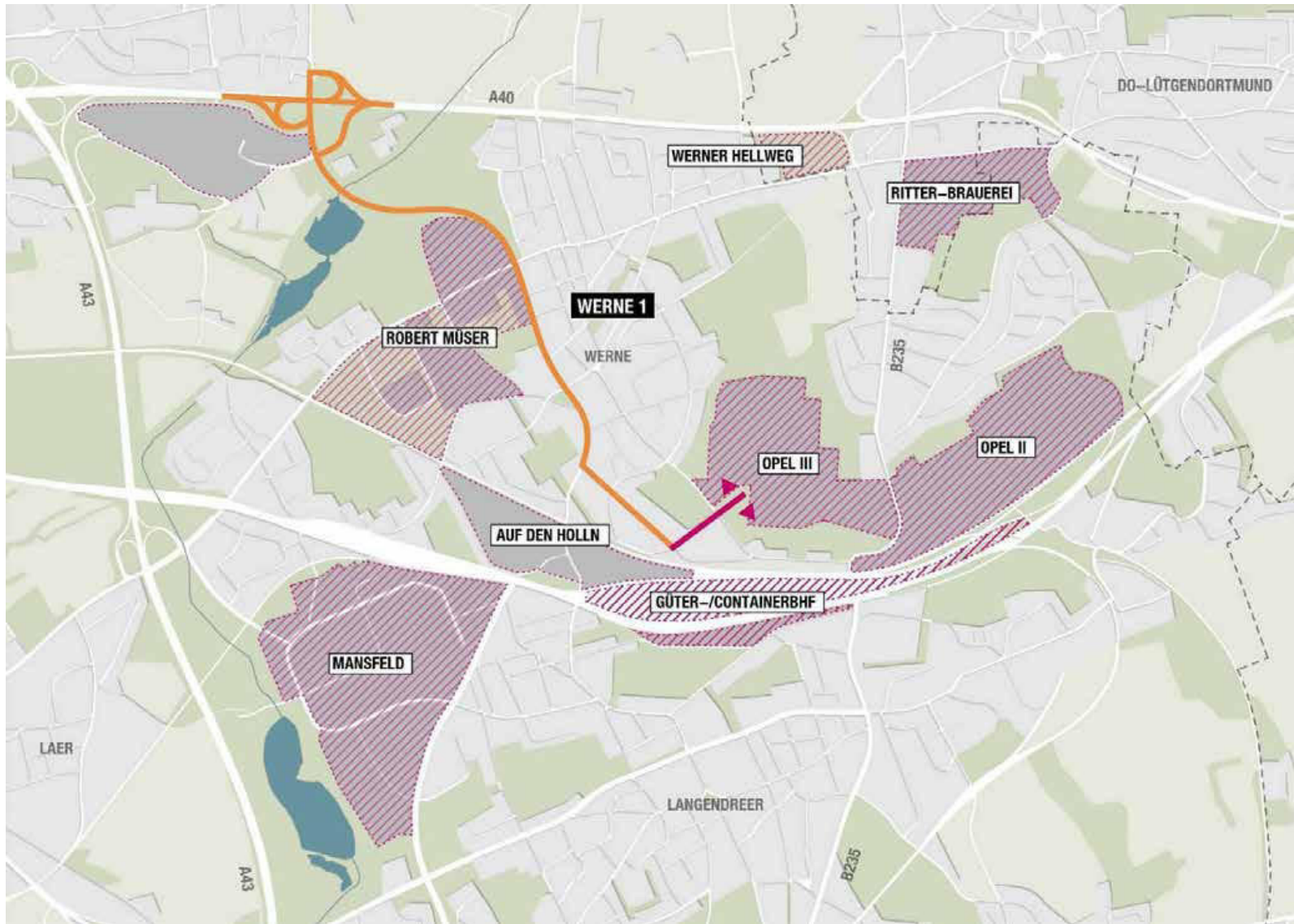
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch
- Wallbaumweg
- Heinrich-Gustav-Straße
- Hölterweg
- Werner Straße
- Anschluss an die A 40 AS Bochum-Werne

Einmündung Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße



Wallbaumweg





KENNDATEN

Autobahnanschluss
Bochum-Werne

Stadtgebiet
Bochum
Suburban

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)
2 km

Umbau von Bestandsstraßen
0,6 km

Straßenneubau
0,4 km

Ausbau von Knotenpunkten

-

Bauwerke

-

Kapazität
ca. 6.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten
Kostenkategorie I

V1 Werne

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Belastung für Wohnbebauung Wallbaumweg	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen	Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Werner Teiche	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Einfamilienhausbebauung Wallbaumweg	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung der Straße Am Heerbusch	Belastung des Wallbaumwegs	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Wallbaumweg		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Verbindung über Werner Hellweg		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 6.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Sechsspüriger Ausbau der A40 geplant	Hohes Verkehrsaufkommen „Ruhpark“ zu Stoßzeiten	
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Kurzer neuer Streckenabschnitt, Anpassung Straßenquerschnitt Wallbaumweg	Ausbau Knoten Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße	Kreuzung Werner Hellweg/ Hölderweg wird zusätzlich belastet	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten RS 1	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum		
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Weitgehende Nutzung von Bestandsstraßen, kurzer neuer Straßenabschnitt		
Technische Umsetzbarkeit	Geringer baulicher Aufwand, kurzfristig umsetzbar		
Kosten	Kostenkategorie I		

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Städtebau

- Belastung des Wohnumfelds Wallbaumweg

Verkehr

- Knoten Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße im Bestand nicht ausreichend und aufgrund der räumlichen Situation schwer aufweitbar

Empfehlung _V1 Werne

Der Wallbaumweg kann über einen kurzen neuen Streckenabschnitt über das Grundstück des ehemaligen Ziesak-Baumarktes erschlossen werden. Der Wallbaumweg als Sammelstraße wird von Wohnhäusern, zum Teil Reihenhäusern, begleitet. Der Wallbaumweg wie auch der Knotenpunkt Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße müssten zur Aufnahme weiterer Verkehre angepasst werden. Bereits heute wird dieser Weg von Bochum über die AS Ruhrpark der A 40 und die Werner Straße kommend zur Erschließung der Opelflächen gewählt. Allerdings sollte aufgrund der sensiblen Bebauung des Wallbaumwegs maximal dieser Status Quo beibehalten werden. Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung wird als unverträglich für die Anwohner erachtet.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V2 Werne

BESCHREIBUNG

Titel

Heinrich-Gustav-Straße/ Hölterweg

Streckenverlauf

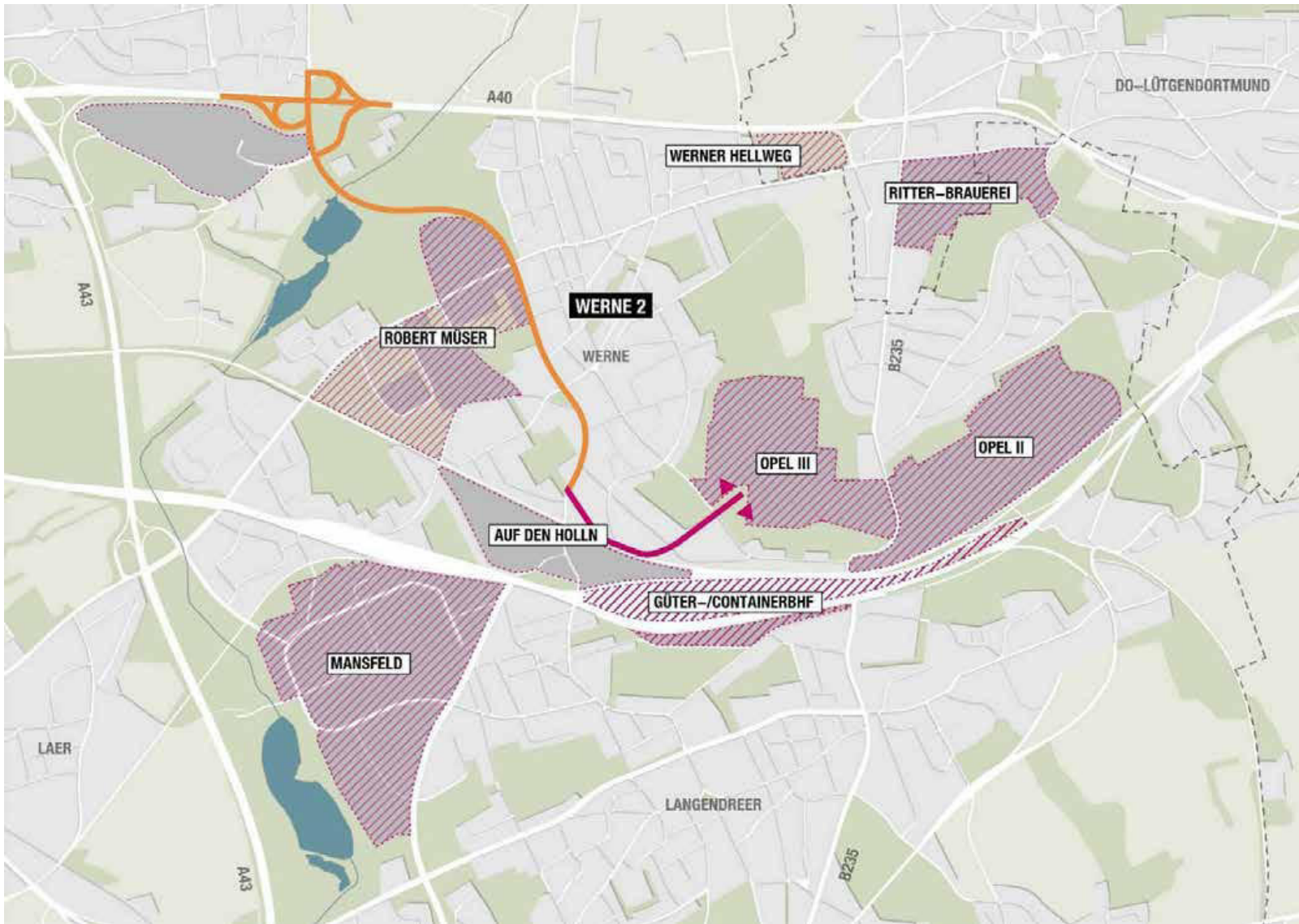
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau der Hohlstraße
- Neue Straße auf dem Damm an der Salzstraße
- Heinrich-Gustav-Straße
- Hölterweg
- Werner Straße
- Anschluss an die A 40 AS Bochum-Werne

Zugang zum grünen Damm an der Salzstraße



Hölterweg





KENNDATEN

Autobahnanschluss
Bochum-Werne

Stadtgebiet
Bochum
Suburban/ Grünraum

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)
2,2 km

Umbau von Bestandsstraßen
-

Straßenneubau
0,9 km

Ausbau von Knotenpunkten
Damm/ Heinrich-Gustav-Straße

Bauwerke
-

Kapazität
ca. 6.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten
Kostenkategorie II

V2 Werne

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Belastung für Wohnbebauung Salzstraße	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen	Beanspruchung des Fußwegs Salzstraße, Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Werner Teiche	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Belastung des grünen Wohnumfelds Salzstraße	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung des Wallbaumwegs	Belastung der Hohlstraße und Salzstraße	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelage Wallbaumweg u. Hohlstraße		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Verbindung über Werner Hellweg		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 6.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Sechsspüriger Ausbau der A40 geplant	Hohes Verkehrsaufkommen „Ruhrpark“ zu Stoßzeiten	
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Kurzer neuer Streckenabschnitt	Straßenausbau Hohlstraße, neuer Knoten Heinrich-Gustav-Straße	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Engpass Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße wird entlastet	Kreuzung Werner Hellweg/ Hölterweg wird zusätzlich belastet	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten RS 1	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum		
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Weitgehende Nutzung von Bestandsstraßen, zwei neue Straßenabschnitte		
Technische Umsetzbarkeit	Mäßiger baulicher Aufwand, kurz- bis mittelfristig umsetzbar	Streckenbau auf ehemaliger Bahntrasse	
Kosten	Kostenkategorie II		

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Inanspruchnahme eines Fußwegs (Damm) im grünen Wohnumfeld

Städtebau

- Belastung des Wohnumfelds Salzstraße

Verkehr

- Neuer Streckenabschnitt in erhöhter Dammlage
- Neuer Knoten Damm/ Heinrich-Gustav-Straße erforderlich

Empfehlung _V2 Werne

Die Führung über das Grundstück des ehemaligen Ziesak-Baumarktes und weiter über die Hohlstraße birgt Chancen einer Neuordnung bzw. Entwicklung in dieser Gemengelage. Mit dem Übergang in die Salzstraße wird jedoch eine ruhige Wohnlage tangiert. Die Problematik verstärkt sich mit dem eventuell notwendigen Abriss von Gebäuden und der Nutzung einer Grünfläche mit Fußweg im rückwärtigen Bereich der Salzstraße. Zudem wird der Ausbau eines neuen Knotens an der Heinrich-Gustav-Straße erforderlich.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V3 Werne

BESCHREIBUNG

Titel

Über Robert-Müser

Streckenverlauf

- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau der Hohlstraße
- Neue Straße auf dem Damm an der Salzstraße und zwischen den Sportplätzen
- Ausbau Brandwacht
- Werner Teiche
- Werner Straße
- Anschluss an die A 40 AS Bochum-Werne

Werner Hellweg mit Blick auf Feuerwehr und Robert Müser



Werner Straße Richtung Ruhrpark





KENNDATEN	
Autobahnanschluss	Bochum-Werne
Stadtgebiet	Bochum Suburban/ Grünraum/ Gewerbe
Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)	0,6 km
Umbau von Bestandsstraßen	-
Straßenneubau	2,4 km
Ausbau von Knotenpunkten	Werner Hellweg Werner Straße
Bauwerke	-
Kapazität	ca. 18.000 Kfz/Tag zusätzlich
Kosten	Kostenkategorie III

V3 Werne

Ziele	Pro	Contra	Bewertung	
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität				
Gesund leben im Stadtteil		Belastung für Wohnbebauung Salzstraße		
Erholungseignung des Freiraums		Beanspruchung von Fußwegen u. Sportanlagen, Tangierung Kleingärten Am Heerbusch		
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen		Beanspruchung von Gehölzflächen, verstärkte Beeinträchtigung des LSG Werner Teiche		
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen				
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Beeinträchtigung Werner Teiche, Belastung Wohnumfeld Salzstr, Trennung Sportplätze		
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung Wallbaumweg, Heinrich-Gustav-Str., Hölterweg	Belastung der Hohlstraße und Salzstraße		
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen				
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Wallbaumweg u. Hohlstraße			
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Neue alternative Streckenführung zwischen Langendreer und Werne			
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen				
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II			
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Unmittelbare Anbindung			
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung		
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung		
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 18.000 Kfz/Tag			
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes				
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Sechsspüriger Ausbau der A40 geplant	Hohes Verkehrsaufkommen „Ruhrpark“ zu Stoßzeiten		
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz		Straßenausbau Hohlstr. u. Brandwacht, neue Knoten Werner Hellweg und Werner Str.		
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Engpass Wallbaumweg/ Heinrich-Gustav-Straße wird entlastet	Anbindung an Werner Straße (Tempo 70)		
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Qualität der Radwegeführung wird verbessert	Keine Bewandnis für geplanten RS 1		
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit				
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	Einzelne private Grundstücke (Voraussetzung Einverständnis)		
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen		Größtenteils Straßenneubau		
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, mittelfristig umsetzbar		
Kosten		Kostenkategorie III		

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Inanspruchnahme eines Fußwegs im grünen Wohnumfeld und Flächen zwischen zwei Sportplätzen
- Fällung von Gehölzen
- Beeinträchtigung des LSG Werner Teiche

Städtebau

- Belastung des Wohnumfelds Salzstraße

Verkehr

- Neuer Streckenabschnitt in erhöhter Dammlage
- Mehrere neue Knoten

Empfehlung _V3 Werne

Die Variante birgt die gleichen Hindernisse im Bereich der Salzstraße wie Variante Werne 2. Die Schwierigkeiten verstärken sich mit der Straßenführung zwischen zwei Sportplätzen mit intensivem Gehölzsaum und der Fortführung in unmittelbarer Nähe des Landschaftsschutzgebiets Werner Teiche. Der Anschluss an das Gewerbegebiet Robert-Müser ist interessant. Allerdings entsteht am Werner Hellweg (Bereich Feuerwehr) ein neuer Knoten in nächster Nähe zur Kreuzung Werner Hellweg/ Hölterweg. Und ein weiterer neuer Knoten an der vierspurigen mit 70 km/h befahrenen Werner Straße kann zu weiteren Engpässen im Verkehrsfluss führen.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V1 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Nördlich der ICE-Trasse

Streckenverlauf

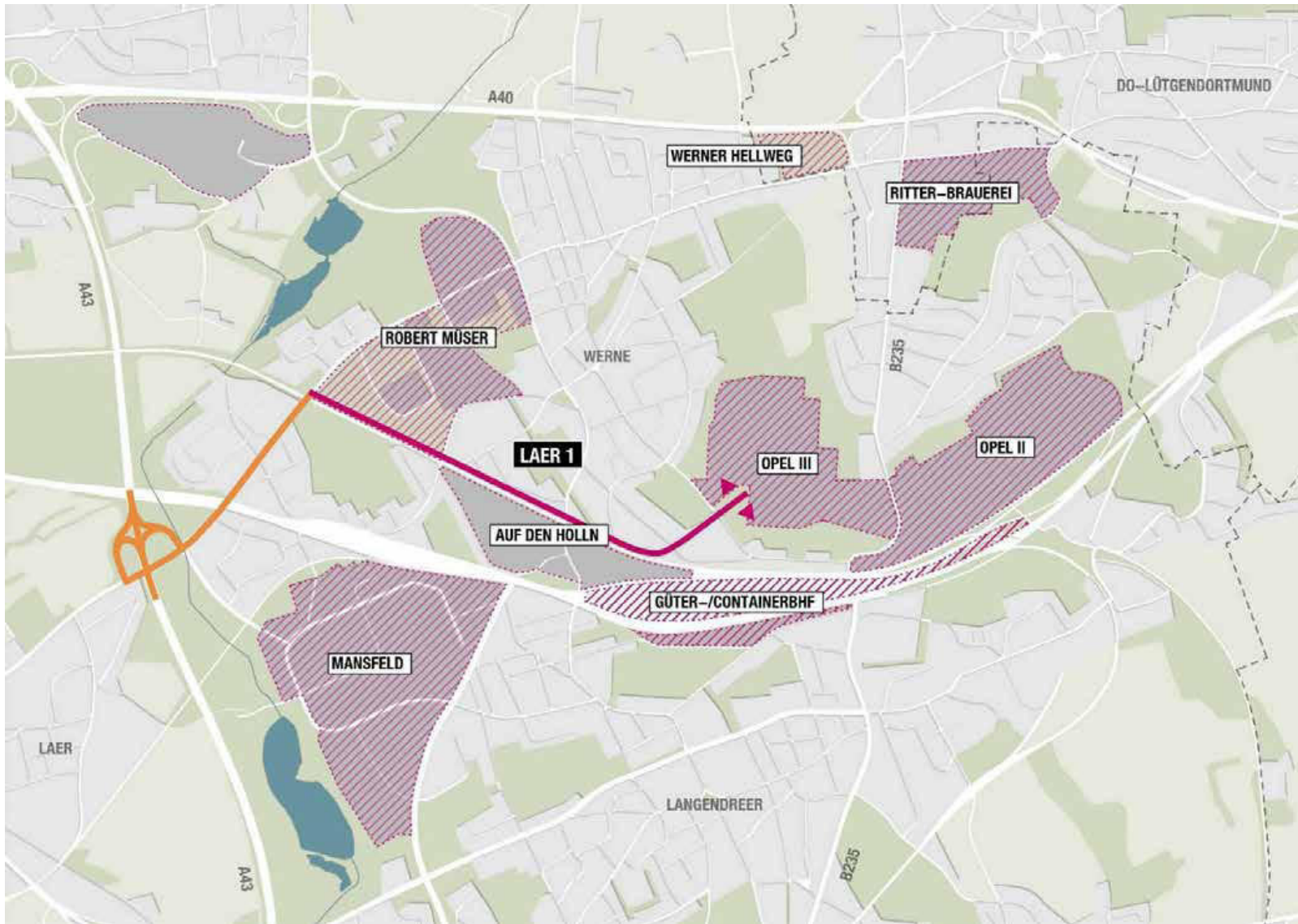
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau der Hohlstraße
- Neue Straße nördlich der ICE-Trasse
- Unterquerung der Von-Waldthausen-Straße
- Rampe mit Anschluss auf den Werner Hellweg
- Anschluss an die A 43 AS Bochum-Laer

Heinrich-Gustav-Straße mit Blick Auf den Scheffeln



ICE-Strecke unterhalb der Wittekindstraße





KENNDATEN
Autobahnanschluss Bochum-Laer
Stadtgebiet Bochum Suburban/ Grünraum
Bestandsstraßen (geringe Anpassungen) 1 km
Umbau von Bestandsstraßen -
Straßenneubau 2,1 km
Ausbau von Knotenpunkten Heinrich-Gustav-Straße Werner Hellweg
Bauwerke -
Kapazität ca. 8.000 Kfz/Tag zusätzlich
Kosten Kostenkategorie III

V1 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Hohe Belastung Auf den Scheffeln, Erhöhung der Belastung am Werner Hellweg	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Bündelung mit ICE-Strecke	Inanspruchnahme von privaten Gärten, Tangierung von Kleingärten	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beanspruchung immissionsschützender Gehölze entlang der ICE-Strecke	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität		Straßenneubau auf privaten Einfamilienhausgrundstücken, Abriss erforderlich	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Wallbaumweg u. Hohlstraße		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Direkte Anbindung möglich		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 8.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Direkte, bislang im Bereich fehlende Ost-West-Verbindung	Langer neuer Streckenabschnitt und Ausbau mehrerer Knoten	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Reduzierung Engpass Hölterweg/ Werner Hellweg		
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich		
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	DB und viele verschiedene private Eigentümer (Voraussetzung Einverständnis)	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen		Größtenteils Straßenneubau	
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, mittel- bis langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie III	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Inanspruchnahme von privaten Grundstücken (Gärten)
- Fällung von das Wohnumfeld schützenden Gehölzen am Bahndamm

Städtebau

- Inanspruchnahme von privaten Grundstücken
- Abrisse erforderlich
- Belastung des Wohnumfelds Auf den Scheffeln und Wittekindstraße

Verkehr

- Neue Knoten Heinrich-Gustav-Straße und Werner Hellweg

Wirtschaftlichkeit

- Langer neuer Streckenabschnitt auf privaten Grundstücken unterschiedlicher Eigentümer

Empfehlung _V1 Laer

Der Verlauf der Straße folgt der ICE-Strecke auf der nördlichen Seite. Während der Bereich auf der Gewerbefläche Robert-Müser unbebaut ist, sind die Grundstücke Auf den Scheffeln und Wittekindstraße bis nah an die Bahngleise bebaut oder intensiv durch private Gärten genutzt. Aufgrund dessen sind weitere Überlegungen zu dieser Variante ausgeschlossen.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V2 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Südlich der ICE-Trasse

Streckenverlauf

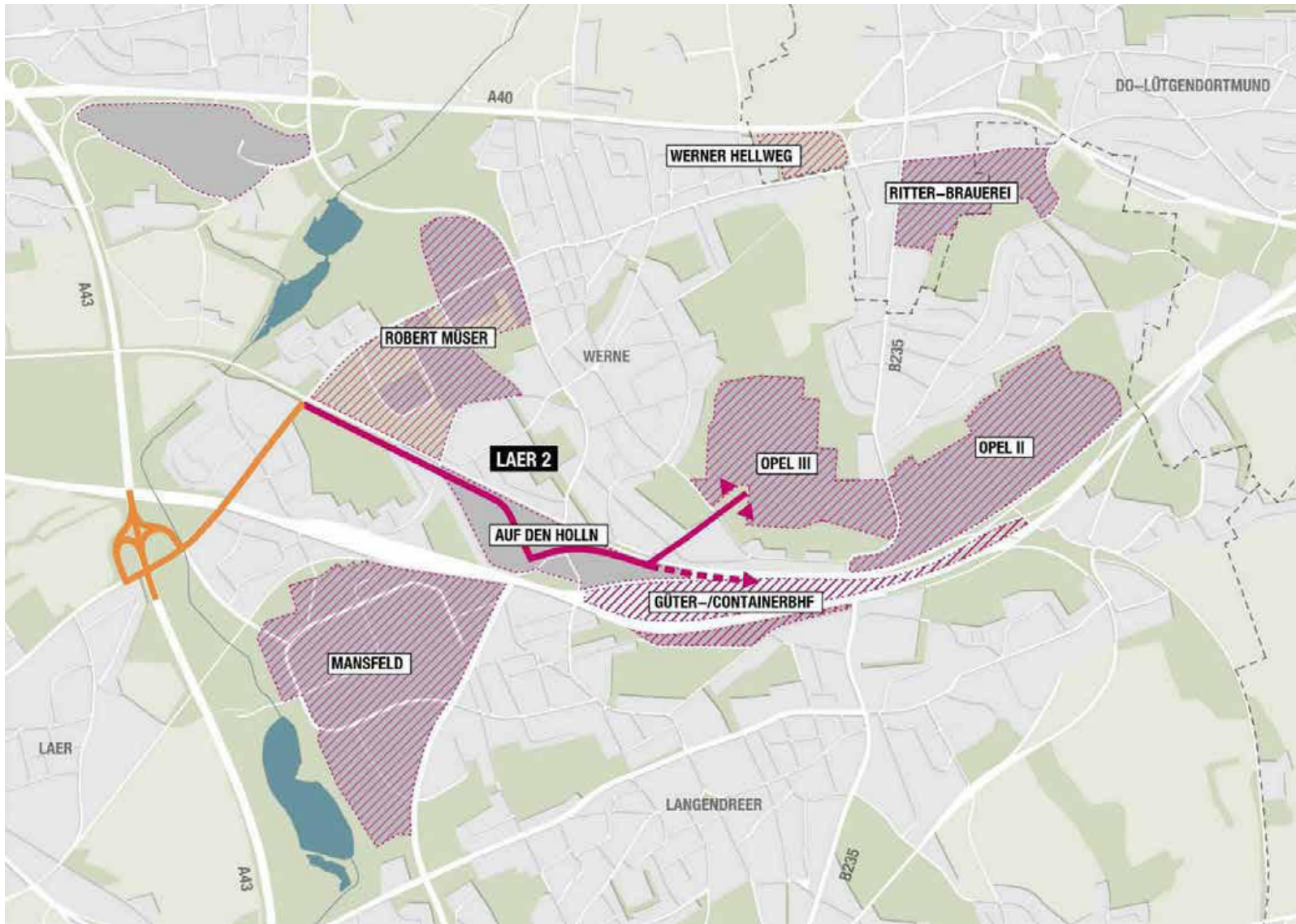
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau eines Teilstücks der Hohlstraße
- ICE-Unterführung
- Führung auf stillgelegtem Bahndamm und über das Gebiet Auf den Holln
- Neue Straße südlich der ICE-Strecke
- Rampe mit Anschluss auf den Werner Hellweg
- Anschluss an die A43 AS Bochum-Laer

Auf den Holln



ICE-Strecke unterhalb des Werner Hellwegs





KENNDATEN

Autobahnanschluss

Bochum-Laer

Stadtgebiet

Bochum

Suburban/ Bahnhöfz/ Gewerbe

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)

1 km

Umbau von Bestandsstraßen

-

Straßenneubau

2,3 km

Ausbau von Knotenpunkten

Auf den Holln/ Ümminger Straße

Werner Hellweg

Bauwerke

ICE-Unterführung

Kapazität

ca. 10.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten

Kostenkategorie III

V2 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil	Teilstrecke ohne Tangierung von Wohnbebauung	Belastung am Rixenburgweg, Erhöhung der Belastung am Werner Hellweg	■
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Bündelung mit ICE-Strecke	Inanspruchnahme von Sportplatzflächen und Gärten, Tangierung von Kleingärten	■
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beanspruchung immissionsschützender Gehölze entlang der ICE-Strecke	■
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Ungeordnete Gemengelagen	Gärten Rixenburgweg, Kleingärten und Wohnen am Werner Hellweg	■
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung der Wohnstraßen im Umfeld, Öffnung des Quartiers		■
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Auf den Holln, Wallbaumweg u. Hohlstraße		■
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Verbesserte Verbindung zwischen Langendreer Alter Bahnhof und Werne		■
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		■
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser	Verbindung über Werner Hellweg und Von-Waldthausen-Straße		■
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld	Anbindung als Abzweig		■
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Anbindung in Verlängerung möglich	Zusätzlicher baulicher Aufwand	■
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 10.000 Kfz/Tag		■
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		■
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Direkte, bislang im Bereich fehlende Ost-West-Verbindung	Langer neuer Streckenabschnitt und Ausbau mehrerer Knoten	■
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Reduzierung Engpass Hölderweg/ Werner Hellweg		■
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich		■
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	DB und private Eigentümer (Voraussetzung Einverständnis)	■
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen		Größtenteils Straßenneubau, neue ICE-Unterführung	■
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, Querung ICE-Strecke, mittel- bis langfristig umsetzbar	■
Kosten		Kostenkategorie III	■

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Schonung des Freiraums durch Bündelung mit ICE-Strecke

Städtebau

- Geringe Belastung bestehender Wohnlagen
- Erschließung aller im Umfeld bestehender Gewerbeflächen
- Potenzial zur Neuordnung von Gemengelagen

Verkehr

- Direkte, im Gebiet bislang nicht vorhandene Ost-West-Verbindung
- Potenzial zur Bündelung mit dem RS 1

Empfehlung _V2 Laer

Der Verlauf der Straße folgt der ICE-Strecke auf der südlichen Seite. Ein stillgelegter Bahndamm wird genutzt, der zugleich die Verkehre auch Richtung Süden auf die Ümminger Straße abzweigen lassen könnte. Die Planung geht einher mit zukünftigen Neuordnungspotenzialen der Gemengelage auf den Holn und einer stärkeren Vernetzung der zwischen den Gleisen gefangenen Flächen. Um in diesen Zwischenraum zwischen ICE-Strecke und Güter- und S-Bahn-Strecke zu gelangen, muss im Bereich der Hohlstraße eine Querung des Bahndamms, voraussichtlich in Form einer Unterführung, gebaut werden. Am anderen Ende des neuen Streckenverlaufs muss aus der Tieflage heraus eine Rampe mit Knotenpunkt zum Werner Hellweg hergestellt werden. Die Variante stellt einen hohen Aufwand dar, verknüpft aber alle Gewerbeflächen – Opel, Robert-Müser, Mansfeld – miteinander und bietet die Chance einer Neuordnung von Gemengelagen zu einer Öffnung der zwischen den Gleisen gefangenen Bereiche.

>> Empfehlung zur langfristigen Weiterverfolgung

V3 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Rüsingstraße

Streckenverlauf

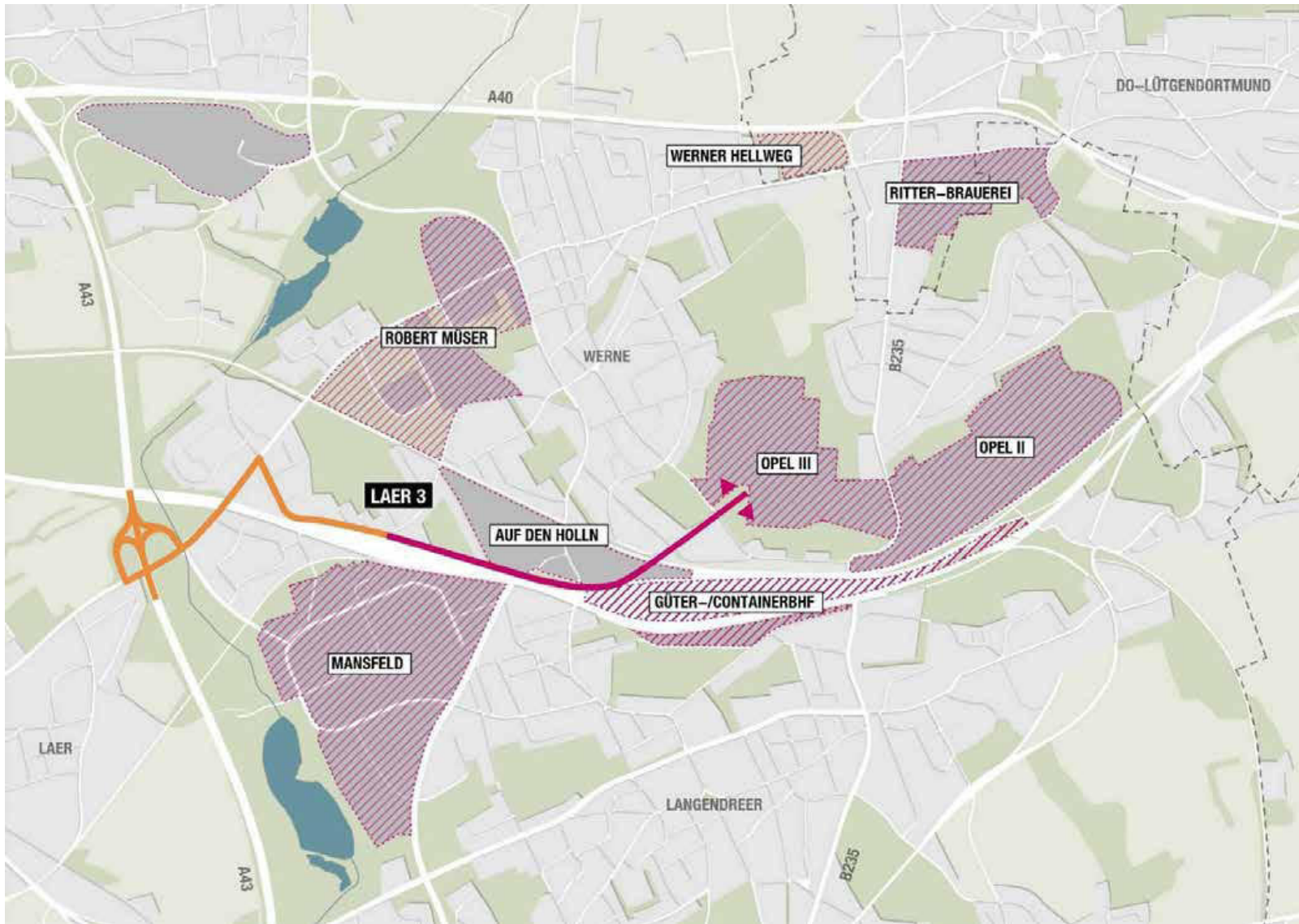
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau eines Teilstücks der Hohlstraße
- ICE-Unterführung
- Salweidenbecke
- Rüsingstraße
- Werner Hellweg
- Anschluss an die A 43 AS Bochum-Laer

Rüsingstraße



Salweidenbecke





KENNDATEN

Autobahnanschluss
Bochum-Laer

Stadtgebiet
Bochum
Suburban/ Gewerbe

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)
0,4 km

Umbau von Bestandsstraßen
0,7 km

Straßenneubau
1,8 km

Ausbau von Knotenpunkten
Werner Hellweg

Bauwerke
ICE-Unterführung

Kapazität
ca. 8.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten
Kostenkategorie III

V3 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Hohe Belastung für Wohnbebauung Rüsingstraße	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestand und Bündelung mit Güterstrecke	Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen		
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Ungeordnete Gemengelagen	Wohnen in der Rüsingstraße und am Werner Hellweg	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung der Wohnstraßen im Umfeld, Öffnung des Quartiers		
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Auf den Holln, Wallbaumweg u. Hohlstraße		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Verbesserte Verbindung zwischen Langendreer Alter Bahnhof und Werne		
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld	Anbindung als Abzweig		
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Anbindung in Verlängerung möglich	Zusätzlicher baulicher Aufwand	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 8.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Direkte, bislang im Bereich fehlende Ost-West-Verbindung	Intensiver Ausbau Rüsingstraße und Ausbau mehrerer Knoten	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Reduzierung Engpass Hölterweg/ Werner Hellweg		
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich		
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	DB	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen		Größtenteils Straßenneubau, neue ICE-Unterführung	
Technische Umsetzbarkeit	Mittlerer baulicher Aufwand	Querung ICE-Strecke, mittel- bis langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie III	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Städtebau

- Hohe Belastung der Wohnlage Rüsingstraße
- Vollständige Neuordnung im Bereich Salweidenbecke erforderlich

Empfehlung _V3 Laer

Der Streckenverlauf ist gebündelt mit den Gütergleisen. Auf der nördlichen Seite der Gleistrasse wird nach Querung der ICE-Strecke durch eine neue Unterführung ein neuer Straßenabschnitt gebaut, der in die auszubauende Rüsingstraße mündet. Die Rüsingstraße ist mit gründerzeitlichen Wohnhäusern dicht bebaut. Aufgrund des engen Straßenraums und der zu erwartenden Belastung für die unmittelbare Bebauung und ihre Bewohner ist die Umsetzung der Variante nicht zu empfehlen.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V4 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Durch das Gewerbegebiet Mansfeld

Streckenverlauf

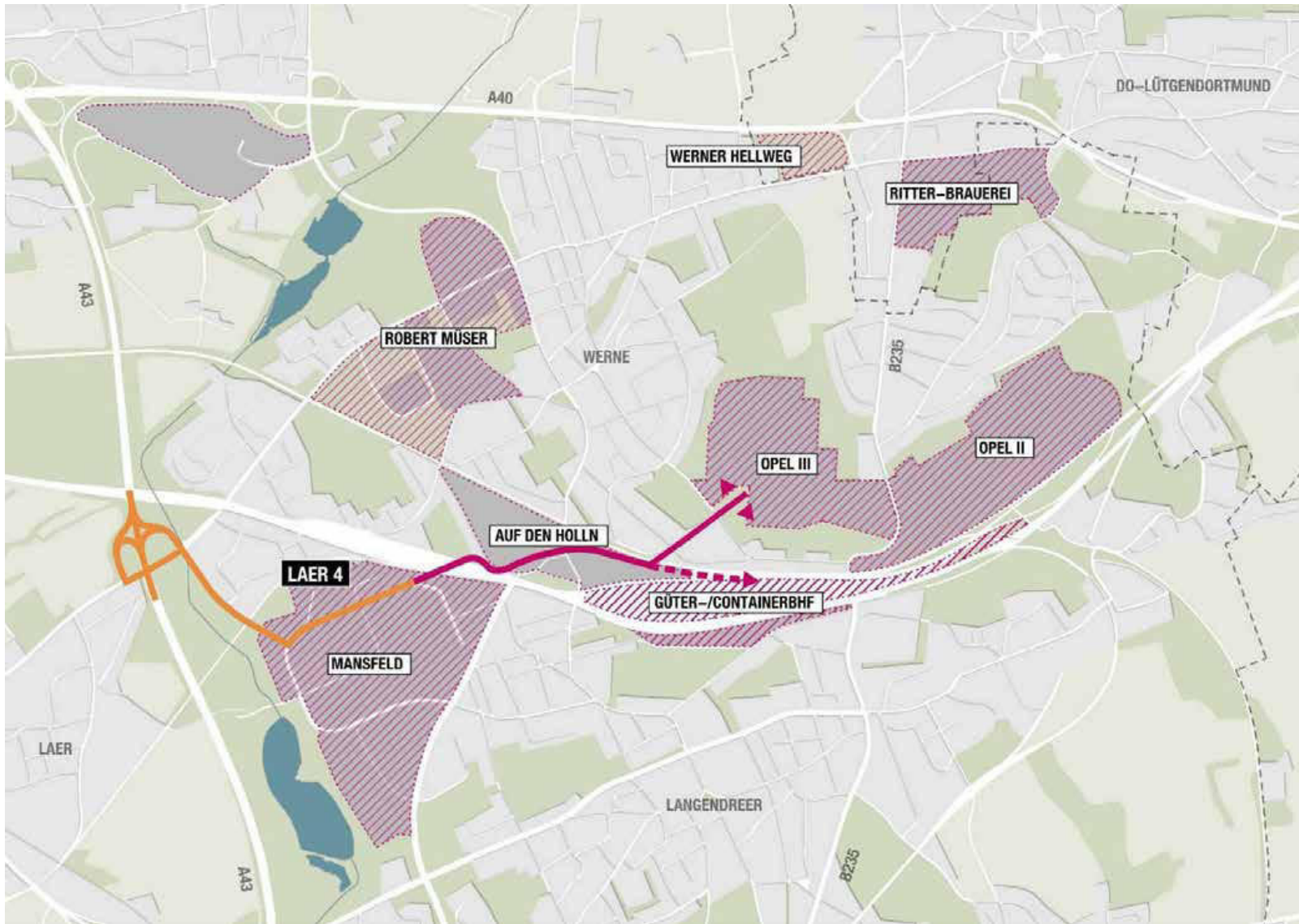
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau eines Teilstücks der Hohlstraße
- ICE-Unterführung
- Führung auf stillgelegtem Bahndamm und über das Gebiet Auf den Holln
- Brücke über die S-Bahn-Strecke
- Frenkingstraße und Industriestraße
- Anschluss an die A 43 AS Bochum-Laer

ICE-Fußgängerunterführung an der Salzstraße



Frenkingstraße





KENNDATEN

Autobahnanschluss
Bochum-Laer

Stadtgebiet
Bochum
Suburban

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)
0,7 km

Umbau von Bestandsstraßen
0,7 km

Straßenneubau
1,5 km

Ausbau von Knotenpunkten
-

Bauwerke
ICE-Unterführung
Brücke über Bahngleise

Kapazität
ca. 10.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten
Kostenkategorie IV

V4 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil	Großteil der Strecke ohne Tangierung von Wohnbebauung	Erhöhung der Belastung an der Industriestraße	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen und Gemengelagen	Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Am Oelbach	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Gewerbe und ungeordnete Gemengelagen		
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Entlastung der Wohnstraßen im Umfeld		
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Mansfeld, Auf den Holln, Wallbaumweg u. Hohlstraße		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Verbesserte Verbindung zwischen Langendreer Alter Bahnhof und Werne		
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld	Direkte Anbindung		
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Anbindung in Verlängerung möglich	Zusätzlicher baulicher Aufwand	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 10.000 Kfz/Tag		
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Direkte, bislang im Bereich fehlende Ost-West-/ Nord-Süd-Verbindung	Langer Abschnitt als Brückenbauwerk	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Ümminger Straße/ Auf den Holln		
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich		
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	DB und private Eigentümer (Voraussetzung Einverständnis)	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Teilweise Nutzung von Bestandsstraßen	Teilweise Straßenneubau, großes Brückenbauwerk, neue ICE-Unterführung	
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, Querung ICE/ Güterstrecke, mittel- bis langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie IV	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen und Führung durch Gemeinde- und Gewerbelagen

Städtebau

- Geringe Belastung bestehender Wohnlagen
- Erschließung aller im Umfeld bestehender Gewerbeflächen
- Potenzial zur Neuordnung von Gemengelagen

Verkehr

- Direkte, im Gebiet bislang nicht vorhandene Ost-West-Verbindung
- Potenzial zur Bündelung mit dem RS 1

Empfehlung _V4 Laer

Der breite Querschnitt der Industriestraße und der Frenkingstraße im Gewerbegebiet Mansfeld sowie ihre begleitende Bebauung mit gewerblichen Nutzungen lassen weitere Verkehre zu. Auf dem Luftbild betrachtet, handelt es sich um eine direkte Wegeverbindung von Westen kommend zu den Flächen des ehemaligen Opelwerks. Allerdings stellen die Bahngleise Barrieren dar, die in dieser Variante sowohl über ein größeres Brückenbauwerk (Güter- und S-Bahn-Strecke) als auch mit einer Unterführung (ICE-Strecke) überwunden werden müssen. Das ist aufwändig und kostspielig. Diese Verbindung enthält aber neben der gewünschten gewerblichen Erschließung den Mehrwert einer Verbindung zwischen den Stadtteilen Werne, Laer und Langendreer, die heute aufgrund der Schienen umständlich miteinander verknüpft sind. Zudem kann mit dem Straßenausbau eine Entwicklung von Gemengelagen in diesem Bereich erwartet werden.

>> Empfehlung zur langfristigen Weiterverfolgung

V5 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Ümminger Straße

Streckenverlauf

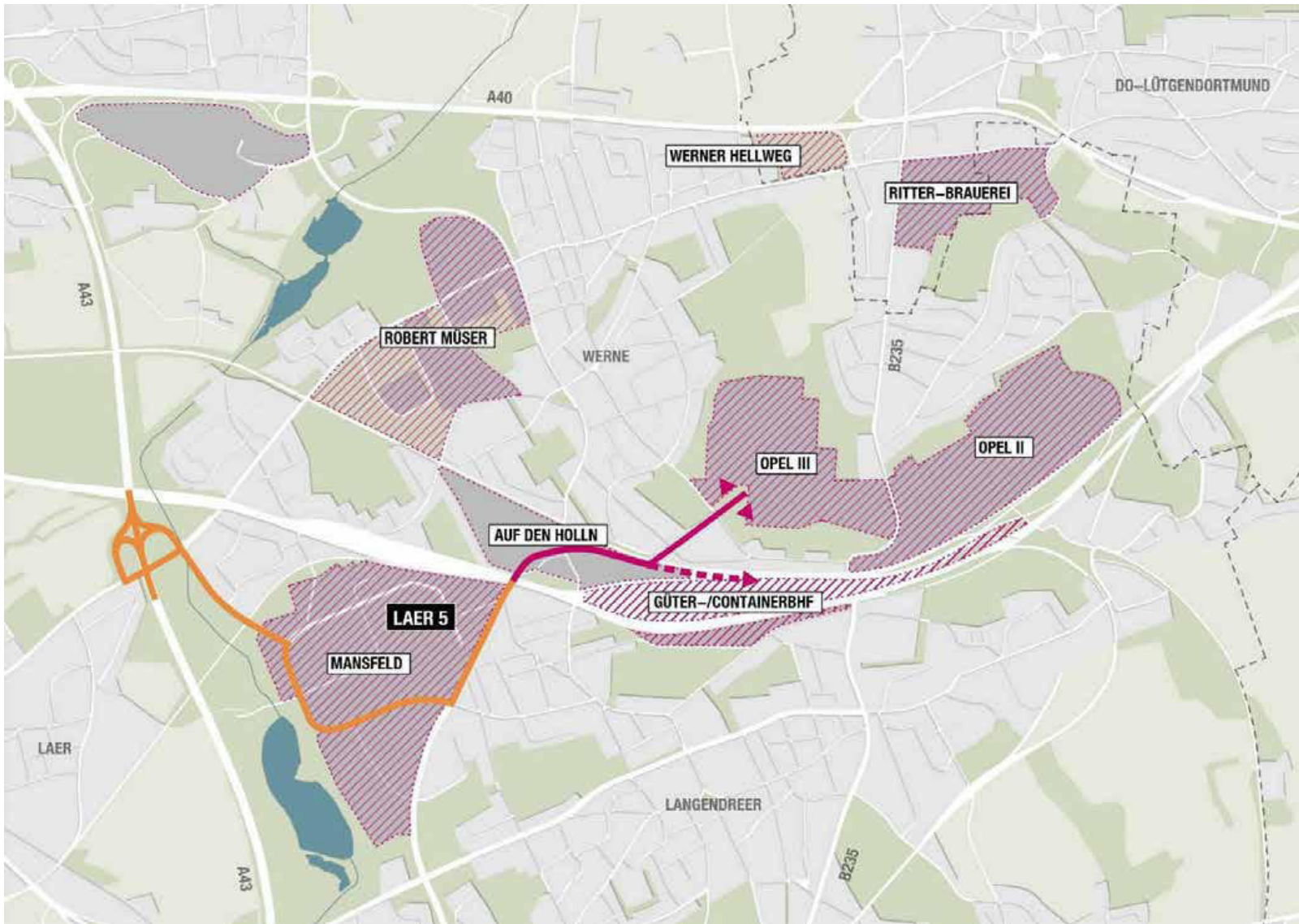
- Ausfahrt Opel III über ehem. Ziesak-Gelände
- Querung Am Heerbusch und Wallbaumweg
- Ausbau eines Teilstücks der Hohlstraße
- ICE-Unterführung
- Führung auf stillgelegtem Bahndamm und über das Gebiet Auf den Holln
- Ausbau der bestehenden Bahnunterführung an der Ümminger Straße
- Ümminger Straße und Industriestraße
- Anschluss an die A 43 AS Bochum-Laer

Ümminger Straße



Industriestraße





KENNDATEN

Autobahnanschluss
Bochum-Laer

Stadtgebiet
Bochum
Suburban/ Gewerbe

Bestandsstraßen (geringe Anpassungen)
1,8 km

Umbau von Bestandsstraßen
0,6 km

Straßenneubau
1,2 km



















Ausbau von Knotenpunkten
-

Bauwerke
ICE-Unterführung
Ausbau S-Bahn-Unterführung

Kapazität
ca. 6.000 Kfz/Tag zusätzlich

Kosten
Kostenkategorie III

V5 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil		Hohe Belastung für Wohnbebauung und Geschäftslage Ümminger Straße	  
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen	Tangierung Kleingärten Am Heerbusch	
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Am Oelbach	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Gewerbegebiet	Suburbanes Zentrum mit Handel und Dienstleistung	
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen Auf den Holln, Wallbaumweg u. Hohlstraße		 
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Verbesserte Verbindung zwischen Langendreer Alter Bahnhof und Werne		
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Anbindung Opel III und darüber an Opel II		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld	Direkte Anbindung		  
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Anbindung in Verlängerung möglich	Zusätzlicher baulicher Aufwand	
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 6.000 Kfz/Tag	Für vollständige gewerbliche Nutzung Opel II, III nicht allein ausreichend	
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		   
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Vervollständigung bislang im Bereich fehlende Ost-West-/ Nord-Süd-Verbindung	Straßenausbau Ümminger Straße	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Ümminger Straße/ Auf den Holln durch Verbreiterung Unterführung	Knoten Industriestraße/ Ümminger Straße wird zusätzlich belastet	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich	Umständliche Streckenführung	
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum		   
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Weitgehende Nutzung von Bestandsstraßen	Teilweise Straßenneubau, neue ICE-Unterführung	
Technische Umsetzbarkeit	Mittlerer baulicher Aufwand	Querung ICE/ Güterstrecke, mittel- bis langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie III	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Städtebau

- Hohe Belastung der Wohn- und Handelslage Ümminger Straße

Empfehlung _V5 Laer

Da das Queren der Gütergleise der Variante Laer 4 über ein Brückenbauwerk sehr aufwändig ist, wurde mit dieser Variante der Versuch unternommen, eine Lösung über Bestandsstraßen und der bestehenden Unterführung an der Ümminger Straße herzustellen. Diese Unterführung kann insbesondere für große Schwerlastfahrzeuge nur genutzt werden, wenn diese in Geradeausrichtung auf die Unterführung zufahren. Daher muss der Weg über die Ümminger Straße erfolgen, die aber aus städtebaulicher Sicht mit ihren Angeboten von Wohnen, Handel und Dienstleistung für die Aufnahme weiterer Verkehre ungeeignet ist.

>> Empfehlung zum Ausschluss

V6 Laer

BESCHREIBUNG

Titel

Anbindung an den Güter- und Containerbahnhof

Streckenverlauf

- Ausfahrt Opel III über Kreisverkehr Hauptstraße
- Neuer Knoten und Rampe am S-Bahnhof Langendreer auf die Bahnflächen
- Führung über das Gebiet Auf den Holln
- Brücke über die S-Bahn-Strecke
- Ausbau der Frenkingstraße
- Industriestraße
- Anschluss an die A 43 AS Bochum-Laer

Brückenbauwerk am S-Bahnhof Langendreer



Blick auf die Flächen des Güter- und Containerbahnhofs





KENNDATEN
Autobahnanschluss Bochum-Laer
Stadtgebiet Bochum Suburban/ Bahnfläche/ Gewerbe
Bestandsstraßen (geringe Anpassungen) 0,7 km
Umbau von Bestandsstraßen 1,1 km
Straßenneubau 1,9 km
Ausbau von Knotenpunkten S-Bahnhof Langendreer
Bauwerke Rampe und Umbau der bestehenden Brücke am S-Bahnhof Langendreer
Kapazität ca. 10.000 Kfz/Tag zusätzlich
Kosten Kostenkategorie V

V6 Laer

Ziele	Pro	Contra	Bewertung
Erhalt und Verbesserung der Umwelt-, Lebens- und Freizeitqualität			
Gesund leben im Stadtteil	Großteil der Strecke ohne Tangierung von Wohnbebauung	Erhöhung der Belastung an der Industriestraße	
Erholungseignung des Freiraums	Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen, Gemeinde- u Gleislagen		
Naturschutzfachliche Bedeutung und ökologische Ausgleichsfunktionen	Keine Beanspruchung von Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen	Beeinträchtigung von LSG, Biotopverbund- und Katasterfläche Am Oelbach	
Möglichst geringe Beeinträchtigung vorhandener sensibler Nutzungen			
Führung des Verkehrs durch Bereiche mit möglichst geringer Sensibilität	Gewerbe, ungeordnete Gemengelagen, Gleisflächen		
Milderung bereits bestehender Beeinträchtigungen	Tunnelkürzung am S-Bahnhof Langendreer, Entlastung der Wohnstraßen im Umfeld		
Städtebauliche Aufwertung und verbesserte Verknüpfung zwischen den Stadtteilen			
Neuordnungs- und Entwicklungsperspektiven im Umfeld	Neuordnung von Gemengelagen, Entwicklung Güterbahnhof		
Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen	Verbesserte Verbindung zwischen Langendreer Alter Bahnhof und Werne		
Verbesserte Erschließung und Vernetzung vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen			
Erschließung bestehender und zukünftiger Gewerbeflächen Opel II, III	Direkte Anbindung beider Flächen		
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Robert-Müser		Keine unmittelbare oder neue Auswirkung	
Erschließung bestehender Gewerbeflächen Mansfeld	Direkte Anbindung		
Erschließung potenzieller Gewerbeflächen Güterbahnhof	Direkte Anbindung		
Voraussichtliche Kapazität der neuen Anbindung	Zusätzliche Kapazität: ca. 10.000 Kfz/Tag		
Optimierung des vorhandenen Verkehrsnetzes			
Belastbarkeit der Autobahn-Anschlussstelle	Anschlussstelle mit Kapazitäten, Ausbau A 43		
Einbindung in das bestehende Verkehrsnetz	Direkte, bislang im Bereich fehlende Ost-West-/ Nord-Süd-Verbindung	Langer Abschnitt als Brückenbauwerk	
Beseitigung von bestehenden Engpässen	Beseitigung Engpass Ümminger Straße/ Auf den Holln	Neue Belastung Knotenpunkt Hauptstraße	
Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes	Bündelung mit dem geplanten RS 1 möglich		
Verträgliche und nachhaltige Umsetzbarkeit			
Eigentumsverhältnisse	Stadt Bochum	DB und private Eigentümer (Voraussetzung Einverständnis)	
Verhältnis Straßenneubau – Ausbau von Bestandsstraßen	Teilweise Nutzung von Bestandsstraßen	Teilweise Straßenneubau, großes Brückenbauwerk, großer Kreisel am S-Bahnhof	
Technische Umsetzbarkeit		Hoher baulicher Aufwand, Querung Bahngleise, Knoten S-Bhf, langfristig umsetzbar	
Kosten		Kostenkategorie V	

BEWERTUNG UND EMPFEHLUNG

Maßgebliche Entscheidungskriterien

Umwelt

- Schonung des Freiraums durch Nutzung von Bestandsstraßen und Führung durch Gemeinde- und Gewerbelagen

Städtebau

- Geringe Belastung bestehender Wohnlagen
- Erschließung aller im Umfeld bestehender Gewerbeflächen
- Erschließung und Umnutzung des Güter- und Containerbahnhofs
- Potenzial zur Neuordnung von Gemengelagen

Verkehr

- Direkte, im Gebiet bislang nicht vorhandene Ost-West-Verbindung
- Potenzial zur Bündelung mit dem RS 1
- Ringschluss mit Variante VO+ Lütgendortmund

Empfehlung _V6 Laer

Die Variante knüpft an den Vorschlag Laer 4 an und erschließt zusätzlich die Flächen des Güterbahnhofs. Ein Anschluss an die ehemaligen Opelwerksflächen erfolgt über die Hauptstraße. Vom in Höhenlage befindlichen Güterbahnhof führt eine Rampe auf einen Knoten (voraussichtlich Kreisverkehr) unterhalb der heutigen langen Brückenbauwerks am S-Bahnhof Langendreer. Dieses kann in großen Teilen abgebaut werden, so dass der bestehende dunkle Angstrum enorm gemildert werden kann. Mit dem Anschluss an die B 235 erfolgt ein Ringschluss mit Variante Lütgendortmund O. Ob und wann die Flächen des Güter- und Containerbahnhofs von der Nutzung der DB freigegeben werden, ist derzeit unklar. Mit hohem Aufwand stellt die Variante die umfassendste Lösung sowohl hinsichtlich der Erschließung wie auch der Inwertsetzung des Untersuchungsraums dar.

>> Empfehlung zur langfristigen Weiterverfolgung, wenn Flächenfreigabe des Güter- und Containerbahnhofs erfolgt

**>> Kombination mit V2 und V4 Laer möglich
Nachfolgend als V2b und V4b benannt**

Von der Trasse zur Straße: Die Vorzugsvarianten

Die Untersuchung der Korridore und Trassen dient als Grundlage und Begründung für die Ausgestaltung der konkreten Vorzugsvarianten. Die aufgezeigten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Herausforderungen bilden somit die Basis, auf der aus den zwölf untersuchten Erschließungsvarianten diejenigen ausgewählt werden, die sowohl eine schnelle und effiziente Anbindung aktueller und potentieller Gewerbeflächen ermöglicht als auch weitergehende Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Umfeld begünstigt.

Bei der Auswahl der Vorzugsvarianten wurden diejenigen Entscheidungsmerkmale herangezogen, die in den Bewertungsmatrizen des vorigen Kapitels beschrieben worden sind. Sie bauen damit auf den übergeordneten Zielen auf und sind mit den beschriebenen Kriterien in den Themenfeldern Städtebau, Umwelt, Verkehr und Lärm abgeglichen worden. Die Berichte der Fachgutachter Froelich & Sporbeck, IGS und Peutz geben hierzu weitere detaillierte Aussagen.

Der Grad der Erfüllung dieser Ziele und Kriterien führte schließlich zur Auswahl von drei Vorzugsvarianten in den Entwicklungskorridoren Nord (AS Lütgendortmund) und West (AS Laer). Konkret werden die beschriebenen Varianten

- VO Lütgendortmund

- V2(a) Laer

- V4(a) Laer

aufgrund ihrer dargestellten Vorzüge vertieft untersucht. Alle drei Varianten erhielten bei genauerer Betrachtung jeweils eine Untervariante. VO Lütgendortmund wurde mit einem neuen Anschluss an die A40 ergänzt und ist damit von den Planungen von Straßen NRW zum Ausbau der A40 abhängig. V2 und V4 Laer wurden mit der Variante V6 Laer kombiniert und sind damit von der Flächenverfügbarkeit des Güterbahnhofs Langendreer abhängig. Damit bilden sie unterschiedliche zeitliche Horizonte ab und sind nachfolgend dargestellt als

- VO+ Lütgendortmund

- V2b Laer

- V4b Laer

Insgesamt beinhalten diese Vorzugsvarianten unterschiedliche Potentiale und Herausforderungen und werden durch verschiedene Faktoren, wie beispielsweise Flächenverfügbarkeiten, Nutzerpotentiale oder baulichem Aufwand, beeinflusst. Doch trotz dieser Unterschiedlichkeiten, sind ihnen wichtige übergeordnete Aspekte gemeinsam, die auf ihre Realisierbarkeit einwirken und somit ihre Auswahl begründen.

Die Varianten ...

... erzeugen Synergieeffekte.

... verlaufen – sofern möglich – über Bestandsstraßen.

... berücksichtigen Potentiale zur Entwicklung und Neuordnung von Wohn- und Gewerbeflächen in deren Umfeld.

... ermöglichen die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

... gehen in Verbindung mit einer Entlastung und Aufwertung innerstädtischer Räume einher.

... können abschnittsweise entwickelt werden.

... reagieren auf geplante Straßenausbauten (z.B. Ausbau der A 40 und A 43).

Die Ergebnisse und Empfehlungen zur Vertiefung der Varianten wurden dabei gemeinsam mit allen Fachplanern ausgearbeitet und den Fachbereichen der Verwaltung diskutiert. Sie entsprechen somit einer zielgerichteten Entwicklung, die sowohl städtebaulichen, verkehrlichen als auch ökologischen Aspekten genügt.

Die projizierten Streckenverläufe der folgenden Vorzugsvarianten sind dabei nicht als starre Elemente zu verstehen, sondern als Eckpfeiler der Entwicklung, die stetig auf ihre Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssen.



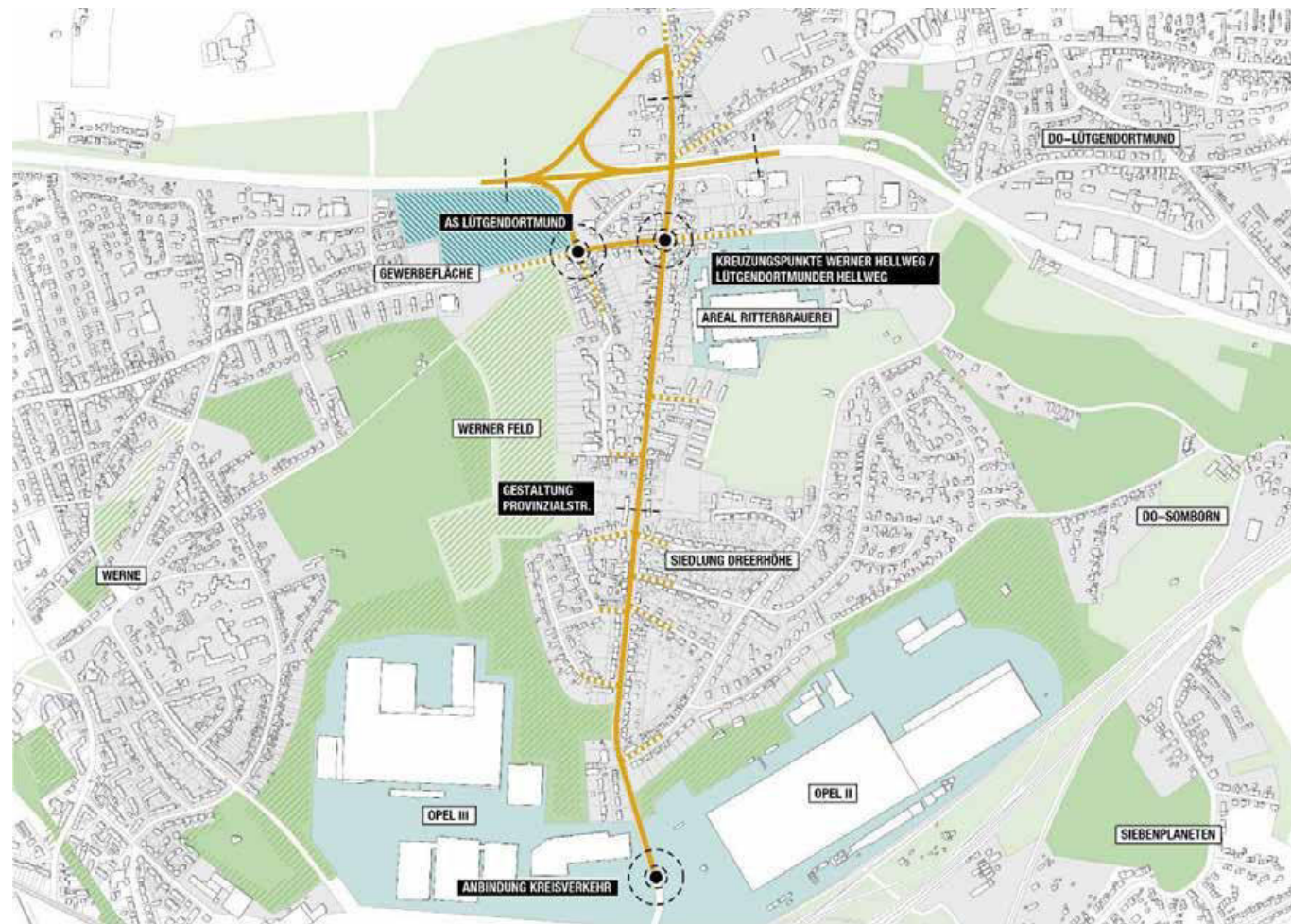
Vorzugsvariante VO und VO+ Lütgendortmund

Die Erschließung erfolgt vollständig über den Verlauf der bestehenden B 235, daher ist keine neue Versiegelung von Flächen oder etwa ein Eingriff in Grün- oder Landschaftsräume erforderlich. Der Streckenverlauf ist direkt und vergleichsweise kurz.

Die begleitende Bebauung besteht aus Wohngebäuden wie auch gewerblich genutzten Gebäuden. Bereits heute werden die Anwohner sowie die Fußgänger durch das bestehende Verkehrsaufkommen auf den stark sanierungsbedürftigen Straßenoberflächen beeinträchtigt. Ein zeitnaher Straßenumbau soll erfolgen. Die prognostizierte Verkehrs- und Lärmbelastung stellt eine Herausforderung dar, der mit aktiven Maßnahmen begegnet werden kann. Zwar wird ein Teil der Gebäude gewerblich genutzt und die Wohnbauten der Bauzeiten ab 1950 sind mit tiefen Vorgärten weit vom Straßenraum entfernt, die Gründerzeitgebäude jedoch befinden sich wie üblich ohne Vorgärten unmittelbar am Straßenrand. Da es sich in der Regel um Mehrfamilienhäuser handelt, betrifft ein Zuwachs an Verkehrs- und Lärmbelastung viele Haushalte (s. Peutz). Daher wird empfohlen, beim Umbau der Straße einen Flüsterasphalt zu verwenden. Durch private Maßnahmen, wie dem Einbau von Lärmschutzfenstern, kann der positive Effekt verstärkt

werden. Bei der Straßenplanung soll das Angebot von Radfahrstreifen und der Erhalt bestehender Bäume im Straßenrand Berücksichtigung finden. Die vorgesehene einspurige Verkehrsführung mit Aufweitungen zur Zweispurigkeit in Kreuzungsbereichen hat sich im nördlichen Verlauf der B 235

Richtung Dortmund-Bövinghausen bewährt und schränkt die bestehende Kapazität nicht ein. Dieses Planungsprinzip soll auch im weiteren Verlauf auf Dortmunder und Bochumer Stadtgebiet fortgesetzt werden. In den Straßenquerschnitt integriert werden beidseitige Radfahrstreifen.



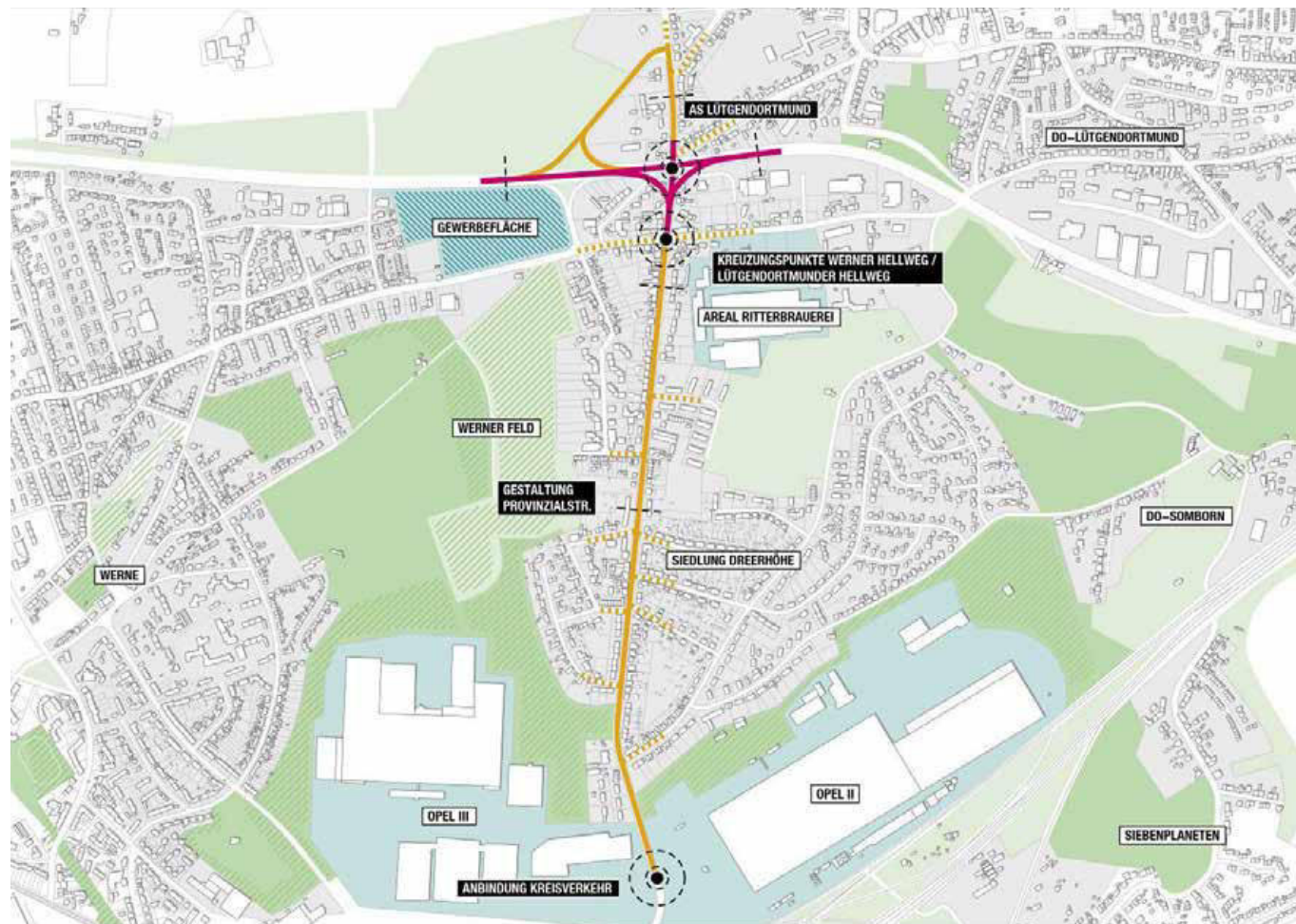
Die einschränkende Maßgabe im Streckenverlauf ist die Kreuzung Provinzialstraße/ Lütgendortmunder Hellweg. Insbesondere die Abbiegebeziehungen im begrenzten Kreuzungsbereich stellen für große Fahrzeuge eine Schwierigkeit dar, die den Fluss des Verkehrs mitunter einschränkt. Zum Erreichen der Autobahnauffahrt am Werner Hellweg ist die Notwendigkeit des Abbiegens von der B235 aus kommend gegeben. Der Abschnitt des Lütgendortmunder Hellwegs zwischen der Kreuzung und dieser Anschlussstelle ist zu Spitzenzeiten übermäßig belastet. Die Autobahnausfahrt ist kurz, das führt zu Rückstau auf die Autobahn. Die Kreuzung AS A40/ Lütgendortmunder Hellweg/ Wilhelmshöh ist den Verkehrsmengen am Nachmittag der Werkstage nicht gewachsen. Mit der seitens der Stadt Dortmund geplanten Lichtsignalanlage kann das Problem gemildert, aber nicht vollständig gelöst werden.

Aktuell werden Planungen für den dreispurigen Ausbau der A 40 entwickelt. Es wäre wünschenswert, wenn diese Planung die heute bereits bestehenden Engpässe und eine zukünftig verbesserte Anbindung der Verkehre auf der B 235 berücksichtigen kann. Beide Planungen sollten möglichst aufeinander aufbauen. Daher ist die Variante VO+ Lütgendortmund entstanden, die eine neue Anschlussstelle im Bereich Weitacker und Am Apel-

stück über Rampen vorsieht. Der Verkehrsfluss kann durch die Geradeausbeziehung verbessert und die Kapazität kann erhöht werden (s. IGS).

Die Erschließung VO Lütgendortmund stellt eine wirtschaftliche und ressourcenschonende Lösung

mit ausreichender Kapazität für eine moderate gewerbliche Nutzung der ehemaligen Opelflächen oder in Kombination mit anderen auszubauenden Strecken dar. Als Ausbau zur VO+ kann die Kapazität deutlich erhöht und bestehende Defizite können reduziert werden.



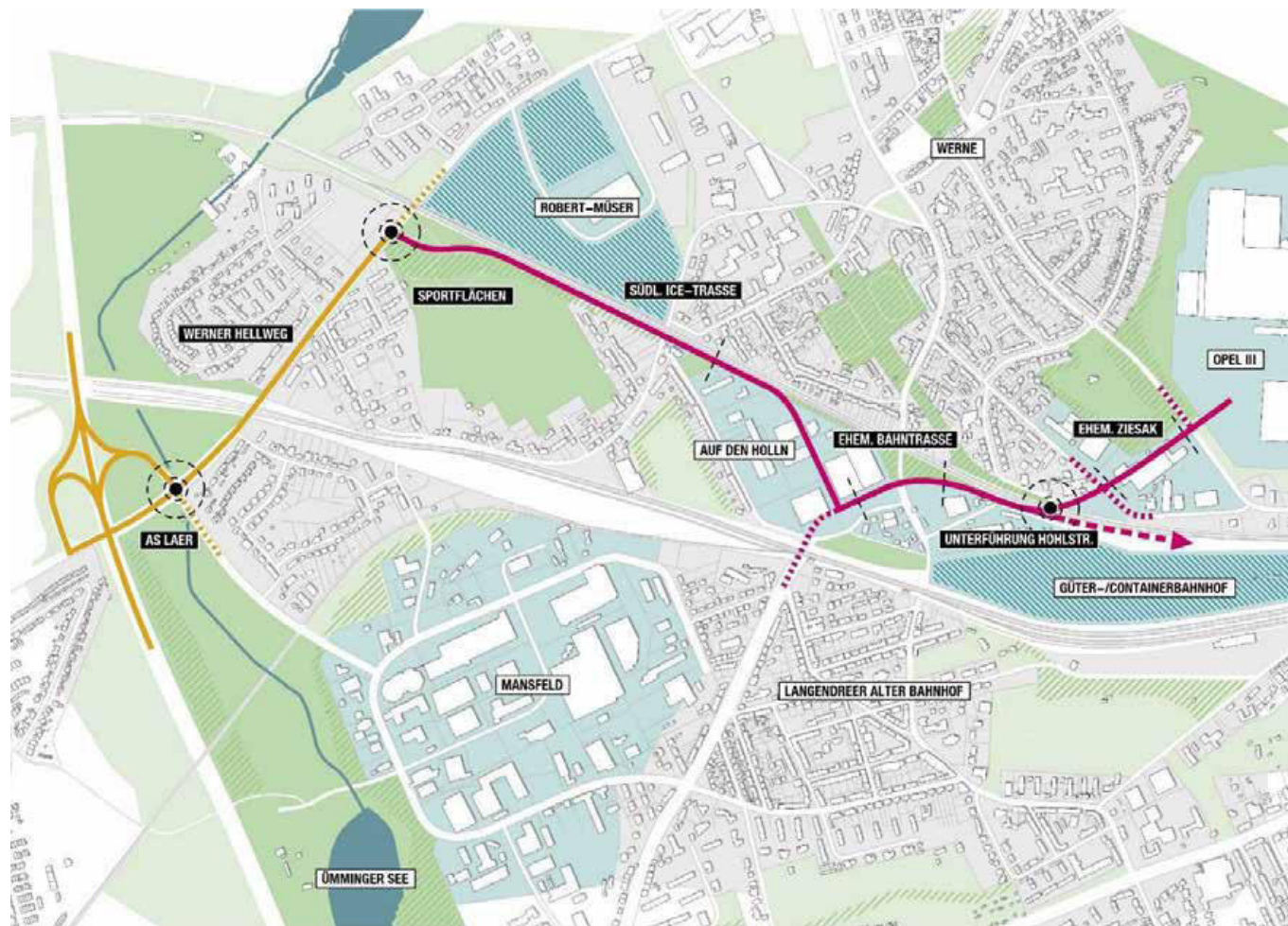
Vorzugsvarianten 2a und 2b Laer

Ausgehend von den Opel-Flächen verläuft die Streckenführung der Variante 2a über das ehemalige Ziesak-Gelände. Durch eine neue Unterführung der ICE-Strecke im Bereich der Hohlstraße wird die Straße über einen stillgelegten Bahndamm geführt und schließt das Mischgebiet entlang der Straße Auf den Holln (zwischen den Gleistrassen) an. Auf diese Weise können Verkehre aus den angrenzenden Wohngebieten abgefangen und über die neue Trasse geleitet werden. Durch den Anschluss der Straßen Wallbaumweg und Am Heerbusch werden die Wohnnutzungen weiterhin an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen sein.

Im weiteren Streckenverlauf wird die Erschließungsvariante in einem langen Abschnitt mit der Bahntrasse gebündelt. Durch die gradlinige Führung der Variante und die Bündelung der beiden Infrastrukturtrassen (Straße und Bahn) ist eine sehr leistungsfähige Erschließung gewährleistet, die nur wenige zusätzliche Lärmemissionen erzeugt. Zusätzliche Belastungen für die angrenzenden Quartiere innerhalb des betroffenen Abschnitts sind lediglich am Werner Hellweg zu verzeichnen. Der Freiraum wird im Bereich der Sportanlage am Anemonenweg und entlang des Gehölzsaums der ICE-Strecke berührt.

Im Weiteren schließt die Variante an den Werner Hellweg an und nutzt die dort in Teilen vierspurige Strecke. Für die leistungsfähige Abwicklung der Verkehre ist in diesem Bereich sowohl der Umbau der Kreuzung mit dem Werner Hellweg als auch die Anpassung der Anschlussstelle zur A 43 nötig.

Als Fortführung der Variante 2a erschließt die Variante 2b zusätzlich die Flächen des Güter- und Containerbahnhofs. Der Anschluss an die Opel-Flächen kann sowohl über die Anbindung über das Gelände des ehemaligen Ziesak-Baumarktes als auch über die Hauptstraße/B 235 erfolgen. Vom in

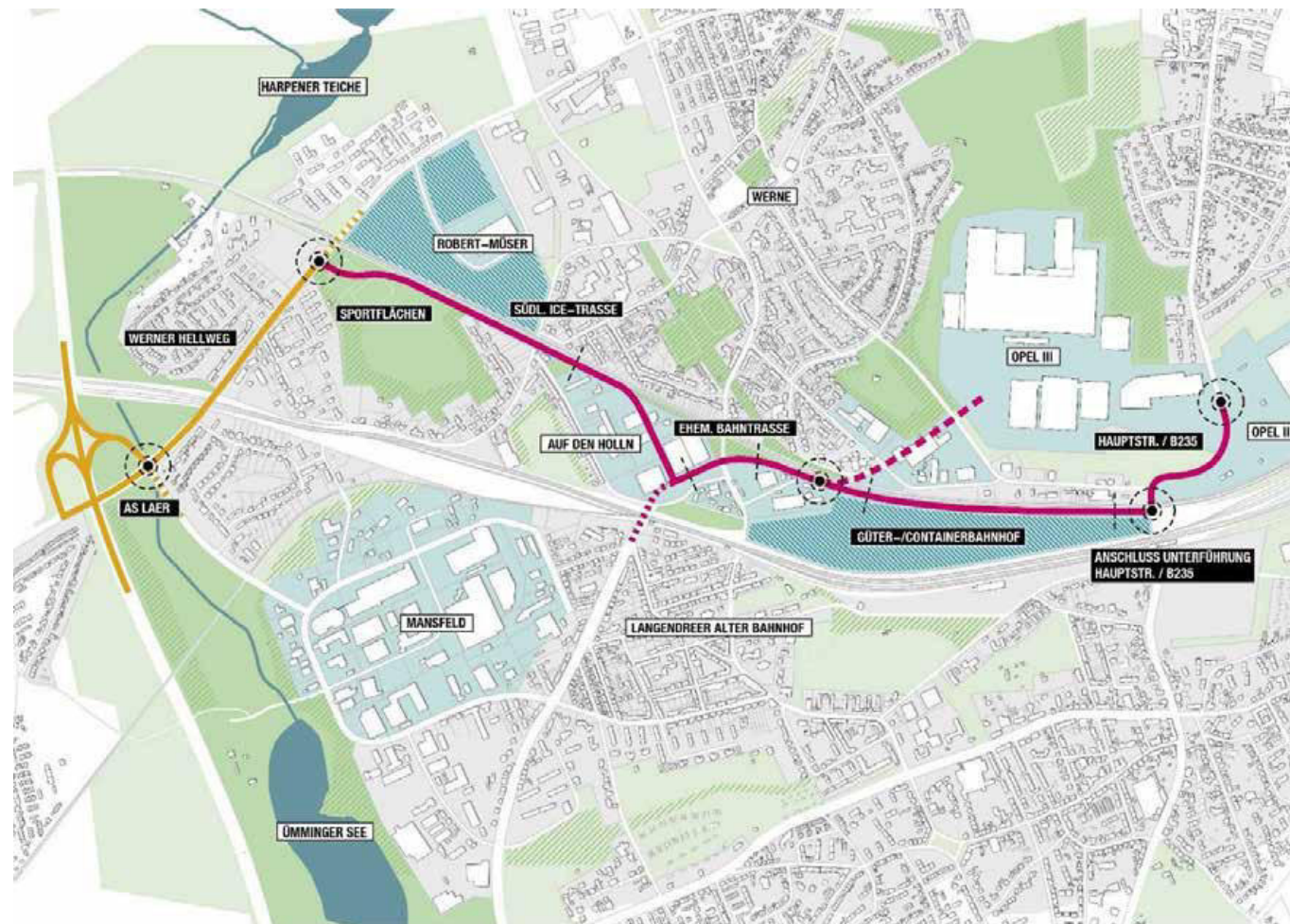


Höhenlage befindlichen Güter- und Containerbahnhof führt eine Rampe auf einen neuen Kreuzungspunkt unterhalb des heutigen Brückenbauwerks am S-Bahnhof Langendreer. Dieses kann im Gegenzug in großen Teilen abgebaut werden, so dass die Barrierewirkung der Unterführung vermindert und die Bereiche nördlich und südlich der Bahntrasse besser miteinander verbunden werden können. Mit dem Anschluss an die B 235 erfolgt ein Ringschluss mit der Variante O bzw. O+ Lütgendortmund. Die Variante 2b ist als perspektivische Erschließungsvariante angedacht, die dann entwickelt werden kann, sobald und sofern die Flächen des Güter- und Containerbahnhofs für eine Konversion zur Verfügung stehen.

Die Varianten 2a und 2b in Laer stellen eine Verbindung zwischen den Opel-Flächen und der Anschlussstelle Laer dar und ergänzen geradlinig und übergeordnet das bislang komplizierte verkehrliche Angebot im Bereich Langendreer und Werne in Ost-West-Beziehung. Die Erschließungsvarianten binden verschiedene Gewerbegebiete an, bieten damit städtebauliche Ordnungs- und Entwicklungspotentiale und können abschnittsweise umgesetzt werden. Allerdings muss bezweifelt werden, ob die Erschließung von Anliegern der Wohngebiete genutzt wird (s. IGS). Zudem erfordern die Varianten den längsten Streckenneubau.

Die Erschließungsvarianten 2a und 2b stellen eine direkte Verbindung zwischen dem Werner Hellweg und der Hauptstraße/B 235 dar und erschließen ungeordnete Gemengelagen, die sukzessive strukturiert und in Wert gesetzt werden können. So bestehen insbesondere im Bereich zwischen den

Gleisstrassen städtebauliche Neubau- bzw. Ordnungspotentiale, die den Standort aufwerten und den Wohn- und Gewerbeflächenbedarf ergänzen können. Der geplante Radschnellweg Ruhr (RS 1) kann mitgeführt werden und das Streckennetz für den Radverkehr ergänzen.



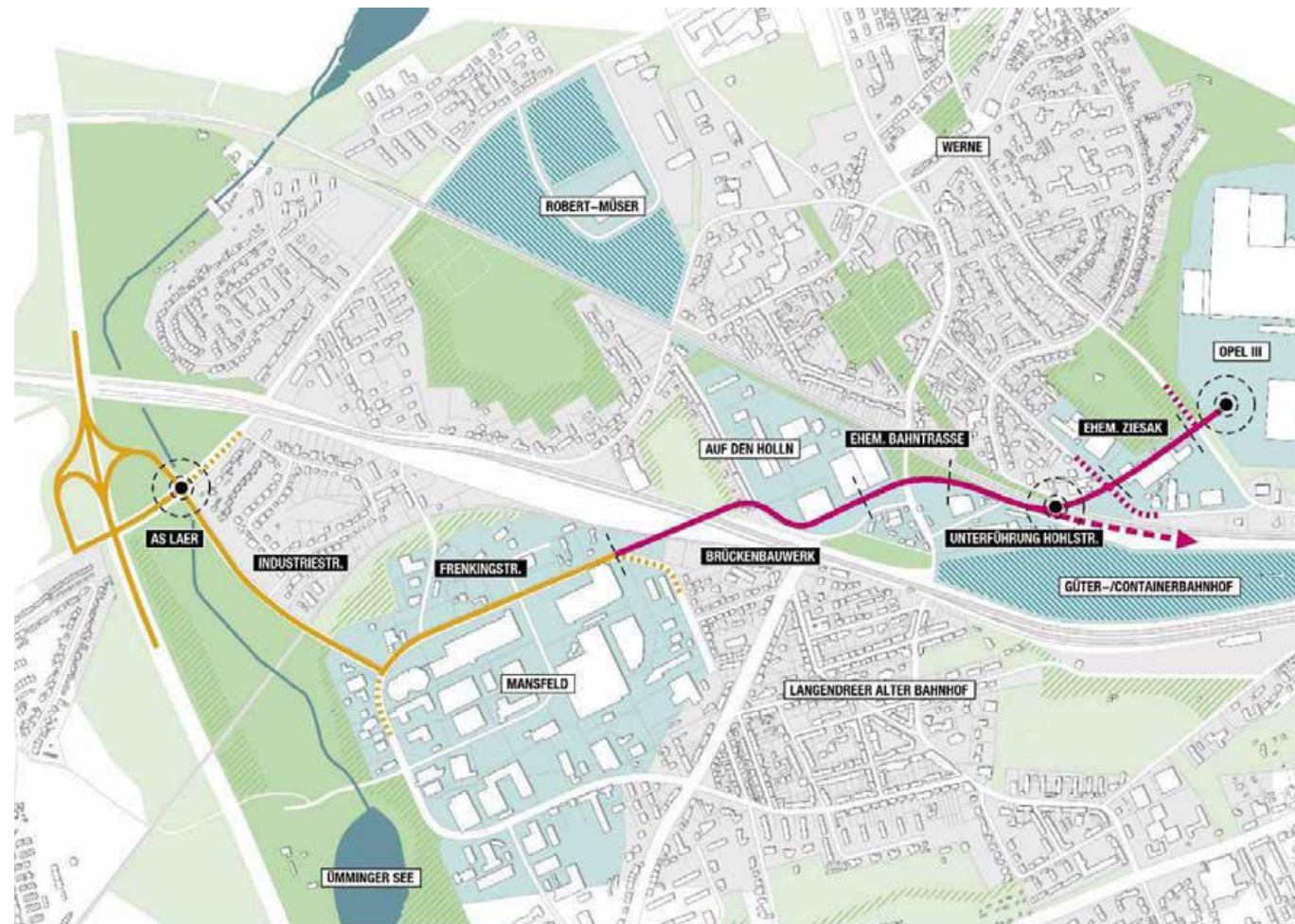
Vorzugsvarianten 4a und 4b

Die Vorzugsvarianten 4a und 4b in Laer stellen ähnlich der Variante 2 eine zusätzliche Verbindung zwischen den Bochumer Stadtteilen Langendreer, Werne und Laer her. Vorteilhaft ist die hohe Durchlässigkeit der Varianten, die den Großteil der Gewerbegebiete im Bochumer Osten erschließt ohne die angrenzenden Wohngebiete (übermäßig) zusätzlich zu belasten. Aus diesem Grund weisen die projizierten Straßen aus lärmgutachterlicher Sicht die wenigsten Konflikte auf (s. Peutz). Die Möglichkeit zur städtebaulichen Ordnung und Weiterentwicklung der angrenzenden Bereiche, insbesondere des Gewerbegebietes Mansfeld sowie der Gemengelage entlang der Straße Auf den Holln, ist gegeben. Laut Verkehrsgutachten wird für diese Varianten die höchste Kapazität prognostiziert.

Die Strecken verlaufen weitestgehend konfliktfrei. Mit der Variante 4a werden die Opel-Flächen über einen neuen Anschluss über das ehemalige Ziesak-Gelände erschlossen. Durch eine neue Unterführung an der Hohlstraße wird die nördliche Bahntrasse überwunden und das Mischgebiet entlang der Straßen Auf den Holln und Gasstraße angeschlossen. In diesem Bereich verläuft die Erschließungsstraße über einen stillgelegten Bahndamm und nutzt somit die bestehenden Infrastrukturen. Über ein neues Brückenbauwerk über die südliche

Bahntrasse schließt die Variante an der Frenkingstraße im Gewerbegebiet Mansfeld an. Um Lärmimmissionen im Bereich der Neubautrasse oder auch der Industriestraße zu verringern sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) zu treffen.

Im weiteren Streckenverlauf werden die Frenking- und Industriestraße genutzt. Durch die Ertüchtigung der beiden Straßen besteht die Möglichkeit die angrenzenden, ungeordneten Gewerbebenutzungen zu strukturieren und in Wert zu setzen. Da die Variante über bestehende Straßen verläuft ist sie



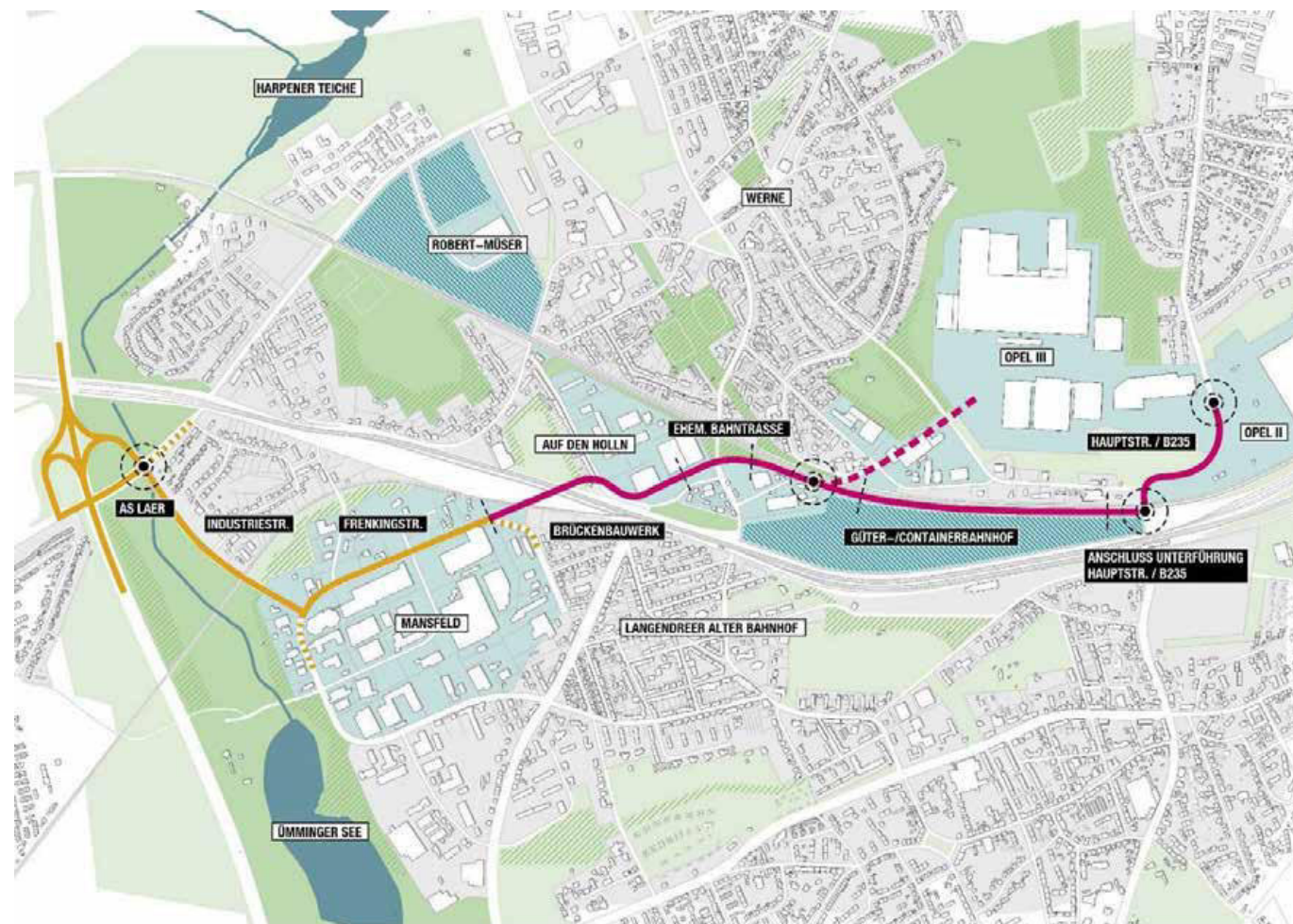
in diesem Bereich besonders ressourcen- und freiraumschonend. Sowohl das angrenzende Wohngebiet als auch die wichtigen Grün- und Freiflächen entlang des Ümminger Sees und des Oelbachs werden durch die zusätzlichen Verkehre nur geringfügig beeinträchtigt. Für die leistungsfähige Abwicklung der Verkehre ist die Anpassung der Anschlussstelle zur A 43 nötig.

Wie auch bei der Erschließungsvariante 2b besteht mit der perspektivischen Entwicklung der Variante 4b die Option die Fläche des Güter- und Containerbahnhofs zu entwickeln. Die Opel-Flächen können über das Gelände des ehemaligen Ziesak-Baumarktes oder die Hauptstraße/B 235 erschlossen werden. Der Anschluss an die B 235 erfolgt – wie bereits mit Variante 2b beschrieben – über eine Rampe und einen Kreisverkehr unterhalb des heutigen Brückenbauwerks am S-Bahnhof Langendreer. In Verbindung mit der Variante 0 bzw. 0+ Lütgendortmund besteht so die Möglichkeit einer direkten Verbindung zwischen den Stadtteilen Langendreer, Werne und Laer. Bei Freigabe der Flächen des Güterbahnhofs wäre diese Verbindung hinsichtlich ihrer Auslastung sowie der Chancen der Stadtreparatur und –entwicklung ideal.

Insgesamt ermöglichen die Vorzugsvarianten 4a und 4b eine sehr leistungsstarke Verbindung mit

hoher Durchlässigkeit. Sie begünstigen die Anbindung der Gewerbe- wie auch Wohngebiete und ermöglichen städtebauliche Entwicklungen ungeordneter und mindergenutzter Lagen. Der geplante Radschnellweg Ruhr (RS 1) kann mit den neuen Erschließungsstraßen gebündelt werden und das

bestehende Radwegenetz ergänzen. Ein Großteil der Streckenführung erfolgt über Bestandsstraßen, wodurch keine neuen Flächen versiegelt werden. Die notwendigen Querungen der Bahntrassen bedingen demgegenüber jedoch einen großen baulichen Aufwand.



Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie verschiedener Entscheidungsträger an Planungsprozessen hat in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen. So können Planungsprozesse durch die frühzeitige Einbeziehung von Bürgern, Experten, der Verwaltung und politischer Gremien besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.

Die umfassende Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit erfolgte in Form einer öffentlichen Informationsveranstaltung, die einen wichtigen Bestandteil für die Erstellung der Integrierten Machbarkeitsstudie bildete. Mit Durchführung der Veranstaltung konnte der Planungsprozess durch die frühzeitige Mitwirkung der verschiedenen Akteure besser auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen zugeschnitten werden. So wurde der gesamte Prozess durch die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger mitgetragen, wodurch das Bewusstsein für die Entwicklung gestärkt werden konnte.

Die Ergebnisse der Informationsveranstaltung lieferten weitgehende Informationen und waren wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie. So flossen die vielen Anre-

gungen und Ideen der verschiedenen Akteure in den Bearbeitungsprozess mit ein und dienten zusammen mit den Ergebnissen der Korridor- und Trassenuntersuchung als Grundlage für die Benennung konkreter Erschließungsvarianten.

Aufgrund der positiven Resonanz, der umfangreichen inhaltlichen Arbeit und der großen Anzahl der gewonnenen Anregungen bildete die Informationsveranstaltung einen wesentlichen Baustein zur Erarbeitung der Integrierten Machbarkeitsstudie.

Öffentliche Informationsveranstaltung

Die öffentliche Informationsveranstaltung fand im März 2019 statt. Ziel der Veranstaltung war es, interessierte Bürger über den Erarbeitungsprozess zu informieren sowie sich auf einem sogenannten Infomarkt über Handlungsbedarfe, Ideen und Ergebnisse auszutauschen. So hatten die Bürger die Möglichkeit Anregungen im Plenum und in direkten Gesprächen zu äußern, um somit Hinweise für die konkreten Trassenvorschläge zu geben.

Eröffnet wurde der Abend durch eine kurze thematische Einführung zur Machbarkeitsstudie. Erläutert wurden das bisherige Vorgehen sowie die im Arbeitsprozess bevorzugten, aber auch verworfenen, Varianten zur Erschließung der Gewerbeflächen. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Darle-

gung der untersuchten Entwicklungskorridore sowie der genauen Trassierung der Erschließungsvarianten. Es wurde erläutert, welche Gründe für den Ausschluss von Varianten und die Auswahl der Vorzugsvarianten ausschlaggebend sind.

Die beschriebenen Vorzugsvarianten bildeten die Grundlage für die Diskussionen am Infomarkt. An diesem hatten die interessierten Bürger die Möglichkeit, ihre Fragen, Bedenken und Anregungen zu den vorgestellten Varianten im direkten Austausch mit den Vertretern der Stadtverwaltung Bochum und den beauftragten Planungsbüros zu diskutieren. Die dort diskutierten Ergebnisse der Informationsveranstaltung sind im Folgenden ausgeführt:

Vorzugsvariante VO und VO+ Lütgendortmund. Die Variante erfährt durchweg positiven Zuspruch. Insbesondere die Planung, den Querschnitt der Provinzialstraße mit zwei Fahrspuren und begleitenden Radwegen auf der Hauptstraße fortzuführen und die damit einhergehende Ertüchtigung der Fahrbahn, werden sehr begrüßt. Die Anmerkungen waren im Einzelnen:

- Der Umbau der AS Lütgendortmund wird begrüßt und sei für die Umsetzung der Variante entscheidend.
- Der Zustand der Bestandsstraße sei extrem unbefriedigend. Die Erneuerung sei erforderlich.

- Zusätzliche Verkehrsbelastungen seien tolerierbar, da es zu Opel-Zeiten auch schon starken LKW-Verkehr gab.
- Die Ertüchtigung der Fahrbahn der Provinzialstraße/Hauptstraße sei auch ohne neue Trasse notwendig.
- Das Baugebiet Everstalstraße solle direkt an die Provinzialstraße anschließen.
- Die Beseitigung des Angstraumes der Bahnhofunterführung B 235 durch Rückbau der Gleise und Brücken des Containerbahnhofes wird begrüßt.
- Die Fläche des Containerbahnhofes solle mitgedacht werden. Gespräche mit der DB und dem Land NRW seien sinnvoll.

Vorzugsvarianten V2a und V2b Laer. Die Varianten werden von den Bürgern unterschiedlich bewertet. Der Abschnitt im Bereich der Gemengelage zwischen den Gleisen sowie in Verlängerung über den Güterbahnhof findet Anklang. Die Varianten können in diesen Bereichen einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung und Entwicklung bestehender und neuer Gewerbeflächen liefern.

Der Abschnitt parallel zur ICE-Trasse hingegen wird kritisch beurteilt. Die Erschließungsstraße rücke zu nahe an die bestehende Wohnnutzung heran und der Verlust der Sportflächen sei negativ.

Hinterfragt wird zudem die Umsetzbarkeit der Varianten. Insbesondere die Querung der ICE-Trasse (Tunnel) und der Anschluss an die B 235 (Aufbruch der bestehenden Unterführung) werden kritisch gesehen.

Insgesamt aber wird die Herangehensweise der Machbarkeitsstudie positiv bewertet. Die Ergebnisse seien nachvollziehbar und gut aufbereitet. Die zeitliche Staffelung der Umsetzbarkeit der Varianten wird dabei besonders hervorgehoben und begrüßt. Die Anmerkungen waren im Einzelnen:

- Die Aufwertung der Unterführung an der B 235 sei nötig.
- Die Varianten würden die verkehrliche Situation auf dem Werner Hellweg weiter verschlechtern.
- Die integrierte Betrachtung von Fuß- und Radwege sei nötig.
- Die Ertüchtigung der Fahrbahn, ggf. Brücke/Werner Hellweg zwischen Rüsingstraße und am Kappstück, solle mitgedacht werden.
- Die zeitliche Staffelung der Varianten wird sehr positiv bewertet.

Vorzugsvarianten 4a und 4b Laer. Die Varianten finden auch durch die Möglichkeit, sie mit der Variante VO bzw. VO+ Lütgendortmund verbinden zu können, Zuspruch. Sie können damit einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung bestehender und neu-

er (Gewerbe-)Flächen liefern. Unter diesem Gesichtspunkt scheint auch der recht hohe Aufwand, der mit den notwendigen Brückenbauwerken und Unterführungen verbunden ist, gerechtfertigt.

Unterschiedlich wird – wohl auch durch den Grad der direkten Betroffenheit – die zusätzlich zu erwartende Belastung auf der Industriestraße eingeschätzt. Die Vorgehensweise und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden gewürdigt. Die Anmerkungen waren im Einzelnen:

- Es wird eine zusätzliche Belastung der Wohnnutzung an der Industriestraße erwartet.
- Die umfängliche Nutzung von Bestandsstraßen wird begrüßt.
- Die geringeren Auswirkungen auf bestehende Wohngebiete werden positiv bewertet.
- Es bestehe die Chance, Angsträume zu beseitigen.
- Der Ortskern von Werne würde entlastet.
- In Kombination mit der Variante VO+ kann ein ergänzender Ringschluss geschaffen werden.
- Der hohe Aufwand (Brücken, Unterführungen) wird kritisch gesehen.
- Der Zustand der Industriestraße müsse verbessert werden.
- Zusätzlicher LKW-Verkehr sei nicht hinnehmbar.
- Die Lärmbelastung für angrenzende Wohnbebauung muss begrenzt sein.



Fazit und abschließende Empfehlungen

Die Machbarkeitsstudie bietet einen umfassenden Überblick zu allen für die Stadtentwicklung relevanten Themen und Aufgaben, die mit der Gewerbeflächenerschließung einhergehen. Das bedeutet, dass die aufgezeigten Ergebnisse eine umfassende Vision für die nachhaltige Entwicklung im Bereich Bochum Ost aufzeigen. Die beschriebenen Erschließungsvarianten werden nicht isoliert betrachtet und lediglich auf verkehrliche Aspekte bezogen, sondern stehen immer im Abgleich mit vorherrschenden städtebaulichen, ökologischen und sozialen Herausforderungen.

Die Umsetzung einer Erschließungsvariante muss dabei immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes entwickelt werden. Die Priorität einer Variante steht somit immer im Verhältnis mit den vielschichtigen Herausforderungen, die mit einer Umsetzung verbunden sind. So stellen Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzerpotentiale, Qualität des vorhandenen Verkehrsnetzes, baulicher Aufwand oder Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses begrenzende Faktoren dar, die auf die Realisierung einwirken.

Nach erneuter intensiver Betrachtung der dargestellten Vorzugsvarianten wurde die Auswahl wie folgt weiter eingegrenzt.

VO und VO+ Lütgendortmund

Auch mit dem geplanten Umbau der B235 auf Dortmunder und Bochumer Stadtgebiet sind die Kapazitäten der Straße noch nicht ausgeschöpft. Die Erschließung VO Lütgendortmund stellt die wirtschaftlichste und ressourcenschonendste aller betrachteten Lösungen dar, um in den kommenden Jahren die Verkehrsabwicklung auch eines wachsenden Gewerbegebiets auf den ehemaligen Opel Flächen zu gewährleisten. Mit der Option einer abgestimmten Planung mit dem Ausbau der A40 zur Variante O+ können die Leistungsfähigkeit und vor allem die verkehrlichen Belastungen im Bereich Lütgendortmunder Hellweg deutlich verbessert werden. Die dargestellten Maßnahmen zum Lärmschutz für die Anwohner müssen unbedingt beachtet werden (s. Berechnungen Peutz). Im Rahmen eines Monitorings sind die zukünftigen sich verändernden Rahmenbedingungen zu beobachten und auch zu steuern hinsichtlich

- der zukünftigen weiteren Ansiedlungen (Art und Größenordnung),
- der Nachfrageverteilung (Verkehrsstoßzeiten in Abhängigkeit von Nutzerverhalten bzw. Beschäftigungszeiten),
- des zukünftigen Mobilitätskonzepts (Verkehrsmittelwahl und Entwicklungen in der Automobilbranche)

Die Variante O Lütgendortmund stellt die unmittelbare Erschließung dar, die als Variante O+ optimiert werden sollte und je nach Intensivierung der Entwicklungen im Bochumer Osten mit einer neuen Erschließungsstrasse Richtung West (Anschlussstelle Bochum-Laer) kombiniert werden kann.

V2a und V2b Laer

Der Aufwand für den Bau einer neuen Erschließung in Ost-West-Richtung ist hoch. Er rechtfertigt sich aber dann, wenn die Straße auch weitere Verkehre als die durch Gewerbeflächen erzeugten Fahrten aufnimmt. Nach intensiver Betrachtung muss für die Variante 2a Laer jedoch attestiert werden, dass dies nur im geringen Maß zu erwarten ist. Aus den Wohnquartieren in Werne heraus wird die nicht direkt an die Anschlussstelle Laer anschließende und nur über das Nadelöhr der neuen ICE-Unterführung an der Hohlstraße erreichbare neue Trasse wenig genutzt werden (s. Berechnungen IGS). Diese Erschließung wird erst dann ausgelastet sein, wenn sie als Variante 2b den Güter- und Containerbahnhof als neues Gewerbegebiet mit erschließen kann. Dann allerdings ist eine Überlastung am schwächsten Punkt, nämlich dem Knoten am Werner Hellweg, zu erwarten. Zudem sind die Entwicklungschancen des Güter- und Containerbahnhofs nicht bekannt. Die Erschließung V2 Laer stellt daher nach genauerer Betrachtung im Ver-

gleich zur nachfolgenden Erschließung V4 Laer keine optimale Perspektive für die Zukunft dar.

V4a und V4b Laer

Die Erschließung V4 Laer bündelt Verkehre in Ost-West-Richtung, die sich heute mühsam einen Weg durch das Quartier suchen müssen. Etwa die Hälfte des Wegs kann über Bestandsstraßen abgewickelt werden, der Verlauf der Trasse erfolgt weitestgehend durch Gewerbegebiete oder Gemengelage. Die Industriestraße ist gut ausgebaut. Die sich anschließende Frenkingstraße in einem sehr schlechten baulichen Zustand bedarf in absehbarer Zeit ohnehin einer Instandsetzung. Zu beachten ist, dass der Ausbau des neuen Teils der Straße kostspielig wird aufgrund der notwendigen Überwindung der Bahnlinien, zum einen als Brückenbauwerk über S-Bahn- und Gütergleise und zum anderen als Unterführung unter der ICE-Strecke. Im Gegensatz zur Variante 2 Laer ist bei dieser Führung der Straße aber davon auszugehen, dass sie auch für weitere Anlieger der Vororte Werne und Langendreer eine attraktive Anbindung an die A43 darstellt. Mit der Chance einer Bündelung mit dem geplanten Radschnellweg RS 1, für den es in diesem Bereich derzeit noch keine alternative Lösung gibt, bekäme diese Straßenführung einen zusätzlichen Wert. Ein weiterer Vorzug liegt in der unmittelbaren Erschließung von Gemengelage, die sich

mit einer stärkeren Öffnung und Präsenz weiterentwickeln. Die Ergänzung des Straßenzugs über den Güter- und Containerbahnhof hin zur Hauptstraße, als Variante 4b dargestellt, ist eine Zukunftsoption, die bei Entwidmung der Bahnflächen, einen optimalen Ringschluss zur Variante O+ Lütgendortmund darstellen würde.

Weitere Ausarbeitung und Konkretisierung

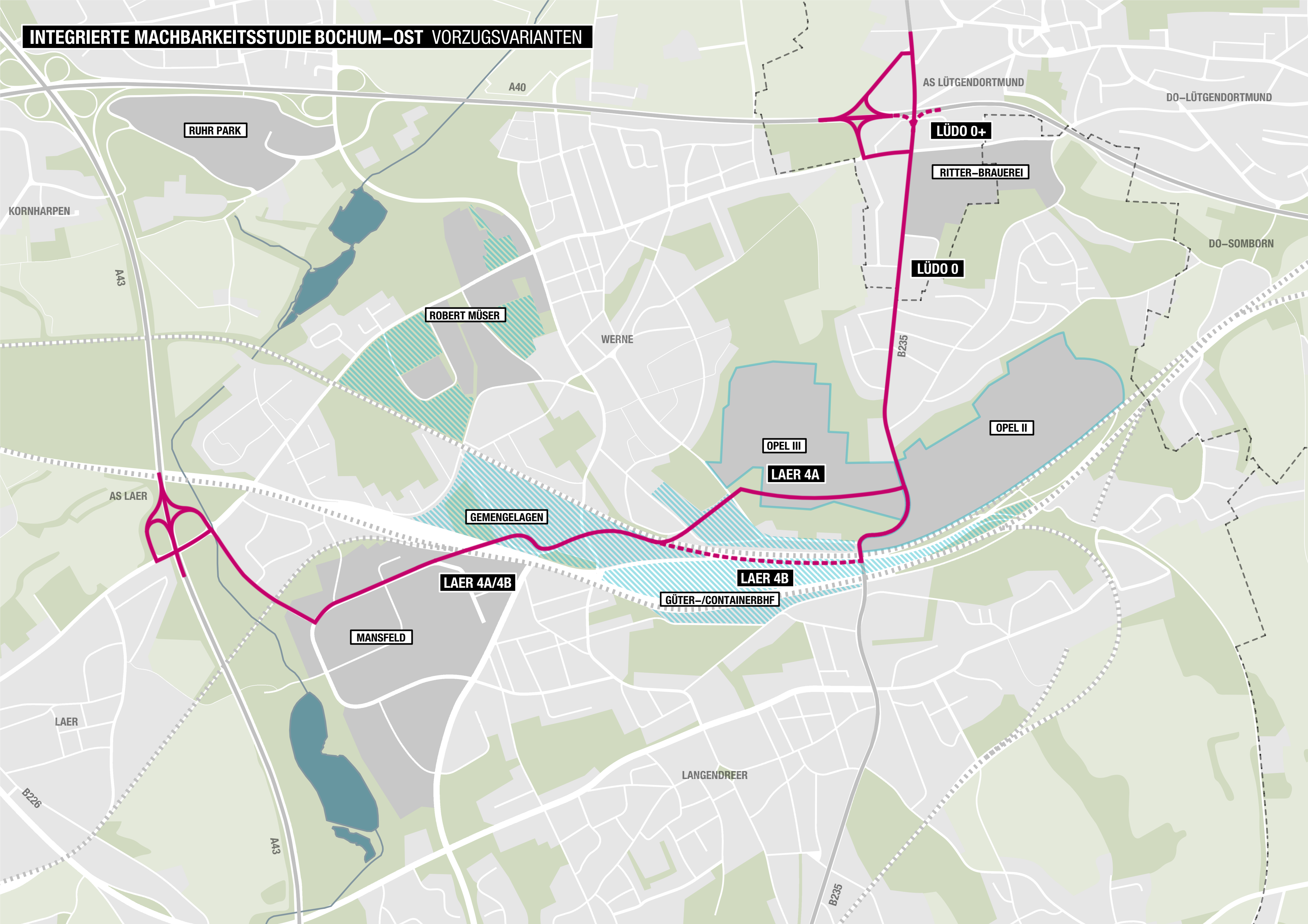
Demnach wird empfohlen die Variante O Lütgendortmund als kurz- und mittelfristige Lösung zu optimieren und sie mittel- bis langfristig als Variante O+ mit neuer Anschlussstelle an die A40 weiterzuentwickeln. Als langfristige Entwicklung sind die Planungen zur Variante 4a Laer vorzubereiten, die in weiterer Zukunft die Einbeziehung der Potenziale des Güter- und Containerbahnhofs (V4b Laer) als langfristiges Ziel haben sollte. Ein erster Schritt hierzu ist die Sicherung des ehemaligen Ziesak-Baumarkt-Grundstücks.

Es wird darüber hinaus empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Erreichung der Ziele und die Aktualität der Varianten zu überprüfen. Dazu dient ein Monitoringsystem, mit dem die weitere Arbeit beobachtet, bewertet und ggfs. angepasst werden kann. Die folgenden Grundsätze sind auch bei der weiteren Ausarbeitung und Konkretisierung der Erschließungsvarianten von Bedeutung:

- schrittweise Entwicklung der Vorzugsvarianten in Abhängigkeit von Belastungsmöglichkeiten und der Gewerbeentwicklung bzw. Verfügbarkeit der Flächen
- Bestandsqualifizierung vor Neuentwicklung
- Abwicklung der Verkehre in verschiedene Richtungen
- Entwicklungen in Abhängigkeit geplanter Ausbauten der A40 und A43
- Anpassung verkehrlicher Schwerpunkte
- Potentiale zur Entwicklung und Neuordnung von Wohn-/Gewerbeflächen und Gemengelage berücksichtigen
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)
- Schonung von Freiflächen im Wohnumfeld, Freiraumbeanspruchung nur in Verbindung mit deutlicher Entlastung und Aufwertung innerstädtischer Straßenräume

Es bietet sich an, diese Ziele als integriertes Rahmenkonzept ganzheitlich zu betrachten. Wichtig in allen Planungsschritten ist ein breit getragener Konsens in Bevölkerung und Politik. Im Rahmen der Studie wurde mit diesem kommunikativ-partizipativen Prozess bereits erfolgreich begonnen. Die Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft und Experten aus verschiedenen Bereichen ist als fester Bestandteil der weiteren Planung zu begreifen.

INTEGRIERTE MACHBARKEITSTUDIE BOCHUM-OST VORZUGSVARIANTEN



**Eingabe zum formellen Beteiligungsverfahren zum
Entwurf des Regionalplan Ruhr**

**hier: Landschaftsschutzgebiet Bramheide
LSG-4509-059**



BÜRGERINITIATIVE WERNERFELD

DIPL.-ING. Nadja Zein-Draeger

Elke Dietinger

Wallbaumweg 31

44894 Bochum

info@wernerfeld.de

Bochum, 10.10.2018

Nadja Zein-Draeger • Wallbaumweg 31 • D-44894 Bochum

- Regionalverband Ruhr, Regionalplanungsbehörde, Referat 15,
- Geschäftsstelle Petitionsreferat des Landtags NRW
- Mitglieder des Rats der Stadt Bochum
- Naturschutzbeirat bei der unteren Naturschutzbehörde
- Landschaftsschutzbeirat bei der unteren Landesbehörde
- Interessierte Öffentlichkeit, Presse

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplan Ruhr
hier: Landschaftsschutzgebiet Bramheide / LSG-4509-059**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Werner Feld hat sich zum Ziel gesetzt, das Landschaftsschutzgebiet Bramheide, LSG-4509-059 (im Folgenden kurz WernerFeld) zu erhalten. Mehr als 3.800 Bürger im Bochumer Osten haben sich mit ihrer Unterschrift deutlich gegen die Bebauung des WernerFeldes ausgesprochen. Die Bürgerinitiative nimmt stellvertretend für diese Bürger zum vorliegenden Entwurf des Regionalplan Ruhr, in dem die Fläche des WernerFeldes als „Allgemeine Siedlungsfläche“ eingezeichnet ist, wie folgt Stellung:

Nach detaillierter Inaugenscheinnahme der Ziele und Grundsätze der zurzeit gültigen Landesentwicklungsplanung, zuletzt geändert am 24.05.2016, sehen wir in einer Umnutzung des WernerFeldes Verstöße gegen Ziele und Grundsätze der Landesentwicklungsplanung.

Wir fordern daher den Regionalverband Ruhr auf, die Pläne zur Einstufung des WernerFeldes im Regionalplan Ruhr als „Allgemeine Siedlungsfläche“ aufgrund der im Folgenden aufgeführten Verstöße gegen die Landesentwicklungsplanung zurück zu nehmen und zu unseren Argumenten Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Bürgerinitiative WernerFeld

Elke Dietinger
Nadja Zein-Draeger
Hilke Deuschelwitz
Nadja Zein-Draeger
J. G.
B. L.

Ingrid Adde
K. H. H. H.
R. F. F. F.
Hansjürgen F. F. F.
U. H. H. H.

Erläuterung

In der linken Tabellenspalte führen wir Ziele und Grundsätze der Landesentwicklungsplanung auf, gegen die aus unserer Sicht mit einer Bebauung des WernerFeldes verstoßen werden würde; entsprechende Textpassagen sind gelb hervorgehoben.

Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
Thema: Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung	
<p>2-1 Ziel: Zentralörtliche Gliederung Im letzten Absatz heißt es ... Unter dem Einfluss des demographischen Wandels steht die Landesplanung vor neuen Herausforderungen: Nach Jahrzehnten der Expansion steht sie nun in vielen Bereichen vor der Aufgabe, den quantitativen Rückbau und den qualitativen Umbau konstruktiv zu planen und zu gestalten.</p> <p>6.1-1 Ziel Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung Im letzten Absatz heißt es ... Die Siedlungsentwicklung ist flächensparend und bedarfsgerecht an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotenzialen auszurichten.</p> <p>6.1-2 Grundsatz Leitbild "flächensparende Siedlungsentwicklung" Die Regional- und Bauleitplanung soll die flächensparende Siedlungsentwicklung im Sinne des Leitbildes, in Nordrhein-Westfalen das tägliche Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2020 auf 5 ha und langfristig auf "Netto-Null" zu reduzieren, umsetzen.</p> <p>6.1-5 Grundsatz Leitbild "nachhaltige europäische Stadt" Die Siedlungsentwicklung soll im Sinne der "nachhaltigen europäischen Stadt" kompakt gestaltet werden und das jeweilige Zentrum stärken. Regional- und Bauleitplanung sollen durch eine umweltverträgliche, geschlechtergerechte und siedlungsstrukturell optimierte Zuordnung von Wohnen, Versorgung und Arbeiten zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens beitragen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Bevölkerungszahlen in Bochum waren in der Vergangenheit stark rückläufig und sind erst in den letzten Jahren leicht angestiegen. Verschiedene Quellen (u.a. Wegweiser Kommune und Regionalverband Ruhr) sehen zukünftig weiter sinkende Zahlen für die Bevölkerung voraus. • Wie man in den letzten Monaten der öffentlichen Diskussion entnehmen konnte, müssen 40 % der deutschen Haushalte mehr als 33 % ihres Einkommens für Mieten aufbringen. • 2018 sollen in Bochum 800 neue Wohneinheiten entstehen, nur 200 dieser neuen Wohnungen sollen günstiger Wohnraum sein. • Immer mehr Haushalte sind Single-Haushalte – in Bochum sind es 28% der (35 – 64 jährigen) Menschen. • Das Handlungskonzept Wohnen der Stadt Bochum warnt davor, dass Wohnraum im heutigen Bestand mangels bedarfsgerechter Sanierung zukünftig zum Leerstand wird. ✗ Vor dem Hintergrund der tendenziell sinkenden Bevölkerungszahlen erscheint es uns nicht plausibel, dass Freiflächen für Wohnungsneubau zerstört werden sollen. ✗ Wir sehen in der Umnutzung der ökologisch bedeutsamen Ressource „Freifläche“ keinen quantitativen Rückbau und qualitativen Umbau. ✗ Wir sehen in der Inanspruchnahme von Freiflächen zugunsten von Siedlungsflächen einen Verstoß gegen die Ziele und Grundsätze der flächensparenden Siedlungsentwicklung. • Die Verwaltung der Stadt Bochum strebt an, die Gewerbeflächen Opel II und III durch eine neue Verkehrsanbindung quer über das Werner Feld an die Autobahn A 40 anzubinden.



Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
<p>Große Siedlungsbereiche sollen siedlungsstrukturell und durch ein gestuftes städtisches Freiflächensystem gegliedert und aufgelockert werden. Dies soll auch Erfordernisse zur Anpassung an den Klimawandel erfüllen.</p> <p>7.1-8 Grundsatz Landschaftsorientierte und naturverträgliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen</p> <p>Bereiche, die sich aufgrund ihrer Struktur, Ungestörtheit und Erreichbarkeit für die naturverträgliche und landschaftsorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung besonders eignen, sollen für diese Nutzungen gesichert und weiterentwickelt werden.</p> <p>8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum</p> <p>Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.</p>	<p>✚ Mit der B 235 besteht bereits eine Anbindung an die Autobahn A 40. Die B 235 müsste gem. dem Stand der Technik optimiert werden.</p> <p>✚ Es wird diskutiert, die Fläche des Güterbahnhofs Langendreer mittelfristig als Gewerbegebiet umzunutzen, was von der Bürgerinitiative WernerFeld ausdrücklich begrüßt wird. Für eine Anbindung sowohl der Gewerbeflächen auf Opel II und II als auch dieser möglichen Gewerbeflächen auf dem jetzigen Güterbahnhof an eine Autobahn haben wir freiflächensparende Alternativen konzipiert (siehe unter www.wernerfeld.de/WestLink).</p> <p>➤ Wie fordern, den Zielen und Grundsätzen zur flächensparenden Siedlungsentwicklung zu entsprechen und vorgenutzte Flächen für den Neubau von Siedlungs- und Gewerbeflächen zu nutzen oder den Wohnraum im Bestand durch bedarfsgerechte Sanierung oder Vollsanierung für die Zukunft fit zu machen.</p>
	<p><u>Kommentar:</u></p> <p>Der Verdacht liegt nahe, dass es einfacher ist, Großinvestoren für Neubaumaßnahmen auf großen Brachflächen zu gewinnen, statt eine Vielzahl punktueller Neubau- oder Sanierungsmaßnahmen im Bochumer Stadtgebiet durchführen zu lassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Architektenbüro wird beauftragt, Varianten für Ein- und Mehrfamilienhäuser zu planen. Da Bauland rar wird, werden „Scheiblettenhäuser“ geplant. • Anschließend startet ein effektiver Bauprozess, in dem die verschiedenen Gewerke – vom Tiefbau, über Trockenbau bis hin zum Fliesenleger - das Neubaugebiet ohne störende Anfahrten bearbeiten können. Auch die Vermarktung wird ein Prozess der kleinen Wege! <p>Der dringend benötigte preiswerte Wohnraum entsteht so nicht! Nachhaltiges Bauen geht anders: Aufgrund der mangelnden Barrierefreiheit der Wohnhäuser auf möglichst kleiner Grundfläche können die Immobilienkäufer von heute ihre Immoblie im Alter nicht mehr selbst bewohnen. Auf der Strecke bleiben die Vermieter, die heute verpassen, ihre Mietwohnungen an den sich ändernden Bedarf anzupassen, Menschen, die preiswerten Wohnraum suchen und die Bochumer Freiflächen mit unübersehbaren ökologischen Folgen, denn schon heute zählt Bochum mit einem Versiegelungsgrad von über 70 % zu den am dichtesten bebauten Städten des Ruhrgebietes.</p>

Landesentwicklungsplan			Bedeutung für das WernerFeld				
Bevölkerungsentwicklung	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
IST-Zahlen Stadt Bochum	396.275	377.730	366.545	369.314	371.582 ¹⁾		
	Δ -18.545	Δ -11.185	Δ 2.769	Δ 2.268			
Prognose Regionalverband Ruhr				361.734 ²⁾	360.066	357.620	354.143
				Δ -1.668	Δ -2.446	Δ -3.477	Δ
Prognose Wegweiser Kommune				362.110 ³⁾	353.370	346.380	339.010
				Δ -8.740	Δ -6.990	Δ -7.370	

Bevölkerungsrückgang zwischen 2000 und 2017: 124.693

Annahme:
 zwischen 2000 und 2010 wohnten Ø 4 Personen pro Wohneinheit 7.433 freie Wohneinheiten
 zwischen 2015 und 2030 wohnen Ø 1,8 Personen pro Wohneinheit 3.291 freie Wohneinheiten

1) Zahl für 2017
 2) Zahl für 2014
 3) Zahl für 2012

Thema: Ökologische Funktionen

<p>2-3 Ziel: Siedlungsraum und Freiraum Im dritten und vierten Absatz heißt es ... „Die mit der nachhaltigen Raumentwicklung verbundene Umweltvorsorge und Sicherung von Ressourcen verlangt im dicht besiedelten und stark industrialisierten Nordrhein-Westfalen gleichermaßen einen verantwortungsbewussten Umgang mit dem Siedlungsraum und dem Freiraum. Angesichts der Siedlungsdynamik, die erst in den letzten Jahren eine Abschwächung erfahren hat, bleibt die Sicherung unverbauten und unversiegelten Raumes als Voraussetzung für die Erhaltung und Regeneration der natürlichen Lebensgrundlagen eine zentrale raumplanerische Aufgabe. Die Schaffung und Sicherstellung gesunder Umweltbedingungen ist ebenfalls eine Voraussetzung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden hat sich innerhalb des Siedlungsraumes bedarfsgerecht, nachhaltig und umweltverträglich zu voll-</p>	<ul style="list-style-type: none"> Für eine Teilfläche des WernerFeldes liegt bereits heute ein Umweltgutachten vor (siehe www.wernerfeld.de/Quellen und dort [9]). Im Auftrag des RVR wurden u.a. für die Fläche des WernerFeldes Umweltbetrachtungen vorgenommen (siehe www.wernerfeld.de/Quellen und dort [26]). Die Quellen sehen bei einer Bebauung der Fläche des WernerFeldes eine hohe bzw. gravierende Beeinträchtigung u.a. <ul style="list-style-type: none"> ✗ von Böden mit hoher Funktionserfüllung bzw. schützenswerter Böden. ✗ der hohen klimatischen Bedeutung dieser Fläche. Die Quelle [9] sieht durch eine Bebauung eines Teilbereiches des WernerFeldes <ul style="list-style-type: none"> ✗ eine Beeinträchtigung der Wohnsituation durch Lärmimmissionen und Reduzierung eines Naherholungsgebietes. ✗ eine Beeinträchtigung der Grundwasserbildung durch Neuversiegelung einer großen Fläche. ✗ eine erhebliche Reduzierung des ökologischen Potentials. ✗ eine Barrierewirkung für die Durchlässigkeit des kommunalen Grünzugs. ✗ eine Reduzierung des Naherholungsgebietes.
---	--



Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
<p>ziehen. Der Freiraum ist grundsätzlich zu erhalten und seiner ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend zu sichern und funktionsgerecht zu entwickeln.“</p> <p>7.1-1 Grundsatz Freiraumschutz</p> <p>Der Freiraum soll erhalten werden; seine Nutz-, Schutz-, Erholungs- und Ausgleichsfunktionen sollen gesichert und entwickelt werden.</p> <p>Der Erhalt der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Freiraums ist bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>Dies gilt insbesondere für die Leistungen und Funktionen des Freiraums als</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lebensraum für wildlebende Tiere und Pflanzen sowie als Entwicklungsraum biologischer Vielfalt, - klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsraum, - Raum mit Bodenschutzfunktionen, - Raum mit bedeutsamen wasserwirtschaftlichen Funktionen, - Raum für Land- und Forstwirtschaft, - Raum weiterer wirtschaftlicher Betätigungen des Menschen, - Raum für landschaftsorientierte und naturverträgliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen, - Identifikationsraum und prägender Bestandteil historisch gewachsener Kulturlandschaften und - als gliedernder Raum für Siedlungs- und Verdichtungsgebiete. <p>7.1-2 Ziel Freiraumsicherung in der Regionalplanung</p> <p>Die Regionalplanung hat den Freiraum insbesondere durch Festlegung von Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen, Waldbereichen und Oberflächengewässern zu sichern. Sie hat den Freiraum durch Festlegung spezifischer Freiraumfunktionen und -nutzungen zu ordnen und zu entwickeln und Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen im Freiraum zu treffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✘ einen erheblichen Verlust von natürlichen Bodenfunktionen, was zu einem möglichen Konflikt mit der Bodenschutzklausel führen kann. ✘ einen erheblichen Verlust von natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der schutzwürdigen Böden. ✘ den Verlust landwirtschaftlicher Produktionsfläche. ✘ eine Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes. <p>✘ Angesichts von mehr als 3.800 Unterschriften gegen die Bebauung des WernerFeldes muss eine Umnutzung dieser Fläche als sozial unverträglich angesehen werden.</p> <p>Wir fordern,</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ dem Ziel 2-3 „Siedlungsraum und Freiraum“ durch den Erhalt von Freiflächen insbesondere mit ökologischer Wertigkeit gerecht zu werden und so den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen und der Sicherstellung gesunder Umweltbedingungen gerecht zu werden. ➤ dem hohen Versiegelungsgrad der Stadt Bochum im Regionalplan Ruhr zu berücksichtigen. ➤ in Hinblick auf die soziale Bedeutung der Fläche des WernerFeldes, auf dessen Bebauung zu verzichten.

Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
<p>7.1-4 Grundsatz Bodenschutz Bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit und Schutzwürdigkeit der Böden zu berücksichtigen. Geschädigte Böden, insbesondere versiegelte, verunreinigte oder erosionsgeschädigte Flächen sollen auch im Freiraum saniert und angemessenen Nutzungen und Freiraumfunktionen zugeführt werden. Bei der Festlegung von neuen Siedlungsgebieten in erosionsgefährdeten Gebieten soll ausreichende Vorsorge zur Vermeidung von erosionsbedingten Schäden getroffen werden.</p> <p>7.5-2 Grundsatz Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen und Betriebsstandorte Die im Freiraum liegenden, von der Landwirtschaft genutzten Flächen sollen, als wesentliche Grundlage für die Produktion von Nahrungsmitteln und nachwachsenden Rohstoffen erhalten werden. Wertvolle landwirtschaftliche Böden mit besonders hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit oder besonderer Eignung für eine landwirtschaftliche Nutzung sollen für Siedlungs- und Verkehrszwecke nicht in Anspruch genommen werden. Landwirtschaftliche Betriebe sollen in ihrem Bestand und ihren Entwicklungsmöglichkeiten gesichert werden. Bei unvermeidbaren Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen sollen negative Wirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe so gering wie möglich gehalten werden.</p>	
Thema: Klimawandel	
<p>4-2 Grundsatz Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung) „Bei der Entwicklung des Raumes sollen vorsorgend die zu erwartenden Klimaänderungen und deren Auswirkungen berücksichtigt werden. Hierzu sollen insbesondere beitragen</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Sicherung und Rückgewinnung von Überschwemmungsbereichen, • die Risikovorsorge in potenziellen Überflutungsbereichen, 	<ul style="list-style-type: none"> • Für eine Teilfläche des WernerFeldes liegt bereits heute ein Umweltgutachten vor (siehe www.wernerfeld.de/Quellen und dort [9]). Im Auftrag des RVR wurden u.a. für die Fläche des WernerFeldes Umweltbetrachtungen vorgenommen (siehe www.wernerfeld.de/Quellen und dort [26]). ✗ Die Quellen sehen bei einer Bebauung der Fläche des WernerFeldes eine hohe bzw. gravierende Beeinträchtigung der klimatischen Bedeutung der Fläche.



Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
<ul style="list-style-type: none"> • die Milderung von Hitzefolgen in Siedlungsbereichen durch Erhaltung von Kaltluftbahnen sowie innerstädtischen Grünflächen, Wäldern und Wasserflächen, • die langfristige Sicherung von Wasserressourcen sowie die Sicherung eines Biotopverbundsystems als Voraussetzung für die Erhaltung der Artenvielfalt bei sich räumlich verschiebenden Verbreitungsgebieten von klimasensiblen Pflanzen- und Tierarten. <p>6.1-5 Grundsatz Leitbild "nachhaltige europäische Stadt" Im zweiten Absatz heißt es ... Große Siedlungsbereiche sollen siedlungsstrukturell und durch ein gestuftes städtisches Freifächensystem gegliedert und aufgelockert werden. Dies soll auch Erfordernisse zur Anpassung an den Klimawandel erfüllen.</p>	<p>Es wird festgestellt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ es sich beim WernerFeld zwar nicht um ein Biotopverbund handelt, jedoch eine Bebauung eine Barriere für die Durchlässigkeit des Biotopverbundsystems darstellt und sieht somit eine erhebliche Beeinträchtigung des Biotopverbundsystems. ✗ es durch die Neuversiegelung einer großen Fläche zu einer Beeinträchtigung der Grundwasserbildung kommt. ✗ Es ist zu erwarten, dass eine zusätzliche Versiegelung der Fläche des WernerFeldes eine zusätzliche Temperaturerhöhung in der Umgebung und somit Gesundheitsschäden für die Bevölkerung bewirkt. <ul style="list-style-type: none"> • Schon heute kommt es im südlichen Bereich des WernerFeldes bei Starkregenereignissen zu massiven Überflutungen mit z.T. hohen Sachschäden bei Anwohnern. Das bestehende Kanalisationsnetz kann die Regenmassen nicht abführen; tatsächlich strömt das Wasser aus der überlasteten Kanalisation so stark heraus, dass die Gullideckel hochkommen. ✗ Es ist zu erwarten, dass durch eine weitere Versiegelung der Flächen im Verlauf der Fließrichtung des Regenwassers, die Bedrohung für die Bürger im gefährdeten Bereich steigt. Bisherige Planungen für den Schutz der betroffenen Bürger werden somit ad absurdum geführt. ➤ Wir fordern, das WernerFeld im Regionalplan Ruhr nicht als „Allgemeine Siedlungsfläche“ auszuweisen und die Klimafunktion, die Funktion der Grundwasserbildung sowie die Durchlässigkeit des Biotopverbundsystems zu erhalten und somit die Gefährdungssituation für die Bevölkerung bei Starkregenereignissen nicht weiter zu verschärfen.

Landesentwicklungsplan | **Bedeutung für das WernerFeld**

Überflutungssituation bei Starkregen



➡ Fließrichtung Regenwasser

Landesentwicklungsplan	Bedeutung für das WernerFeld
<p>4-3 Grundsatz Klimaschutzkonzepte Vorliegende Klimaschutzkonzepte und den Klimaschutz betreffende Fachbeiträge sind in der Regionalplanung zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Das Werner Feld hat für den Bochumer Osten und Lütgendortmund eine wichtige klimarelevante Funktion.• In der Handlungskarte Klimaanpassung der Stadt Bochum ist ein Teil des Werner Feldes bereits als wärmebelastet gekennzeichnet (siehe www.wernerfeld.de/Quellen und dort [10]).✂ Die Handlungskarte Klimaanpassung stellt für den Bereich um das WernerFeld durch den hohen Versiegelungsgrad eine starke Aufheizung tagsüber und eine deutliche Überwärmung nachts fest.✂ Es werden Rückbau, Entsiegelung und Begrünung nicht mehr genutzter Flächen empfohlen.✂ Es ist plausibel, dass eine Versiegelung des nördlich der Fläche Opel III liegenden WernerFeldes der Handlungskarte Klimaanpassung widerspricht.➤ Wir fordern, dem Grundsatz 4-3 des Landesentwicklungsplans zu entsprechen und das mit der Handlungskarte Klimaanpassung vorliegende Klimaschutzkonzept bei der Regionalplanung zu berücksichtigen.

Landesentwicklungsplan | **Bedeutung für das WernerFeld**



Quelle: <https://geoportal.bochum.de>

Zone 3 Belastungsgebiete der Industrieflächen



Die insgesamt hohe Flächenversiegelung bewirkt in diesen Bereichen eine starke Aufheizung tagsüber und eine deutliche Überwärmung nachts. Der nächtliche Überwärmungseffekt kann hier eine der Innenstadt analoge Ausprägung erreichen. Maßnahmen für bestehende sowie für die Gestaltung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen:

- Wahl eines geeigneten Areals zur Sicherung einer hinreichenden Be- und Entlüftung
- Rückbau, Entsiegelung, Begrünung betrieblich nicht mehr genutzter Flächen
- Stellplatzanlagen, Randsituationen und das Umfeld von Verwaltungsgebäuden begrünen
- Begrünung von Fassaden und Dächern
- bepflanzter Freiraum als Puffer zu angrenzenden Flächen

Zone 1 Gebiete mit einer Hitzebelastung im Ist-Zustand



Typ A

Durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Bereich der Hitzeinsel
 Maßnahmen: Aufenthaltsqualität steigern durch Verringerung der Hitzeentwicklung am Tag
 - Beschattung durch Vegetation und Bauelemente
 - Kühleffekte der Verdunstung nutzen (offene Wasserflächen, Begrünung)



Typ C

Sehr hohe Bevölkerungsdichte und / oder überdurchschnittlich hoher Anteil an Personen ab 65 Jahre im Bereich der Hitzeinsel
 Maßnahmen: - Tagsüber Ausgleichsräume schaffen (Parks im Nahbereich)
 - Nächtliche Überwärmung durch:
 - Verringerung der Hitzeentwicklung am Tag (siehe Typ A)
 - Zufuhr kühlerer Luft aus der Umgebung (siehe Zone 5)

Bericht zur Lage der Umwelt in der Metropole Ruhr 2017

Auf den Seiten 104 ff. des Berichtes zur Lage der Umwelt in der Metropole Ruhr wird über den Umweltindikator „Freiflächenverbrauch“ berichtet.

U.a. wird klargestellt, dass

- durch die Versiegelung von Böden wichtige Bodenfunktionen dauerhaft zerstört werden.
- vitale Böden Grundlage für Land- und Forstwirtschaft, Lebensraum für Tiere, Pflanzen, Mikroorganismen und elementar für Wasserkreisläufe und Grundwassererneuerung sind.
- sich Flächenverbrauch und Landschaftszerschneidung negativ auf Artenvielfalt von Flora und Fauna auswirken und dem Leitbild einer kompakten Siedlungsstruktur widersprechen.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Flächenversiegelung bis zum Jahr 2020 auf 30 Hektar (entspricht ungefähr der Fläche von 30 Fußballfeldern) pro Tag zu reduzieren.

Naturschutzverbände fordern schon bis 2025 eine Reduzierung des Flächenverbrauchs auf null Hektar.

- ✗ Die Landesregierung NRW ist leider vom bisherigen Ziel einer Flächenbegrenzung bis 2020 auf fünf Hektar pro Tag und ab 2050 auf null Hektar abgerückt.
- ✗ Die Auswirkungen der Zerstörung von Freiflächen werden für Menschen stadt-, stadtteilübergreifend und ebenfalls über die Grenzen der Metropole Ruhr und NRW hinaus früher oder später spürbar werden.

Wir fordern objektive Untersuchungen zu folgenden Fragen:

- **Wie wird sich der Bedarf für Gewerbeflächen sowie für Wohnbebauung entwickeln?**
- **Welche Anforderungen werden an diese Flächen zukünftig gestellt?**
- **Wie hoch ist der Leerstand in bereits erschlossenen Gewerbegebieten und warum werden diese nicht genutzt?**
- **Wie kann bestehender Wohnraum – auch leerstehende und sanierungsbedürftige Häuser - an die geänderten Anforderungen der Menschen angepasst werden?**
- **Welche Möglichkeiten des Flächen- und Gebäuderecyclings gibt es für Gewerbe und Industrie?**
- **Welche Möglichkeiten der Altlastensanierung gibt es für bereits kontaminierte Industriebrachen, um sie weiter zu nutzen, bevor aus neuen Gewerbegebieten die Altlast von morgen wird?**

Unter Berücksichtigung des hohen Versiegelungsgrades im Ballungsraum Ruhrgebiet fordern wir Flächenentwicklungskonzepte, die Flächen für Gewerbe und Wohnen bereitstellen, ohne dafür Freiflächen zu opfern, durch;

- **die Inanspruchnahme von vorgeutzten Brachen.**
- **die Sanierung und Vollsanierung im Bestand.**
- **Altlastensanierung, um kontaminierten Boden wieder nutzbar zu machen, bevor die Freiflächen von heute zu den Altlasten von morgen werden.**

