Rechtlicher Hinweis:

Die dargestellten Dokumente dienen zu Informationszwecken und sind kein amtlicher Nachweis!
Planungsrechtliche Auskünfte können nur auf Grundlage der Originale erteilt werden.
Die Daten werden mit der zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben erforderlichen Sorgfalt geführt.
Es wird jedoch keine Gewähr für die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Daten übernommen. Festgestellte Datenfehler sollten möglichst dem Amt für Stadtplanung und Wohnen mitgeteilt werden.

Die Weitergabe der Daten oder eines daraus erstellten Produktes bzw. die Einspeisung in Informationsnetze bedarf einer gesonderten Genehmigung.

STADT BOCHUM

Bebauungsplan Nr. 870

– Südring / Universitätsstraße –

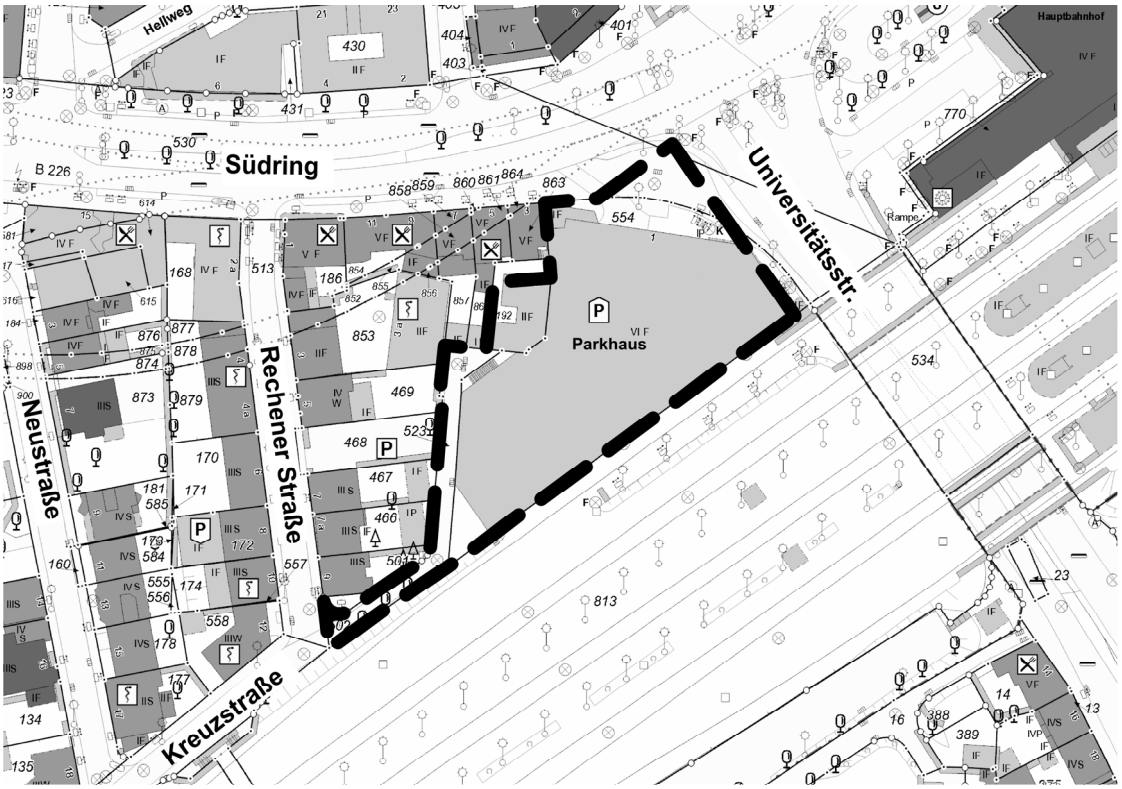
BEGRÜNDUNG

gem. § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

Fassung für

den Satzungsbeschluss

13.12.2018



Übersichtsplan mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans

STADT BOCHUM

INHALT

1. Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplans 4

2. Anlass, Erfordernis und Ziele des Bebauungsplans 4

3. Bestandsanalyse 5
3.1 Situation im Plangebiet 5
3.1.1 Historische Entwicklung 5
3.1.2 Städtebauliche Struktur 5
3.1.3 Nutzungsstruktur 6
3.1.4 Freiraum und Grünflächen 7
3.2 Verkehr und Erschließung 7
3.3 Ver- und Entsorgung 8
3.4 Eigentumsverhältnisse 8
3.5 Angrenzende Bebauungspläne 8

4. Übergeordnete Planungen 8
4.1 Landesentwicklungsplan 8
4.2 Regionaler Flächennutzungsplan 9
4.3 Bisher rechtskräftiger Bebauungsplan 9
4.4 Ziele der Stadtentwicklung 9
4.4.1 Masterplan Einzelhandel 9
4.4.2 Städtebauliche Entwicklungskonzepte 9
4.4.3 Stadtumbau West, ISEK Innenstadt 10
4.4.4 Strategische Umweltplanung 10
4.5 Fachplanungen 11
4.5.1 Landschaftsplan 11
4.5.2 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost 11
4.5.3 Gesamtkonzept Ruhender Verkehr 11
4.5.4 Lärmaktionsplanung 12
4.5.5 Spielleitplanung 12

5. Städtebauliches Konzept 13

6. Verkehrskonzept 15

7. Freiraumkonzept 16

8. Grundzüge der Abwägung 17

9. Planinhalt 18
9.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach BauGB 18
9.1.1 Art der baulichen Nutzung 18
9.1.2 Maß der baulichen Nutzung 20
9.1.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche 23
9.1.4 Abstandflächen 23
9.1.5 Verkehrsflächen 33
9.1.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte 33
9.1.7 Anlagen und Vorkehrungen zum Immissionsschutz 34
9.2 Örtliche Bauvorschriften nach BauO NRW 35
9.2.1 Werbeanlagen 35
9.2.2 Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen 37
9.2.3 Fassadengestaltung 37
9.3 Informatorische Darstellung 38
9.3.1 Denkmalbereich Bochumer Hauptbahnhof 38

9.4 Planfeststellungsverfahren RRX 39
9.5 Hinweise 40
9.5.1 Bergbau 40
9.5.2 Ausgasungen 40
9.5.3 Bodenschutz und Altlasten 40
9.5.4 Kampfmittel 41
9.5.5 Beprobungsstellen Grundwasser 41
9.5.6 Bodendenkmäler 41
9.5.7 Niederschlagswasserentsorgung 42
9.5.8 Hochwasserschutz 42
9.5.9 Funktrasse 42
9.5.10 Schallschutz 42
9.5.11 Artenschutz 42
9.5.12 Ver- und Entsorgung 43
9.5.13 Bisher geltende Festsetzungen/Vorschriften 43
9.5.14 Gesetze, Richtlinien und DIN-Normen 43

10. Bebauungsplanverfahren 44

11. Flächenbilanz 44

12. Umsetzung der Planung 45
12.1 Erschließung 45
12.2 Bodenordnung 45
12.3 Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen 45
12.4 Kosten 45

13. Gutachten 45

1. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH DES BEBAUUNGSPLANS

Das ca. 0,5 ha große Plangebiet umfasst das Grundstück Südring 1 (Ecke Südring/Universitätsstraße) und einen Teilbereich des Grundstücks Südring 3a sowie angrenzende, untergeordnete Flächen und wird begrenzt

- durch die Straße Südring im Norden,
- durch die Universitätsstraße im Osten,
- durch die Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG im Süden,
- durch die Bebauung Südring 3, den verbleibenden Teilbereich des Grundstücks 3a sowie Rechener Straße 5 bis 9 im Westen.

Die genaue Abgrenzung ist aus dem Bebauungsplan zu ersehen.

2. ANLASS, ERFORDERNIS UND ZIELE DES BEBAUUNGSPLANS

Anlass für die Aufstellung dieses Bebauungsplans ist die Absicht der WirtschaftsEntwicklungs-Gesellschaft Bochum mbH (WEG) und eines Vorhabenträgers, das bestehende Parkhaus auf der Fläche des Plangebietes rückzubauen und durch ein Hochhaus und ein neues Parkhaus zu ersetzen. Die Zielrichtung des Bebauungsplanes erfordert angesichts des städtebaulichen Umfeldes – mit einer im Regelfall bis zu sechsgeschossigen Bebauung und punktuellen Hochhäusern in der näheren Umgebung des Hauptbahnhofes eine bauleitplanerische Regelung. Zudem ist Handlungsbedarf gegeben, da weder Nutzung noch Erscheinungsbild des heutigen Bestandsgebäudes (Parkhaus mit ergänzenden Nutzungen im Erdgeschoss) den städtebaulichen Zielen der Stadt Bochum entsprechen.

Der Bebauungsplan wird gemäß § 8 BauGB aufgestellt. Ursprünglich, das heißt bis einschließlich der Offenlage des Bebauungsplanes Nr. 870, wurde das Verfahren gemäß § 13 a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung geführt. Grundsätzlich werden die Rahmenbedingungen des §13 a BauGB erfüllt: Insbesondere wird ein bebautes Gebiet überplant, das eine Grundfläche von 20.000 qm nicht überschreitet. Auch unterliegt das Vorhaben nicht der Pflicht zur Erstellung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Das Vorhaben entspricht keinem der Vorhaben, die in der Liste »UVP-pflichtige Vorhaben« der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufgeführt sind. Aufgrund möglicher Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes – insbesondere durch Schallimmissionen der geplanten Vorhaben – sowie der Einwirkung vorhandener Schallimmissionen auf das Vorhaben selbst, werden Maßnahmen erforderlich, die eine Anwendung des § 13 a BauGB ausschließen.

Das Plangebiet liegt in einer herausragenden städtebaulich Situation: Zum einem mündet mit der Universitätsstraße eine der wichtigsten Cityradialen aus Richtung Süden in den Südring, sodass hier ein wichtiges »Tor zur Innenstadt« ausgebildet wird. Zum anderen befindet sich das Plangebiet im Spannungsfeld zwischen Hauptbahnhof und dem 16-stöckigen Europahochhaus. Im weiteren Umfeld sind weitere Hochhäuser vorzufinden, etwa das Mercure Hotel, die Hauptverwaltung Stadtwerke und das Bochumer Fenster. Aufgrund der exponierten Lage soll im Plangebiet eine städtebauliche Dominante ausgebildet werden, die diese besondere Situation angemessen betont.

Gleichzeitig soll die bisherige Funktion des Plangebietes – also die Bereitstellung von Parkraumangebot in der Innenstadt – gewahrt bleiben. Hierdurch ergeben sich für den Bebauungsplan folgende Zielsetzungen:

- Städtebauliche Aufwertung des Standortes durch neue bauliche Entwicklung,
- Ausbildung einer städtebaulichen Dominanten in Form eines Hochhauses,
- Weiterentwicklung der bisherigen Nutzung in Form eines Parkhaus-Neubaus,
- Anreicherung des Standortes mit neuen Nutzungen (insb. Hotelnutzung bzw. studentisches Wohnen).

3. BESTANDSANALYSE

3.1 Situation im Plangebiet

3.1.1 Historische Entwicklung

Das Plangebiet war bis in die Nachkriegsjahre im Osten und Norden durch Straßen begrenzt, die in ihrem Verlauf etwa dem heutigen Verlauf der Universitätsstraße sowie des Südringes entsprechen. Im Westen (am Rande, jedoch innerhalb des heutigen Geltungsbereiches) bestand eine in nordsüdliche Richtung verlaufende Straße, die dem Verlauf der noch heute bestehenden Verkehrsfläche (Teil der Rechener Straße) entspricht, jedoch nicht als Sackgasse endete, sondern Anschluss in Richtung Norden bot. Westlich dieser Straße bestanden (außerhalb des jetzigen Geltungsbereiches) verschiedene vermutlich gemischt oder zu Wohnzwecken genutzte Gebäude.

Die Flächen des Plangebietes waren bereits in den Vorkriegsjahren baulich genutzt. Infolge der Kriegszerstörungen wurden Anfang der 1960er Jahre die Flächen vollständig durch den Neubau eines Atom-Tiefbunkers in Verbindung mit dem heutigen Parkhaus (vermutlich als Tarnbau) bebaut. Verbliebene Gebäudereste innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurden in diesem Zuge entfernt. Die bisherige Durchgangsstraße wurde als rückwärtige Stich-Erschließung des Innenhofes verkürzt. Die Erschließung in Richtung Westen wurde auf die neu angelegte Rechener Straße verlegt.

Seit rund 60 Jahren wurde das Parkhausgebäude in seinen Außenabmessungen nicht verändert. Auch die Erschließung ist seither gleich geblieben.

3.1.2 Städtebauliche Struktur

Das Umfeld des Plangebietes ist entlang des Südrings durch eine überwiegend fünfgeschossige, kerngebietstypische und in geschlossener Bauweise errichtete Wohn- und Geschäftsbebauung geprägt. Westlich des Plangebietes, entlang der Rechener Straße, befindet sich eine überwiegend drei- bis viergeschossige Bebauung mit vorwiegender Wohnnutzung. Zum Plangebiet orientieren sich die Gebäuderückseiten und entsprechende Nebennutzungen dieser Gebäude, wie private Freiflächen, Parkplätze und Garagen.

Das bestehende Parkhaus bildet den östlichen Abschluss des Baublocks zwischen Rechener Straße und Universitätsstraße. Es ist zu Südring, Universitätsstraße und Bahnhof überwiegend offen und wurde auf Basis eines regelmäßigen und rasterförmig angeordneten Stahlbetongerüstes errichtet. Vorgelagert zur Universitätsstraße und zum Südring wurden in der Erdgeschosszone vorhandene Ladeneinheiten teilweise durch vorspringende Auslagen (Glas-Aluminium-Konstruktionen) in den öffentlichen Fuß- und Radwege-/Aufenthaltsraum erweitert. Darüber hinaus befindet sich unterhalb des Parkhauses ein unterirdischer, atomsicherer Bunker, der im Jahre 2016 entwidmet und außer Betrieb genommen wurde.

Da auf einen Abbruch verzichtet wird, soll dieser auch in die zukünftige Struktur des Plangebietes miteingebunden werden.

Zum Südring wirkt das Parkhaus wie ein sechsgeschossiges Gebäude. Das westlich angrenzende Gebäude Südring 3 steht – ebenso wie das Parkhaus, wenn auch leicht versetzt – grenzständig, sodass zum Südring der Eindruck einer geschlossenen Bebauung entsteht. Zwischen Rechener Straße und Südring existiert eine Höhendifferenz von rund 4,0 m. Diese wird innerhalb des Gebäudes durch ein volles Geschoss ausgeglichen, sodass das Parkhaus zur Rechner Straße wie ein fünfgeschossiges Gebäude wirkt. Hier ist die Fassade im Erdgeschoss bis auf einen Ausgang der Bunkeranlage und eine Notzufahrt zum Parkhaus geschlossen, lediglich unterbrochen durch Fenster und Glasbausteine sowie Verschattungselemente in den oberen Geschossen. Zu den südlich angrenzenden Gleisanlagen erfolgt ein weiterer Geländesprung (die Gleisanlagen liegen in Dammlage), sodass von den Bahnsteigen des Bochumer Hauptbahnhofes nur die obersten vier Geschosse des Parkhauses sichtbar sind. Das Parkhaus besitzt ein Flachdach.

Das Parkhaus liegt an einer zentralen, sehr gut wahrnehmbaren Stelle innerhalb des Bochumer Stadtgebietes. Östlich schließt sich der Hauptbahnhof Bochum an. Auf der gegenüberliegenden Seite des Südringes liegt das Europahochhaus/LUEG-Gebäude, das 16 Geschosse und eine Gebäudehöhe von ca. 60 m aufweist.

Neben dem Parkhaus umfasst das Plangebiet ein weiteres Bestandsgebäude, das Gebäude Südring 3a. Dieses befindet sich innerhalb des Häuserblocks, der durch Südring, Universitätsstraße, Rechener Straße und Bahngleise begrenzt wird, und ist grenzständig zum Parkhaus gebaut.

Insbesondere unter Berücksichtigung der Lage weisen die baulichen Anlagen innerhalb des Plangebietes ein nur wenig repräsentatives Erscheinungsbild auf. Die Bauten innerhalb des Plangebietes sollen im Rahmen der Umsetzung bis auf den vorhandenen Tiefbunker vollständig abgerissen und durch neue Gebäude ersetzt werden.

3.1.3 Nutzungsstruktur

Das Parkhaus befindet sich heute im Eigentum der WEG und bietet im Wesentlichen öffentliche Stellplätze an. Insgesamt stehen auf fünf Parkdecks (unterstes Geschoss dient im Wesentlichen der Erschließung) rund 567 Stellplätze zur Verfügung. Für einen Teil der vorhandenen Parkplätze (insg. 78 Stellplätze) sind Baulasten eingetragen, die dem Stellplatznachweis Dritter dienen. Diese sind überwiegend im 3. OG des Gebäudes angeordnet.

Im südwestlichen Bereich des Gebäudes liegt die Auf- und Abfahrt, über die die Parkplatzebenen des Gebäudes erreicht werden können. Im Erdgeschoss sind neben den Ein- und Ausfahrten zudem Betriebe aus dem Dienstleistungssektor sowie zentrale Infrastruktureinrichtungen untergebracht. Die Ladeneinheiten liegen im nördlichen und östlichen Gebäudeteil, die beiden Einheiten sind durch eine Zufahrt des Parkhauses zum Südring voneinander getrennt. Zu den zentralen Einrichtungen gehören Räume/Flächen für Aufsichts-/Servicekräfte, Schrankenanlagen, Technikräume, Lager, Treppen- und Aufzugsanlagen, WC- und Waschräume aber auch Zugänge zum Bunker.

Die Ausstattung des Parkhauses entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen; dies gilt insbesondere für die fußläufige Erschließung, da keine behindertengerechte Aufzugsanlage vorhanden ist.

Das Gebäude Südring 3a wird aktuell gewerblich genutzt. Die introvertierte Lage innerhalb des Häuserblocks und die umgebende Bebauung lassen andere Nutzungen – insb. eine Wohn- oder Büronutzung – kaum möglich erscheinen.

3.1.4 Freiraum und Grünflächen

Der nordöstliche Bereich des Plangebietes wird aktuell durch den Fuß- und Radverkehr genutzt. Die versiegelte Fläche bildet aufgrund der Größe eine Art Platzfläche aus, die durch die angrenzenden Straßenräume sowie dem bestehenden Parkhaus begrenzt wird. Innerhalb dieser Flächen existieren kleine, durch technische Anlagen, Wege und Treppen sowie Werbeanlagen unterbrochene Rasenflächen in untergeordneter Größenordnung, die die Platzflächen strukturieren. Darüber hinaus besteht eine zur Rechener Straße orientierte, dreieckige Fläche, die jedoch vollständig versiegelt ist und als Notzufahrt zum Parkhaus dient. Alle weiteren Flächen des Plangebietes stellen entweder Straßenraum einschließlich Fuß- und Radwege sowie Zu- und Ausfahrten aus dem Parkhaus dar, sind versiegelt oder vom Parkhaus überbaut. Das Parkhaus und das Gebäude Südring 3a verfügen zwar über Flachdächer, aber keine Dachbegrünung.

3.2 Verkehr und Erschließung

Die Erschließung des Parkhauses erfolgt durch eine Zufahrt vom Südring sowie eine Ein- und Ausfahrt zur Universitätsstraße. Innerhalb des Gebäudes dient das Erdgeschoss der Verteilung der anfallenden Verkehre, an der südwestlichen Gebäudeseite ist die Auf- und Abfahrt angeordnet. Diese dient auch als Zu-/Abfahrt zur Bunkeranlage. Die Erschließung des Gebäudes Südring 3a erfolgt über die bestehende Parkhaus und ist durch eine Baulast gesichert. Die Rechener Straße besitzt keine bzw. lediglich eine untergeordnete Erschließungsfunktion für das Plangebiet (Notzufahrt, Seitenausgang für Fußgänger des Bunkers). Die Erschließung für den Individualverkehr ist somit über den Südring bzw. die Universitätsstraße gewährleistet.

Durch direkte Nachbarschaft zum Bochumer Hauptbahnhof ist die Anbindung der Flächen an das ÖPNV-Netz optimal. Es besteht Anschluss an das regionale und überregionale Schienennetz sowie allen Stadtbahnlinien, die das Bochumer Stadtgebiet bedienen. Des Weiteren bietet der neu errichtete zentrale Omnibusbahnhof Anschluss an diverse Buslinien einschließlich Schnell- und Nachtbussen.

Für Fußgänger sind die Geschosse innerhalb des Parkhauses durch ein Treppenhaus an der südwestlichen Gebäudeaußenwand (an der Auf-/Abfahrt des Parkhauses), ein Treppenhaus in der südöstlichen Ecke des Parkhauses mit Austritt zur Universitätsstraße (neben der Haupt-Ein-/Ausfahrt) und eine zentral innerhalb des Gebäudes gelegene Treppen- einschließlich Aufzugsanlage erschlossen. Letztere liegt angrenzend an Verwaltungs-, Lager-, Technik- und Sanitärräume benachbart zum Gebäude Südring 3a auf Flurstück 192.

Auch ein Teil der Rechener Straße liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes: Die Sticherschließung dient insbesondere der privaten Erschließung benachbarter Garagen und untergeordnet der Bunker-/ Parkhausnutzung.

Ein Teil des (heutigen) Fuß- und Radweges innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche von Südring und Universitätsstraße kann künftig aufgegeben werden und wird deshalb in den Geltungsbereich einbezogen.

3.3 Ver- und Entsorgung

Im Plangebiet existieren Ver- und Entsorgungsleitungen, die nach heutiger Situation im Bereich öffentlicher Verkehrsfläche verlegt sind. Durch die Planung wird jedoch ein Teilbereich der bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen überbaut, weshalb eine Verlegung derjenigen Ver- und Entsorgungsleitungen geplant ist, die nach Umsetzung der Planung sich unterhalb des geplanten Hochhauses befinden würden. Dies betrifft insbesondere die Verlegung des in ca. 5 m Tiefe verlaufenden städtischen Mischwasserkanals Ei 800/1200.

Die Bunkeranlage unterhalb des Parkhauses verfügt über eine eigene Wasser-, Notstrom- und Notwärmeversorgung.

3.4 Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Plangebietes befinden sich aktuell teilweise im Eigentum der Stadt Bochum sowie überwiegend im Eigentum der WEG. Das zum Gebäude Südring 3a zugehörige Grundstück befindet sich in Privateigentum. Die WEG beabsichtigt zur Realisierung der Planung den Erwerb eines Teilbereichs des Grundstücks.

3.5 Angrenzende Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Nr. 870 – Südring/Universitätsstraße – überplant einen Teil des Bebauungsplanes Nr. 576 b I. Der einfache Bebauungsplan setzt für das Plangebiet und dessen Umfeld ein Kerngebiet (MK) gem. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Es wird weder die Bauweise, noch ein Maß für die bauliche Nutzung definiert, sodass diese Belange nach § 34 BauGB geregelt sind.

Für die Flächen angrenzend an das Plangebiet ergeben sich aufgrund unterschiedlicher Gebäudehöhen, Dachformen, Geschossigkeiten und Bauweisen keine eindeutigen Bewertungsmaßstäbe.

Das Fehlen qualifizierender Festsetzungen (insb. bzgl. des Maßes der baulichen Nutzung) im Bebauungsplan Nr. 576 b I in Verbindung mit der vorliegenden städtebaulichen Konzeption für das Plangebiet ergeben die Erforderlichkeit der Überplanung mit einem neuen Bebauungsplan. Dieser soll zu den genannten Aspekten planungsrechtlich eindeutige Neuregelungen aufnehmen.

4. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

4.1 Landesentwicklungsplan

Das Land Nordrhein-Westfalen hat den neuen Landesentwicklungsplan (LEP NRW) beschlossen. Der LEP NRW wurde am 25. Januar 2017 im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes verkündet und trat daraufhin gemäß Art. 71 Abs. 3 der Landesverfassung NRW am 8. Februar 2017 in Kraft. Der LEP NRW stellt die Stadt Bochum als Oberzentrum und die Flächen des Plangebietes als Siedlungsraum dar. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes sind die Ziele und Grundsätze des LEP NRW zu berücksichtigen. Die beabsichtigte Planung für die Flächen des Bebauungsplanes stehen den Darstellungen des Landesentwicklungsplanes somit nicht entgegen.

4.2 Regionaler Flächennutzungsplan

Der Regionale Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr (RFNP) stellt seit 2010 sowohl Regionalplan als auch Flächennutzungsplan für die teilnehmenden Städte dar. Im wirksamen Regionalen Flächennutzungsplan vom 2. Mai 2010 (zuletzt geändert am 17.07.2017) ist die Fläche des Plangebietes als gemischte Baufläche dargestellt. Die Darstellung von gemischten Bauflächen im RFNP entspricht auf Ebene der Regionalplanung der Darstellung eines Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB). Eine spezialisierte Sonderbaufläche/ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hotel, Wohnen und Parkhaus ist in den Darstellungen des RFNP nicht vorhanden. Da sich die geplanten Nutzungen am ehesten mit dem allgemeinen Nutzungskatalog eines Kerngebietes gemäß § 7 BauNVO vergleichen lassen, die jeweils mit der Flächennutzungsplandarstellung einer gemischten Baufläche korrespondieren und da diese auch aus der Darstellung des Allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB) abgeleitet werden können, lassen sich die geplanten Nutzungen gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus den Darstellungen des RFNP entwickeln.

4.3 Bisher rechtskräftiger Bebauungsplan

Das Plangebiet ist vom rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 576 b I erfasst. Der einfache Bebauungsplan setzt für den Planbereich Kerngebiet (MK) gem. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Diese Festsetzung ist mit der Errichtung des geplanten Hochhauses nicht vereinbar, da vorgesehen ist, in gewissem Umfang Wohnnutzung im Plangebiet zuzulassen.

Zudem erlaubt das bestehende Planungsrecht die geplante Höhenentwicklung zur Ausbildung einer städtebaulichen Dominante nicht. Vor diesem Hintergrund und der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebungsbebauung ist eine neue bauleitplanerische Grundlage notwendig.

4.4 Ziele der Stadtentwicklung

4.4.1 Masterplan Einzelhandel

Der Masterplan Einzelhandel Bochum – Fortschreibung 2012, Neujustierung 2017 – des Büros Junker und Kruse (Stand: Mai 2018) stellt das Plangebiet als Zentrentyp I - Hauptgeschäftszentrum Bochum dar. Damit sind die Flächen in der höchsten Zentrenhierarchie eingestuft. Potenziell können am Standort somit Einzelhandelsnutzungen, auch mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten, realisiert werden.

Aufgrund der erforderlichen Abwicklung entstehender Kunden- und Lieferverkehre, eignet sich der Standort nicht für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, sofern die weiteren geplanten Nutzungen umgesetzt werden sollen. Dabei stehen insbesondere solche Einzelhandelsnutzungen in Konkurrenz zu den weiteren geplanten Nutzungen, die aufgrund der Zentralität ihrer angebotenen Hauptsortimente ein relevantes Kundenverkehrsaufkommen auslösen.

4.4.2 Städtebauliche Entwicklungskonzepte

<u>Handlungskonzept Wohnen</u>

Das Handlungskonzept Wohnen wurde für die Stadt Bochum durch das Büro „empirica“ aufgestellt. Im Rahmen des abschließenden 5. Workshops wurde im Juni 2017 das Ziel formuliert, jährlich 800 neue Wohnungen in Bochum zu schaffen, um für die in Bochum lebenden Menschen Wohnraum in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung zu stellen.

Als weiteres Ziel wird formuliert, die Wohnortbindung von Studenten zu erhöhen. Für beide Zwecke sollen verstärkt Innenentwicklungspotenziale mobilisiert werden.

Bochumer Empfangskultur

Als weiteres städtebauliches Entwicklungskonzept ist das Projekt »Bochumer Empfangskultur« zu nennen, in dessen Rahmen 2004 die »Cityradialen« entwickelt wurden. Hieraus ergibt sich eine besondere städtebauliche Bedeutung unter anderem der Universitätsstraße für die öffentliche Wahrnehmung der Stadt Bochum. Ziel ist es, die Charakteristik der Radialstraßen als wichtige Zufahrtsbereiche in die City deutlicher als bislang herauszuarbeiten, die entsprechenden Straßenräume langfristig umzugestalten. Dem Bereich um die Hauptbahnhof Bochum kommt demnach besondere Bedeutung als Tor zur Stadt und zum öffentlichen Personennahverkehr zu.

Masterplan Universität – Stadt

Das Plangebiet befindet sich an der Universitätsstraße, die im Masterplan Universität – Stadt als Entwicklungsachse bezeichnet wird. Im Konzept von 2014 des Architektur- , Stadtplanungs-, und Stadtentwicklungsbüros Hamerla | Gruß-Rinck | Wegmann + Partner wird der Standort explizit genannt (unter dem damaligen Namen Stadtturm) mit Räumen »für universitäts- und hochschulaffine und universitäts- und hochschulstützende Einrichtungen«. Dabei wird insbesondere eine Wohnnutzung für den Standort mit überordentlich guter Anbindung an den Universitätsstandort vorgeschlagen. Der Stadtturm Bochum ist ein bedeutender, zukunftsorientierter Unternehmensstandort in exponierter Lage an der innerstädtischen Kreuzung Südring/Universitätsstraße. Zukunftsweisende Branchen finden hier eine repräsentative Adresse. Kooperationen zu universitären Einrichtungen und die Verbindung von Innenstadt und Universitätsstandort können hier gestärkt werden.«

4.4.3 Stadtumbau West, ISEK Innenstadt

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereiches eines Stadtumbaugebietes. An das Plangebiet grenzt ein Sanierungsgebiet nördlich an: die 4. Erweiterung zum Sanierungsgebiet Innenstadt betrifft somit auch die Flächen des Bebauungsplanes im bisherigen nördlichen Abschluss der Verkehrsflächen des Südringes (Fuß- und Radwege). Die vorhandenen Fuß- und Radwege werden teilweise durch das Plangebiet überplant, die Flächen verbleiben künftig teilweise nicht mehr im Eigentum der öffentlichen Hand. Aus der Überlagerung mit dem Sanierungsgebiet ergeben sich keine weiter zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen für das Plangebiet.

Das Plangebiet liegt im vorgesehenen Geltungsbereich des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) Innenstadt. Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben mit den städtebaulichen Zielen des ISEK Innenstadt korrespondiert.

4.4.4 Strategische Umweltplanung

Das Klimaanpassungskonzept der Stadt Bochum vom Geographischen Institut der Ruhr-Universität Bochum, Dezember 2012 stellt die Flächen des Plangebietes als »Gebiet mit einer Hitzebelastung im ist-Zustand« dar und empfiehlt die Hitzeentwicklung am Tag zu reduzieren. Eine Erhöhung der Verschattung insbesondere von öffentlichen Platzflächen trägt demnach zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei, ebenso offene Wasserflächen oder begrünte Flächen.

Eine erhöhte Verschattung öffentlicher Platzflächen wird durch das Vorhaben ermöglicht. Insbesondere am Nachmittag und Abends wird der Schattenwurf des geplanten Hochhauses den Kurt-Schumacher-Platz erreichen. Darüber hinaus soll auf dem geplanten Parkhaus eine Dachbegrünung realisiert werden, von der positive klimatische Effekte auf das Mikroklima zu erwarten sind. Wasserflächen können aufgrund des begrenzten Platzangebotes innerhalb des Plangebietes nicht realisiert werden. Die Planung steht dem Klimaanpassungskonzept der Stadt Bochum somit nicht entgegen.

4.5 Fachplanungen

4.5.1 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplans.

4.5.2 Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost untersucht verschiedene Straßenabschnitte hinsichtlich der Überschreitung von Grenzwerten für Feinstaub und Stickoxide in der Stadt Bochum. Dabei werden industrielle, durch Straßenverkehr verursachte und durch Schienenverkehr verursachte Emissionen ermittelt sowie berechnet. Auch Hintergrundbelastungen werden berücksichtigt.

Für Feinstaub (PM10) ist die Anzahl der Tage mit Tagesmittelwerten > 50 µg/m^3 (»Überschreitungstage«) in der Praxis das entscheidende Beurteilungskriterium. Für Stickoxide ergibt sich ein zulässiger Grenzwert im Jahr 2010 von 40 µg/m^3. Beide Werte werden in dem Modellierungsmodell des Luftreinhalteplanes für den Bereich des Plangebietes unter Berücksichtigung aller potenziellen Emittenten unterschritten. Dies wird auch durch erfolgte stationäre Messungen bestätigt. Dennoch sind Überschreitungen im Plangebiet nicht ausgeschlossen. Verursacher potenzieller Überschreitungen von Stickstoffbelastungen ist in der größten Ursache der Straßenverkehr, daneben Industriebetriebe, Hausbrand und Kleinfeuerungsanlagen. Für Feinstaubbelastungen liegt der Anteil des »regionalen Hintergrundes« zum Teil deutlich über 60 %, danach folgen Straßenverkehr und Industrie als Verursacher.

Das Plangebiet wurde infolge der Empfehlungen des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet Ost in die Umweltzone der Stadt Bochum aufgenommen.

4.5.3 Gesamtkonzept Ruhender Verkehr

Das Plangebiet liegt innerhalb des Untersuchungsraumes des »Gesamtkonzeptes Ruhender Verkehr«, für das durch das Gutachterbüro VSU GmbH aus Herzogenrath von 2014 bis Anfang 2017 anhand von Gangliniendaten der WEG zu den Parkhäusern in der Innenstadt sowie geplante Bauprojekte und die Fortschreibung des Masterplanes Einzelhandel ausgewertet wurden. Zudem wurden Einwohner- und Kfz-Daten ausgewertet.

Innerhalb des Innenstadtbereiches ist demnach eine Unterversorgung mit privaten Stellplätzen festzustellen. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind sehr hoch ausgelastet, was einerseits auf einen hohen Anteil an Bebauung aus den 1950er Jahren mit geringen Stellplatznachweis, auf Kliniken sowie eine bisher fehlende Parkraumbewirtschaftung dieser Stellplätze zurückgeführt wird.

Für die öffentlichen Parkhäuser ergibt sich eine Spitzenbelastung tagsüber, abends und morgens bestehen jedoch nach den Aussagen des Gutachters noch Kapazitäten.

Als Ergebnis des Gutachtens wird vorgeschlagen, auf den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum eine Parkraumbewirtschaftung insbesondere im Umfeld der Kliniken sowie im Innenstadtbereich einzuführen. Zudem schlägt der Gutachter ein strukturiertes Konzept zur Parkraumbewirtschaftung vor. Dieses soll zusammen mit anderen Maßnahmen dazu dienen, die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Parkhäuser in der Stadt Bochum dauerhaft zu verbessern. Das Konzept befindet sich aktuell in der Erarbeitungsphase.

Die vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Raum in der Umgebung des Plangebietes sind bereits heute bewirtschaftet. Für das geplante Parkhaus innerhalb des Plangebietes hat das Konzept insofern eine Auswirkung, als es von der künftig geplanten Satzung zur Parkraumbewirtschaftung betroffen sein wird und somit evtl. auch für die umliegenden Bewohner geöffnet werden soll. Es wird dadurch erwartet, dass das neu geplante Parkhaus eine höhere Auslastung insbesondere in den bisher nicht vollständig ausgelasteten Zeiträumen erhalten wird. Es ist beabsichtigt, die geplanten Stellplätze des Parkhauses auch künftig entsprechend des Bewirtschaftungskonzeptes der Stadt Bochum zu bewirtschaften.

4.5.4 Lärmaktionsplanung

Im strategischen Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Bochum vom August 2011 werden verschiedene Informationen zu Schallemissionsarten zusammengetragen. Für den Standort sind die Bahntrassen südlich des Plangebietes sowie der Südring und die Universitätsstraße die relevanten Schallquellen.

Der Lärmaktionsplan stellt zu den verschiedenen Schallquellen, je nach Einflussmöglichkeiten, Minderungsmaßnahmen und Handlungsstrategien zur Reduzierung der Schallemissionen vor. Für die relevanten Schallquellen am Plangebiet sind keine konkreten Maßnahmen vorgesehen, lediglich allgemeine Schritte zum Umstieg auf den ÖPNV, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und die Förderung von Elektromobilität enthalten für das Plangebiet potenzielle Maßnahmen.

4.5.5 Spielleitplanung

Das Büro Landschaft planen + bauen Berlin GmbH hat im Jahr 2008 die Spielleitplanung für die Stadt Bochum erstellt. Dabei wurden alle bestehenden Spielplätze und Spielorte in der gesamten Stadt aufgenommen und analysiert. Im Umfeld des Plangebietes wurde dabei festgehalten, dass der Innenstadtbereich als Wohnbereich ohne Spielflächenversorgung für 6- bis 18-Jährige zu bewerten ist. Insgesamt stehen wenig Flächen zur Verfügung, weshalb trotz geringer Anzahl an Wohnstandorten im Innenstadtbereich eine geringfügige Unterversorgung besteht.

Die nächstgelegene formelle Spielfläche befand sich rund 100 m westlich des Plangebietes an der Neustraße, der Standort ist jedoch aufgegeben worden und soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Der darüberhinausgehend nächste Standort befindet sich in rund 360 m Entfernung südlich des Plangebietes an der Franz-Vogt-Straße.

Unbebaute Flächen, wie Parkanlagen, Wälder, Kleingartenanlagen oder Brachen sind im Umfeld des Plangebietes nicht vorhanden, sodass sich keine Potenziale für eine Fortentwicklung von Spielplätzen und -orten im Umfeld des Plangebietes ergeben. Aufgrund der geplanten Wohnnutzung (kleinflächige Appartments für studentisches Wohnen) wird ein Nachweis an Spielflächen auch nicht erforderlich. Deshalb wird voraussichtlich kein Nachweis von Spiel-

platzflächen erforderlich, daher regelt der Bebauungsplan diesbezüglich nichts weiteres. Näheres ist im Rahmen der Baugenehmigung zu klären. Dabei ist auch die Schaffung von Spielmöglichkeiten innerhalb der geplanten Gebäude denkbar.

5. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Geplante Bebauung und Nutzung

Die Bebauung innerhalb des Plangebietes soll sich künftig in ein Hochhaus mit südlich und westlich erweitertem Sockelgeschoss und ein neu geplantes Parkhaus inklusive Fahrradparkhaus gliedern. Zur Realisierung der geplanten Bebauung müssen sämtliche bestehenden baulichen Anlagen mit Ausnahme des bestehenden Bunkers abgerissen werden.

Das Hochhaus wird künftig die östliche Stirnseite des Kurt-Schumacher-Platzes begrenzen und soll vorwiegend für studentisches Wohnen genutzt werden. Darüber hinaus soll eine Hotelnutzung grundsätzlich möglich sein. Daneben sollen den Hauptnutzungen dienende Nutzungen, wie ein Restaurant, Fitnessbereich, Tagungs- und Konferenzräume, Büroräume, eine Bar sowie diverse Versammlungsstätten (etwa Gemeinschafts-, Veranstaltungs- und Seminarräume) realisiert werden. Die gastronomischen Nutzungen sollen innerhalb des Erdgeschosses sowie im ersten Obergeschoss liegen. Das Dach des geplanten Sockelgeschosses südlich und westlich des Hochhauses soll als Terrasse ausgebaut werden und für außengastronomische Nutzungen zur Verfügung stehen.

Für das entfallende öffentliche Parkhaus soll im südlichen Teil des Plangebietes durch den Neubau eines Parkhauses Ersatz geschaffen werden. Wie bisher sollen auch öffentliche Stellplätze angeboten werden. Zudem bestehen für das heutige Parkhaus Stellplatz-Baulasten, die auch im Neubau Fortbestand haben sollen. Weiterhin ist geplant, die erforderlichen Stellplätze für die neuen Nutzungen des geplanten Hochhauses im neuen Parkhaus nachzuweisen.

Der Tiefbunker muss seinen ursprünglichen Zweck zukünftig nicht mehr erfüllen, aber soll an Ort und Stelle verbleiben. Die neuen Gebäude sollen in Teilen auf der bestehenden Bunkeranlage aufgebaut werden. Für die Räume ist eine Wieder-/ Nachnutzung (z.B. als Flächen für technische Anlagen) grundsätzlich denkbar. Hierzu müssten die bestehenden Räume saniert werden.

Höhenentwicklung, Gebäudeanordnung und -stellung

Durch die Lage am südlichen Eingangsbereich der Bochumer Innenstadt und in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof befindet sich das Plangebiet in einer städtebaulich herausragenden Situation. Die Planung trägt diesem Umstand durch die Höhenentwicklung sowie Anordnung und Stellung der Gebäude Rechnung.

Das geplante Hochhaus wird 21 Geschosse (einschließlich Erdgeschoss sowie einem Technikgeschoss unter Dach) bei einer Gebäudehöhe von ca. 69 m aufweisen. Das erweiterte Sockelgeschoss bildet eine bauliche Verbindung zwischen Hochhaus und Parkhaus. Hierfür wird die Höhe des 1. Obergeschoss aufgenommen. Das Parkhaus ist mit einer Höhe von ca. 21 m geplant. Auf bis zu sieben Ebenen sollen Stellplätze geschaffen werden.

Durch die unterschiedliche Höhenentwicklung wird in Form des Hochhauses eine städtebauliche Dominante ausgebildet. Hierdurch entsteht ein neuer markanter Punkt in der Stadtsilhouette, der in Beziehung zu den umgebenden, stadtbildprägenden Gebäuden steht. Dies sind im

Bereich des Kurt-Schumacher-Platzes insbesondere das Europahaus und das Mercure Hotel Bochum City. Im erweiterten Umfeld steht das geplante Hochhaus zudem im Wechselspiel mit dem Exzenterhaus weiter südlich an der Universitätsstraße.

Die konkrete Verortung des Hochhauses im nordöstlichen Teil des Plangebietes ist bewusst gewählt, um den Kurt-Schumacher-Platz an seiner westlichen Seite städtebaulich einzufassen. Aufgrund der Dimensionierung der Platzfläche (die zentrale Verkehrsachsen der Stadt aufnimmt/verbindet und die in ihrer Längsausdehnung rund 250 m überspannt) muss ein Gebäude mit einer entsprechenden Mindesthöhe vorgesehen werden, um eine städtebauliche Dominante und den Abschluss des Platzes zu erreichen.

Die Stellung bzw. Drehung des geplanten Hochhauses betont die besondere städtebauliche Situation an dem Kreuzungspunkt von Südring und Universitätsstraße. Dabei springt die Fassade im nordöstlichen Bereich mit den beiden untersten Geschossen zurück bzw. ragt der Baukörper mit den übrigen Obergeschossen in den Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche hinein. Hierdurch reagiert der Baukörper auf die bestehenden Strukturen, indem für Fußgängerinnen und Fußgängern, entsprechend des Verlaufes des vorhandenen Gehweges, ausreichend Platz geboten wird.

Durch die Lage des geplanten Parkhauses im südlichen Teil des Plangebietes kann ein Teil der vorhandenen Schallemissionen der Bahnflächen im Bereich des Hochhauses sowie in der Umgebung des Plangebietes abgeschirmt werden. Das geplante Gebäude soll zur Universitätsstraße etwa die bestehende Gebäudehöhe wiederaufgreifen und im westlichen Teil um etwa zwei Geschosse erhöht werden.

Die geplanten Gebäude müssen bei der Gründung auf die bestehende Bunkeranlage Rücksicht nehmen. Daneben ist auch die Lage eines U-Bahn-Tunnels zu berücksichtigen. Diese Zwangspunkte schränken die Lage und Stellung der Gebäude zusätzlich ein.

Das geplante Parkhaus soll teilweise auf die vorhandenen Wände des Bunkers gründen bzw. die bestehenden Wände weiter nutzen. Der Erschließungskern des Hochhauses ist in einem Bereich vorgesehen, der teilweise den Bunker überplant, jedoch die U-Bahntrasse nicht tangiert. Im Bereich des Bunkers ist somit eine Gründung durch die Bunkerdecke hindurch vorgesehen.

Gestaltung der Fassade

Aufgrund der herausragenden städtebaulichen Funktion des Gebäudes und dessen künftig weithin sichtbaren Figur, besitzt die äußere Fassadengestaltung eine besondere Bedeutung. Zur deutlichen Akzentuierung des Hochhauses ist – nach aktuellem Planungsstand eine Lochfassade bestehend aus Glaselementen und Beton/Stein – vorgesehen. Hierdurch soll die Wirkung einer aufgelockerten Fassade entstehen. Durch größere, eingeschobene Öffnungen soll diese Wirkung weiter verstärkt werden, indem Glaselemente zwei Geschosse überspannen und den dahinterliegenden Gemeinschaftsräumen eine besondere Akzentuierung in der Fassade verleihen.

Die Fassaden des Parkhauses sollen – zumindest an den von Südring und Universitätssstraße sichtbaren Bereichen – analog zum Hochhaus als Lochfassade hergestellt werden, wobei Glaselemente entfallen und sich stattdessen Fassadenöffnungen ergeben, die als Lüftungsquerschnitte notwendig werden. Da die Fassade des Parkhauses jedoch zumindest in Teilbereichen aus Immissionschutzgründen geschlossen werden muss (vgl. schalltechnische Untersuchung von Brilon, Bondzio und Weiser – Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen, Bochum,

2018), wird in diesen Bereichen der Effekt der Lochfassade durch den Wechsel von hellen und dunklen Fassadenbereichen nachgeahmt.

Im Hinblick auf die vorgesehene Fassadengestaltung sind zudem die artenschutzrechtlichen Empfehlungen aus der durchgeführten Artenschutzvorprüfung zu berücksichtigen (vgl. grünplan – Büro für Landschaftsplanung, Dortmund, 2018). Aufgrund der geplanten Errichtung eines Hochhauses mit entsprechend großzügigen verglasten Flächen und einem damit verbundenen möglichen Kollisionsrisiko von Vögeln (Vogelschlag) sind vorbeugende Artenschutzmaßnahmen vorzusehen (vgl. Kapitel 9.5.10 Artenschutz).

Grundzüge der Gebäudekonzeption

Die Erschließung des Hochhauses erfolgt über ein Foyer im Erdgeschoss des nördlichen Gebäudeteiles. Von hier werden alle Ebenen über Treppenhäuser und Aufzugsanlagen erschlossen. Zur Entfluchtung im Hochhaus sind zwei Sicherheitstreppenräume mit den notwendigen technischen Einrichtungen vorgesehen.

Das Parkhaus wird über drei Treppenhäuser mit Aufzugsanlagen erschlossen. Neben einem Treppenhaus an der Universitätsstraße, soll das Gebäude durch ein Treppenhaus im südwestlichen Bereich des Plangebietes an die Rechener Straße angebunden werden. Die Haupterschließung zur Innenstadt übernimmt ein Treppenhaus an der nördlichen Gebäudeseite.

In den Kellerräumen (bisherige Bunkeranlage) unterhalb des Hochhauses sowie des Parkhauses sollen künftig gebäudetechnische Einrichtungen untergebracht werden.

6. VERKEHRSKONZEPT

Das Plangebiet ist hervorragend an den öffentlichen Personennahverkehr sowie an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden. Im Hinblick auf den Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit wurde ein Fachgutachter um entsprechende Prüfung gebeten (vgl. Ing. Gesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, 2018). Vor diesem Hintergrund stellt sich das geplante Bauvorhaben als unproblematisch dar, die verkehrliche Leistungsfähigkeit wurde nachgewiesen (vgl. verkehrstechnische Untersuchung von Brilon, Bondzio und Weiser Ingenierugesellschaft für Verkehrswesen, Bochum, 2018).

MIV-Erschließung und Anlieferung

Die geplanten Nutzungen werden über eine Ein- und Ausfahrt des Parkhauses an der Universitätsstraße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Diese soll sich im Bereich der heutigen Parkhauszufahrt befinden. Von der Universitätsstraße besteht aus beiden Fahrtrichtungen die Möglichkeit ins künftige Parkhaus hinein zu fahren, die Ausfahrt ist jedoch nur in Richtung Süden möglich. Innerhalb des Parkhauses sind für die Hochhausnutzung insgesamt 101 erforderliche Stellplätze für Kunden und Bedienstete vorgesehen.

Für die Belieferung des Hochhauses sowie für Entsorgungsfahrzeuge ist zudem eine Ausfahrt in Richtung Norden zum Südring vorgesehen. Dort besteht die Möglichkeit, rechts auf den Südring in Richtung des Knotenpunktes mit der Universitätsstraße abzubiegen. Von hier besteht die Möglichkeit, dass der Verkehr zur Universitätsstraße in Richtung Süden und über den Kurt-Schumacher-Platz in Richtung Osten abfließen kann.

Die Befahrbarkeit der vorhandenen Zufahrten für die Träger der Ver- und Entsorgung soll durch Grunddienstbarkeiten abgesichert werden. Die für die Anlieferung des Hochhauses erforderlichen Verkehre durch das Parkhaus werden durch ein Geh- und Fahrrecht gesichert.

Zur Rechener Straße wäre aufgrund der vorhandenen Einbahnstraßenregelungen nur eine Abfahrt in Richtung Bermuda3eck möglich. Um zusätzliche Verkehre aus diesem Bereich herauszuhalten und die Anlieger nicht zu belasten, ist nach aktueller Planung lediglich eine Not-Ausfahrt in diesem Bereich vorgesehen. Die Rechener Straße hält ohnehin keinen ausreichenden Straßenquerschnitt vor, um Regelverkehre aus dem Plangebiet aufzunehmen.

Rad-, Fußwege- und ÖPNV-Erschließung

Die Erschließung der neuen Nutzungen im Plangebiet ist zudem auf die Nutzung des ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr ausgelegt.

Das Plangebiet liegt benachbart zum Hauptbahnhof der Stadt Bochum mit Anschluss an diverse Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnlinien sowie an den regionalen und überregionalen Bahnverkehr. Der Busbahnhof wurde in etwa 120 m Entfernung zum Plangebiet im Januar 2018 neu eröffnet, unmittelbar gegenüber den geplanten Nutzungen im Kreuzungsbereich Universitätsstraße/Kurt-Schumacher-Platz befindet sich der zentrale Taxistand der Stadt Bochum.

Die geplanten Nutzungen sind fußläufig über den Kreuzungsbereich Universitätsstraße/ Südring an diese zentralen ÖPNV-Haltestellen sowie auch an die Innenstadt von Bochum unmittelbar angeschlossen. Weitere zentrale Nutzungen, etwa das Musikforum Bochum, das Bochumer Schauspielhaus oder das Ausgehviertel Bermuda3Eck liegen in einem Radius von 500 – 700 m Entfernung zum Plangebiet.

7. FREIRAUMKONZEPT

Die planerische Konzeption sieht künftig eine weitgehende Bebauung der Flächen im Plangebiet vor. Mit Ausnahme einiger Randbereiche für straßenbegleitende Fuß- und Radwege sind keine Frei- oder Platzflächen vorgesehen.

Lediglich im Bereich des Gebäudeausganges des Hochhauses sowie im Bereich der künftigen Fußwegeverbindung vom Südring zum Parkhaus wird es öffentlich zugängliche Flächen geben, die nicht überbaut werden bzw. die in einer lichten Höhe (verbleibender Fußweg im nördlichen Eingangsbereich des Hochhauses) nicht bebaut werden sollen. Nördlich des Hochhauses ist geplant, einen barrierefreien Zugang zu dem Gebäude zu errichten und zugleich den öffentlichen Fußweg aufzunehmen.

Die Flächen des erweiteren Sockelgeschosses zwischen Hochhaus und Parkhaus könnten einer Gastronomie als nutzbare Außenfläche dienen. In diesem Falle sind jedoch schallschutztechnische Rahmenbedingungen zu beachten und ggf. Maßnahmen zu ergreifen, um immissionsschutzrechtliche Konflikte zu vermeiden. Diese können jedoch im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht abschließend beurteilt werden, weshalb eine Prüfung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens notwendig wird.

Auf dem Dach des Parkhauses ist eine extensive Begrünung vorgesehen, die einerseits zur ökologischen Aufwertung dienen soll (mit geringfügig positiven Effekten auf die Frischluftver-

sorgung, die Wärme- und Staubentwicklung und als ökologisch wirksame Fläche). Die Begrünung soll zudem – in Verbindung mit entsprechendem Speichervolumen – als Regenrückhaltung fungieren bzw. die gedrosselte Einleitung in die vorhandenen Kanäle ermöglichen.

Für das Plangebiet ergibt sich unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen (vorgesehen ist studentisches Wohnen in Appartements bzw. Hotelnutzung sowie gastronomisches Begeleitangebot) kein Erfordernis zur Anwendung der Spielplatzsatzung der Stadt Bochum. Demnach sind die ansonsten geforderten Spielplatznachweise je qm Wohnfläche bei Bauvorhaben mit Einraumwohnungen nicht anzusetzen. Sofern eine Umnutzung der geplanten Appartement-Wohnungen zu anderen Wohnformen stattfinden sollte, muss ein entsprechender Nachweis im Rahmen der dann erforderlichen Baugenehmigung erbracht werden.

8. GRUNDZÜGE DER ABWÄGUNG

Die geplanten Gebäude sind mit den bisherigen Festsetzungen des rechtskräftigen einfachen Bebauungsplans nicht umsetzbar. Dies ist im Wesentlichen darauf zurück zu führen, dass im rechtskräftigen Bebauungsplan insbesondere Vorgaben zur Bauweise und zum Maß der baulichen Nutzung fehlen. Der Standort liegt in einem Übergangsbereich zwischen verdichteter Innenstadt/Bahnhofsvorplatz und einem Blockinnenbereich des südwestlich angrenzenden gemischt genutzten Blockes. Direkt westlich angrenzend finden sich am Erschließungsstich der Rechener Straße Nebenanlagen, Stellplätze und private Freiflächen des Baublockes, der ansonsten durch eine typisch gemischt genutzte, vier bis sechsgeschossige Blockrandbebauung in Randlage der Bochumer Innenstadt bestimmt ist. Im Nordosten sind am Kurt-Schumacher-Platz das Europahochhaus, der Hauptbahnhof sowie weitere ortsbildprägende Gebäude/ Hochhäuser vorhanden. Die Ableitung der Zulässigkeit des Bauvorhabens aus einer Bewertung nach § 34 BauGB ist entsprechend nicht möglich.

Aus dem bestehenden Bau- und Planungsrecht sind die geplanten Gebäude nicht entwickelbar, da:

- auch unter Einbezug der Nachbarschaft keine eindeutige zulässige Gebäudehöhe abgeleitet werden kann,
- aus der Nachbarschaft keine eindeutige Bauweise abgeleitet werden kann, da im Umfeld sowohl Gebäude in geschlossener Bauweise als auch in offener Bauweise errichtet wurden,
- die bestehenden Gebäude teilweise im Bestand Abstandflächen, hier insbesondere zu öffentlichen Verkehrsflächen/ den Bahnflächen, überschreiten und auch zukünftig mit den geplanten Gebäuden abweichende Regelungen zu Abstandflächen erforderlich werden,
- hinsichtlich der zulässigen Nutzungen keine einwandfreie Übereinstimmung mit den geplanten Nutzungen besteht.

Die genannten Aspekte sind auch im Rahmen der Abwägung demnach besonders genau zu überprüfen. Die geplanten Nutzungen verursachen darüber hinaus zum Teil neue Immissionen, die negative Auswirkungen auf die Nachbarschaft haben können.

Zudem ist für die geplanten Gebäude zukünftig eine Höhe vorgesehen, die sich potenziell auf die umgebende Nachbarschaft negativ auswirken kann. Die Abstandflächen und die durch den

Bebauungsplan zulässigen Abweichungen von den Vorgaben der BauO NRW sind demnach ein zentraler Aspekt, der im Rahmen der verschiedenen Gutachten zum Bebauungsplan sowie im Rahmen dieser Begründung eine besondere Berücksichtigung erfahren müssen. Sie sind ein zentraler Bestandteil der Abwägung.

Für die Umsetzung des Vorhabens spricht in erster Linie die herausragende Lage des Vorhabens, die eine entsprechende städtebaulich adäquate Repräsentanz erfordert. Der Standort liegt am südwestlichen Rand des Kurt-Schumacher-Platzes und damit in der Schnittstelle zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof der Stadt Bochum. Insbesondere für die »Cityradiale« Universitätsstraße markiert das geplante Hochhausgebäude den Auftakt in die Bochumer Innenstadt. Die aktuelle städtebauliche Situation weist im Bereich des Plangebietes städtebauliche und gestalterische Mängel auf. Durch die Umsetzung des Vorhabens wird eine Aufwertung des Kurt-Schumacher-Platzes sowie positive Impulse im Bereich des Südrings erwartet.

Der Standort besitzt eine hohe Lagegunst und ist sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit öffentlichen Nahverkehr ist das Plangebiet sehr gut zu erreichen. Durch die direkte Nachbarschaft zum Bochumer Hauptbahnhof besteht ein direkter Zugang zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr.

Der Standort ist für eine Hotelnutzung besonders attraktiv. Die hervorragende verkehrliche Anbindung, auch in Bezug auf die gesamte Region, und die zentrale Lage innerhalb des Bochumer Stadtgefüges sind für potenzielle Übernachtungsgäste wichtige Kriterien. Die begleitenden gastronomischen und kulturellen Nutzungen tragen zu einer Bereicherung des lokalen Angebotes und der Belebung des Kurt-Schumacher-Platzes bei.

Zudem zeigt sich in Bochum ein zunehmender Wohnraumbedarf insbesondere in Bezug auf das studentische Wohnen. Das Vorhaben soll einen Beitrag zur Deckung dieses Bedarfes beitragen.

Dabei zeigen die Trends auf dem Wohnungsmarkt, dass eine Nachfrage nach qualitätsvollen Angeboten für junges, studentisches Wohnen bestehen, die meist in Form von hochwertigen Wohnheimen privater Anbieter umgesetzt werden. Die hervorragende Anbindung des Plangebietes an den Universitätscampus (via Universitätsstraße bzw. mit der Linie U35) unterstreicht dabei die Lagegunst des Standortes für diese Nutzung.

In Bezug auf die Stellplatzversorgung wird sich keine beachtliche Änderung ergeben. Das geplante Parkhaus wird in Zukunft ein ausreichendes Parkraumangebot schaffen. Gleichzeitig erlaubt das Vorhaben eine Anreicherung des Standortes mit weiteren Nutzungen.

Insgesamt wird daher einer bzgl. Grundfläche und Höhenentwicklung verdichteten baulichen Nutzung Vorrang vor anderen Konzepten eingeräumt, die eine Nutzung mit geringere Dichte oder eine eher freiflächenorientierte Nutzung vorsehen.

9. PLANINHALT

9.1 Planungsrechtliche Festsetzungen nach BauGB

9.1.1 Art der baulichen Nutzung

Sonstige Sondergebiete SO 1.1 und SO 1.3

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird als Art der baulichen Nutzung ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung »Hotel, Wohnen und Parkhaus« festgesetzt.

In den Sondergebieten SO 1.1 und SO 1.3 sind zulässig:

a) Betriebe des Beherbergungsgewerbes

b) Lager, Technik- und Serviceeinrichtungen

c) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungseinrichtungen

d) Schank- und Speisewirtschaften

e) Versammlungsstätten im Sinne der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten für mehr als 200 jedoch weniger als 1.000 Besucher

f) Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

g) Vergnügungsstätten unter Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros

h) Anlieferungszone

Sonstiges Sondergebiet SO 1.2

Im Sondergebiet SO 1.2 sind zulässig:

a) Wohnungen

b) Betriebe des Beherbergungsgewerbes

c) Lager, Technik- und Serviceeinrichtungen

d) Geschäfts-, Büro- und Verwaltungseinrichtungen

e) Schank- und Speisewirtschaften

f) Versammlungsstätten im Sinne der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten für mehr als 200 jedoch weniger als 1.000 Besucher

g) Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke

h) Vergnügungsstätten unter Ausschluss von Spielhallen und Wettbüros

soweit sie dem Wohnen oder den Betrieben des Beherbegungsgewerbes dienen.

Sonstige Sondergebiete SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3

Innerhalb der Sondergebiete SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3 ist die Errichtung eines Parkhauses, Anlagen zur Unterbringung von Fahrrädern sowie Nebenanlagen, die mit diesen Nutzungen oder den im SO 1.1, SO 1.2 und SO 1.3 zulässigen Nutzungen im Zusammenhang stehen, zulässig.

Begründung:

Die durch den Bebauungsplan definierte Art der baulichen Nutzung orientiert sich an der geplanten Nutzung (s. Kapitel 5). Die Gliederung des Sondergebietes in mehrere Teilbereiche trägt den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der geplanten Gebäude Rechnung.

In einem Teil des Sondergebietes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Hotelbetriebes sowie studentischem Wohnen geschaffen werden. Dieser Bereich gliedert sich wiederum in drei Teile. Das SO 1.1 umfasst die beiden untersten Geschosse (Erdgeschoss und 1. Obergeschoss) des Hochhausgebäudes und soll vorwiegend durch eine gastronomische Nutzung sowie Neben- und Technikräume geprägt sein. Diese Nutzungen sollen sich auch auf das SO 1.3 erstrecken, das als erweitertes Sockelgeschoss die Nutzungen des SO 1.1 in westliche und südliche Richtung fortführt, jedoch nur ein Geschoss aufweist auf dessen Dachfläche ggf. ein außengastronomischer Bereich realisiert werden kann. Grundsätzlich sollen jedoch auch weitere Nutzungen in SO 1.1 und SO 1.3 zulässig sein, um eine gewisse Flexibilität bei zukünftigen Nutzungsänderung zu gewährleisten. Das SO 1.2 umfasst die übrigen Obergeschosse des Hochhauses.

Hier können sowohl Hotelzimmer als auch Wohnapartments für Studenten inklusive zugehöriger Nutzungen angeordnet werden.

Die Sondergebiete SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3 dienen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs und den hierzu im Zusammenhang stehenden Nutzungen. Durch die Festsetzungen soll die bisherige, innenstadttypische Nutzung der Fläche (in Form eines Parkhauses inklusive Abstellanlage für Fahrräder) beibehalten werden. Die Differenzierung des Sondergebietes in SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3 erfolgt vor dem Hintergrund der Festsetzung unterschiedlicher Gebäudehöhen.

9.1.2 Maß der baulichen Nutzung

9.1.2.1 Grundflächenzahl

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO wird eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt.

Begründung:

Bereits im heutigen Zustand sind die Flächen des Plangebietes nahezu vollständig versiegelt. Ein derart hoher Versiegelungsgrad ist in Innenstadtbereichen durchaus üblich und liegt in der gewachsenen städtebaulichen Struktur und den daraus resultierenden begrenzten räumlichen Kapazitäten begründet. Aus diesem Grund sieht der Gesetzgeber für die Baugebietskategorie des Kerngebietes bereits eine GRZ-Obergrenze von 1,0 vor. Für sonstige Sondergebiete definiert § 17 Abs. 1 BauNVO eine Obergrenze von 0,8. Jedoch können gem. § 17 Abs. 2 BauNVO Überschreitungen der Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen zugelassen werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist und sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkten auf die Umwelt vermieden werden.

Aus städtebaulicher Sicht ist die Überschreitung der Grundflächenzahl notwendig, um das geplante Vorhaben durchzuführen. Die positiven städtebaulichen Auswirkungen durch das Vorhaben (Beseitigung der bestehenden Gebäudesubstanz, neue Dominante für den Kurt-Schumacher-Platz sowie Ausbildung eines Eingangsbereiches in die Bochumer City) wurden bereits erläutert. Aufgrund des bestehenden Versiegelungsgrades sowie der zentralen Lage des

Standortes im unmittelbaren Umfeld des Bochumer Hauptbahnhofes und der damit verbundenen guten Anbindung an den ÖPNV sind ausgleichende Umstände gegeben.

Den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnissen wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Rechnung getragen. Immissionsschutzrechtliche Fragestellungen wurden im schallschutztechnischen Gutachten überprüft. Im Rahmen einer Verschattungsstudie (erstellt durch peutz Consult) wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belichtung der umgebenden Gebäude untersucht. Zudem wurde eine Windkomfortstudie (ruscheweyh Consult) erarbeitet, um die Auswirkungen des Vorhabens auf Luftströmungen zu ermitteln. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchungen steht das Vorhaben den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entgegen.

Zudem sind aufgrund der bereits nahezu vollständigen Versiegelung der Flächen und dem innerstädtischen Kontext keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Für die Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Darüber hinaus setzt der rechtskräftige einfache Bebauungsplan Nr. 576 b I Kerngebiet fest. Die GRZ von 1,0 ist demnach nach bestehenden Planungsrecht bereits zulässig.

9.1.2.2 Höhe der baulichen Anlagen

Die zulässigen Höhen der baulichen Anlagen werden gemäß § 18 BauNVO als Maß über Normalhöhennull (NHN) sowie – mit Ausnahme des SO 2.3, hier erfolgt die Festsetzung einer maximalen Gebäudehöhe – als zwingendes Maß festgesetzt. Die Festsetzung der Höhe der baulichen Anlagen erfolgt durch die Festlegung einer Oberkante (OK) und – im Falle des SO 1.2 – einer Unterkante (UK) des Gebäudes in der Planzeichnung. Als Gebäudeoberkante wird der höchste Punkt eines Gebäudes definiert. Als Gebäudeunterkante wird der niedrigste Punkt eines Gebäudeteils definiert.

Davon abweichend darf die Höhe baulicher Anlagen zu Gunsten der Anordnung von Photovoltaikanlagen überschritten werden. Innerhalb der Sondergebiete SO 2.1 und SO 2.2 darf die Höhe baulicher Anlagen zu Gunsten untergeordneter Bauteile wie z.B. technische Anlagen, Aufzugsüberfahrten, Treppenanlagen etc. um maximal 2,0 m über die maximal zulässige Gebäudehöhe überschritten werden.

Begründung:

Die Festsetzung mit Hilfe des Maßes über Normalhöhennull erlaubt eine präzise Regelung der zulässigen Höhe baulicher Anlagen. Der untere Bezugspunkt ist durch die mittlere Höhe des Meeresspiegels eindeutig geregelt. Als oberer Bezugspunkt wird die Oberkante des Gebäudes, also der höchste Punkt eines Gebäudes gewählt. Bei Flachdächern ist dies die Oberkante der Attika. Die Festsetzung dient einerseits der Regelung der Zulässigkeit von konkreten Baukörpern, begrenzt zugleich jedoch auch die zulässigen Nutzungen und besitzt definitorische Relevanz für weitere Festsetzungen.

Die Festsetzungen der Gebäudehöhen erfolgt – mit Ausnahme des SO 2.3 – zwingend. Für das SO 2.3 wird eine maximale Gebäudehöhe festgesetzt da hier im Vergleich zu den übrigen Bereichen des Plangebietes nur eine Bebauung von geringer Höhe zulässig sein soll und Spielräume bzgl. der Gebäudehöhe keine negativen städtebaulichen Auswirkungen erwarten lassen.

Für das SO 1.2 muss zudem die Höhe der Gebäudeunterkante definiert werden, da hier eine vertikale Gliederung des sonstigen Sondergebietes „Hotel, Wohnen und Parkhaus“ erfolgt und das SO 1.2 an das SO 1.1 unmittelbar anschließen muss. Innerhalb des SO 1.1 wird aufgrund des geplanten Baukörpers somit keine Gebäudeoberkante eines abgeschlossenen Gebäudes entstehen, die der oben aufgeführten Definition entspricht. Hier gilt, dass die entstehende Decke in Höhe der minimal zulässigen Unterkante des SO1.2 zugleich als Oberkante des SO 1.1 zu verstehen ist.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und den daraus resultierenden begrenzten räumlichen Verhältnisse ist es nicht möglich und auch städtebaulich nicht gewünscht, gegenüber allen Nachbargrundstücken bzw. zur Mitte der Verkehrsfläche die Abstandflächen gemäß § 6 Abs. 5 und 6 BauO NRW einzuhalten. Daher wird von der Möglichkeit zwingender planungsrechtlicher Vorschriften im Bebauungsplan Gebrauch gemacht, nach der mit einem geringeren Grenzabstand gebaut werden muss (Rechtsgrundlage ist § 6 Abs. 1 Satz 2 BauO NRW vom 1.03.2000 (GV. NRW. S. 256, SGV. NRW, 232) zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2016, in Kraft getreten am 28. Juni 2017 (GV.NRW S. 1162). Mögliche Auswirkungen, die aus einer Unterschreitung der Abstandflächen resultieren könnten, werden im Kapitel *Abstandflächen* beschrieben (s. Kapitel 9.1.4).

Die Ausnahmeregelung für Photovoltaikanlagen soll den Vorhabenträgern Anreiz bieten, solche Anlagen auf Dachflächen (ohne Einbußen bei der Gebäudehöhe) zu realisieren. Zudem sollen in SO 2.1 und SO 2.2 die Gebäudehöhen durch untergeordnete Bauteile überschritten werden dürfen.

Diese Festsetzung erfolgt vor dem Hintergrund, dass zum aktuellen Stand der Planung noch keine abschließenden Aussagen zu technischen Anlagen wie z.B. Aufzugsanlagen getroffen werden können. Diese können zum Beispiel – je nach Hersteller – über Aufzugsüberfahrten verfügen und daher die Oberkante der Attika ggf. überschreiten. Für das Hochhaus ist ein Technikgeschoss geplant, weshalb eine solche Überschreitungsregel nicht notwendig wird.

Die Festsetzung der Höhe im Bebauungsplan regelt aktuell zum SO 1.2 weder die Zulässigkeit noch die Unzulässigkeit einer Überschreitung aufgrund von Werbeanlagen. Die Festsetzung der Gebäudehöhe schließt die genannten Anlagen nicht explizit aus. Die Errichtung sind laut den gestalterischen Festsetzungen des Bebauungsplanes generell zulässig, sofern die Vorgaben der weiteren (gestalterischen) Festsetzungen eingehalten werden.

Aufgrund eingegangener Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB (erneute Offenlage) eines Telekommunikationsunternehmens sowie der BOGESTRA wird es u.U. erforderlich, auf dem Dach des geplanten Hochhauses innerhalb des festgesetzten SO 1.2 eine zusätzliche technische Anlage zu errichten, die möglicherweise nicht innerhalb des vorgesehenen Technikgeschosses des Hochhauses vorgesehen werden kann.

Sofern eine Verlegung der Antennenanlagen erforderlich wird, ist eine Befreiung von den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach § 31 BauGB erforderlich. Hierbei gilt das folgende:

Im Rahmen einer Befreiung nach § 31 BauGB soll die Errichtung von Richtfunkmasten bis zu einer maximalen Höhe von 176,9 m ü. NHN und die Errichtung von Richtfunkanlagen sowie in sachlichem Zusammenhang damit stehenden baulichen Anlagen bis zu einer maximalen Höhe von 169,9 m ü. NHN gestattet werden. Diese baulichen Anlagen müssen – um die Anforderungen des Nachbarschutzes nicht zu verletzen – mindestens 7,0 m von den Fassaden zurückspringen. Die baulichen Anlagen können etwa eine Treppe/Leiter vom Technikgeschoss auf das Dach, Anlagen zum Anschluss an das Stromnetz und die Verteilung, Telekommunika-

tionseinrichtungen, Anlagen zur Kühlung sowie weitere erforderliche und in sachlichem Zusammenhang stehende technische und auch bauliche Anlagen umfassen. An der Spitze des Richtfunkmasten ist ggf. eine Einrichtung zum Schutz des Flugverkehrs (Beleuchtung) erforderlich. Im Rahmen der Baugenehmigung sind nähere, auch weiter einschränkende Vorgaben zu den Anlagen zu definieren.

9.1.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien und Begrenzen definiert. Die Baulinien und Baugrenzen werden zeichnerisch festgesetzt.

Begründung:

Die Baulinien orientieren sich an der konkreten Planung für das Sondergebiet. Hierdurch werden die Kubaturen der Gebäude exakt definiert. Dabei wird ein Teil der öffentlichen Verkehrsfläche – unter Einhaltung einer lichten Höhe von über sechs Metern – durch das SO 1.2 überplant. Dies ermöglicht die Realisierung eines orthogonalen Gebäudekörpers und zugleich den Erhalt einer ausreichend breiten Straßenfläche. Zwar wird der Gehweg durch die Planung verkleinert, jedoch ist dieser im Bestand sehr großzügig angelegt und funktional defizitär (vgl. Kapitel 3.1.3). Durch das Zurückspringen des Gebäudes im Bereich der unteren Geschosse wird einer zu starken Verengung des Gehwegbereiches entgegengewirkt.

Die Definition von Baulinien erfolgt im Zusammenhang mit der Festsetzung der zwingenden Gebäudehöhe. Durch das Zusammenspiel beider Festsetzungen sind Abstandflächen nach § 6 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe a) BauO NRW nicht erforderlich. Es wird eine zwingende planungsrechtliche Vorschrift definiert, wodurch mit einem geringeren Grenzabstand gebaut werden muss, als nach § 6 Abs. 5 und 6 BauO NRW zulässig wäre. Dies ist notwendig, um die städtebauliche Zielsetzung, die durch das Vorhaben erreicht werden soll, umzusetzen.

Im SO 2.3 sowie im Bereich des geplanten Treppenhauses in Richtung Südring des SO 2.2 werden, statt Baulinien, Baugrenzen definiert. Dies ermöglicht einen gewissen Spielraum für die weitere Gebäudekonzeption. Insbesondere sollte die exakte Kubatur der Treppenhäuser zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorgegeben werden, da z.B. die Hersteller der Aufzugsanlagen noch nicht bekannt sind, diese jedoch wesentlichen Einfluss auf die Planung des Treppenhausgrundrisses haben können. Auch ist es denkbar, dass Teile des Gebäudekörpers zur besseren Anordnung der Eingänge aus der Gesamtkubatur hervor- oder zurücktreten. Auch dieser planerische Spielraum soll gewährleistet bleiben. Grundsätzlich ist anzumerken, dass dort wo, Baugrenzen definiert werden, die erforderlichen Abstandflächen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden müssen.

9.1.4 Abstandflächen

Durch die geplante Bebauung käme es bei Anwendung des § 6 Abs. 5 und 6 BauO NRW zu Konflikten mit den bauordnungsrechtlich geforderten Abstandflächen. Zwar können gemäß § 6 Abs. 5 BauO NRW in Sondergebieten auch geringere (als in § 6 BauO NRW definierte) Abstandflächen gestattet werden, soweit es die Nutzung rechtfertigt; jedoch erscheint es in Anbetracht der geplanten Höhe baulicher Anlagen notwendig, zwingende planungsrechtliche Festsetzungen über die Lage und die Höhe der Bebauung zu treffen.

Das Bauplanungsrecht besitzt als Bundesrecht Vorrang vor den landesrechtlichen Vorschriften der Bauordnung. Werden in der Bauleitplanung Festsetzungen getroffen, die der landesrechtlichen Abstandflächenbestimmungen entgegenstehen, so kann es zum Entfall der Abstandflächen kommen.

Der Vorrang des Planungsrecht ist in § 6 Abs. 1 Satz 2 BauO NRW verankert. Durch die Festsetzung zwingender Höhen baulicher Anlagen in Verbindung mit der Definition von Baulinien entsteht eine Ausgangssituation, in der die Regelungsinhalte des Bebauungsplanes Vorrang vor den Abstandflächenreglungen finden, um die angestrebten Planungsziele realisieren zu können. Eine Verschiebung des geplanten Baukörpers, um dadurch zu einer geringeren eventuellen Beeinträchtigung zu gelangen, ist im Hinblick auf die angestrebte städtebauliche Zielsetzung und unter Berücksichtigung der begrenzten räumlichen Verhältnisse nicht möglich.

Trotz des Entfallens von Abstandflächen in Bereichen des Plangebietes aufgrund des Vorrangs des Bauplanung sollte geklärt werden, ob die städtebaulich gewünschte Lage und Höhe der Gebäude sich mit den Belangen der Betroffenen vereinbaren lässt. Folgende Belange sind im vorliegenden Fall von Bedeutung:

- Brandschutz,
- Ausblick,
- Abwehr von unerwünschtem Einblick (Sozialabstand),
- Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht,
- Durchlüftung, Schutz vor Luftverunreinigungen,
- Witterungsschutz / Windschutz,
- Schallschutz,
- Gestaltung des städtebaulichen Raumes,
- Denkmalschutz.

Im Folgenden werden die Auswirkungen der Planung auf die nachbarschaftliche Bebauung (insb. Kurt-Schumacher-Platz 1, 2 und 4, Südring 3, 5 und 7 sowie Rechener Straße 5, 7, 7a und 9) für die einzelnen Belange beschrieben und bewertet. Aufgrund der besonderen Betroffenheit werden zunächst die Belange der Deutschen Bahn beschrieben.

Ausgangslage Nachbareigentümer Deutsche Bahn

Im Regionalen Flächennutzungsplan sind die Flächen südlich des Plangebietes als »Schienenwege für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr unter Angabe der Haltepunkte« und die Flächen des Bahnhofes nordöstlich der Universitätsstraße entsprechend als Haltepunkt dargestellt. Das Parkhausgebäude sowie der Bunker wurden seit rund 60 Jahren in ihren Außenabmessungen nicht verändert. Auch die Erschließung ist seither gleichgeblieben.

Das Plangebiet grenzt im Bereich des Parkhauses unmittelbar an Flächen der Deutschen Bahn. Auf den unmittelbar angrenzenden Flächen ist eine Eisenbahnnutzung im Betrieb.

Im Bestand liegt die südöstliche Fassade des Parkhauses an der Flurstücksgrenze und löst damit auch potenziell eine Abstandsfläche aus, die auf dem Bahngrundstück liegen müsste. Das Parkhaus liegt im Geltungsbereich eines einfachen Bebauungsplanes, wurde jedoch vor Aufstellung des Planes errichtet. Der Bahnhof wurde ab 1955 neu errichtet und 1957 seiner Bestimmung übergeben.

Im Bestand werden Abstandsflächen somit offensichtlich nicht angewendet und dies stellte für die Deutsche Bahn bisher kein Problem dar: Auf dem Bahngrundstück sind im Verlaufe der Zeit, jedoch nach Errichtung des Parkhausgebäudes, die Flächen des Bahnhofes an das Gebäude herangerückt. Heute überspannen die Bahnsteige die gesamten unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Flächen, die überdachten Teile der Bahnsteige enden etwa im Bereich nordöstlich der Universitätsstraße.

Wesentlich ist, dass die bestehenden Gebäude im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem Krieg ohne Anwendung von Abstandsflächen errichtet wurden. Die Ersterschließung des ersten Bahnsteiges erfolgte erst nach Errichtung des Parkhauses (also in die potenziellen Abstandsflächen hinein), die beiden südlichen Bahnsteige hingegen waren bereits Bestandteil der ursprünglichen Konzeption des Bahnhofes. Nebengebäude, wie Wartehäuschen, wurden erst später errichtet, dann wieder abgerissen und neu gebaut. Auch der erste Bahnsteig wurde im Bereich des Plangebietes zwischenzeitlich nicht genutzt. Im Rahmen der Planungsabsichten zum RRX ist nun ein Ausbau des ersten Gleises und des entsprechenden ersten Bahnsteiges planfestgestellt.

Inhaltliche Berücksichtigung der Belange der Deutschen Bahn

Die Interessen der Nachbareigentümer wurden im Rahmen der Planerstellung durch die gesonderte Betrachtung aller potenziell betroffenen Belange in die Abwägung eingestellt. Hierbei wurden in Übereinstimmung mit dem OVG NRW Urteil 10 B 1687/08 vom 19. Januar 2009 die oben aufgeführten Aspekte für alle potenziell betroffenen Nachbarn abgeprüft. Zu verschiedenen Aspekten wurden zudem entsprechende Gutachten erstellt und im Rahmen der erneuten Offenlage gemäß § 4a Abs. 3 BauGB bereits offengelegt.

Auch die Belange der Deutschen Bahn gehen somit bereits in die Plankonzeption ein. Es hat eine sachgerechte Abwägung stattgefunden, alle relevanten Belange sind eingestellt, die Bedeutung der Festsetzung oder der Belange wird nicht verkannt und es liegt auch keine Verletzung der objektiven Gewichtung einzelner Belange vor.

Ein Einvernehmen mit den Nachbarn des Bauvorhabens ist wünschenswert, aber für das Planverfahren planungsrechtlich keine zwingende Vorgabe, sofern die nachbarlichen Belange – wie hier geschehen – in hinreichendem Maße gewürdigt werden.

Ob die angrenzenden Flächen gewidmet sind, sie als »freie Strecke« oder als »Bahnhof« zu beurteilen sind, sowie ob oder in welchem Maße die Bahnsteige im Bereich unmittelbar südöstlich des Plangebietes überbaubar sind, ist aufgrund des Verzichtes auf Abstandsflächen unter Anwendung des § 6 Abs. 1 Satz 2 a BauO NRW ohne Belang.

Unter Berücksichtigung des eingetragenen Denkmalensembles ist eine Bebaubarkeit von Flächen, die ihrerseits Abstandsflächen auf das hier geplanten Bauvorhaben auslösen, generell fraglich, denn eine entsprechende Bebauung über die Bahnsteige und ihre Überdachungen könnte mit dem Denkmalschutz in einem Konflikt stehen. Die bestehenden Nebenanlagen, die dem Betrieb des Bahnverkehrs dienen, sind grundsätzlich ohne weitere Einschränkungen zulässig.

Seitens des Parkhausbetreibers werden Bauvorhaben der Deutschen Bahn grundsätzlich kooperativ – im Sinne einer weiterhin gewünschten guten Nachbarschaft – begleitet. Dies kann im Rahmen privatrechtlicher, vertraglicher Vereinbarungen fixiert werden, die jedoch außerhalb des planungsrechtlichen Rahmens zu schließen sind.

Regelungen zu einem Kiosk angrenzend an das Plangebiet und zu einer gemeinsamen Stützwand sowie Rückverankerungen innerhalb des Plangebietes können so, etwa im Rahmen der Baugenehmigung näher mit der DB AG abgestimmt und vertraglich fixiert werden. Eine Inanspruchnahme von Flächen der DB ist nicht beabsichtigt, Regelungen zum Abriss, zur Bauausführung und zum sog. Hammerschlagsrecht sind nicht im Rahmen des Bebauungsplanes zu klären, sondern sollen ebenfalls im Rahmen der Verträge/der Baugenehmigung zu regeln.

Belange der Deutschen Bahn im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens

Die Festsetzung der Nicht-Anwendung der Abstandsflächen erfolgt auf Basis des § 6 Abs. 1 Satz 2 BauO NRW vom 1.03.2000 (GV. NRW. S. 256, SGV. NRW, 232) zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2016, in Kraft getreten am 28. Juni 2017 (GV.NRW S. 1162). Sie entspricht zudem auch den Ausführungen des Urteiles des OVG NRW 10 B 1687/08 vom 19. Januar 2009. Der Plan ist im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB auch ausgewogen.

Um die Belange der Deutschen Bahn im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sowie des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens frühzeitig in die Abwägung einstellen zu können bzw. auf deren Belange im Rahmen der Planaufstellung reagieren zu können, wurde durch den Investor ein Koordinator/Vermittler der Bahnbelange beauftragt.

Im Einverständnis mit den Planverfassern und zur Herstellung eines Einvernehmens wurden hierzu Zwischenstände von Bebauungsplan sowie Begründung auch außerhalb der formellen Verfahrensschritte an die Deutsche Bahn AG übermittelt.

Eine Beteiligung der Deutschen Bahn als Trägerin öffentlicher Belange erfolgte bereits im Rahmen der Verfahrensschritte Vorentwurf und Entwurf nach § 4 Abs.1 und § 4 Abs. 2 BauGB in den Jahren 2007 und 2008. Eine Stellungnahme der Deutschen Bahn AG hierzu liegt nicht vor.

Die Deutsche Bahn wurde im Bebauungsplanverfahren zur erneuten Offenlage gemäß § 4a Abs. 3 BauGB an den Planungen beteiligt. Die seitens der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien eingegangene Stellungnahme vom 10.09.2018 beanstandet die Nicht-Anwendung der Abstandsflächen nach § 6 Abs. 1 Satz 2 a BauO NRW nicht.

9.1.4.1 Brandschutz

Belange des Brandschutzes sind nicht berührt. In Bezug auf die grenzständige Nachbarbebauung wird sich keine wesentliche Veränderung in Hinblick auf die Ausgangssituation ergeben, da das heute bestehende Parkhaus bereits grenzständig gebaut ist.

9.1.4.2 Ausblick

Der Ausblick aus den betroffenen Gebäuden am Kurt-Schumacher-Platz und am Südring ändert sich durch das geplante Vorhaben in der Hinsicht, als dass das geplante Hochhausgebäude als zusätzliches Bauwerk eine neue städtebauliche Dominante bildet. Das Hochhaus ist als schlankes Bauwerk anzusehen, das sich nicht als breite Wand vor den betroffenen Fenstern ausbreitet. Aufgrund der Bestandssituation (sanierungsbedürftiges Parkhaus) ist davon auszugehen, dass sich der Ausblick durch die Aufwertung des Areals insgesamt positiv verändern wird.

Der Ausblick der betroffenen Gebäude an der Rechener Straße ändert sich durch das geplante Vorhaben in der Hinsicht, als dass das geplante, neue Parkhaus ca. 3,5 m höher ausgeführt

wird, als das Bestandsgebäude. Auch hier ist jedoch anzumerken, dass sich der Ausblick durch die Aufwertung des Areals insgesamt positiv verändern wird.

9.1.4.3 Abwehr von unerwünschtem Einblick (Sozialabstand)

Im Bereich des Südrings beträgt die Entfernung zur gegenüberliegenden Bebauung minimal 33 m. Vergleichbare Abstände charakterisieren die stadträumliche Situation im gesamten Verlauf der Straße. Dies schließt auch die Gebäude nördlich des Plangebietes mit ein, die (zumindest in Bezug auf ihre Adresse) Teil des Kurt-Schumacher-Platzes sind, aber sich in die Bauflucht entlang des Südrings eingliedern. Zwar wird durch die Planung eine höhere Bebauung ermöglicht, jedoch wird mit jeder Höhenzunahme der Blickabstand zu der tieferliegenden Bestandsbebauung größer und die Einblicktiefe geringer. Balkone zur Straßenseite sind im betroffenen Bereich des Südrings bzw. Kurt-Schumacher-Platzes nicht vorzufinden. Somit ist bei Umsetzung der Planung nicht mit einer unverhältnismäßigen Belastung der betroffenen Bewohner zu rechnen.

Bezüglich des Sozialabstandes im Bereich der Rechener Straße sowie der Nachbargebäude südlich des Südrings wird sich die zukünftige Situation im Vergleich zur Ist-Situation nicht wesentlich verändern. Bereits heute steht an dieser Stelle ein Parkhaus, wenn auch von geringerer Höhe. Auch hier ist anzumerken, dass mit jeder weiteren Höhenzunahme der Blickabstand zu der tieferliegenden Bestandsbebauung größer und die Einblicktiefe geringer wird. Die wenigen Balkons an der östlichen Fassade der Bebauung im südlichen Bereich der Rechener Straße sind aufgrund der Distanz zu den geplanten Gebäuden (insbesondere auch in Bezug auf das Hochhaus) keiner unzumutbaren Störung ausgesetzt.

Eine höhere Einblicktiefe ergibt sich für die oberen Balkone an der südlichen Fassadenseite an der Rechener Straße 3 und 5. Hier kann jedoch mit Hilfe einer Überdachung ein wirksamer Schutz vor unerwünschten Einblicken leicht realisiert werden, weshalb keine unzumutbare Belastung gegeben ist.

9.1.4.4 Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht

Zur Beurteilung der möglichen Beeinträchtigungen der Nachbarn in Bezug auf Belichtung, Besonnung und Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht wurde ein Gutachten inklusive Verschattungsstudie angefertigt.

Das Gutachten untersucht zum einen die Situation im Bestand sowohl für die Wintermonate (Stichtag 17. Januar) als auch für die Tagundnachtgleiche. Zum anderen beschreibt es mit Hilfe eines 3D-Modells die zu erwartenden Auswirkungen in Bezug auf Belichtung und Besonnung bei Umsetzung des Bebauungsplanes ebenfalls für die beiden Zeitpunkte. Grundlage für die Bewertung des Vorhabens ist die DIN 5034-1.

Für die Bestandssituation zeigt sich, dass im Umfeld des Plangebietes die Anforderungen die für den 17. Januar definierte Mindestbesonnungsdauer von mindestens 1 Stunde pro Tag an den Süd- bzw. Ostfassaden erfüllt wird. Die Nordfassaden erfüllen diesen Wert naturgemäß nicht. Auf die Besonnung der Westfassaden hat die geplante Bebauung aufgrund der geografischen Beziehung keine bzw. lediglich marginale Auswirkungen, weshalb diese Fassaden nicht vertieft betrachtet werden.

In Bezug auf die Tagundnachtgleiche zeigt sich im Bestand, dass große Bereiche der Südfassaden der umgebenden Bebauung die in der DIN 5034-1 als Anforderung definierten vier Stunden Mindestbesonnungsdauer erfüllen. Die Ostfassaden der umliegenden Gebäude weisen bereits in der Bestandssituation in großen Teilbereichen geringere Besonnungsstunden auf. Die Nordfassaden erfüllen auch hier naturgemäß die Kriterien nicht.

Im Vergleich zur Bestandssituation zeigen sich bei Berücksichtigung der Umsetzung der gemäß Bebauungsplanentwurf maximal möglichen Gebäudekubatur Veränderungen bei der Besonnungsdauer der Fassaden.

Erstmalige Nichteinhaltungen der Anforderungen der DIN 5034-1 an eine Mindestbesonnungsdauer der Fassaden sind am 17. Januar an der Ostfassade im 1. Obergeschoss an dem Gebäude Rechener Straße 3 auszumachen. Die Anforderungen werden an der nördlichen Ostfassade zukünftig an diesem Gebäude um bis ca. 15 Minuten unterschritten. Des Weiteren sind bei Umsetzung der Planung Unterschreitungen der in der DIN 5034-1 genannten Anforderungen am Stichtag 17. Januar an der Ostfassade in den oberen ein bis zwei Geschossen der Gebäude Hellweg 11 und 9 auszumachen. Hier sind Reduzierungen der Besonnungsdauer von ca. 15-25 Minuten zu erwarten.

Nach Durchsicht der Bauakten kann jedoch für den Stichtag 17. Januar festgehalten werden, dass trotz erstmaliger Unterschreitungen der Mindestbesonnungsdauer an den Ostfassaden die Richtwerte der DIN 5034-1 bei Wohnnutzungen aufgrund des Vorliegens von durchgesteckten Grundrissen an anderen Fassadenseiten erfüllt werden. Durchgesteckte Grundrisse bedeutet dabei, dass die Wohnungen zu mindestens zwei Fassadenseiten ausgerichtet sind, was neben einer besseren Besonnung auch eine Querdurchlüftung ermöglicht.

Erstmalige Nichteinhaltungen der Anforderungen der DIN 5034-1 zur Tagundnachtgleiche sind in den beiden Obergeschossen an der Ostfassade an dem Gebäude Rechener Straße 7, 7a, und 5 festzustellen. Die Besonnungsdauer liegt nach Umsetzung der Planung in diesen Etagen bei ca. 3 Stunden. Hiermit stellt sich in den oberen Obergeschossen ein vergleichbares Besonnungsbild mit dem Besonnungsbild in den unteren Geschossen ein. Weiter reduziert sich die Besonnungsdauer auf weniger als 4 Stunden in Teilbereichen der oberen Geschossen an den Gebäuden Rechener Straße 3 und 1.

Auch für den Stichtag der Tagundnachtgleiche kann nach Durchsicht der Bauakten bestätigt werden, dass die Richtwerte der DIN 5034-1 aufgrund des Vorliegens von durchgesteckten Grundrissen an anderen Fassadenseiten zum Großteil erfüllt werden. Die einzige Ausnahme bildet eine Hälfte das 1. Obergeschoss des Gebäudes Rechener Straße 7. Hier wird bei einer Wohnung auch an der Westfassade der Richtwert der DIN 5034-1 zur Tagundnachtgleiche nicht vollständig erreicht. An der Ostfassade reduziert sich bei Umsetzung der Planung über den gesamten Jahreszeitenverlauf die Besonnung um ca. 20 % gegenüber der bestehenden Situation. Dabei zeigt sich, dass in den sonnenarmen Wintermonaten nur eine sehr geringe Veränderung zu erwarten ist. Im Frühjahr und Sommer ergibt sich eine stärkere Reduktion, die jedoch auch unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Hitzebelastung des Gebietes an heißen Tagen (s. Kap. 2.1.4 des Umweltberichtes) nicht nur Nachteile mit sich bringt.

Es bleibt festzuhalten, dass im Falle der betroffenen Wohnung des Gebäudes Rechener Straße 7 eine für innerstädtische Wohnlagen typische Besonnungssituation entsteht, die auch das nähere Wohnumfeld prägt. Dabei ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die DIN 5034-1 lediglich Richtwerte und keine Grenzwerte bietet, weshalb im Einzelfall zu entscheiden ist, ob die Veränderung der Besonnungssituation unverhältnismäßig erscheint oder nicht. Eine unverhältnismäßige Belastung der betroffenenen Wohnung durch die Planung wird nicht erkannt.

In Bezug auf die Besonnungssituation für das geplante Hochhaus merkt das Gutachten an, dass es aufgrund der geografischen Ausrichtung und der damit verbundenen teils geringen direkten Besonnungsdauer für mögliche Wohnungen mit Fenstern allein Richtung Norden oder/und auch Osten bzw. in den unteren Etagen empfehlenswert sei, in der Planung die allgemeine Belichtungssituation bzgl. Tageslicht zu optimieren. Mögliche Maßnahmen diesbezüglich können sein:

- Planung großer Fensterflächen,
- möglichst hohe Licht-Transmissivität der Fenster,
- helle Fassadenfarben der Planung. Diese verbessern auch den Helligkeitseindruck im Umfeld ,
- helle Materialien im Innenbereich der Nutzungen (Decken- und Wandfarbe; helle Böden),
- Ausrichtung der Gemeinschaftsräume in Bereichen mit guter Tageslichtversorgung (Süd- bzw. Westfassade).

9.1.4.5 Durchlüftung, Schutz vor Luftverunreinigungen

In Bezug auf die Durchlüftung und den Schutz vor Luftverunreinigungen ergeben sich sowohl positive als auch negative Veränderungen gegenüber der Bestandssituation, in der Gesamtbeurteilung des Schutzgutes verbleiben keine erheblichen Auswirkungen. Aufgrund der abschirmenden Stellung der Gebäude sind eine geänderte Verteilung sowie geringfügig positive aber auch negative Auswirkungen auf die Belastungen der Umgebung mit Feinstaub und Dieselabgasen vom Bochumer Hauptbahnhof sowie von Feinstaub, Kohlendioxid und Schwefelstickoxyden von den Straßen zu erwarten. Für eine ausführlichere Beschreibung bzgl. des Schutzgutes Klima und Luft wird auf Kapitel 2.1.~~5~~4 des Umweltberichtes verwiesen.

9.1.4.6 Witterungsschutz / Windschutz

Die Auswirkung des geplanten Neubaus auf das unmittelbare Windfeld in der näheren Umgebung wurde gutachterlich im Rahmen einer Windkanaluntersuchung zur Ermittlung des Windkomforts untersucht (ruscheweyh consult). Hierzu wurden im Rahmen eines Windkanalversuchs die bodennahen Windgeschwindigkeiten anhand eines Modells an insgesamt 27 Messstellen gemessen und hinsichtlich des Windkomforts beurteilt.

Im Ergebnis zeigte sich, dass kritische Werte nicht überschritten werden. An einzelnen Stellen sind Einschränkungen des Aufenthalts durch die gemessenen Windgeschwindigkeiten zu erwarten. Zwei Messstellen weisen eine Belastung auf, die aufgrund der Windgeschwindigkeiten nur ein „normales Gehen“ ermöglichen. An drei Messstellen ist das „Flanieren“ und an weiteren drei Messstellen das „Sitzen und Stehen“ nur eingeschränkt möglich. Alle anderen Bereiche weisen sehr geringe Windgeschwindigkeiten auf, weshalb sie ausreichend Windschutz für Sitz- und Flanierbereiche bieten.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass laut Gutachter keine Gefährdung durch besonders hohe Windgeschwindigkeiten in Bodennähe zu erwarten sind. Die erwähnten Einschränkungen an einzelnen Messstellen sind zudem vor dem Hintergrund der Häufigkeit windreicher Tage, der geringen Größe der betroffenen Bereiche sowie Zeiten und Dauer von Windereignissen zu bewerten.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Bahnsteige des Hauptbahnhofes sich in ausreichender Entfernung befinden, so dass dort keine nennenswerte Beeinflussung des Windkomforts zu erwarten ist.

9.1.4.7 Schallschutz

Für den Schallschutz ergeben sich aus verkehrstechnischer Sicht durch die geplante Bebauung keine erheblichen Veränderungen gegenüber der Bestandssituation, da das zusätzliche Verkehrsaufkommen in Bezug zur starken Vorbelastung des Gebietes unwesentlich ist. Das schalltechnische Gutachten (Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, 2018) bestätigt, dass durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen eine Veränderung der Lärmbelastung entsteht, die kaum wahrnehmbar ist und maximal 0,1 dB(A), in einem Fall bis zu 0,3 dB(A) beträgt.

Auch in Bezug auf das geplante Parkhaus wird sich keine Verschlechterung gegenüber der Ist-Situation einstellen. Die Stellplatzanzahl und das damit verbunde Verkehrsaufkommen innerhalb des Parkhauses wird sich von derzeit 567 auf ca. 434 Stellplätze verringern. Zum Schutz der benachbarten Bebauung werden die nördlichen Fassaden des geplanten Parkhauses überwiegend geschlossen, um die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm zu garantieren.

Öffnungen in der Fassade, etwa zur Verbesserung der Durchlüftung, sind jedoch möglich, wenn nachgewiesen werden kann, dass hierdurch keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte in der Nachbarschaft nach TA Lärm zu erwarten sind.

Durch die Nutzungen des Hochhauses sind ggf. Lärmimmissionen von einer Außengastronomie auf der Dachfläche des SO 1.3 zu erwarten. Die Inbetriebnahme einer solchen außengastronomischen Fläche ist jedoch nur unter dem Vorbehalt zulässig, dass die Richtwerte der TA Lärm auch bei der nachbarschaftlichen Bebauung eingehalten werden. Ggf. muss durch Maßnahmen wie z.B. Glaswände oder der Größe und Lage der außengastronomischen Fläche reagiert werden. Dies ist im Rahmen der Baugenehmigung zu prüfen.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Projekt, das der Fortentwicklung der Stadt und der Innenstadt dient. Der Hochhausbaukörper dient der Betonung der Eingangssituation in die Bochumer Innenstadt, durch ihn wird der Bahnhofsvorplatz städtebaulich gefasst. Am Standort ist eine starke Verdichtung nicht nur vertretbar, sondern gewünscht und auch städtebaulich sinnvoll. Unklar ist hingegen, wie weit sich das Vorhaben auf das Umfeld auswirkt und ob die prognostizierten Verkehrsmengen tatsächlich eintreten werden (Betrachtung der schalltechnisch ungünstigsten, zulässigen Nutzungen). Nach Abstimmung mit dem Gutachter ist durch das Vorhaben eine Belastungszunahme am Südring bis maximal zur nächsten Kreuzung anzunehmen.

Von den Auswirkungen sind vornehmlich Nutzungen im Erdgeschoss betroffen, die darüber liegenden Nutzungen weniger. Entlang des Südringes befinden sich Misch- bzw. Kerngebietstypische Nutzungen, die Erdgeschosse sind insbesondere durch Geschäfte geprägt. Der hier rechtskrächftige Bebauungsplan Nr. 576 bI setzt für diese Flächen ein Kerngebiet fest.

Grundsätzlich gehen die Gutachter von einer abnehmenden Bedeutung des Autos für die Innenstädte aus, die in den kommenden Jahren zu einer tatsächlichen Verkehrsabnahme auf dem Südring führen kann. Dies hängt insbesondere mit der zunehmenden Attraktivität der ÖPNV-Angebote – hier auch dem geplanten RRX – sowie mit der fehlenden Attraktivität der

Innenstädte für das Wohnen zusammen, bzw. mit der Attraktivität der verbliebenen Wohnungen für Menschen ohne Auto (wiederum: gute Erreichbarkeit). In den Gutachten ist eine solche Abnahme nicht berücksichtigt worden, da unklar ist, in welchem Maße sich tatsächlich ein entsprechender Effekt einstellen wird (prognostisch nicht korrekt abzubilden). Auch nicht berücksichtigt wird eine potenzielle Schall-Entlastung durch die Zunahme von Elektro-Fahrzeugen.

Bisher regelte der rechtskräftige Bebauungsplan bezüglich der zulässigen Verkehrsmengen nicht, aus dem Plan wären entsprechende Vorhaben mit negativen Auswirkungen auf den Schall im Plangebiet oder auch angrenzend umsetzbar. Auch eine Erneuerung des Parkhauses im Bestand, die unter Beibehaltung einer ähnlich hohen Stellplatzanzahl, mit einer deutlichen Erhöhung der Attraktivität und der Ausnutzung einhergehen könnte, wäre ohne Einschränkungen zulässig. Der Bebauungsplan verbessert demnach grundsätzlich die bau-/planungsrechtliche Situation, er regelt sie erstmals und limitiert die zukünftig zulässigen Emissionen. Zudem fallen mit dem Abriss des heutigen Parkhauses gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss weg, hier aktuell eine Videothek und ein Fachgeschäft für Sportlernahrung, Bodybuilding und Fitness die ihrerseits ein (geringfügiges) Verkehrsaufkommen am Standort verursachen. Potenziell wären für die Ladeneinheiten innerhalb der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes auch Nutzungen mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen zulässig.

Schall- und Verkehrsgutachten stellen eine Betrachtung der künftig zulässigen, nicht der konkret beabsichtigten Nutzungen, dar. Zudem betrachten die Gutachten die zulässigen Nutzungen im Sinne eines Negativ-Szenarios:

- Für das Parkhaus wird als Verkehrsaufkommen vereinfacht von dem heutigen Aufkommen ausgegangen. Das Vorhaben ersetzt ein bestehendes Parkhaus, das heute am Standort mehr Stellplätze vorhält. Diese werden jedoch insbesondere im Nachtzeitraum wenig genutzt. Durch den künftigen Neubau werden zwar deutlich weniger Stellplätze realisiert (von 567 auf ca. 434) und es fallen zusätzlich öffentliche Stellplätze für die geplante Nutzung innerhalb des Hochhauses weg. Das Parkhaus wird jedoch voraussichtlich attraktiver, was zu einer intensiveren Nutzung beitragen dürfte. Die vereinfachten Annahmen der Gutachten berücksichtigen somit überschlägig das zu erwartende Verkehrsaufkommen.
- Für die zulässigen Nutzungen innerhalb des Hochhauses werden die maximal zulässigen Nutzungsgrade untersucht und die jeweils ungünstigsten Optionen in die Gesamtzusammenstellung der entstehenden Verkehre/Schallbelastungen eingestellt. In der tatsächlich innerhalb dieser Festsetzungen vorgesehenen und in der Baugenehmigung näher geregelten Wohn-/Hotel-Mischnutzung ist voraussichtlich von weniger Verkehr auszugehen.

Das konkret vorgesehene Vorhaben verfolgt einen besonders hervorzuhebenden Ansatz der Reduktion von motorisiertem Individualverkehr (Ziel ist die Ansiedlung von studentischem Wohnen und einem Hotel direkt am Hauptbahnhof, Angebot von Fahrradstellplätzen). Innerhalb des Parkhauses soll zudem auch ein öffentliches Fahrradparkhaus entstehen. Die Nutzungen, insbesondere die konkret vorgesehenen Nutzungen sind auf den ÖPNV zugeschnitten und sollen dazu beitragen, dass dieser mehr genutzt wird.

Als konkret beabsichtigte Maßnahmen zur Verbesserung der Schallsituation im Umfeld des Plangebietes ist die Aufnahme der Gleise im Bereich der Universitätsstraße (ab etwa der Bahnunterführung – Baumaßnahme beginnt voraussichtlich in 2019) vorgesehen. Zudem

kann die Einführung des RRX positive Auswirkungen auch auf das Verkehrsaufkommen auf dem Südring entfalten.

Weitere Reduzierungen könnten sich aus der Anwendung verschiedener Maßnahmen ergeben, die etwa im Rahmen der üblichen Verwaltungsaufgaben durchgeführt werden könnten. Als Maßnahmen sind hier etwa eine Veränderung der Umlaufzeiten an der Ampelanlage, eine Temporeduktion auf dem Südring, der Ausbau der Straße mit Flüsterasphalt oder vergleichbare bauliche Eingriffe auf dem Südring denkbar. Für die Umsetzung dieser verkehrsbezogenen Maßnahmen könnte teilweise auf Fördermittel zurückgegriffen werden.

9.1.4.8 Gestaltung des städtebaulichen Raumes

Die Veränderung des städtebaulichen Erscheinungsbildes durch die Realisierung einer städtebaulichen Dominante im Plangebiet wird grundsätzlich als positiv angesehen. Hierdurch erhält der städtebaulich exponierte Eingangsbereich in die Innenstadt eine Bebauung, die seiner Bedeutung gerecht wird. Mit Umsetzung der Planung wird sich somit insgesamt eine deutliche Aufwertung des Ortsbildes ergeben. Im Rahmen der Umsetzung wird es hingegen zu Beeinträchtigungen kommen, die jedoch temporärer Natur sind. Für eine ausführlichere Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Ortsbild wird auf Kapitel 2.1.7.2 des Umweltberichtes verwiesen.

9.1.4.9 Denkmalschutz

Der angrenzende Bereich des Hauptbahnhofes steht unter Denkmalschutz und wird durch die Abstandflächenthematik nicht berührt. Eine Überschreitung der Abstandflächen in Richtung Osten ist ohnehin nicht festzustellen. Auch eine Beeinträchtigung der zum Denkmalbereich gehörenden Brückenpfeiler ist nicht festzustellen, da die im Bestand vorhanden Bauflucht entlang der Universitätsstraße nicht überschritten wird. Die Blickbeziehung auf das Brückenbauwerk (inkl. Brückenpfeiler) bleibt demnach voll erhalten. Die geplanten Gebäude verbauen insgesamt die Sicht auf den Denkmalbereich nicht. Für eine ausführlichere Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter wird auf Kapitel 2.1.8 des Umweltberichtes verwiesen.

9.1.4.10 Zusammenfassung

Unter Würdigung aller vorstehend genannten Belange hinsichtlich der Tiefe der Abstandflächen ist die Festsetzung zwingender Gebäudehöhen in Verbindung mit Baulinien für die unterschiedlichen Gebäudeteile zur Sicherung der städtebaulich gewünschten Höhe des Hochhauses gerechtfertigt. Es konnte aufgezeigt werden, dass keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf die untersuchten Belange durch die Planung zu erwarten sind.

In Bezug auf das Thema Besonnung/Belichtung konnte mit Hilfe des in Auftrag gegebenen Gutachtens die Situation eingehender geprüft werden. Zwar sind geringfügige Veränderungen gegenüber der Bestandssituation zu erwarten, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind. Jedoch zeigt das Gutachten, dass sich hiermit eine Situation einstellt, wie sie im näheren Umfeld bereits zu einem Großteil existent ist.

Auch in Bezug auf die Themen Witterungs- und Windschutz sowie Schallschutz konnte auf Ergebnisse der entsprechenden Gutachtens zurückgegriffen werden. Eine grundlegende Unvereinbarkeit oder abstandflächenrelevante Konflikte konnten hierbei nicht festgestellt werden.

9.1.5 Verkehrsflächen

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Es erfolgt eine zeichnerische Festsetzung von Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt.

Begründung:

Der als Verkehrsfläche festgesetzte Bereich ist Teil der Platzfläche im Einmündungsbereich der Universitätsstraße in den Südring. Durch das Vorhaben wird ein Teil des aktuell großzügig angelegten Platzbereiches überbaut, weshalb eine Entwidmung der betroffenen Teilflächen des öffentlichen Straßenraumes notwendig wird. Aufgrund der Nähe zum Hauptbahnhof weist der Bereich allerdings eine hohe Passantenfrequenz auf, weshalb eine zu starke Verengung des Gehweges aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Straßenraumgestaltung nicht zu begrüßen wäre. Die Planung trägt diesem Umstand durch das Zurückspringen der Fassade Rechnung. Hierdurch wird bis zu einer lichten Höhe von ca. 6,6 m ein qualitätsvolles Gehwegangebot und somit ein angemessenes Verhältnis von Straßen- und Gehwegbreite ermöglicht.

Der Ausschluss von Ein- und Ausfahrten erfolgt zum einen im gesamten Bereich der Rechener Straße, die ebenfalls als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird. Hierdurch soll eine zusätzliche Belastung der Rechener Straße sowie der angrenzenden Bereiche vermieden werden. Lediglich die Anordnung einer Not-Ein- und Ausfahrt, die nicht durch die regulären Verkehre genutzt werden darf, ist vorgesehen. Zum anderen sind Ein- und Ausfahrten in den Bereichen des SO 1.1 und SO 1.3 zum Südring sowie zur Universitätsstraße unzulässig. Die Anordnung von Ein- und Ausfahrten im Einmündungsbereich dieser beiden Straßen würde zu einer verkehrstechnisch ungünstigen Situation führen, die letztlich auch aus Sicherheitsgründen nicht zu begrüßen wäre.

9.1.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Das geplante Parkhaus und seine innere Erschließung sollen auch vom Anlieferverkehr der geplanten Nutzungen des SO 1.1 bis SO 1.3 genutzt werden. Die Anlieferung über das Parkhaus verhindert, dass Fahrzeuge während des Liefervorgangs den Verkehrsfluss auf Südring und Universitätsstraße behindern. Das entsprechende Geh- und Fahrrecht (G/F 1) ermöglicht eine Durchfahrt von der Universitätsstraße zum Südring durch das Parkhaus, so dass Anlieferfahrzeuge keine Wendemanöver innerhalb des Parkhauses zur Ein- bzw. Ausfahrt vornehmen müssen. Das weitere Geh- und Fahrrecht (G/F 2) sichert die Abfahrt des Anlieferverkehrs über das SO 1.3 auch für die Nutzungen des SO 1.1 und SO 1.2.

Für das Flurstück 863, Flur 17, Gemarkung Bochum wird darüber hinaus ein Geh- und Fahrrecht durch das Parkhaus (G/F 1) und die Flächen des SO 1.3 (G/F 2) sowie über einen ca. 5m breiten Streifen über die Zuwegung zum nördlichen Treppenhaus (G/F 3) gesichert. Hierdurch wird dem Eigentümer die Zu- und Abfahrt auf das im Eigenbesitz verbleibende Teilgrundstück des Flurstücks 192, Flur 17, Gemarkung Bochum ermöglicht.

Die Festsetzung des Gehrechts (G 4) sichert das Gehrecht den Zugang der Allgemeinheit zum Treppenhaus des geplanten Parkhauses.

9.1.7 Anlagen und Vorkehrungen zum Immissionsschutz

Baulicher Schallschutz

Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Räumen in Gebäuden, die nicht nur vorübergehend zum Aufenthalt von Menschen dienen, ist das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109 in der jeweils gültigen Fassung zu bestimmen.

Im Bebauungsplan sind die Mindestanforderungen an das gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile tabellarisch in Form von Lärmpegelbereichen festgesetzt.

Bei der Anordnung von Lüftungseinrichtungen ist deren bewertetes Bau-Schalldämm-Maß bei der Berechnung des gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maßes ($R'_{w,ges}$) zu berücksichtigen.

Beim gutachterlichen Nachweis einer tatsächlich geringeren Geräuschbelastung im Bauantragsverfahren kann ausnahmsweise vom festgesetzten Lärmpegelbereich abgewichen werden.

Schallschutz am Parkhaus

Die nach Norden weisenden Fassaden des Parkhauses sind zu verschließen. Öffnungen sind möglich, wenn nachgewiesen wird, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm an den nächstgelegenen Immissionsorten der Häuser Südring 3, 5, 7, 9, 11 und 13 sowie Rechener Straße 1, 3, 5, 7, 7a und 9 eingehalten werden.

Begründung:

Die Festsetzungen bzgl. Anlagen und Vorkehrungen zum Immissionsschutz ergeben sich aus dem schallschutztechnischen Gutachten (Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Bochum, 2018). Das Gutachten zeigt, dass Wohnnutzungen im Hochhaus grundsätzlich möglich sind, soweit die in Form von Lärmpegelbereichen festgesetzten Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ eingehalten werden. Da sich an den Fassaden aufgrund unterschiedlicher Einwirkungen von Verkehrsimmissionen unterschiedliche Anforderungen an das Bau-Schalldämm-Maß und somit unterschiedliche Lärmpegelbereiche ergeben, erfolgt sowohl eine vertikale Differenzierung (nach Höhe in m ü. NHN) als auch eine horizontale Differenzierung (Einteilung der Fassaden in A1 bis D2) der entsprechenden Fassadenbereiche.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei Anordnung von Lüftungseinrichtungen auch deren bewertetes Bau-Schalldämm-Maß bei der Berechnung des gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maßes (R'w,ges) zu berücksichtigen ist. Zudem darf, soweit gutachterlich eine geringere Geräuschbelastung im Bauantragsverfahren nachgewiesen werden kann, von den festgesetzten Lärmpegelbereichen abgewichen werden. Diese Festsetzung ermöglicht, dass in der weiteren Planung auf sich ändernde Rahmenbedingungen bzgl. Schallimmissionen durch Verkehr reagiert werden kann.

Die Schallschutzmaßnahmen am Parkhaus beziehen sich auf Öffnungen in der Fassade bzw. auf den notwendigen Verschluss von Fassadenbereichen des Parkhauses zum Schutz der nachbarschaftlichen Bebauung vor Schallimmissionen.

Im Rahmen des schallschutztechnischen Gutachtens wurde geprüft, ob die nördlichen Fassaden geöffnet bleiben können, und dennoch die Immissionsrichtwerte nach TA Lärm an allen relevanten Immissionsorten eingehalten werden. Im Ergebnis zeigt sich, dass eine Schließung der Fassade notwendig ist, jedoch Öffnungen in der Fassade, um z.B. eine bessere Durchlüftung zu ermöglichen, durchaus möglich sind. Ob durch die Öffnungen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm zu befürchten ist, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht abschließend geklärt werden und hängt im Wesentlichen von Größe und Lage der Öffnungen ab. Daher ist ein entsprechender Nachweis im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen, wenn die Objektplanung ausreichend gereift ist und Öffnungen in der Fassade in Abstimmung mit einem Schallgutachter festgelegt werden können.

9.2 Örtliche Bauvorschriften nach BauO NRW

9.2.1 Werbeanlagen

Als Werbeanlagen im Sinne dieser Festsetzungen gelten die in § 13 Abs. 1 BauO NRW aufgeführten Werbeanlagen. Nicht als Werbeanlagen gelten Hinweisschilder unter 0,25 qm Größe auf Name, Beruf, Öffnungszeiten oder Ähnliches, die an der Stätte der Leistung angebracht sind.

Werbeanlagen sind nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen innerhalb des festgesetzten Sondergebietes allgemein zulässig.

Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig. Werbeanlagen in Form von Auslegern sind unzulässig.

Werbeanlagen sind nur an Gebäuden und nur an den Fassaden im Bereich des Erdgeschosses und der Brüstung des 1. Obergeschosses und bis zu einer Größe von 1,5 m in der Höhe zulässig.

Außerhalb der in 1.4 definierten Fassadenbereiche ist im SO 1.2 je Fassadenseite eine Werbeanlage an den Fensterflächen der Fassadeneinschnitte (Gemeinschaftsräume) zulässig, wenn sie aus Einzelbuchstaben bestehen, der Kennzeichnung des Eigennamens des Objektes dienen und ein einzelner Buchstabe max. 2,5 m hoch ist. Sonstige Elemente, die zur Gestaltung der Schriftzüge dienen und diesen untergeordnet sind, sind ebenfalls zulässig.

Abweichend von 1.4 sind im SO 1.2 auf dem Dach oberhalb der Attika zwei Werbeanlagen zulässig, wenn sie aus Einzelbuchstaben bestehen, der Kennzeichnung des Eigennamens des Objektes dienen und eine Höhe von 2,0 m einschließlich Befestigung nicht überschreiten.

Werbeanlagen, die als bewegliche Anlagen, Wechsellicht-, Blinklicht- oder Lauflichtanlagen ausgeführt sind, sind unzulässig.

An der südöstlichen Fassadenseite des Parkhauses sind Werbeanlagen nur im Bereich des SO 2.2 zulässig. Diese dürfen ausschließlich der städtischen Eigenwerbung, der in Bochum ansässigen Hochschulen und der Universität dienen. Die Werbeanlagen dürfen die Logos der genannten Einrichtungen sowie Schriftzüge aus Einzelbuchstaben enthalten und höchstens 50% der Länge und 50% der Höhe der genannten Fassade ohne Dachaufbauten bedecken und nicht über die Attika hinausragen.

Begründung:

Städtebauliche Zielsetzung ist die Ausbildung einer städtebauliche Dominanten, die Eingangssituation in den Innenstadtbereich Bochums angemessen betont. Werbeanlagen können dieser Zielsetzung ggf. entgegenwirken, da sie prägend auf den öffentlichen Straßenraum einwirken. Insbesondere wegen ihrer Absicht, Aufmerksamkeit zu erregen, können Konflikte gegenüber den Zielen für das Plangebiet auftreten. Bei den Festsetzungen zu Werbeanalagen wird berücksichtigt, dass der inhaltliche Zweck solcher Anlagen grundsätzlich gewahrt bleibt. Dennoch müssen sich die Anlagen in das gestalterische Gesamtbild einfügen und dürfen Gebäude, Gebäudefassaden bzw. Freiflächen nicht dominieren. Mit den Festsetzungen soll eine störende Häufung von Werbeanlagen vermieden werden. Daher dürfen Werbeanlagen nur an bestimmten Bereichen der Gebäude angebracht werden.

Zudem sollen die Werbeanlagen vorrangig dazu dienen, auf die geplanten Nutzungen am Standort aufmerksam zu machen. Es ist städtebaulich unerwünscht, dass im Plangebiet Betriebe beworben werden, die weder im räumlichen noch im funktionalen Bezug zum Plangebiet stehen. Deshalb sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig.

Als Bereich zur Anbringung von Werbeanlagen wird auf die Fassaden des Erdgeschosses und der Brüstung des 1. Obergeschosses begrenzt. Dieser Bereich der Fassade wird durch Passanten wahrgenommen und ist somit als Ort für Werbeanlagen zielgerecht und sinnvoll. Die Größe der einzelnen Werbeanlagen soll dabei 1,5 m in der Höhe nicht überschreiten. Hiermit soll verhindert werden, dass Werbeanlagen aufgrund ihrer Größe das Straßenbild dominieren und sich negativ auf das städtebauliche Erscheinungsbild auswirken.

In den übrigen Bereichen der Fassade können Werbeanlagen an den Fensterflächen der Fassadeneinschnitte (Gemeinschaftsräume) zugelassen werden. Die Werbeanlagen sollen in Form eines Schriftzuges (bestehend aus Einzelbuchstaben) der Kennzeichnung des Eigennamens des Objektes dienen. Der Schriftzug wird aufgrund der Höhe weithin sichtbar sein. Daher soll je Fassadenseite nur eine derartige Werbeanlage zulässig sein und die einzelnen Buchstaben eine Höhe von maximal 2,5 m aufweisen, um eine Dominanz des Schriftzuges im Ortsbild und ggf. negative Auswirkungen auf dieses zu verhindern. Da zur Kennzeichnung von Eigennamen üblicherweise nicht nur Buchstaben sondern auch weitere gestalterische Elemente (wie z.B. geometrische Formen, Logos etc.) genutzt werden, sollen diese ebenfalls zulässig sein. Um mögliche negative Auswirkungen auf das Ortsbild auch hierbei zu vermeiden, sollen die genutzten gestalterischen Elemente dem Schriftzug jedoch untergeordnet sein.

Auf den Dachflächen des Hochhauses sollen zwei Werbeanlagen in Form eines Schriftzuges (bestehend aus Einzelbuchstaben) zur Kennzeichnung des Eigennamens des Objektes zulässig sein. Diese Anlagen werden, ebenso wie die Werbeanlagen an den Fassadeneinschnitten, weithin sichtbar sein und somit ggf. Auswirkungen auf das Ortsbild besitzen. Um negative Auswirkungen zu verhindern soll die Höhe der einzelnen Buchstaben inkl. Befestigung eine Höhe von 2,0 m nicht überschreiten. Die Begrenzung der Höhe orientiert sich dabei auch an der Überschreitungsmöglichkeit der zulässigen Höhe baulicher Anlagen zu Gunsten untergeordneter Bauteile (s. Kapitel 9.1.2.2) innerhalb des SO 2.1 und 2.2.

Werbeanlagen mit Wechsel-, Lauf- oder Blinklicht sowie anderen Lichteffekten sind untersagt. Grund ist die starke visuelle Wirkung solcher Werbeanlagen, die sich insbesondere bei Häufung negativ auf das Ortsbild auswirken.

Im Rahmen der Baugenehmigung ist sicherzustellen, dass die zulässige Beleuchtung entsprechend Lichtrichtlinie ausgeführt wird und insbesondere keine Blendung erfolgt. Auch eine Aufhellung der benachbarten Wohnräume muss dabei ausgeschlossen werden.

An der südlichen Fassadenseite des Parkhauses ist eine Werbeanlage zulässig, die der städtischen Eigenwerbung bzw. der Werbung der in Bochum ansässigen Hochschulen und Universität dient.

Die Lage der Werbeanlage ermöglicht eine Öffentlichkeitswirksamen Auftritt der Stadt und ihrer Hochschulen im Bereich der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes.

9.2.2 Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen

Flachdächer im Bereich der Sondergebiete SO 2.1 und SO 2.2 sind mit einer standortgerechten Gräser-/Kräutermischung zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Zudem ist die Bepflanzung mit standortgerechten Stauden und Sedumsprossen möglich. Davon ausgenommen sind Bereiche zur Anordnung notwendiger technischer Aufbauten.

Photovoltaikanlagen sind auf allen Flachdächern zulässig. Im Bereich der unter 2.1 genannten Sondergebiete sind Photovoltaikanlagen nur in Kombination mit der festgesetzten Dachbegrünung zulässig.

Begründung:

Die Begrünung der Dachflächen des geplanten Parkhauses ist sowohl aus Entwässerungssicht als auch aus stadtklimatischer Sicht wünschenswert. Durch die Dachbegrünung können die Einleitungsmengen in den Kanal minimiert werden. Dies ist insbesondere unter Berücksichtigung des von der Stadtentwässerung Bochum vorgeschriebenen Drosselabflusses von 1 l/s je 400 m² notwendig. Darüber hinaus sind positive klimatische Auswirkungen auf das stark versiegelte Umfeld zu erwarten. Dachbegrünungen wirken sich durch Verdunstung kühlend auf das Mikroklima aus und tragen zur Filterung von Luftschadstoffen bei.

Die Zulässigkeit von Photovoltaikanlagen auf Flachdächern dient der Förderung einer dezentralen, regenerativer Energieversorgung. Eine Kombination von Photovoltaikanlagen mit gleichzeitiger Dachbegrünung ist ausdrücklich gewünscht. Jedoch darf bei Anordnung solcher Anlagen aus den oben genannten Argumenten kein Verzicht der Dachbegrünung erfolgen.

9.2.3 Fassadengestaltung

Fassaden innerhalb des Plangebietes sind bezüglich der Farbwahl aufeinander abzustimmen.

Grelle, fluoreszierende und spiegelnde Oberflächen sind an den Gebäudefassaden nicht zulässig.

Eine Ausführung der Fassaden in Form von Klinker ist unzulässig. In den SO 1.1, SO 1.2 und SO 1.3 ist die Ausführung der Fassaden in Form von Metall oder Blech unzulässig.

Die Hauptfassaden im Bereich der SO 1.1, SO 1.2 und SO 1.3 sind in heller Farbe auszuführen. Der Schwarz- und der Buntanteil dürfen jeweils maximal 10 % nach dem Natural-Colour-System (NCS) betragen. Geringfügige Abweichungen von dieser Vorgabe können zugelassen werden.

Die Hauptfassaden im Bereich der SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3 sollen zu mindestens 50% in heller Farbe ausgeführt werden. Der Schwarz- und der Buntanteil dürfen jeweils maximal 10 % nach dem Natural-Colour-System (NCS) betragen. Geringfügige Abweichungen von dieser Vorgabe können zugelassen werden.

Begründung:

Ziel dieser Festsetzungen ist die Sicherstellung einer stimmigen Fassadengestaltung innerhalb des Plangebietes sowie eines harmonischen Gesamteindrucks nach außen, was insbesondere in Anbetracht der geplanten Ausbildung einer städtebaulichen Dominanten in Form eines Hochhauses von hoher Bedeutung ist. Aufgrund ihrer Auffälligkeit und den daraus resultierenden Einfluss auf das städtebauliche Gesamtbild sind grelle, fluoreszierende und spiegelnde Oberflächen unzulässig. Stattdessen sollen helle Fassaden das Erscheinungsbild das Plangebiet prägen. Für den Bereich des Hochhauses inkl. erweitertem Sockelgeschoss (SO 1.1, SO 1.2 und SO 1.3) gilt, dass Schwarz- und Buntanteil der Hauptfassaden im Sinne des NCS-Systems maximal 10% betragen dürfen. Glasflächen sind von dieser Vorgabe selbstverständlich ausgeschlossen.

Für den Bereich des Parkhauses (SO 2.1, SO 2.2 und SO 2.3) sollen mindestens 50% der Hauptfassade in heller Farbe (ebenfalls definiert durch 10% Schwarz- und Buntanteil im Sinne des NCS-Systems) ausgeführt werden. Hintergrund dieser Festsetzung ist, dass bei Notwendigkeit einer geschlossenen Fassade (aufgrund von Immissionsschutzgründen) die im Bereich des Hochhauses geplante Lochfassade (bestehend aus hellen, großformatigen Paneelen und Glaselementen) durch abwechselnd helle und dunkle Fassadenbereich imitiert werden soll. Hierdurch wird ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet.

Die Anwendung des NCS-Systems ermöglicht eine in der Praxis leicht umsetzbare Definition von Farbbereichen für die Fassadengestaltung. Durch die Festsetzung werden keine Farben ausgeschlossen, sondern lediglich Schwarz- und Buntanteil so begrenzt, dass nur helle Farbnuancen zur Fassadengestaltung möglich sind.

Klinker ist im gesamten Plangebiet als Fassadenmaterial unzulässig. Die Anwendung eines solchen Materials erscheint für die Ausbildung einer städtebaulichen Dominanten aufgrund seiner Kleinteiligkeit als Fassadenmaterial ungeeignet. Das Fassadenmaterial würde hierdurch auch mit den im näheren Umfeld bestehenden Hochpunkten nicht harmonisieren. Aus dem gleichen Grund sind Fassaden in Form von Metall oder Blech in SO 1.1, SO 1.2 und SO 1.3 unzulässig. Da für die Errichtung der Parkhausfassade jedoch solche Materialien aus Gründen der Konstruktion sinnvoll erscheinen, bleiben sie für diese Bereiche zulässig.

9.3 Informatorische Darstellung

9.3.1 Denkmalbereich Bochumer Hauptbahnhof

Der Geltungsbereich des Denkmalensembles Bochumer Hauptbahnhof wird in die Planzeichnung nachrichtlich übernommen. Die beiden Geltungsbereiche von Bebauungsplan und Denkmalensemble befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. Die südöstliche Ecke des Bebauungsplanes grenzt an die geschützten Anlagen an, weshalb den Brückenpfeilern an der nördlichen Seite der Unterführung an der Universitätsstraße eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Bahnhofsanlage Bochum wurde gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz NRW als »bedeutend für die Geschichte des Menschen und für die Geschichte der Stadt Bochum« in die Denkmalliste der Stadt Bochum eingetragen. Geschützt sind insbesondere:

- die architektonisch wirkungsvolle südliche Platzwand des neuen Bahnhofsvorplatzes,
- die Fassade zum Platz insbesondere des Empfangsgebäudes (besonders zentral als Schutzgegenstand),
- die Betonung der verkehrlichen Funktionen, insbesondere auch der Straßen,
- die Tunnels insbesondere in ihrer Materialität sowie in den Ausmaßen als Bestandteil des Denkmalensembles,
- der durch das Bahnhofsgebäude geprägte Kurt-Schumacher-Platz, der durch vorhandene Bindungen (Bahndamm, weitere vorgesehene Nutzungen auf dem Bahnhofsvorplatz) in seiner heutigen länglichen Form entstanden ist,
- der Bahnhof als nach städtebaulichen Gesichtspunkten großvolumig angelegter Baukörper am Platz,
- die charakteristische »Schmetterlingsform«, die auch bei Laternen auf dem Vorplatz und den Tragwerken der Unterführungen wiederholt werden.

9.4 Planfeststellungsverfahren RRX

Das Plangebiet liegt benachbart zu Flächen des Hauptbahnhofes Bochum, der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Rhein-Ruhr-Express (RRX) in anliegenden Flächen umgestaltet werden muss.

Das Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss ist aufgrund der Größe des Vorhabens in insgesamt sechs Planfeststellungsbereiche (PFB) mit jeweils verschiedenen Planfeststellungsabschnitten (PFA) aufgeteilt. Der Bereich des Bochumer Hauptbahnhofes liegt im PFA 5b. Hier sind geringe Umbaumaßnahmen erforderlich, um die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in den Bahnhof anheben zu können.

Auf den Fernbahngleisen zwischen Essen und Bochum käme es durch den RRX zu Kapazitätsengpässen, wenn dort weiterhin die heutigen Züge des Ruhr-Sieg-Express (RE 16) und der Ruhr-Lenne-Bahn (RB 40) verkehren würden. Daher sollen diese Linien zwischen Essen Hbf und Bochum-Langendreer auf die S-Bahnstrecke verlagert werden, wofür der Bau einer Verbindung von den Fern- auf die S-Bahn-Gleise zwischen Essen Hbf und Essen-Steele, eines Kreuzungsbauwerks in Essen-Steele Ost und einer Verbindungskurve von der S-Bahn zurück auf die Fernbahn in Bochum-Langendreer erforderlich ist.

Im Bereich des Bochumer Hauptbahnhofes ist dazu ein Umbau im Bereich der ersten Gleise (nördlich), neue Weichen, eine Verschiebung des Bahnsteiges in Richtung Osten und eine Schallschutzwand vorgesehen. Für das Plangebiet relevant sind die Errichtung der Schallschutzwand. Die Schallschutzwand wirkt sich positiv auf das Plangebiet sowie das Umfeld aus, und wird im Rahmen des Schallgutachtens berücksichtigt.

Der PFB 5 ist nach dem PFB 1 und dem PFB 4 der dritte Bereich, für den die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht wurden. Für den PFA 5b wurde die Einleitung des Verfahrens am 11. April 2014 beim EBA und am 08. September 2014 bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Die Offenlage zum Verfahren erfolgte im Zeitraum vom 11. November 2014 bis zum 09. Dezember 2014, Ende der Einwendungsfrist war am 23. Dezember 2014. Am 4. September 2015 erfolgte die Vorlage der Gegendarstellung bei der Bezirksregierung, am 16. Februar 2016 fand der Erörterungstermin statt.

9.5 Hinweise

9.5.1 Bergbau

Unter den im Plangebiet liegenden Flächen ist der Bergbau umgegangen. Auch kann teilweise oberflächennaher Abbau durchgeführt worden sein. Es muss damit gerechnet werden, dass bei der Erstellung von Ingenieurkonstruktionen bauliche Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden müssen.

9.5.2 Ausgasungen

Der Planbereich liegt in der Zone 1 der "Karte der Methanzuströmungen" im Stadtgebiet Bochum. Aus bergbehördlicher Sicht weist die Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie darauf hin, dass an mehreren Stellen u. a. im Stadtgebiet – Ausgasungen (u. a. Methan) an der Tagesoberfläche aufgetreten sind. Die Bergbehörde veranlasste an diesen Stellen Untersuchungen der Tagesoberfläche hinsichtlich bergbaubedingter Gasaustritte. Hierbei wurden kleinräumige Ausgasungsbereiche ermittelt, innerhalb derer Methan zu Tage austritt. Zwischen den beobachteten Methangaskonzentrationen und dem jeweils anstehenden Luftdruck bestand eine unmittelbare Wechselbeziehung. Hier ist nicht bekannt, ob und inwieweit auch das o.a. Plangebiet von derartigen Ausgasungen betroffen sind. Nach den Erkenntnissen der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung 6 Bergbau und Energie sind Gasaustritte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Bereich des Plangebietes jedoch wenig wahrscheinlich.

9.5.3 Bodenschutz und Altlasten

Für den geplanten Rückbau des Parkhauses ist ein Abbruchkonzept zu erstellen. Das Abbruchkonzept soll Aufschluss über das Vorhandensein von Problemabfällen, z.B. Asbest, ölverunreinigter Bauschutt, geben und Vorschläge hinsichtlich des fachgerechten Abbruchs, z.B. Arbeitsschutz, Anwohnerschutz, Separierung von Abbruchmaterialien und deren ordnungsgemäße Entsorgung nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes aufzeigen. Art und Umfang des Untersuchungsprogrammes zum Abbruchkonzept muss mit der unteren Bodenschutzbehörde des Umwelt- und Grünflächenamtes abgestimmt werden.

Für die Umnutzung des Bunkers ist eine umwelttechnische Erstbewertung durchzuführen. Die Maßnahme ist mit der unteren Bodenschutzbehörde des Umwelt- und Grünflächenamtes abzustimmen.

Am Südring 1 wurde von 1966 bis 1982 eine Tankstelle durch die Deutsche Shell AG betrieben. Die unterirdischen Tanks im Gehwegbereich wurden 1999 entfernt und einschließlich des im Untergrund vorhandenen kontaminierten Erdreichs ordnungsgemäß entsorgt (Gutachten zum Ausbau der stillgelegten Tanks an der ehem. Shell-Tankstelle Bochum, Südring; Dipl.-Geol. Steinberg, 05.07.1999).

Da mögliche Boden- und Untergrundverunreinigungen nicht ausgeschlossen werden können, müssen im Rahmen von geplanten Erdarbeiten die folgenden Auflagen berücksichtigt werden:

Die Erdarbeiten müssen aus umwelttechnischen Gesichtspunkten durch einen Fachgutachter der Fachrichtung Bodenschutz und/oder Altlastenerkundung bzw. -sanierung überwacht und begutachtet werden. Die Maßnahme ist im Vorfeld mit der unteren Bodenschutzbehörde des Umwelt- und Grünflächenamtes abzustimmen.

Die Überwachung und Begutachtung der Erdarbeiten sind einschließlich der Analyseergebnisse durch den Fachgutachter in einem Abschlussbericht zu dokumentieren. Der Abschlussbericht ist dabei der unteren Bodenschutzbehörde des Umwelt- und Grünflächenamtes einzureichen.

Beim Auftreten von Bodenverunreinigungen (ehemalige Tankstelle) ist die untere Wasserbehörde zu informieren.

9.5.4 Kampfmittel

Der Bebauungsplan liegt in einem Bombenabwurfgebiet. Wird nachfolgend für ein Bauvorhaben der Bauantrag gestellt, ist die Beantragung einer Luftbildauswertung beim Staatlichen Kampmittelbeseitigungsdienst zwingend erforderlich.

Im Rahmen des Antragverfahrens wird das Ordnungsamt automatisch beteiligt und die Luftbildauswertung einholen. Sollte das Ergebnis ggf. Entmunitionierungsmaßnahmen vorsehen, sind diese vor Beginn der Baumaßnahme durchführen zulassen.

9.5.5 Beprobungsstellen Grundwasser

Im Keller des Parkhauses befindet sich eine atomsichere Bunkeranlage mit einer eigenständigen Wasserversorgung über 3 Brunnen. Diese Brunnen sind unter Berücksichtigung des DVGW-Regelwerkes W 135 zurückzubauen. Dieser Rückbau ist zu dokumentieren und die Dokumentation der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen. Alternativ können diese Brunnen einschließlich einer entsprechenden Zugänglichkeit zum Zwecke der Grundwasserprobenentnahme für Dritte (z.B. Gutachter) erhalten bleiben.

Bei der Errichtung der Gebäude ist sicher zu stellen, dass die vorhandene Grundwasserqualität und -quantität nicht nachteilig beeinträchtigt wird. Eine Grundwassernutzung ist aufgrund der Trinkwasserversorgungsbrunnen ausgeschlossen.

9.5.6 Bodendenkmäler

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kultur- und/oder naturgeschichtliche Bodenfunde, d.h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit, Höhlen und Spalten, aber auch Zeugnisse tierischen und/oder pflanzlichen Lebens aus erdgeschichtlicher Zeit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde und/oder dem Westfälischen Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außenstelle Olpe (Tel. 02761/93750; Fax 02761/2466) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstätte mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu halten (§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz NW), falls diese nicht vorher von den Denkmalbehörden freigegeben wird. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe ist berechtigt, das Bodendenkmal zu bergen, auszuwerten und für wissen-

schaftliche Zwecke bis zu 6 Monaten in Besitz zu nehmen (§ 16 Abs. 4 Denkmalschutzgesetz NW). Um Aufschluss zu erhalten über die mittelalterliche Bebauung im Zuge des alten Hellweges sind bei Bodeneingriffen im Bereich nördlich des bestehenden Parkhauses die LWL - Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, vier Wochen vor Baubeginn zu benachrichtigen, damit eine baubegleitende Untersuchung eingeplant werden kann.

9.5.7 Niederschlagswasserentsorgung

Eine Versickerung des anfallenden Regenwassers nach § 55 Abs. 2 WHG ist aufgrund der zur Versickerung nicht geeigneten Bodenverhältnisse ausgeschlossen. Das anfallende Niederschlagswasser ist daher in die Kanalisation einzuführen oder als Brauchwasser zu nutzen. Maßnahmen zur Retention des Niederschlagwassers bei einer Überschreitung des Abflussbeiwertes sind zu ergreifen. Darüber hinaus gelten die Vorgaben des Gutachtens zum Überflutungsschutz und zur Entwässerung.

9.5.8 Hochwasserschutz

Zum Schutz vor Hochwasserereignissen durch Sturzfluten wird die Ausführung der OKFE (= Oberkante des Fußbodens im Erdgeschoss) im Sondergebiet SO 1.1 und SO 1.3 in einer Höhe von mind. 97,85 m ü. NHN empfohlen. Im Bereich des SO 2.1 wird eine Höhe von mind. 97,92 m ü. NHN empfohlen. Öffnungen in der Fassade sollten nicht unterhalb der empfohlenen OKFE liegen. Entlang der Rechener Straße sollten Öffnungen in der Fassade oberhalb von 101,05 m ü. NHN liegen. Einer Unterschreitung der empfohlenen Höhen kann zugestimmt werden, soweit der Eigentümer den Überflutungsschutz durch geeignete Maßnahmen gewährleistet.

9.5.9 Funktrasse

Die Funkversorgung für den Betrieb der BOGESTRA ist bei nachgewiesener Beeinträchtigung auf Kosten des/der Bauherren durch geeignete Maßnahmen aufrecht zu erhalten. Nach aktuellem Kenntnisstand sind jedoch nur gerine Reflexionswirkungen durch die Bebauung zu erwarten, so dass voraussichtlich keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

9.5.10 Schallschutz

Die Einhaltung der Schallschutzimmissionsrichtwerte sowie des erforderlichen Bauschalldämm-Maßes ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. In diesem Rahmen sind auch weitergehende Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Die schalltechnische Untersuchung weist darauf hin, dass bei außengastronomischen Nutzungen die Einhaltung der Nachtruhe gemäß § 6 Landes-Immissionsschutzgesetz gewährleistet sein muss.

9.5.11 Artenschutz

Mit Aufstellung des Bebauungsplanes werden keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG vorbereitet. Sollte im Zuge der Realisierung der Festsetzungen des Bebauungsplanes festgestellt werden, dass besonders oder streng geschützte Tierarten betroffen sind, so ist nach den artenschutzrechtlichen Vorschriften gemäß § 44 BNatSchG zu verfahren. Die weitere Vorgehensweise ist umgehend mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Bochum abzustimmen.

Im Zusammenhang mit der Errichtung eines Hochhauses kann die Auslösung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände jedoch nur unter Beachtung vorsorglicher Vermeidungsmaßnahmen sicher ausgeschlossen werden. Zur Vermeidung potenzieller Vogelkollisionen sind an größeren spiegelnden / reflektierenden Fronten und an Fronten mit Durchsicht wie beispielsweise Eckverglasungen, die eine Durchflugsmöglichkeit suggerieren, möglichst flächige Muster und Strukturierungen anzubringen. Die Anforderungen an flächige Muster und Strukturierung sind in der artenschutzrechltichen Vorprüfung zum Bebauungsplan Nr. 870 – Südring/Universtätsstraße – definiert. Alternativ können in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde andere Maßnahmen gegen potenzielle Vogelkollisionen getroffen werden, sofern eine gleichwertige Wirksamkeit gegeben ist. Die Untere Naturschutzbehörde ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu beteiligen.

9.5.12 Ver- und Entsorgung

Für den rechtzeitigen Ausbau der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Koordinierung der baulichen Vorhaben mit den Maßnahmen der Ver- und Entsorgungsträger, sowie zur Koordinierung der Maßnahmen der Ver- und Entsorgungsträger untereinander ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Baumaßnahme im Planbereich so früh wie möglich den entsprechend betroffenen Ver- und Entsorgungsunternehmen abgestimmt werden.

9.5.13 Bisher geltende Festsetzungen/Vorschriften

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, insbesondere die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 576 b I, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

9.5.14 Gesetze, Richtlinien und DIN-Normen

Die in diesem Bebauungsplan verwendeten DIN-Normen können beim Amt für Stadtplanung und Wohnen der Stadt Bochum im Technischen Rathaus, Hans-Böckler-Str. 19, Zi. 1.0.210 (Planauslage) während der Dienststunden eingesehen werden.

10. BEBAUUNGSPLANVERFAHREN

Das Planverfahren wird im Normalverfahren durchgeführt.

Der Aufstellungsbeschluss zu dem Bebauungsplan durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr wurde am 14. August 2007 gefasst. Ursprünglich sollte ein Planverfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt werden. Aufgrund möglicher Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes und insbesondere der Schallimmissionen, die durch das geplante Vorhaben zu erwarten sind, ist die Anwendung des § 13 a BauGB nicht weiter möglich.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB ist in der Zeit vom 14. April 2008 bis zum 8. Mai 2008 durchgeführt worden. Die Planung wurde am 17. April 2008 im Zuge einer Bürgerversammlung erörtert. Im Rahmen der Frist gingen 2 Schreiben mit Äußerungen ein. Alle Schreiben haben in der Abwägung Berücksichtigung gefunden. Die Äußerungen bezogen sich hauptsächlich auf die Themenbereiche Erhalt der vorhandenen privaten Erschließung, Abstandflächen sowie Verschattung. Aus diesen Stellungnahmen resultiert keine Änderung der Planung. Die öffentliche Auslegung fand zwischen 09.022009 und 09.03.2009 statt.

Nach dem potenziellen Einstieg eines Investors wurde ab 2012 auf Basis der Vorentwurfsfassung des Bebauungsplanes ein erster hochbaulicher Entwurf ausgearbeitet. Dieser sah ein etwa 105 m hohes Gebäude mit Wohnungen, Gastronomie und Büros vor. Die Planung konnte jedoch nicht realisiert werden. Nach kurzer Unterbrechung stellt die jetzige Planung ein neues Konzept für das Plangebiet vor, dessen Umsetzung planungsrechtlich gesichert werden soll.

Die jetzt zur Satzung zu bringende städtebauliche Konzeption erforderte eine erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes; diese fand im Zeitraum vom 24.07.2018 bis 31.08.2018 statt. Damit einhergehend wurde auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans gerigfügig geändert.

Am 13.05.2017 trat das „Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 204/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt“ vom 04.05.2017 in Kraft. Mit diesem Gesetz wurde u. a. das Baugesetzbuch geändert, hieraus ergeben sich auch bestimmte Änderungen in der Bauleitplanung, die somit für diesen Bebauungsplan grundsätzlich Geltung haben. Da die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB zu diesem Bebauungsplanverfahren vor dem 16.05.2017 eingeleitet wurde (konkret: 14. April 2008 bis zum 8. Mai 2008), kann das vorliegende Bebauungsplanverfahren gemäß § 233 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. § 245c Abs. 1 BauGB nach den vor dem 13.05.2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden.

11. FLÄCHENBILANZ

Das Plangebiet umfasst eine Gesamtfläche von rd. 0,5 ha. Die Fläche unterteilt sich in folgende Bestandteile:

Sondergebiet :	*4.401,4 qm (ohne Auskragung des SO 2.2)*
Verkehrsfläche:	*555,6 qm*
Summe:	***4.957,0 qm***

12. UMSETZUNG DER PLANUNG

12.1 Erschließung

Es ist beabsichtigt, die von der Planung betroffenen Leitungen im Rahmen der Ausführung zu verlegen. Bereits konkreter sind dabei die Planungen zur Verlegung des städtischen Abwasserkanales, der in Richtung Norden und Osten in den verbleibenden Fuß- und Radwegebereich verlegt werden soll.

Im Rahmen erforderlicher Bodenarbeiten sowie zur Gebäudeausführung wird empfohlen, mit der entsprechend erforderlichen Sorgfalt vorzugehen. Für die unbekannten Leitungen sind zudem ggf. Suchschächte anzulegen, um die vorhandenen und in Betrieb zu erhaltenden Leitungen nicht zu kappen. Für die Leitungen sind zudem verschiedene Anforderungen zu berücksichtigen, die bei den jeweiligen Leitungsträgern erfragt werden können. Es wird empfohlen, allen potenziell betroffenen Leitungsträger frühzeitig von Bauarbeiten in Kenntnis zu setzen, um mögliche gemeinsame Verlegungen vorbereiten zu können und dadurch Kosten für die Verlegung einzusparen. Hierzu wird ein entsprechender Hinweis auf die Planurkunde aufgenommen.

12.2 Bodenordnung

Zur Umsetzung der Planung sollen Teile der Grundstücke ausparzelliert und verkauft werden. Dabei ist es vorgesehen, städtische Grundstücke sowie Grundstücke der WEG an den künftigen Bauherren des Hochhauses zu veräußern. Die Grundstücksgeschäfte werden im Rahmen eines Vertrages vereinbart, der im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Vertrag zwischen den Eigentümern geschlossen werden soll. Das Verfahren zur Entwidmung der als Sondergebiet überplanten öffentlichen Straßenverkehrsflächen wurde bereits eingeleitet. Auch das Flurstück 192 soll ausparzelliert und zu Teilen an die WEG veräußert werden. Kaufvorgang sowie zugehörige Grunddienstbarkeiten o.ä. sind ebenfalls im Rahmen eines Vertrages zu regeln.

12.3 Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen

Auf die Anwendung einer dezidierten Eingriffs-/Ausgleichsregelung wird verzichtet, da innerhalb des Plangebietes lediglich eine untergeordnete Fläche von rund unter 100 qm existiert, die im Bestand nicht versiegelt ist. Dabei handelt es sich um eine in kleine Stücke zerteilte Rasenfläche von geringer ökologischen Wertigkeit, so dass die geplante Versiegelung der Fläche lediglich einen marginalen Eingriff darstellt. Durch die extensive Begrünung der künftigen Dachflächen des Parkhauses wird dennoch eine Ausgleichsmaßnahme getroffen.

12.4 Kosten

Im Rahmen der Realisierung der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes entstehen der Stadt Bochum keine Kosten.

13. GUTACHTEN

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren wurden insgesamt sechs Gutachten bzw. Studien durchgeführt:

1. Windkanaluntersuchung zur Ermittlung des Windkomforts in der Umgebung des BV „BASECAMP“ in Bochum (ruscheweyh consult, Würselen), Stand: 22.05.2018.

2. Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 870 „Südring / Universitätsstraße“ in Bochum (Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen, Bochum), Stand: 25.05.2018.

3. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 870 „Südring / Universitätsstraße“ in Bochum (Brilon, Bondzio und Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen, Bochum), Stand: 06.06.2018.

4. Verschattungsuntersuchung zum Bebauungsplan für das Bauvorhaben „BaseCamp“ in Bochum (peutz consult, Dortmund), Stand: 01.06.2018.

5. Erläuterung der Entwässerung im Rahmen des Überflutungsnachweises für die Bauflächen des BaseCamps Bochum sowie des angeschlossenen Parkhauses (U Plan, Dortmund), Vierte Fassung, Stand: 25.05.2018.

6. Artenschutzrechtlicher Beitrag zum Abriss des Parkhauses P7 bzw. der Neuaufstellung des Bebauungsplans Nr. 870 „Südring/Universitätsstraße“ in Bochum (grünplan Büro für Landschaftsplanung, Dortmund), Stand: Mai 2018.