

## **Rechtlicher Hinweis:**

Die Begründungen 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 Stadtplanungs- und Bauordnungsamt mitgeteilt werden.

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

# S T A D T   B O C H U M

## B e g r ü n d u n g

(§ 9 Abs. 6 BBauG in der  
Fassung vom 23.06.60)

zum Bebauungsplan Nr. 234 a - Tunnel der Außentangente West -  
von der Kreuzung Kohlenstraße/Schützenstraße/An der Landwehr  
bis südlich der Kreuzung Stensstraße/Feuerbachstraße

### Erfordernis der Planung

Der Abschnitt der Außentangente West von der Wattenscheider Straße  
bis zur Schützenstraße und der Abschnitt südlich der Kreuzung  
Stensstraße/Feuerbachstraße/Wasserstraße ist durch den seit dem  
19.08.76 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 234 planungsrecht-  
lich gesichert. Mit den Vorbereitungen für die Bauarbeiten ist in  
verschiedenen Abschnitten bereits begonnen worden.

Der Bebauungsplan Nr. 234 a soll die planungsrechtlichen Vorausset-  
zungen zum Ausbau des zwischen den beiden genannten Teilstücken lie-  
genden Trassenabschnittes der "Außentangente West" schaffen. Die  
Aufstellung dieses Bebauungsplanes wurde vom Rat der Stadt Bochum  
am 02.12.76 beschlossen. Er ist aus dem Flächennutzungsplan ent-  
wickelt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist erforderlich, um eine ver-  
kehrsgerechte Verbindung zwischen den bereits planungsrechtlich ab-  
gesicherten Teilstücken der Außentangente West zu ermöglichen. Ohne  
diesen Bebauungsplan würde der Verkehr über die Stensstraße und Koh-  
lenstraße fließen, was zu unzumutbaren Immissionen für die dort woh-  
nende Wohnbevölkerung führen würde.

Die Bürger wurden in einer Versammlung am 09.11.76 vorweg über die Planungsabsicht unterrichtet.

#### Geplante Festsetzungen im öffentlich ausgelegten Bebauungsplanentwurf

Die öffentliche Auslegung wurde in der Zeit vom 25.01.77 bis 28.02.77 durchgeführt. Der Entwurf sah vor, ab ca. 30 m nördlich der Schützenstraße bis zur Höhe der Kreuzung Stensstraße/Feuerbachstraße die Außentangente West unterirdisch zu führen.

Infolge der geologischen Verhältnisse wäre es nach dem öffentlich ausgelegten Planentwurf jedoch erforderlich gewesen, von den vorgesehenen Tunnelleingängen aus im Norden eine Strecke von ca. 160 und im Süden eine Strecke von ca. 140 m in offener Bauweise zu erstellen. Dementsprechend sah der öffentlich ausgelegte Entwurf im Bereich der offenen Bauweise die Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche (einschließlich Böschungen) und im übrigen Bereich eine mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche (Dienstbarkeiten) vor.

#### Ergebnis des Anregungsverfahrens

Während der öffentlichen Auslegung wurden von den betroffenen Eigentümern und Mietern und von der Bürgerinitiative Westtangente e. V. zahlreiche Bedenken und Anregungen vorgebracht. Die Bürgerinitiative Westtangente hat eine Alternativlösung vorgeschlagen, die einen wesentlich längeren und tiefer liegenden Tunnel beinhaltet. Die einzelnen Aspekte der Planung sind im Abschnitt vergleichende Wertung der Trassen unter dem Vorschlag "A" aufgeführt. Die meisten Eigentümer und Mieter haben sich den Bedenken und Anregungen der Bürgerinitiative angeschlossen und forderten in erster Linie die Erhaltung der von ihnen bewohnten Häuser, soweit sie durch die offene Bauweise wegfallen würden.

Aufgrund der vorgetragenen Bedenken und Anregungen wurde gegenüber der ursprünglichen Lösung (Vorschlag "B" des Abschnittes vergleichende Wertung der Trassen) eine Version mit längerer geschlossener Bauweise (Vorschlag "C") entwickelt. Die von diesem Vorschlag betroffenen Eigentümer wurden angehört. Die Mehrzahl von ihnen ist zwar grundsätzlich gegen den Bau der Westtangente, zieht aber die längere ge-

schlossene Bauweise dem ursprünglich ausgelegten Bebauungsplanentwurf vor.

### Vergleichende Wertung der Trassen

Zum Vergleich der von der Bürgerinitiative Westtangente e. V. vorgeschlagenen Tunnelführung mit der öffentlich ausgelegten städtischen Tunnellösung und der nach der öffentlichen Auslegung modifizierte Tunnellösung, ist der gesamte Abschnitt der Außentangente West von der Kreuzung mit der Bundesbahnstrecke Bochum-Hbf. - Essen-Hbf. bis südlich der Wasserstraße zu betrachten, da ansonsten die Lösungsvorschläge nicht vergleichbar wären. Dabei sind bei allen Varianten die gleichen verkehrstechnischen Anforderungen zugrundegelegt worden.

Bei der nachfolgenden Gegenüberstellung gelten folgende Bezeichnungen:

- A - Vorschlag der Bürgerinitiative Westtangente e. V.
- B - Öffentlich ausgelegter Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 234 a
- C - Aufgrund von Bedenken und Anregungen geänderter Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 234 a

Vergleich der Tunnelvorschläge A, B, C von der Bundes-  
bahnstrecke bis südlich Wasserstraße

Kriterium	Bürgerinitiative	Stadt Bochum	
	A	B ohne Berücksichtigung von Bedenken u. Anregungen	C mit Berücksichtigung von Bedenken und Anregungen
Abbruch von Wohn- oder Geschäfts- häusern	5	30	20
Anschluß Hattinger Str./Außen- tangente	<p>- nicht möglich -</p> <p>1. Eine Anbindung die Schützenstr./An der Landwehr ist wegen der westlich längeren Rampenlänge äußerst problematisch (Verflechtung zum Knoten Bahnstraße)</p> <p>2. Wegen der Tunnel-lage kann die Stens-str. nicht mehr an eine Auffahrt angebunden werden.</p> <p>Als Ersatz für die Anbindung der Hattinger Str. wird die Anbin-dung Wasserstr. ange-boten.</p>	<p>- vorgesehen -</p> <p>Anschluß über Kohlenstr. bzw. Stensstr. geplant.</p>	siehe B

Kriterium	A	B	C
Länge des Tunnels	ca. 850 m ca. 250 m + ca. 1100 m	ca. 560 m	ca. 560 m
davon geschlossene Bauweise	ca. 1100 m	ca. 260 m	ca. 410 m
Trassierungsgrenzwerte RAL V <sub>E</sub> -80 km/h	eingehalten	eingehalten	eingehalten
Verkehrssicherheit	Generell durch Einhaltung der Trassierungselemente gegeben. Höhere Geschwindigkeit möglich. Zusätzliche Steuerungsanlagen um und außerhalb des Tunnels erforderlich. Bei Sperrung des Tunnels Umleitungsverkehr von Wasserstr. über Rubensstr., Stensstr., Kohlenstr. erforderlich. Verkehrsgefährdung durch Niederschlag der Kühltürme gering.	Generell durch Einhaltung der Trassierungsgrenzwerte gegeben. Es sind zusätzliche Steuerungsanlagen innerhalb und außerhalb des Tunnels erforderlich. Bei Sperrung des Tunnels Umleitung über Rampen Stensstr. und Kohlenstr. Verkehrsgefährdung durch Niederschlag der Kühltürme gering (wie A).	siehe B
Entwässerung	Kanal im Tunnel ohne größeren Mehraufwand möglich.	Das Oberflächenwasser wird durch Anordnung von Sinkkästen jeweils am Tunneleingang abgefangen. Geringe Wasserrückstände innerhalb des Tunnels (Schnee, abtropfendes Wasser) werden durch Pumpensysteme zu vorhandenen Vorflutern geleitet. Ein Warnsystem bei Ausfall der Pumpe ist vorgesehen.	siehe B

Kriterium	A	B	C
Belüftung	Wie B, jedoch erheblicher Mehraufwand für stärkere Be- und Entlüftungsaggregate erforderlich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch natürlichen Sog des KFZ-Stromes.</li> <li>- Automatische Be- und Entlüftungsanlage, die in besonderen Fällen tätig wird (z. B. bei Stau).</li> <li>- Warnanlage bei Gefährdung.</li> <li>- Im unmittelbaren Bereich der Tunnelein- und ausfahrten treten erhöhte Luftverunreinigungen auf. Diese sollen durch Aufschüttung eines Dammes nicht ins Dürertal abfließen.</li> </ul>	siehe B
Überschlägliche geschätzte Kosten:	in Mill. DM		in Mill. DM
Tunnelstrecke	" 98,0	keine gravierenden Unterschiede zu C	" 50,0
Brücken	" 1,6		3,0
Stützmauern	" 1,2		5,0
Straßenflächen (einschl. Rampen)	" 2,2		4,0
Gebäude, Grunderwerb (einschl. Nebenkosten)	" 1,5		6,0
	" 104,5		68,0
Gesamtkosten ca.:	" 105 -----	68 ==	68 ==

Die fahrdynamischen Werte in Grund- und Aufriß sind bei der Trasse A günstiger als die der Trassen B und C. Da aber wegen der sonstigen Sicherheitsprobleme im Tunnel die Fahrgeschwindigkeit ohnehin auf 80 km/h begrenzt werden soll, ist hieraus kein Vorteil der Linie A gegenüber den anderen Vorschlägen zu erkennen. Alle untersuchten Trassen halten die Trassierungswerte für die Entwurfsgeschwindigkeit VE = 80 km/h ein.

Die Immissionen werden durch die Tunnelbauweise bei allen Versionen gering gehalten. Lediglich an den Tunnelausgängen treten zusätzliche Luftverunreinigungen auf. Sie sind bei dem längeren Tunnel des Trassenvorschlages A größer als beim Vorschlag B/C. Nach den bisher vorliegenden Erfahrungen mit Verkehrstunneln ist allerdings mit schädlichen Auswirkungen in keinem Falle zu rechnen.

Bei der Würdigung der städtebaulichen Zielvorstellungen ist in erster Linie auf die Möglichkeit des Anschlusses an die Hattinger Straße einzugehen (vgl. hierzu Ratsbeschuß vom 19.12.75: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 234 - Westtangente -). Die Trassen B und C erreichen diesen Anschluß an die Hattinger Straße in der damals beabsichtigten Form über die Kohlenstraße bzw. die Stensstraße. Die Trasse A zeigt nur eine äußerst unzureichende Anbindung an die Hattinger Straße. Ein Anschluß an die Wasserstraße würde zwar auch auf Umwegen eine Fahrverbindung zur Hattinger Straße ergeben, dagegen würde auf der Nordseite eine Anbindung wegen technischer Schwierigkeiten voraussichtlich unmöglich sein. Da hiermit weder die Hauptausfallstraße aus der City in Richtung Südwesten noch der Standortbereich Weitmar-Mitte einen Anschluß erhalten würden, ist eine mangelnde Funktionsfähigkeit des Außenringes nicht zu übersehen.

Die Beeinträchtigung von Fremdeigentümern ist bei der Trasse A wesentlich geringer als bei der Trasse B. Dieser Nachteil kann jedoch durch die längere geschlossene Bauweise bei der Trasse C aufgehoben werden.

Zusammenfassend wird festgestellt, daß die Trasse A die städte-

baulichen und verkehrlichen Zielvorstellungen nicht verwirklicht, während dies bei den Trassen B und C der Fall ist und sich bei der Wahl der Trasse C die Beeinträchtigung von Bürgern und Eigentümern in vertretbaren Grenzen hält.

#### Grundsätze für den Sozialplan

Infolge der Festsetzungen des Bebauungsplanes müssen an der Feuerbachstraße und an der Kohlenstraße einige Wohngebäude beseitigt werden. Den hierdurch betroffenen Mietern soll angemessener Ersatzwohnraum - auf Wunsch und nach Möglichkeit im Stadtbezirk Weitmar-Mitte - zur Verfügung gestellt werden.

Die Eigentümer der betroffenen Grundstücke sollen gleichwertige Ersatzgrundstücke erhalten.

#### Kosten und Finanzierung

Die überschläglichen Kosten des Bebauungsplanes sind im Abschnitt vergleichende Wertung der Trassen enthalten. Für die Gesamtmaßnahme der Außentangente West ist ein Zuschuß des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Aussicht gestellt.

#### Maßnahmen zur Verwirklichung des Planes

Die Stadt Bochum beabsichtigt, die von ihr für den Ausbau der Westtangente benötigten Flächen <sup>im</sup> ~~den~~ Wege des Tausches oder Kaufes zu erwerben. Soweit der Tunnel in bergmännischer Bauweise erstellt werden kann, ist eine Belastung der Grundstücke mit entsprechenden Dienstbarkeiten vorgesehen.

Sofern der freihändige Erwerb der Grundstücke oder Dienstbarkeiten zu angemessenen Bedingungen nicht möglich ist, sind Maßnahmen der Enteignung vorgesehen.