

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. 8 BBauG)

Bebauungsplan Nr. 234 c - Westtangente - Verbindung zwischen Wasserstraße/Stensstraße und Königsallee/Sheffieldring - für ein Gebiet zwischen der Stensstraße, der Feuerbachstraße und der Rubensstraße, tlw. beidseitig der Wasserstraße, südlich der Maschinenfabrik Eickhoff, westlich der Königsallee, nördlich des Heizkraftwerkes Prinz-Regent, nordöstlich des stillgelegten Kraftwerkes Springorum, nordöstlich der Straße An der Holtbrücke und östlich des Barlachweges

1. Gesichtspunkte der Gebietsentwicklungsplanung, der Stadtentwicklungsplanung und der Flächennutzungsplanung
2. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung
3. Planverfahren
4. Geltungsbereich des Bebauungsplanes
5. Planinhalt
 - 5.1 Verkehrsflächen
 - 5.1.1 - Allgemeines
 - 5.1.2 - Trassenauswahl Westtangente/Grundriß
 - 5.1.3 - Anschlußstelle Wasserstraße/Stensstraße
 - 5.1.4 - Anschlußstelle Königsallee
 - 5.1.5 - Trassengestaltung im Bereich der Wohlfahrtstraße
 - 5.1.6 - Lärmschutzmaßnahmen
 - 5.2 Mischgebiete
 - 5.3 Gewerbegebiete
 - 5.4 Landschaft und Grün
 - 5.4.1 - Allgemeines
 - 5.4.2 - Forstflächen
 - 5.4.3 - Feuchtbiotop Gräbenwiese
 - 5.4.4 - Tennisanlage
 - 5.4.5 - Dauerkleingärten
 - 5.4.6 - Parkanlagen

- 5.5 Wohngebiete
- 5.6 Sonstiges
- 6. Maßnahmen und Kosten der Planverwirklichung, Flächenbilanz
- 7. Grundsätze für den Sozialplan

1. Gesichtspunkte der Gebietsentwicklungsplanung

Der Bebauungsplanbereich liegt nach dem Gebietsentwicklungsplan 1966 des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (jetzt Kommunalverband Ruhr) im Siedlungsbereich mit überwiegend dichter Bebauung. Innerhalb der Wohnsiedlungsbereiche sollen die Siedlungsräume durch Grünflächen gegliedert und u. a. durch leistungsfähige Straßenverbindungen wirtschaftlich erschlossen werden. Diesem Ziel dient ein Netz von Straßen, das durch Neu- und Ausbaumaßnahmen zu verbessern ist, um dem Durchgangsverkehr und dem Ziel- und Quellverkehr zu dienen. Nach dem Entwurf des Gebietsentwicklungsplanes, Teilgebiet Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis, liegt das Plangebiet teils im Wohnsiedlungsbereich mit mittlerer Dichte, teils im Bereich mit besonderer Pflege und Entwicklung der Landschaft.

Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung

Die Umsetzung der Vorgaben der Landes- und Regionalplanung erfolgt unter Einbringung kommunaler Belange im räumlichen Ordnungskonzept, das die beabsichtigte siedlungsräumliche Entwicklung und Schwerpunktbildung der Stadt aufzeigt. Dabei sind als wesentliche Aspekte die Verhinderung der Zersiedlung der Landschaft, die Vermeidung gegenseitiger Nutzungsstörungen und die Gliederung des Stadtgebietes in zusammengehörige Teilbereiche berücksichtigt worden. Dieses Konzept, das am 18.12.75 in der derzeitigen Fassung vom Rat der Stadt beschlossen wurde, weist 13 Siedlungsschwerpunkte verschiedener Größenordnungen auf, die Schwerpunkte zukünftiger Entwicklung werden sollen. Das räumliche Ordnungskonzept ist das Grundmodell der Bochumer Stadtentwicklung, das bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen ist (§ 1 Abs. 5 BBauG).

Die Zielvorstellungen der Stadt Bochum gehen u. a. aus dem Zielkatalog hervor (Bochum-Planung, Band 1). Unter Ziffer 11 sind die Ziele für den Funktionsbereich Verkehr aufgeführt. Dort sind als Teilziele u. a. genannt:

- verstärkte Beachtung der intensiven Trennung und Zuordnung von Straßentypen (Radial-, Verbindungs-, Erschließungs- und Stichstraßen),
- Vermeidung des Durchgangsverkehrs in Wohn- und Geschäftsbereichen durch Anlage und Ausbau von Umgehungsstraßen und
- richtige Zuordnung der Fuß- und Radwege zu den Grünbereichen.

In Ergänzung hierzu sind unter Ziffer 7 als Ziele für Grün, Erholung, Freizeit zu nennen:

- Sicherung und Vermehrung der Grünflächen sowie des Baum- und Strauchbestandes,
- Eingrünung von Wohnbereichen, Industrieanlagen, Verkehrswegen, Ver- und Entsorgungsanlagen durch Sicht- und Schutzpflanzungen,
- Erhaltung, Anlage und Erweiterung von Stadtplätzen, Straßenpflanzungen, ... ,
- Erhaltung, Anlage und Erweiterung von Kleingärten und
- Einbindung der Kleingärten in das öffentliche Grünflächensystem.

Der Bebauungsplan berücksichtigt diese generellen Zielsetzungen, sowohl hinsichtlich des Verkehrs, als auch hinsichtlich des Grünbereiches.

Der Bebauungsplan Nr. 234 c liegt nach dem räumlichen Ordnungskonzept im Funktionsbereich des Siedlungsschwerpunktes Weitmar-Mitte zwischen dem Betriebsgelände der

Fa. Eickhoff, dem stillgelegten Kraftwerk Springorum und dem Wiesental bzw. Tennisclub TC Rechen und der Dauerkleingartenanlage Wohlfahrt.

Die Westtangente ergänzt das städtische Verkehrssystem für den Individualverkehr durch das Schließen des autobahnähnlichen Ringes um die Innenstadt und die ihr unmittelbar vorgelagerten Siedlungsschwerpunkte der Stufe D und entlastet diese Siedlungsräume und das Straßennetz der Innenstadt. Sie gewährleistet eine zügige Verbindung zwischen süd/östlichen und nord/westlichen Stadtteilen. Zur Abschirmung der Verkehrsflächen zu den Wohn-, Grün- bzw. Freizeitflächen sieht der Bebauungsplan gestaltete und bepflanzte Schutzstreifen vor. Darüber hinaus werden tlw. durch den Bau der Westtangente beanspruchte Flächen direkt im Bebauungsplan ersetzt und in den Ausbau neuer Grün- und Erholungsbereiche einbezogen.

Der gültige Flächennutzungsplan weist neben den Verkehrsflächen der Westtangente und ihren Anschlüssen an das städtische Verkehrsnetz differenzierte Grünflächen als Parkanlage, Kleingärten, Spiel- und Sportanlagen aus.

Der Bebauungsplan ist aus der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes, die z. Zt. ebenfalls im Verfahren befindlich ist, entwickelt.

2. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung

Der geltende Flächennutzungsplan der Stadt Bochum vom 31.01.80 sieht den Bau eines autobahnähnlichen Außenringes vor.

Dieser Außenring ist als weiträumige Umgehung der Innenstadt vorgesehen. Der Flächennutzungsplan stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den vorauszusehenden Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar.

Neben der Verteilung von Frei- bzw. Bauflächen im Stadtgebiet trifft er auch Aussagen über die Anzahl und Lage der Hauptverkehrsstraßen. Der Außenring ist Bestandteil dieses ausgewogenen Planungskonzeptes.

Der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche Bochums weicht nicht atypisch von denen der Nachbarstädte ab.

Nach der Flächenkartierung des Kommunalverbandes Ruhrkohlenbezirk, stellt sich etwa folgendes Bild dar:

Straßenverkehrsflächenanteil

Bochum	: 9,9 %
Dortmund	: 8,6 %
Essen	: 10,2 %
Gelsenkirchen:	10,4 %
Herne	: 11,0 %

Der Außenring verläuft in einer Entfernung von ca. 2,5 bis 3,5 km von der Innenstadt. Er soll wegen der geringen Leistungskapazität der nicht erweiterungsfähigen historisch bedingten radialen Hauptverkehrsstraßen (u. a. Wittener Straße, Castroper Straße, Dorstener Straße, Herner Straße, Essener Straße, Hattinger Straße) insbesondere Verteilerfunktion übernehmen und dafür sorgen, daß der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt herausge-

halten wird. Daß diese Verteilerfunktion von eminenter Wichtigkeit ist, haben Überschlagsrechnungen gezeigt. Nach Fertigstellung des gesamten Außenringes kann eine Reduzierung des Gesamtverkehrs auf dem Straßennetz der Innenstadt bis zu 15 % erwartet werden.

Das nördliche Teilstück des Außenringes bildet die A 430. Das östliche und südliche Teilstück ist zum Zeitpunkt der Ansiedlung des Werkes I der Adam Opel AG bis zur Verknötung mit der Königsallee (L 551) erstellt worden (Sheffieldring).

Westlich der Bochumer Innenstadt wickeln sich die Verkehrsbeziehungen in Nord-Süd-Richtung derzeit so ab:

- nördlich der Hattinger Straße hauptsächlich über die Kohlenstraße/Wattenscheider Straße und
- südlich der Hattinger Straße über die Stens-, Rubens-Wasserstraße und Königsallee.

Für den Abschnitt zwischen der Wattenscheider Straße im Norden und der Wasserstraße im Süden sind die Bebauungspläne Nr. 234 - Außentangente West- und Nr. 234 a Außentangente West - Tunnel - aufgestellt worden.

Ein Teilabschnitt der Westtangente einschl. Straßentunnel ist im September 1984 fertiggestellt und provisorisch an das vorhandene Straßennetz, die Wasserstraße im Süden und die Kohlenstraße im Norden, angebunden worden.

Im weiteren sind die Brücken über die Essener Straße und die Stensstraße fertiggestellt.

Darüber hinaus sind Maßnahmen zum Grunderwerb, zur Freilegung, zur Umsetzung von Teilen der Kleingartenanlagen sowie Ausbauarbeiten im Teilstück nördlich der Tunnelausfahrt bis Wattenscheider Straße begonnen worden.

Mit Fertigstellung des Straßentunnels von der Kohlenstraße in Höhe der Straße An der Landwehr bis zur Wasserstraße im Bereich Rubensstraße, wurde der 1. Streckenabschnitt der proj. Westtangente unter Verkehr genommen.

Ein erster Schritt zur Entlastung der z. Z. noch vom Durchgangsverkehr hoch belasteten Wohngebiete an der Stensstraße und Rubensstraße ist hiermit getan.

Damit sind jedoch die problematischen Verkehrsverhältnisse auf der Wasserstraße, insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Königsallee, nicht gelöst, sondern werden eher noch verschlechtert. Durch das höhere Verkehrsaufkommen infolge der Tunnelfreigabe wird die ohnehin nur bedingt leistungsfähige Kreuzung Königsallee/Wasserstraße - vor allem in Hinsicht auf die Linksabbieger von Süden in Richtung Westen - auf Dauer verkehrlich nicht mehr kontrollierbar.

Diese Tatsache wirkt sich besonders negativ auf das Verhalten des Durchgangsverkehrs aus, der sich neue Wege zu Lasten anderer Wohngebiete gesucht hat und auch weiterhin suchen wird.

Aus diesem Grunde ist es zwingend notwendig, den Weiterbau der Westtangente, im Sinne der vorliegenden Planung, auf dem Streckenabschnitt von Wasserstraße bis zum Knotenpunkt Sheffieldring/Königsallee umgehend in Angriff zu nehmen. Ein zusammenhängender Streckenabschnitt der Westtangente von Kohlenstraße bis Königsallee hätte einen hohen Verkehrswert für den Durchgangsverkehr, trüge zur Entlastung des angrenzenden innerstädtischen Verkehrsnetzes bei und würde wesentlichen Anteil an der Reduzierung der zu erwartenden Verkehrsimmissionen haben.

Ein Verzicht auf den Bau dieses Teilstücks des Außenringes würde das Gesamtkonzept erheblich beeinträchtigen. Der Verkehr würde weiterhin auf weniger leistungsfähige Stadtstraßen und Wohnstraßen ausweichen und dort die Wohnfunktion stören.

Bei der Trassenauswahl ist besonderer Wert darauf gelegt worden, daß die zukünftige Trasse ökologische und landschaftliche Gegebenheiten in weitgehendem Umfange berücksichtigt. Dem wurde Rechnung getragen durch die überwiegende Erhaltung des Wäldchens Lauberg, des Feuchtbiotopes Gräbenwiese sowie die Öffnung des Wiesentales durch Rückbau eines Teiles der heutigen Wasserstraße.

Bezüglich des Verhältnisses Individualverkehr (IV) und öffentlicher Personennahverkehr (ÖV) ist festzustellen daß zur Bearbeitung der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsnachfrage für das Stadtgebiet Bochum alle erforderlichen Eckdaten bereitgestellt wurden. Dies bezieht sich sowohl auf den individuellen Verkehr als auch auf den öffentlichen Nahverkehr. Die drei hauptsächlichen Grundlagen-Arbeitsfelder seien hier beispielhaft zusammengefaßt:

1. Daten, die die heutige und zukünftige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur beschreiben,
2. Zählergebnisse für das Verkehrsstraßennetz, Verkehrszählungsergebnisse der Bogestra und der Deutschen Bundesbahn und
3. Zusammenstellung von Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer aus regionalen und bundesweiten Erhebungen in Abhängigkeit von sozioökonomischen und verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen.

Daraus wurden Verkehrsmodelle entwickelt, mit deren Hilfe letztendlich die Verkehrsumlegungen vorgenommen werden konnten.

Die Ergebnisse der Berechnungen sind unterschiedlich. Während die Entwicklungsdaten (1980 - 1990) im individuellen Verkehr weiter nach oben gerichtet sind (mehr als 10 %), zeichnet sich auf dem Sektor des öffentlichen Nahverkehrs eine weiter sinkende Tendenz ab (mehr als 5 %).

Zusammenfassend kann gesagt werden - und dies ergibt sich nicht nur aus regionalen Untersuchungen - daß der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs gemessen an der Gesamtzahl der Fahrten im motorisierten Verkehr (IV und ÖV) - (Modalsplit) von ca. 26 % im Jahre 1980 auf ca. 23 % im Jahre 1990 zurückgehen wird und dies unter Vorgabe des heute konzipierten Stadtbahnnetzes. Eine Reduzierung dort hätte einen noch stärkeren Rückgang des ÖV zur Folge.

Auf dem individuellen Verkehrssektor zeichnet sich ein um i. M. 10 % steigendes Gesamtverkehrsvolumen ab. Dieses muß vom Straßennetz der Stadt aufgenommen werden. Die Berechnungen haben eindeutig gezeigt, daß hierzu besonders ein leistungsfähiges Hauptverkehrsgerüst erforderlich ist.

Der Bebauungsplan Nr. 234 c soll die notwendigen Voraussetzungen für den aus genannten Gründen dringend erforderlichen Weiterbau der Westtangente auf diesem Streckenabschnitt und somit zur Schließung des Außentangentenringes schaffen.

Der Bebauungsplan soll weiter die zukünftige Nutzung der durch die Straße berührten Bereiche neu ordnen. Hierdurch soll eine optimale Einbindung der Trasse in das städtebauliche Gesamtgefüge erreicht werden. Wei-

tere Aufgaben des Bebauungsplanes sind, die planungsrechtliche Absicherung der beabsichtigten Erweiterung der Tennisanlage des TC Rechen und die planungsrechtliche Sicherung der Kleingartenanlage Wohlfahrt.

Durch den Bebauungsplan Nr. 234 c sollen die Bebauungspläne Nr. 234 - Außentangente West -, 234 a - Tunnel Außentangente West -, und Nr. 402 - Grünplan südlich Wasserstraße - tlw. geändert werden.

3. Planverfahren

Die Bebauungspläne Nr. 234 und 234 a sind rechtsverbindlich. Sie reichen von der Wattenscheider Straße bis zur Wasserstraße. Der Bebauungsplan Nr. 234 geht von einer Überführung der Westtangente über die Wasserstraße aus. Ferner war bei den damaligen Planüberlegungen ein Anschluß an die Wasserstraße nicht vorgesehen, sondern eine Verknüpfung der Hattinger Straße mit der Westtangente über einen aufgelösten Knotenpunkt. Dieser besteht aus Rampen an der Schützenstraße in Richtung Norden und Rampen an der Stensstraße in Richtung Süden.

Für das fehlende Teilstück zwischen Wasserstraße und Königsallee hat der Rat am 28.10.82 einen Aufstellungsbeschuß zum Bebauungsplan Nr. 234 c gefaßt.

Im Rahmen der Neutrassierung des Teilstückes zwischen der Wasserstraße und der Königsallee stellte sich heraus, daß durch eine Absenkung der Gradienten der Westtangente südlich der Wasserstraße (Variante A) eine erheblich bessere Anpassung an die schwierigen topographischen Verhältnisse, insbesondere auch unter Lärmschutzgesichtspunkten, erreicht werden kann.

Ferner wurde aufgrund geänderter Ausgangsdaten eine weitere Verbesserung der Anbindung der südwestlichen Stadtbezirke an die geplante Westtangente für erforderlich gehalten, insbesondere nach Südosten. Es wurde daher ein Anschluß der Wasserstraße an die Westtangente in und aus Richtung Süden (Königsallee) vorgesehen. Die Planung wurde gemäß § 2 a Abs. 2 BBauG in der Zeit vom 01.03.83 bis 05.04.83 mit den Bürgern erörtert. Es wurden hierbei zwei Planungsvarianten vorgestellt:

Variante A (s. S. 84, 85):

Die Gradiente der Westtangente ist gegenüber der bisherigen Planung abgesenkt, um eine bessere Anpassung der Trasse an die topographischen Verhältnisse zu erzielen. Die Wasserstraße wird um ca. 120 m nach Süden verschwenkt, weil ein niveaufreies Kreuzen zwischen der Westtangente und der Wasserstraße

bei dieser Gradienten aus städtebaulichen Gründen (Abriegelung des Wiesentales, Lärmschutz der Anwohner) nicht in Betracht kommt.

Zwischen der heutigen Wasserstraße und der verlegten Wasserstraße sind umfangreiche Geländemodellierungen vorgesehen, die einen guten Lärmschutz für die Anlieger im Bereich Wasserstraße/Stensstraße/Rubensstraße bewirken. Weitere Landschaftsgestaltungsmaßnahmen sind geplant.

Es sind Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand und in das Feuchtbiotop Gräbenwiese vorgesehen. Die Eingriffe sollen durch Aufforstung (1 : 1,5) und durch Neuanlage eines Feuchtbiotops ausgeglichen werden. Auf der Grundlage der Variante A wurde ein entsprechender Grünordnungsplan im Entwurf aufgestellt. Im Grundriß verläuft diese Variante zwischen den Kraftwerken Springorum und

Prinz-Regent, der Kleingartenanlage "Wohlfahrt" und den vorhandenen Teilstücken des Außentangentenringes (Tunnel und Anschlußstelle Königsallee). Im Bereich der Wohlfahrtstraße verläuft die Trasse in Hochlage, damit die Wohlfahrtstraße durchgängig befahrbar bleibt. Eine Überquerung der Westtangente durch die Wohlfahrtstraße für den allgemeinen Verkehr scheidet aufgrund der durch die topographische Situation bedingten starken Eingriffe in die Umgebungsbebauung aus. Außerdem bietet die Variante A fahrdynamische Vorteile gegenüber der Variante B.

Variante B (s. S. 86, 87)

Die Wasserstraße verbleibt in der heutigen Lage und wird geringfügig abgesenkt, die Gradienten der Westtangente führt in Hochlage über die Wasserstraße. Diese Variante entspricht in etwa dem Bebauungsplan Nr. 234.

Diese Gradienten paßt sich der vorhandenen Topographie weniger gut an und führt zu erheblichen Dammschüttungen. Aufgrund der Hochlage der Trasse und der neuen Anschlußstelle ist der Lärmschutz erheblich problematischer als der der Variante A. Das Wäldchen Lauberg kann jedoch zu einem großen Teil erhalten bleiben. Im übrigen entspricht die Trasse B im Grundriß und in der Höhenlage im wesentlichen der Variante A.

Auf der Bürgerversammlung am 15.03.83 wurden zwei weitere Varianten vorgestellt.

Variante C (s. S. 88):

Die Variante C zeigt die direkte Linienführung auf. Sie ist u. a. aufgrund von Anregungen einer Bürgerinitiative entwickelt worden. Sie schneidet die Kleingartenanlage Wohlfahrt im südlichen Bereich an, so daß etwa 1/3 der Anlage wegfallen würde.

Variante D (s. S. 89):

Die Variante D zeigte eine Planung aus den 60er Jahren. Sie hatte den Hintergrund, dem Kraftwerk Springorum einen möglichst großen Bereich freizubehalten mit der Folge, daß die Kleingartenanlage stark beeinträchtigt wird.

Ergebnis der vorgezogenen Bürgeranhörung:

Die wesentlichen Anregungen während der Anhörung gem. § 2 a Abs. 2 BBauG sind nachfolgend kurz zusammengefaßt:

- Die Verkehrsnotwendigkeit der Westtangente wird bezweifelt, da das gesamte Verkehrsaufkommen rückläufig sei. Daraus ergibt sich die Anregung, die Westtangente überhaupt nicht zu bauen, sondern stattdessen das vorhandene Straßennetz ggf. zu verbessern und instand zu halten.
- Alternativ zu den Planungsvarianten wird eine Westtangente in Tunnelbauweise oder in Tieflage gewünscht.
- Ein Anschluß der Wasserstraße an die Westtangente in nordwestliche Richtung fehle.
- Die Westtangente sei in Zusammenhang mit der DüBoDo zu sehen.
- Die Konsequenz für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr sei nicht dargestellt und berücksichtigt worden.
- Es wird auf das Problem Lärmschutz hingewiesen, insbesondere seien die Bereiche Königsallee, Wohlfahrtstraße und der Ortsteil Steinkuhl betroffen.
- Auswirkungen auf die Umwelt seien nicht berücksichtigt worden.
- Das Feuchtgebiet "Gräbenwiese" an der Wasserstraße soll als Naturschutzgebiet gesichert werden; die

jetzige Planung zerstört dieses Feuchtgebiet; die "Ausgleichsflächen" seien nicht ausreichend.

- Für die Kleingartenanlage soll eine andere Lösung gesucht werden; bei der jetzigen Planung müßten fünf Gärten der Westtangente weichen; evtl. wäre anstelle des jetzt geplanten Lärmschutzwalles eine Stützwand möglich.
- Die Erweiterung der Tennisanlage TC Rechen ist zu berücksichtigen.
- Auf das Problem der Kühltürme (Glatteis, Berieselung) wird hingewiesen.
- Der Abbruch der Häuser Wohlfahrtstraße 25/25 a wird abgelehnt.
- Verminderung der Wohnqualität im Bereich Wohlfahrtstraße/Pilgrimstraße durch die Zunahme der Abgas- und Geräuschbelästigung
- Abbindung der Wohlfahrtstraße wird gewünscht; gleichzeitig eine Über- oder Unterführung für Fußgänger und Radfahrer, um in das Zentrum Wiemelhausen zu kommen.
- Abbindung der Stensstraße wird gewünscht.

Die Bürgerinitiative Westtangente e. V., Hans Schorr, beantragt:

- an der Wasserstraße eine Zu- bzw. Abfahrt in Richtung Ruhrschnellweg,
- die Abbindung der Rubensstraße von der Wasserstraße zu unterlassen,
- die Grünfläche Rubens-/Wasserstraße für den Straßenverkehr freizuhalten,
- die Trasse der Westtangente an der Wasserstraße in Tieflage zu führen, auch um die Rutsch- und Glatteisgefahr, verursacht durch die Kraftwerkskühltürme zu mindern,

- für die Wasserstraße über die Westtangente eine Brücke zu bauen, die einfacher, platzsparender und billiger als die weiträumige Brücke über die Westtangente sei.
- die Rubens- und Wasserstraße in der dortigen Mulde aufzuschütten und die Rubensstraße an die Westtangente in Richtung Essener Straße und auch Königsallee anzubinden,
- die Auf- und Abfahrt an der Stens-/Feuerbachstraße nicht zu bauen und deren Trassen für die Zu- bzw. Abfahrtsrampen ab Wasserstraße in Richtung Essener Straße zu nutzen.

Ergebnis der Anhörung der Träger öffentlicher Belange:

Im Mai 1983 sind die Träger öffentlicher Belange gem. § 2 Abs. 5 BBauG beteiligt worden. Dabei wurde die Variante A mit dem Grünordnungsplan vorgestellt. Die wesentlichen Bedenken sind kurz zusammengefaßt:

- Das Bergamt Bochum weist auf die Gefahr größerer Tageseinbrüche hin.
- Die IHK wünscht eine nordöstliche Umgehung der Kleingartenanlage; die jetzige Trassenführung zerschneidet das Betriebsgelände des Kraftwerkes.
- Die Höhere Landschaftsbehörde (Regierungspräsident Arnsberg) fordert zur Verringerung des Eingriffs in Natur und Landschaft die Untersuchung von weiteren alternativen Trassen, insbesondere sollten das Feuchtbiotop "Gräbenwiese" weitgehend im derzeitigen Zustand erhalten bleiben und die Dammschüttungen z. B. durch Brückenbauwerke ersetzt werden.

Als weiteres Ziel wurde der Erhalt der wertvollen Waldflächen genannt. Der Verlust von ca. 5,2 ha

Wald wiegt in der Stadt Bochum, die nur über einen Waldflächenanteil von 7,6 % an der Gesamtfläche verfügt, besonders schwer und läßt sich kaum durch die Neuaufforstung anderer Flächen ersetzen. Es gilt deshalb auch hier, ernsthaft zu prüfen, inwieweit durch Trassenverschiebung und Reduzierung von Fahrbahnbreiten eine Verringerung der Inanspruchnahme von Waldflächen möglich wäre.

Im weiteren hält die Höhere Landschaftsbehörde es für angemessen, daß die neu versiegelte Fläche durch Entsiegelung anderer geeigneter Flächen im Verhältnis von 1 : 1 ausgeglichen wird.

→ Änderungen aufgrund des § 2 a Abs. 2 und § 2 Abs. 5 BBauG:

Aufgrund der vorgetragenen Stellungnahmen wurden weitere Varianten entwickelt.

Variante E (s. S. 90,91):

- Die Auffahrts- und Abfahrtsrampen an der Stensstraße entfallen.
- Zwischen Wasserstraße und Westtangente erfolgt eine Vollverknötung in Form von "Holländischen Rampen".
- Die Holländischen Rampen erhalten Stützmauern, so daß ein geringstmöglicher Eingriff in den Wald erfolgt.
- Die Trasse der Wasserstraße wird auf die vorhandene Kraftwerkszufahrt verlegt, d. h. hinter das Wäldchen Lauberg.
- Im Bereich des Feuchtbiotops Gräbenwiese sind die für Westtangente und Wasserstraße ursprünglich vorgesehenen Dammschüttungen durch Brückenbauwerke ersetzt worden.

- Die heutige Wasserstraße liegt im Bereich des Wiesentales auf einem Damm. Aufgrund der Verlegung der Wasserstraße kann dieser Damm beseitigt werden. Es entsteht durch die v. g. Maßnahmen ein durchgehender Talzug von der "Radrennbahn" bis zur Holtbrücke. Dieser Talzug ist Bestandteil des städtischen Grünflächensystems.
- Anstelle der Wasserstraße in Dammlage wird ein Rad-Fußweg im Niveau des Wiesentales angelegt.
- Auf die Anschüttungen zwischen verlegter Wasserstraße und heutiger Wasserstraße wird verzichtet. Dafür werden unmittelbar entlang der Trasse, soweit erforderlich, Lärmschutzwände errichtet.
- Auf die Auffüllung des Tales zwischen der Kraftwerkszufahrt und der Kleingartenanlage Wohlfahrt wird ebenfalls verzichtet. Durch diese Maßnahmen soll erreicht werden, daß in Natur und Landschaft nur in unbedingt erforderlichem Umfang eingegriffen wird.

Variante F (s. S. 95):

Ferner ist eine Variante F entwickelt worden.

Diese Variante F hält einen größeren Abstand zur Kleingartenanlage Wohlfahrt und führt über das engere Kraftwerksgelände Springorum (sonst wie Variante E).

Modifizierte Variante E = E 1 (s. S. 92 - 94):

Da die Trasse F auf absehbare Zeit nicht realisierbar ist, weil über die zukünftige Nutzung des Springorum-Geländes noch keine definitive Entscheidung gefallen ist, ist nach Beratung im Hauptausschuß am 29.05.85 und vorheriger Anhörung der Bezirke zum Auslegungsbeschuß die Variante E, allerdings in modifizierter

Form (Variante E 1) dem Auslegungsbeschluß zugrunde gelegt worden. Die Variante E 1 sieht in zwei Punkten Änderungen gegenüber der Variante E vor:

Auf eine durchgehende Befahrbarkeit der Wohlfahrtstraße wird verzichtet.

Die Westtangente wird im Bereich Wohlfahrtstraße gegenüber der bisherigen Planung auf das Niveau der Wohlfahrtstraße abgesenkt. Sie endet hierdurch jeweils vor der Westtangente in Wendekreisen. Für die Fußgänger wird eine Brücke über die Westtangente errichtet.

Im Bereich der Kleingärten ist die Trasse soweit nach Westen verschwenkt, daß der Lärmschutz durch Erdwälle gewährleistet wird und die Umfahrt um die Kleingärten erhalten bleibt. Der Abstand zwischen Fahrbahnrand und dem nächstliegenden Kleingarten beträgt danach rund 40 m.

Der entsprechende Auslegungsbeschluß ist vom Rat am 14.06.85 gefaßt worden.

Der Trassenentwurf hat in der Zeit vom 02.09.85 bis 02.10.85 öffentlich ausgelegen.

Während der Auslegungszeit sind im wesentlichen Bedenken bzw. Anregungen zu folgenden Punkten vorgetragen worden:

- Die Verkehrsnotwendigkeit der Westtangente wird angezweifelt. In Bochum sei der Anteil der Straßenfläche an der Gesamtfläche bereits sehr hoch. Ein weiterer Straßenneubau sei somit ökologisch unverantwortlich.
- Es würden "Sachzwänge" zum Weiterbau der A 44 (DüBoDo) bzw. ein "zweiter Ast des Ruhrschnellweges durch den Bochumer Süden" geschaffen.

- Trotz der zu erwartenden Mehrbelastung^{7 am} seien keine Lärmschutzmaßnahmen vorhandenen Sheffieldring vorgesehen. Ferner würde die Abgasbelastung steigen.
- Bewohner im Bereich der Wohlfahrtstraße wenden sich gegen den Abriß der von ihnen genutzten Gebäude. Sie regen tlw. eine Verschiebung der Trasse nach Süden an.
- Im Bereich der Wasserstraße wird ein weiteres Abrücken der verlegten Wasserstraße von den Häusern Wasserstraße 398 u. a. gefordert.
- Anwohner der Rubens- und Stensstraße regen eine Verschiebung der Schallschutzwand nach Westen an, da die Auffahrtsrampen zur Stensstraße entfallen.
- Der TC Rechen regt an, die Erweiterung in unmittelbarer Nachbarschaft zur vorhandenen Anlage vorzusehen.
- Der Regierungspräsident Arnsberg - Höhere Landschaftsbehörde - hält seine Anregung aufrecht, die durch den Straßenneubau verursachte Neuversiegelung durch Entsiegelung anderer Flächen im Verhältnis 1 : 1 auszugleichen oder andere Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen.

Im wesentlichen ist den vorgebrachten Bedenken und Anregungen nicht gefolgt worden. Der Schließung des Außenringes in der geplanten Form wurde der Vorzug eingeräumt, da die in der Begründung aufgezeigten Vorteile höher bewertet werden, als die eintretenden Nachteile, die durch die Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten und durch Ausgleichsmaßnahmen reduziert werden konnten.

Ein Anschluß des Außenringes an die vorhandene A 44 im Osten oder eine Weiterführung der A 44 vom Sheffieldring nach Westen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes

Nr. 234 c, sondern würden weitere Planverfahren erfordern, Ein Anspruch auf Lärmschutz für die Anwohner am Sheffieldring ergibt sich nicht, da die durch die Schließung des Außenringes verursachte Lärmerhöhung weniger als 3 dB (A) beträgt.

Aufgrund der Bedenken und Anregungen des Regierungspräsidenten Arnsberg soll eine 4 ha große Fläche in Bochum-Hordel aufgeforstet werden.

Nach der öffentlichen Auslegung sind drei Änderungsverfahren nach § 2a Abs. 7 BBauG durchgeführt worden:

Die Änderungen bezogen sich zum einen auf die Festsetzung der Dauerkleingartenanlage "Wohlfahrt". Hier wurde eine Baugrenze für ein Vereinshaus festgesetzt, eine Fläche für Stellplätze aufgenommen und die textlichen Festsetzungen wurden geändert.

Zum anderen sind zwei Änderungsverfahren die Schallschutzwand im Bereich Stensstraße/~~Rubenstraße~~ betreffend durchgeführt worden.

4. Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Für die Abgrenzung des Bebauungsplanes sind folgende Punkte maßgebend:

Der Plan erfaßt das Teilstück der Außentangente West zwischen dem Tunnel an der Feuerbachstraße und der Königsallee. Diese Ausweisung ist erforderlich, um einen Anschluß an die bestehenden Teilstücke Sheffieldring und Tunnel zu erhalten. Im Bereich der Stensstraße fallen die bisher vorgesehenen Auf- und Abfahrtsrampen fort. Ferner hat sich die Höhenlage geändert. Durch die Verlegung der Wasserstraße und den tlw. Rückbau bzw.

Umbau der vorhandenen Wasserstraße ist eine Einbeziehung dieses Teilbereiches ebenfalls gefordert. Im Bereich der Königsallee ist ein teilweiser Umbau der Anschlußstelle erforderlich. Die Einbeziehung der Anschlußstelle in den Planbereich ist somit notwendig. In den Planbereich mit einzubeziehen sind auch die Dauerkleingartenanlage, die geplante Erweiterung der Tennisanlage TC Rechen sowie die Grünbezirke zwischen der Kleingartenanlage und der Trasse.

Das Gebiet südwestlich der vorgesehenen Trasse ist nicht mit in den Bebauungsplan Nr. 234 c aufgenommen worden. Die Neugestaltung dieses Geländes kann unabhängig von der Trassenführung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 601 - Springorum - planerisch untersucht werden.

5. Planinhalt

5.1 Verkehrsflächen

5.1.1 Allgemeines

Die Westtangente ist der westliche Teilabschnitt des sog. Außertangentenringes der Stadt Bochum.

Sie schließt nach Fertigstellung die bereits vorhandenen und unter Verkehr liegenden Streckenabschnitte BAB 430 (früher B 1) im Norden, Außenring Ost und Außenring Süd (Sheffieldring K 6, K 22) im Osten und Süden zu einem ringförmigen, tangentialen Schnellstraßensystem zusammen. Der Außenring ist als Hauptverkehrsstraße mit stadtautobahnähnlicher Streckencharakteristik ausgewiesen und optimal in das örtliche und überörtliche Straßennetz integriert. So werden z. B. die vorhandenen innerstädtischen radialen Ausfallstraßen und die kreuzenden überregionalen Schnellstraßen direkt und niveaufrei mit dem Außenring verknüpft.

Mit Inbetriebnahme des fertiggestellten ersten Streckenabschnittes der Westtangente von Kohlenstraße/Hütten-

straße bis Wasserstraße im August 1984 hat eine spürbare Verkehrsentslastung der Wohngebiete im Bereich der Kohlenstraße, Stensstraße, Rubensstraße eingesetzt. Insbesondere der Durchgangsverkehr hat weitgehend das Angebot dieser schnellen und zügigen Verkehrsverbindung angenommen.

Der provisorische plangleiche Anschluß an die Wasserstraße ist auf Dauer jedoch den zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die sich seit Freigabe dieses ersten Streckenabschnittes der Westtangente entwickelt haben, nicht gewachsen.

Nach den Vorstellungen der Stadt Bochum soll umgehend der Weiterbau der Westtangente von Wasserstraße bis Königsallee/Sheffiaßring in Angriff genommen werden.

Der damit vollzogene Anschluß an das vorhandene hochleistungsfähige Netz soll dazu beitragen, die bisherigen Verkehrsverhältnisse im anliegenden Bereich zu verbessern, den Verkehrswert des ersten fertiggestellten Streckenabschnittes der Westtangente zu steigern und die derzeitige Belastung der Wasserstraße und Umgebung durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs auf ein adäquates Maß zu reduzieren.

Durch die in der Planung vorgesehene Netzverknüpfung ergibt sich nach den Berechnungen im Zuge der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes für die Westtangente folgende Verkehrsbelastung:

- a) nördlicher Bereich rund 4.070 Kfz/h
- b) südlicher Bereich rund 4.190 Kfz/h

Die o. a. Belastung erfordert einen Querschnitt von mind. A 4 m S (R Q 29), der bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h eine Kfz-Menge von 2.400 Kfz/h pro Richtung als Sättigungsgrenze angibt (s. Anlage).

Darüber hinaus ist es notwendig, die Verknüpfungspunkte zwischen dem vorhandenen Hauptstraßennetz und der Westtangente niveaufrei auszubilden, was auch im Sinne einer einheitlichen Streckencharakteristik der Westtangente erforderlich ist.

Die genauen Belastungszahlen sind aus den Prognose-Stromlinienbelastungsplänen zu ersehen.

Der Trassenführung liegen aufgrund der v. g. Kriterien folgende Entwurfselemente zugrunde:

Entwurfselemente

Entwurfsgeschwindigkeit	: V_E	=	80 km/h
Mindestkurvenradius	: R_{\min}	=	350 m
Mindestparameter	: A_{\min}	=	200 m
Mindestkuppenhalbmesser	: $H_K \min$	=	7.000 m
Mindestwannenhalbmesser	: $H_W \min$	=	10.000 m
max. Längsneigung	: max. S	=	2.514 %
max. Querneigung	: max. q	=	4 %

5.1.2 Trassenauswahl Westtangente/Grundriß

Alternative Trassen, die grundsätzlich von der im Flächennutzungsplan vorgegebenen Trasse abweichen, kommen aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte nicht in Betracht.

Als Zwangspunkte sind in erster Linie die vorhandenen Anschlußstellen Sheffieldring/Königsallee und der Tunnel im Bereich Rubensstraße/Stensstraße anzusehen.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Trasse C als Idealtrasse zu betrachten. Sie schneidet jedoch die Kleingartenanlage Wohlfahrt an.

Die Variante D zeigt eine Planung aus den 50er Jahren. Sie hatte den Hintergrund, dem Kraftwerk Springorum einen möglichst großen Bereich freizuhalten mit der Folge, daß die Kleingartenanlage stark zerschnitten wird.

Die Trassen A, B und E weichen von der idealen Linienführung nur im Bereich der Kleingärten ab, um den Erhalt der Kleingärten zu ermöglichen. Die hierdurch auftretenden verkehrlichen Nachteile sind gering und können in Kauf genommen werden.

Bei diesen Varianten muß die Umfahrt um die Kleingärten entfallen. Ferner kann der erforderliche Lärmschutz tlw. nur durch eine Lärmschutzwand erreicht werden.

Ein wesentlich weiteres Verschwenken der Trasse nach Westen würde zu einem stärkeren Abweichen von der idealen Linienführung führen und tlw. das engere Kraftwerksgelände (2 Kühltürme) tangieren. Eine entsprechende Trassenführung ist in der Variante F dargestellt. Diese Trasse würde den in Richtung Holtbrügge zur Verfügung stehenden Landschaftsraum stärker zerschneiden. Der Bereich zwischen Kleingartenanlage Wohlfahrt und Trasse beträgt bei der Variante E 6,3 ha und bei der Variante F 8,6 ha. Das verbleibende Gelände des stillgelegten Kraftwerkes beträgt bei der Variante E 29,5 ha und bei der Variante F 27,2 ha.

Vorteile der Trasse F sind ein größerer Abstand zwischen Trasse und Kleingartenanlage Wohlfahrt (rd. 70 m) sowie eine geringere Beeinträchtigung des Siepens zwischen Kraftwerkszufahrt und Kleingartenanlage.

Diese vom Bezirk Südwest favorisierte Trasse F über das Kraftwerksgelände ist zumindest auf absehbare Zeit nicht realisierbar, da über die zukünftige Nutzung des Sprin-

gorum-Geländes noch keine definitive Entscheidung gefallen ist.

Die Linienführung der Trasse E ist daher im Bereich der Kleingärten modifiziert worden und als Variante E 1 dargestellt. Sie rückt soweit von den Kleingärten ab, daß die Umfahrt um die Kleingartenanlage erhalten bleibt und der Lärmschutz durch Erdwälle geleistet wird. Die Kühltürme verbleiben hierbei weiterhin außerhalb der Trasse.

Der Bereich der Trasse zwischen Kleingartenanlage Wohlfahrt und Trasse beträgt bei dieser Variante E 1 ca. 7,3 ha.

Im übrigen müssen bei allen Trassen Waldflächen, das Feuchtbiotop und Wohnbebauung in Anspruch genommen werden.

Die Linienführung der Westtangente in Form der Trasse E 1 erscheint unter Abwägung verkehrlicher, landschaftlicher, kleingärtnerischer und zeitlicher Gesichtspunkte als vorzugswürdig.

Die Trasse E 1 war Grundlage des öffentlichen ausgelegten Planentwurfes.

Außer der Festlegung der Trasse im Grundriß sind jedoch für die Beurteilung der Planung wesentliche Kriterien zu beachten:

- die Zahl und Lage der Anschlußstellen im Bereich der Stensstraße und Wasserstraße,
- die Höhenlage der Trasse im Bereich Wasserstraße und
- die Höhenlage im Bereich der Wohlfahrtstraße.

5.1.3 Anschlußstelle Wasserstraße/Stensstraße Verkehrliche Gesichtspunkte

Wie im Abschnitt Planverfahren geschildert, sollte in der Ausgangsplanung die Westtangente mit der Hattinger Straße durch einen aufgelösten Knotenpunkt (Schützenstraße/Stensstraße) verbunden werden. Hierdurch sollten insbesondere die Gebiete Weitmar Mitte/Bärendorf und das übrige südwestliche Stadtgebiet an die Westtangente angebunden werden.

Aufgrund geänderter Ausgangsdaten wird heute eine weitere Verbesserung der Anbindung des südwestlichen Stadtbezirkes an die Westtangente insbesondere in Richtung Osten für erforderlich erachtet. Diese Lösung kommt in der Variante A und B zum Tragen, die beide einen zusätzlichen Anschluß der Westtangente an die Wasserstraße in südlicher Richtung vorsehen.

Durch die südlichen Rampen an der Wasserstraße und die nördlichen Rampen an der Schützenstraße sind die Bereiche Weitmar Mitte, Ehrenfeld und die südwestlichen Stadtbezirke grundsätzlich an die Westtangente angebunden. Dies trifft auch für die Ziel- und Quellverkehre aus dem Bereich zwischen Wasserstraße und Schützenstraße zu.

Neuere Überlegungen, insbesondere zur verkehrlichen Situation in den anliegenden Wohngebieten Stensstraße, Feuerbachstraße, Rubensstraße haben zur Entwicklung der weiteren Variante E bzw. E 1¹⁾ geführt.

Bei der Variante E 1 soll auf die ursprünglich geplanten Rampen an der Stensstraße verzichtet werden, dafür aber

1) Zur Unterscheidung der Trassen E und E 1 vgl. S. 46 - 48, 54, 55

zusätzlich eine Vollverknötung der Westtangente mit der Wasserstraße durch Zuordnung eines weiteren Rampenpaares auf der Nordseite der Wasserstraße, hergestellt werden.

Diese Vollverknüpfung soll gewährleisten, daß der gesamte südwestliche Raum durch den Anschluß an ein leistungsfähiges übergeordnetes Netz verkehrlich so erschlossen wird, daß der in der Hauptsache störende Durchgangsverkehr aus den dortigen Wohngebieten herausgenommen werden kann. Dies steht auch im Einklang zu den Zielen der Wohnumfeldverbesserung in Weitmar-Mitte.

Darüber hinaus wird durch eine Verlegung und Neugestaltung der Wasserstraße sichergestellt, daß sie den Anforderungen eines Hauptzubringers zur Westtangente gerecht werden kann.

Durch die projektierte Netzverknüpfung der Wasserstraße mit der Westtangente ergeben sich nach den Berechnungen im Zuge der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes folgende Verkehrsbelastungen:

Variante A/B

Querschnittsbelastungen-Prognose

1. Stensstraße

- a) im Bereich Hattinger Straße rund 1.170 Kfz/h
- b) im Bereich Wasserstraße rund 130 Kfz/h

Bei den heutigen Belastungen (Diagnose)

- im Bereich Hattinger Straße von rund 1.000 Kfz/h
- im Bereich Wasserstraße von rund 860 Kfz/h

bedeutet dies eine Erhöhung der Querschnittsbelastung um 17 % bzw. eine Reduzierung auf 1/7 des Diagnosewertes.

2. Wasserstraße

- a) südwestlicher Bereich rund 1.270 Kfz/h
- b) nordöstlicher Bereich rund 700 Kfz/h

Bei den heutigen Belastungen (Diagnose)

- im südwestlichen Bereich rund 1.100 Kfz/h
- im nordöstlichen Bereich rund 1.150 Kfz/h

bedeutet dies eine Zunahme des Verkehrs von rund 12 % bzw. eine Reduzierung um 40 %.

Variante E (E 1) ¹⁾

Querschnittsbelastungen-Prognose

1. Stensstraße

- a) im Bereich Hattinger Straße rund 250 Kfz/h
- b) im Bereich Wasserstraße rund 150 Kfz/h

Bei den heutigen Belastungen (Diagnose)

- im Bereich Hattinger Straße von rund 1.000 Kfz/h
- im Bereich Wasserstraße von rund 860 Kfz/h

bedeutet dies eine Reduzierung der Querschnittsbelastung auf rund 1/4 bzw. 1/6 der Diagnosewerte.

2. Wasserstraße

- a) südwestlicher Bereich rund 1.800 Kfz/h
- b) nordöstlicher Bereich rund 1.250 Kfz/h

Bei den heutigen Belastungen (Diagnose)

- im südwestlichen Bereich rund 1.100 Kfz/h
- im nordöstlichen Bereich rund 1.150 Kfz/h

bedeutet dies eine Zunahme des Verkehrs von rund 60 % bzw. rund 10 %. Daraus ist auch die Bedeutung des Anschlusses für den südwestlichen Bereich des Stadtgebietes abzulesen.

1) Zur Unterscheidung der Trassen E und E 1 vgl. S. 46 - 48, 54, 55

Bei der Anknüpfung der Wasserstraße an die Westtangente mit einer Vollverknötung (Variante E/E 1)²⁾ ist insgesamt eine verkehrliche Querschnittsentlastung im Bereich der Wohngebiete Stensstraße, Rubensstraße und Feuerbachstraße zu erwarten. Die tlw. gleichzeitige Mehrbelastung der Wasserstraße liegt dabei in einer solchen Größenordnung, daß hierfür keine Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Aus diesem Grunde wird einer Vollverknötung der Wasserstraße mit der Westtangente der Vorrang eingeräumt.

Varianten zur Ausgestaltung des Anschlusses Wasserstraße/Stensstraße

Hinsichtlich der Ausgestaltung der Anschlußstelle sind im wesentlichen vier verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt worden:

Variante A¹⁾

siehe hierzu Abschnitt 3. Planverfahren.

Variante B

siehe hierzu Abschnitt 3. Planverfahren.

Variante E (E 1)²⁾

Die Varianten E und E 1 entsprechen in der Linienführung und der Höhenlage der Westtangente in diesem Bereich im Grundsatz der Variante A. Die Wasserstraße ist jedoch weiter nach Süden verlagert worden, etwa auf die heutige Kraftwerkszufahrt. Es sind holländische Rampen nach Süden und Norden vorgesehen. Die Rampen sind eng zusammengefaßt. Anstelle von Böschungen sind zwischen Hauptfahrbahn und Rampen Stützmauern vorgesehen. Die nördlichen Rampen sind abhängig von den topographischen Verhältnissen. Die vorgesehene Längsneigung von knapp

1) Die Variante kann auch so ausgestaltet werden, daß anstelle der Rampen Stensstraße, Rampen von der Wasserstraße nach Norden angelegt werden, analog zu Variante E.

2) Zur Unterscheidung der Trassen E und E 1 vgl. S. 46 - 48, 54, 55

5 % liegt nach den Richtlinien (RAL) nur knapp unterhalb des Grenzwertes von 6 % Längsneigung. Die aus verkehrstechnischen Gründen vorgesehenen Ein- und Ausfädelungsspuren weisen ohnehin nur Mindestmaß (Länge 175 m) auf, so daß hier weitere Reduzierungen nicht vertretbar sind. Das Feuchtbiotop Gräbenwiese wird durch Brückenbauwerke überquert. Der Damm der heutigen Wasserstraße wird abgetragen. Es entsteht somit ein durchgehender Talzug von der "Radrennbahn" bis zur Holtbrücke. Auf die umfangreichen Geländemodellierungen zwischen der heutigen und der verlegten Wasserstraße wird verzichtet. Durch diese Maßnahmen kann das Feuchtbiotop Gräbenwiese und der Wald "Lauberg" größtenteils erhalten bleiben. Zum Schutz der Anwohner im Bereich Wasserstraße/Stensstraße sind, soweit erforderlich, Lärmschutzwände vorgesehen.

Variante der Bürgerinitiative

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Variante sieht vor, die Trasse der Westtangente an der Wasserstraße in Tieflage zu führen, für die Wasserstraße eine Brücke über die Westtangente zu bauen und die Vollverknötung über ein halbes Kleeblatt zu vollziehen.

Bewertung der Varianten

Die Variante A führt zu erheblichen Eingriffen in die Natur und Landschaft, insbesondere sind hiervon das Feuchtbiotop und die Waldfläche Lauberg betroffen. Hinsichtlich des Lärmschutzes ist sie gut zu beurteilen.

Maßnahmen zum Landschaftsschutz sind bei dieser Variante denkbar. Sie sind jedoch trotz in etwa gleicher Kosten wie bei Variante E (E 1) längst nicht so effektiv.

Die Variante B hat erhebliche Nachteile im Bereich des Lärmschutzes und der Angleichung an die Topographie und erfordert ebenfalls erhebliche Eingriffe in die Landschaft, insbesondere in das Feuchtbiotop.

Die Variante der Bürgerinitiative kann nicht verwirklicht werden, da die Trasse der Westtangente aus topographischen Gründen nicht unter der bestehenden Wasserstraße hergeführt werden kann. Der Höhenunterschied zwischen Tunnelausgang Süd und der vorgeschlagenen Gradienten der Westtangente im Kreuzungsbereich mit der Wasserstraße ist so erheblich, daß er durch ein trasierungstechnisch vertretbares Längsgefälle nicht ausgeglichen werden kann.

Ferner lägen die Auffahrtsohren mitten im Talzug. Eine Öffnung des Wiesentales in Richtung Holtbrügge wäre nicht möglich. Auch würden das Feuchtbiotop und die Waldfläche Lauberg erheblich beeinträchtigt. Ein entsprechender Anschluß der Wasserstraße an die Westtangente wäre nur in Hochlage möglich. Sie hätte somit die gleichen Nachteile wie die Variante B.

Die Variante E(E 1) erscheint aufgrund ihrer topographischen, landschaftlichen, verkehrlichen und lärmschutztechnischen Vorteile als vorzugswürdige Planung. Die durch diese Lösung auftretenden Mehrkosten für die Brückenbauwerke im Bereich Gräbenwiese erscheinen aufgrund der Vorteile dieser Variante gerechtfertigt. Dem Bauungsplan wird die Variante E 1 zugrundegelegt.

Die Mehrkosten werden nicht durch den Anschluß in Richtung Norden hervorgerufen, sondern durch die Maßnahmen zur Landschaftserhaltung. Die Mehrkosten für den Anschluß nach Norden werden durch den Fortfall der Rampen Stensstraße ausgeglichen.

Fuß- und Radwege

Die verlegte Wasserstraße wird ohne Fuß- und Radweg ausgebaut. Es soll ein separater Fuß- und Radweg etwa im Bereich der alten Führung der Wasserstraße im Niveau des Wiesentales angelegt werden.

5.1.4 Anschlußstelle Königsallee

Die Westtangente erhält eine Vollverknüpfung mit der Königsallee. Der Bebauungsplan weist die erforderlichen zusätzlichen Rampen mit aus.

5.1.5 Trassengestaltung im Bereich der Wohlfahrtstraße

Die Wohlfahrtstraße sollte zunächst durchgehend befahrbar erhalten bleiben.

Eine entsprechende Darstellung liegt den Varianten A, B, C, D, E und F zugrunde. Eine durchgehende Befahrbarkeit der Wohlfahrtstraße hätte zur Folge, daß aus topographischen Gründen die Gradienten der Westtangente um ca. 3,5 m über heutiges Gelände angehoben werden müßte. Ein Anheben der Wohlfahrtstraße über die Westtangente ist nicht möglich, da die hierdurch entstehenden Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz wesentlich stärker wären als bei der Anhebung der Westtangente. Entsprechend dem Votum der Bezirksvertretung Süd hat der Hauptausschuß am 29.05.85 und der Rat am 14.06.85 sich für eine Abbindung der Wohlfahrtstraße im Bereich der Westtangente und eine Tieferlegung der Westtangente etwa auf das heutige Niveau der Wohlfahrtstraße ausgesprochen. Hierdurch werden die Eingriffe in die gesamte städtebauliche Situation und das Orts- und Landschaftsbild soweit wie möglich eingeschränkt. Insbesondere kann auf der Nordseite der Westtangente ein durchgehender Lärmschutzwall errichtet werden.

Für den Fußgänger wird eine Fußgängerbrücke im Bereich der heutigen Wohlfahrtstraße über die Westtangente errichtet, um eine Isolierung der angrenzenden Wohnbereiche zu vermeiden. Diese Planung ist in der Variante E 1 enthalten.

Auch bei der gewählten Variante sind weiterhin Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz erforderlich.

Hiervon betroffen sind die Gebäude Wohlfahrtstraße Nr. 25, 25 a, 25 b, 86 - 104 (gerade Hausnummern) und Nr. 99.

Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Stadt Bochum. Betroffen werden insgesamt ca. 90 Bewohner.

Eine zum Erhalt der Häuser Wohlfahrtstr. 25, 25 a und 25 b angeregte Verschiebung der Trasse nach Süden hätte zur Folge, daß auf der Südseite der geplanten Westtangente andere Wohnhäuser der Wohlfahrtstraße abgebrochen und in das Kraftwerksgelände Prinz-Regent stärker eingegriffen werden müßte.

Die gleichfalls zu diesem Punkt angeregte Errichtung eines Lärmschutzzaunes anstelle eines Lärmschutzwalles hätte zur Folge, daß direkt neben den Gebäuden und zwar zur Hauptwohnseite hin, eine 5 m hohe Lärmschutzwand zu errichten wäre.

Eine solche Situation erscheint aus planerischer Sicht unzumutbar. Ferner könnte auch bei dieser Lösung das Gebäude Wohlfahrtstraße Nr. 25 nicht erhalten werden, da es für den "reinen" Straßenausbau in Anspruch genommen wird.

Alternative Linienführungen für die Westtangente stehen in diesem Bereich daher nicht zur Verfügung.

Soziale Härten für die Mieter sollen durch die Aufstellung eines Sozialplanes vermieden werden.

5.1.6 Lärmschutzmaßnahmen

Zum Schutz der an die Trasse angrenzenden Wohnbebauung und Kleingartenanlage sind Lärmschutzmaßnahmen im Bebauungsplan festgesetzt. Ihnen liegt eine lärmschutztechnische Untersuchung zugrunde. ¹⁾

5.2 Mischgebiete

Der Bereich östlich Wohlfahrtstraße, südlich Westtangente soll als MI-Gebiet ausgewiesen werden.

Die Festsetzung MI-Gebiet ist ... aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, da es die vorhandenen Wohnhäuser mit einschließt und eine zusätzliche Betriebsansiedlung ermöglicht. Hierdurch wurde eine bessere Einfügung in den ansonsten gewerblich geprägten Raum südlich der geplanten Westtangente bewirkt. Da das MI-Gebiet sehr kleinteilig ist, hätte es nur bei einer parzellenscharfen Darstellung des Flächennutzungsplanes in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden können. Eine solche parzellenscharfe Darstellungsform würde jedoch dem Sinn des Flächennutzungsplanes widersprechen.

5.3 Gewerbegebiete

Das Gelände zwischen Kraftwerk Prinz-Regent, Wohlfahrtstraße und Eisenbahnlinie ist als GE-Gebiet ausgewiesen.

Das ausgewiesene Gewerbegebiet soll dem Kraftwerks Gelände zugeordnet werden. Durch die Ausweisung als GE-Gebiet soll sichergestellt werden, daß nur solche Betriebsteile bzw. Nutzungen dort angesiedelt werden, die

1) Waning Consult: Außentangente West. Bebauungsplan Nr. ...
234 c - Abschnitt Königsallee - Tunnelportal, April/
Mai 1986

den Störgrad eines GE-Gebietes nicht überschreiten. Bei der Ansiedlung von Nutzungen wird im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens sichergestellt, daß die Grenzwerte für das angrenzende MI-Gebiet eingehalten werden. Durch die zwischenzeitliche Ansiedlung einer Großwäscherei in dem ausgewiesenen MI-Gebiet ist dessen Gebietsprägung eindeutig bestimmt.

5.4 Landschaft und Grün

5.4.1 Allgemeines

Neben der eigentlichen Straßenplanung umfaßt der Bebauungsplan Nr. 234 c die angrenzenden Grünbereiche. Auf diese Art werden durch den Bebauungsplan Nr. 234 c eine Reihe übergeordneter, grünplanerischer und städtebaulicher Zielsetzungen konkretisiert.

Landschaftsgestalterische Aufgaben

- Landschaftsbezogene Einbindung der neuen Trassenführung in das Stadtgefüge.
- Herstellen bzw. Wiederherstellen von Grünverbindungen zwischen den Freiflächen des neuen Straßenraumes und den vorhandenen Grünräumen.
- Neuausformung der Landschaft unter Berücksichtigung der Straßentrasse.
- Erhaltung, Einbeziehung und Abrundung vorhandenen Bewuchses.
- Begrünung der veränderten landschaftlichen Räume.
- Abschirmung von Bauwerken, Kleingärten und Fußwegen in den Anlagen.

Landschaftsökologische Aufgaben

- Wiederherstellung und Steigerung der Ausgleichsfunktion von unbefestigten Bodenflächen gegenüber den befestigten Flächen im Stadtgebiet.
- Schaffung und Ersatz von Lebensräumen für die Kleintierwelt (Biotope).
- Schaffung von Bienenweiden.
- Verbesserung des Kleinklimas.

Verkehrssichernde Aufgaben

- Optimale landschaftsgestalterische Führung des neuen Straßenraumes durch pflanzliche Betonung des Straßenverlaufes und der Straßenbauwerke.

- Blendschutzwirkung durch Mittelsteifenbepflanzung.

Lärmschutz - Landschaftsgestaltung - Bodeneinbau

- Zur Landschaftsgestaltung sollen verstärkt die Möglichkeiten einer betonten Bodenmodellierung eingesetzt werden. Über den gestalterischen Effekt hinaus wird damit der Immissionsschutz in seiner Wirkung gesteigert.

Erholungsnutzung

- Alle im Planungsgebiet vorhandenen Erholungsnutzungen sollen grundsätzlich erhalten bleiben.

Das Bebauungsplangebiet liegt tlw. im Landschaftsschutzgebiet Nr. 33 "Erlenkamp".

Die vorgesehenen Trassen der Westtangente und der verlegten Wasserstraße durchschneiden das Landschaftsschutzgebiet. Dabei werden insbesondere wertvolle Laubholzbestände und das Feuchtgebiet "Gräbenwiese" beeinträchtigt. Durch entsprechend weit gespannte Brückenbauwerke an der Westtangente und der verlegten Wasserstraße wird die Beeinträchtigung jedoch auf ein Mindestmaß herabgesetzt. Die Durchlässigkeit von den Gräbenwiesen zum Wiesental bleibt bestehen, sie kann durch den Rückbau der Wasserstraße noch verbessert werden.

Unbestritten ist, daß jede Fläche - auch die besiedelte - ihr spezielles ökologisches Potential hat. Somit wird bei jeder größeren Baumaßnahme der Konflikt zwischen den Belangen Naturschutz und Landschaftspflege auf der einen Seite und der Notwendigkeit, Landschaft für bauliche Nutzung in Anspruch zu nehmen, auf der anderen Seite auftreten. Eine Untersuchung von Alternativen hat ergeben, daß es bei jeder Trassenführung zu einer Beeinträchtigung der Waldfläche und des Feuchtgebietes kommt. Zu beachten ist jedoch, daß die derzeitigen Funktionen der betroffenen Flächen in unmittelbarer Nähe ausgeglichen werden können.

Somit werden mit den Grünausweisungen im Bebauungsplan Nr. 234 c folgende Aufgaben erfüllt:

- Standortgerechte Eingrünung der Straße in das Landschaftsgefüge.
- Waldartige Begrünung der modellierten Geländeflächen als Ersatz für die fortfallende ca. 20jährige Aufforstung an der Wasserstraße.
- Renaturierung des Siepens zwischen der verlegten Wasserstraße und der Kleingartenanlage "Wohlfahrt".
- Einbeziehung der Kleingartenanlage "Wohlfahrt" in die Grünverbindung "südöstliches Wiesental".
- Optimale Wiederanbindung der ausgebauten Grünverbindung "südöstliches Wiesental" durch eine Wegeverbindung mit Unterführung zwischen der Wiesenstraße und dem südlichen Wendekreis der Wohlfahrtstraße.
- Einbeziehung und Erweiterung des Wiesentals im Bereich der verlegten Wasserstraße zwischen der Rubensstraße und der Betriebszufahrt Kraftwerk Springorum.
- Ausbau einer Grünverbindung zwischen dem Wiesental und der Kleingartenanlage Weitmar-Mitte/Grünanlage Neulingssiepen unter Einbeziehung der angrenzenden, erhaltenswerten Siepenfläche und Ausbau einer naturnahen Wasserfläche und des vorhandenen Baches.
- Aus- bzw. Umbau der im Planungsgebiet erfaßten Fuß- und Wanderwege zum Teil zur Doppelnutzung Fuß- und Radweg.

5.4.2 Forstflächen

Der im Trassenbereich südlich der Wasserstraße, westlich der Kraftwerkszufahrt befindliche Laubmischwald setzt sich aus den Hauptholzarten Eiche und Buche (bis ca. 120 Jahre alt) sowie Vogelkirsche (ca. 30- bis 50jährig) zusammen. Zusätzlich haben sich Stechpalme, Hasel, Schlehe und andere Unterholzarten angesiedelt.

Dieser geschlossene Grünkomplex ist nach der Waldfunktionskarte der Landesanstalt für Ökologie, Landschafts-

entwicklung und Forstplanung NW als Lärmschutzwald der Stufe I, Immissionsschutzwald der Stufe I, Sichtschutzwald der Stufe I und Klimaschutzwald der Stufe II dargestellt.

Nach § 1 des Bundeswaldgesetzes vom 02.05.75 (BGBl. I S. 1037), geändert durch das Erste Änderungsgesetz vom 27.07.84 (BGBl. I S. 1034) und § 10 Abs. 2 des Landesforstgesetzes vom 24.04.80 (GV NW S. 546) kommt dem Erhalt des Waldes eine besondere Bedeutung zu.

Nach § 1 Bundeswaldgesetz ist u. a. Zweck dieses Gesetzes, den Wald wegen seines wirtschaftlichen Nutzens (Nutzfunktion) und wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die Bodenfruchtbarkeit, das Landschaftsbild, die Agrar- und Infrastruktur und die Erholung der Bevölkerung (Schutz- und Erholungsfunktion) zu erhalten und erforderlichenfalls zu vermehren.

Durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen kommt es zu einer Zerschneidung des dortigen Waldes.

Zum einen wird der vorhandene Wald in Westostrichtung von der geplanten Trasse der Westtangente zerschnitten und zum anderen in Nordsüdrichtung durch die Verlegung der Wasserstraße. Insgesamt werden durch die Straßenbaumaßnahmen ca. 3,3 ha Waldfläche fortfallen.

Alternative Straßenplanungen, die die vorhandene Waldfläche im ganzen erhalten, sind nicht möglich. Es handelt sich bei diesem Bereich der Westtangente um das

letzte Teilstück; dementsprechend sind bestimmte Zwangspunkte vorgegeben und ein vollständiger Erhalt der Landschaft ist auch bei Alternativtrassen nicht möglich.

Der Neubau der Westtangente ist ein Eingriff gem. § 4 Abs. 2 Nr. 4 Landschaftsgesetz vom 26.06.80 (GV NW, S. 734).

Nach § 4 Abs. 4 Landschaftsgesetz hat der Verursacher eines solchen Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen. Die Forstbehörde hat für den Bebauungsplan Nr. 234 c eine Ersatzaufforstung im Verhältnis 1 : 1,5 gefordert. Durch die geplanten Maßnahmen entfallen ca. 3,3 ha Waldflächen. Die im Bebauungsplan festgesetzte Fläche für Neuaufforstung beträgt ca. 4,3 ha. Für die noch fehlenden 0,7 ha Ersatzfläche wird eine Aufforstung auf der ehemaligen Deponie "An der Holtbrücke" berücksichtigt. Die beabsichtigte Neuaufforstung soll als Eichen/Buchen-Wald angepflanzt werden. Die aus der Straßenbaumaßnahme anfallenden Bodenmassen sollen tlw. zu Wällen modelliert und anschließend begrünt werden. Sie übernehmen somit eine wichtige Immissionsschutzfunktion.

Zudem tritt beim Neubau von Straßen zwangsläufig eine Versiegelung von belebten Flächen ein, die einen wesentlichen Eingriff i. S. d. Landschaftsschutzgesetzes darstellt. Versiegelung von belebtem Boden bedeutet direkte Biotopzerstörung. Im ohnehin schon stark belasteten und dicht besiedelten Raum des Ruhrgebietes wiegt dieser Eingriff besonders schwer. Er führt zu einer nicht unwesentlichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes.

Ein Ausgleich dieses Eingriffs kann nur durch eine Entsiegelung geeigneter Flächen im Verhältnis 1 : 1 geschaffen werden.

Da in Ballungsräumen wie Bochum geeignete Entsiegelungsflächen nicht immer zur Verfügung stehen, können gem. § 5 Landschaftsgesetz auch Ersatzmaßnahmen, die nach Art und Umfang geeignet sind, die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes oder der Landschaft wiederherzustellen, durchgeführt werden. Für den Bebauungsplan Nr. 234 c bedeutet das, Aufforstungen in einer Größenordnung von ca. 4 ha.

Diese Fläche steht jedoch innerhalb des Bebauungsplangebietes nicht zur Verfügung, da hier bereits die von der Forstbehörde geforderte Ersatzaufforstung im Verhältnis 1 : 1,5 nachgewiesen werden muß (s. S. 70).

Dementsprechend soll eine ca. 4 ha große Fläche im Bereich Bochum-Hordel aufgeforstet werden und zwar südlich der Hüller-Bach-Straße, östlich des Kabeisemannsweges und westlich der Siedlung Dahlhauser Heide (s.S. 99).

Die Stadt Bochum ist ständig bemüht, den Grünflächenanteil innerhalb des Stadtgebietes zu vergrößern. Bei den Forstflächen ist von 1975 bis 1986 z. B. ein Flächenzuwachs von 222 ha auf 778 ha, bei den Parkanlagen von 153 ha auf 443 ha zu verzeichnen. Die Erhöhung des Wald- und Grünanteils soll auch weiterhin Ziel sein, jedoch ist dies nur langfristig zu erreichen.

Auch die ernstzunehmenden Waldschäden, verursacht durch Immissionen, sind in Bochum im Vergleich zu anderen Gebieten noch sehr gering. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Bochumer Forstflächen zu 98 % aus Laubholz bestehen, daß die Standorte der Forstflächen sich bisher immer als artgerecht erwiesen haben und daß

das Ruhrgebiet aufgrund der Politik "der hohen Schornsteine" bisher von einer stärkeren Belastung verschont geblieben ist.

5.4.3 Feuchtgebiet Gräbenwiese

Im künftigen Kreuzungsbereich Westtangente - Wasserstraße hat sich nach Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung im Laufe der Jahre ein wertvolles Sumpf- und Feuchtgebiet entwickelt. Das Gelände ist durch größere Feuchtwiesen mit durchlaufendem Bach und durch sechs wassergefüllte Bombenrichter, die sich zu wertvollen Kleingewässern entwickelt haben, geprägt. Diese Bombenrichter dienen verschiedenen Amphibien als Laichplätze. Unter anderem haben sich hier Bergmolche, Teichmolche, Feuersalamander und Erdkröten angesiedelt. Die Flora in diesem Feuchtgebiet weist typische Sumpf- und Wasserpflanzen, wie Wasserschwerfölie, Sumpfdotterblume, sowie verschiedene Seggen- und Simsenarten auf.

Das Feuchtgebiet wird zum einen durch die Westtangente und zum anderen durch die verlegte Wasserstraße mit einer Brücke überquert bzw. durchschnitten. In diesem Bereich sind jedoch entsprechend weit gespannte Brückenbauwerke vorgesehen, so daß die Beeinträchtigungen des Feuchtgebietes auf das Mindestmaß herabgesetzt werden.

Als Ersatzmaßnahme für die Beeinträchtigung des Feuchtgebietes Gräbenwiese soll der zwischen der verlegten Wasserstraße und der Kleingartenanlage gelegene Siepen renaturiert werden.

5.4.4 Grünfläche - Tennisanlage

Die Tennisanlage des TC Rechen liegt im südwestlichen Teil des Wiesentales, unweit des ^{/stillgelegten} VEBA Kraftwerkes und der geplanten Westtangente. Für diesen Gesamtbereich

ist bereits 1963 zur Sicherung der Grünräume eine Landschaftsplanung aufgestellt worden. Auf der Grundlage dieser Planung ist ein Teilbereich dieses Großgrünzuges (mit Dauerkleingärten, Parkanlagen, Spiel- und Sportbereichen) in dem Bebauungsplan Nr. 402, der seit dem 21.09.72 rechtsverbindlich ist, abgedeckt worden. Dieser Plan enthält für die öffentlichen Grünflächen im Wiesentalbereich die Festsetzung "Grünfläche - Parkanlage" und für die am Rande liegende Tennisanlage die Festsetzung "Tennisanlage".

Der TC Rechen umfaßt z. Zt. acht Frei- und zwei Hallenplätze. Bereits 1977/79 wurden Anträge auf Erweiterung der Anlage in der Talmitte gestellt. Diese mußten jedoch aufgrund der Festsetzungen im rechtsverbindlichen Bebauungsplan und der besonderen landschaftlichen Gegebenheiten abgelehnt werden. Die erweiterte Tennisanlage würde in der Talmitte als Querriegel wirken, das Gesamtbild und die Funktion der Grünverbinding negativ beeinträchtigen und den ungestörten Naturgenuß der Spaziergänger und Wanderer schmälern.

Daher sind im Rahmen des Grünordnungsplanes für die Westtangente (von Wasserstraße bis Königsallee) zwei Erweiterungsplätze in Sichtweite des Clubhauses vorgesehen. Die Plätze liegen südwestlich der bestehenden Anlage im Abstand von ca. 100 m, und zwar südlich der Grünverbinding zwischen der Wiesenstraße und der Wasserstraße, westlich der Zufahrt zur Kleingartenanlage Wohlfahrt und östlich der Zufahrt zum Kraftwerk Springorum. Dieser Standort beeinträchtigt in keiner Weise die bereits ausgebaute Grünanlage.

Wegen der benachbarten Wohnbebauung ist eine lärmschutz-
technische Untersuchung durchgeführt worden. ¹⁾

Ursprünglich waren drei Erweiterungsplätze in diesem
Bereich vorgesehen. Diese sind nach der o. g. Geräusch-
immissionsprognose nur bei Errichtung eines mindestens
sechs Meter hohen Lärmschutzwalles möglich.

Durch eine Reduzierung der ursprünglich vorgesehenen
Zahl der Tennisplätze von drei auf zwei und eine zeit-
liche Begrenzung des Spielbetriebes an Sonn- und Feier-
tagen sind bei normaler Nutzung (ohne Lautsprecherdurch-
sagen) keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Der Bebauungsplan enthält daher folgende Festsetzung:
Private Grünfläche - Anlage für den Tennissport, zwei
Freiplätze zulässig.

Die Spielzeit ist an Sonn- und Feiertagen auf die Zeit
von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr begrenzt.

Hierdurch kann auf kostenaufwendige und das Landschafts-
bild störende Lärmschutzanlagen verzichtet werden.

1) Schwetzke/Bauer: Geräuschimmissionsprognose "Geplan-
te Tennisplatzerweiterung TC Rechen, Wiesenstraße",
1984

5.4.5 Grünfläche - Dauerkleingarten -

Ein Kleingarten ist nach § 1 BKleingG ein Garten, der

1. dem Nutzer (Kleingärtner) zur nichterwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung, insbesondere zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf, und zur Erholung dient (Kleingärtnerische Nutzung) und
2. in einer Anlage liegt, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen, z. B. Wegen, Spielflächen und Vereinshäusern, zusammengefaßt sind (Kleingartenanlage).

Nach § 1 Abs. 3 BKleingG ist ein Dauerkleingarten ein Kleingarten auf einer Fläche, die im Bebauungsplan für Kleingärten festgesetzt ist.

Bei der Kleingartenanlage "Wohlfahrt" handelt es sich um eine Kleingartenanlage im Sinne des § 1 Abs. 1 BKleingG.

Im Bebauungsplan Nr. 234 c wird eine entsprechende Grünfläche für diesen Zweck festgesetzt. Ziel der Festsetzung ist es, die Kleingartenanlage an dieser Stelle zu sichern.

Die Kleingartenanlage umfaßt vor allem die eigentlichen Gärten mit Lauben in einfacher Ausführung, dazu das Rahmengrün (wie Schutz- und Trennpflanzungen), Zugangswege zur Anlage und ferner Gemeinschaftsanlagen wie Vereinshäuser u.ä..

Die Kleingartenanlage "Wohlfahrt" liegt im Stadtbezirk VI (Bochum-Südwest). In unmittelbarer Nähe liegen die Wohngebiete Weitmar-Mark und Wiemelhausen. Durch die

vorgenannte Kleingartenanlage wird der Kleingartenbedarf in Fußgängerentfernung in dem dortigen Einzugsbereich gedeckt. Kleingärten müssen wohnungsnah liegen. Je nach der allgemeinen Stadtsituation werden Gärten, die mehr als 1/2 bis 3/4 Std. entfernt liegen, nicht mehr angenommen.

Die Kleingartenanlage ist 40.213 m² groß, davon sind 23.431 m² städtisch, und besteht aus 107 Kleingärten. Seit 1947 wird die Fläche kleingärtnerisch genutzt.

Nach dem Stand vom 31.12.85 entfallen im Stadtbezirk Bochum-Südwest bei einer Einwohnerzahl von 258.564 und einer Bruttokleingartenfläche von 184.148 m² ca. 3,1 m² Kleingartenfläche auf den Einwohner. Vorstehender Wert liegt innerhalb des gebräuchlichen Minimalwertes von 1,20 - 5,00 m²/E (vgl. Klaus Borchard, Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Arbeitsblätter I/1974).

Mit 3,1 m² Kleingartenfläche liegt der Stadtbezirk VI um 47,6 % unter der Durchschnittsfläche - Kleingärten je Einwohner - im Stadtgebiet Bochum.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Kleingartenflächen im Stadtbezirk Bochum-Südwest ist die vorhandene Kleingartenanlage beizubehalten und planungsrechtlich zu sichern.

Bei der Festsetzung "Grünfläche - Dauerkleingarten" ist eine private Nutzung der Grünfläche vorgesehen. Die Kleingartenanlage soll zwar - bezogen auf die Zugänglichkeit - der Allgemeinheit geöffnet werden; der eigentliche Kleingarten muß jedoch einer Nutzung durch bestimmte Nutzungsberechtigte vorbehalten bleiben (private Nutzung). Zulässig sind hier Kleingärten als

Pachtgärten, keine Eigentümergeärten. Die Funktion einer Kleingartenanlage als Teil der Grünfläche und als Erholungs- und Freizeiteinrichtung wird durch die Festsetzung "private Grünfläche" nicht beeinträchtigt.

Lauben im Kleingarten

Nach § 3 Abs. 2 BKleingG ist im Kleingarten eine Laube mit höchstens 24 m² Grundfläche einschließlich überdachtem Freisitz zulässig. Die Gemeinde kann kleinere Lauben festsetzen; größere dürfen nicht vorgesehen werden. Dies entspricht dem sozialen Anliegen des Bundeskleingartengesetzes, einem möglichst weiten Bevölkerungskreis den Zugang zu einem Kleingarten zu eröffnen.

Der Bebauungsplan Nr. 234 c enthält folgende textliche Festsetzung:

"Im Kleingarten ist eine Laube mit höchstens 18 m² Grundfläche und 6 m² überdachtem Freisitz zulässig."

Diese "Aufteilung" der höchstens zulässigen 24 m² entspricht der bisherigen Regelung der Stadt Bochum bei Fragen über die Zulässigkeit von Lauben. Vor Inkrafttreten des BKleingG rechtmäßig errichtete Lauben, die die Größe von 24 m² überschreiten, können gemäß § 18 BKleingG unverändert genutzt werden (Bestandsschutz).

Die Höhe der Lauben ist im BKleingG nicht geregelt. Über eine große Höhe könnte versucht werden, zusätzlichen Raum zu gewinnen und die Wohnfunktion der Laube auszuweiten. Dies steht dem Ziel des Gesetzes, die Umwandlung von Kleingartenanlagen zu Wochenendhaus- oder Feriengebieten zu verhindern, entgegen. Dementsprechend dürfen die Lauben nur eingeschossig und nicht unterkellert sein.

Im weiteren müssen die Lauben von einfacher Ausführung und ungeeignet zum dauernden Wohnen sein. Lauben in Kleingärten sollen den Kleingärtnern den vorübergehenden Aufenthalt ermöglichen. Dauerndes Wohnen stellt eine Zweckentfremdung dar.

Zu der Ausstattung und Einrichtung, die danach unzulässig ist, gehören insbesondere der Anschluß an das Elektrizitäts-, Gas- und Fernwärmeversorgungsnetz; ein Telefonanschluß darf nicht vorhanden sein, ebenso keine ortsfeste Heizeinrichtung. Der ursprünglich vorgesehene § 2 der textlichen Festsetzungen - Ausschluß von Brennstoffen - wurde im Rahmen einer Änderung nach § 2 a Abs. 7 BBauG ersatzlos gestrichen.

Zulässig und notwendig sind Wasseranschlüsse. Ein Anschluß an die Abwasserkanalisation ist für das Vereinshaus zulässig; für die Lauben kommen nur Trockenaborte in Frage.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind die Abläufe von Dachflächen nicht an die Kanalisation anzuschließen.

Vereinshaus in der Kleingartenanlage

Vereinshäuser gehören nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BKleingG zur Kleingartenanlage. Ein Vereinshaus zählt zu den gemeinschaftlichen Einrichtungen. Es wird der Gesamtheit

der Kleingärtner einer Anlage zur Verfügung gestellt.

Ein Vereinshaus ist nur zulässig in Übereinstimmung mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Daher sieht der Bebauungsplan Nr. 234 c folgende textliche Festsetzung vor:

"In der Dauerkleingartenanlage ist die Errichtung eines I-geschossigen Vereinshauses innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig."

Dementsprechend ist im nordwestlichen Bereich der Kleingartenanlage eine Baugrenze festgesetzt. Dadurch wird die Möglichkeit zur späteren Errichtung eines Vereinshauses geschaffen; das Vereinshaus ist an die Kanalisation anzuschließen.

Die ursprüngliche textliche Festsetzung, wonach lediglich eine maximale Grundfläche vorgegeben war, wurde im Rahmen einer Änderung des Planentwurfes nach § 2 a Abs. 7 BBauG gestrichen, da nach dieser Festsetzung der Standort des Vereinshauses nicht festgelegt war.

Wege in der Kleingartenanlage

Um die Zugänglichkeit der Kleingartenanlage für die Öffentlichkeit sicherzustellen, sind die Wegeflächen im Bebauungsplan mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit belastet worden (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BBauG). Hier sind nur Durchgangs- bzw. Rundwege in der Kleingartenanlage erfaßt worden. Die Stichwege zu den einzelnen Kleingärten sollen einer privaten Nutzung vorbehalten bleiben.

Kleingartenanlagen gehören zum städtischen Grün und sollen ähnlich wie anderweitige Grünanlagen auch für die Allgemeinheit zugänglich sein.

Die Kleingärten können nicht einer rein privaten Nutzung vorbehalten werden. Sie müssen der Allgemeinheit zugänglich sein und erfüllen insoweit als Naherholungs- und Freizeitgebiete wichtige städtebauliche Aufgaben.

Stellplätze

Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 47 Landesbauordnung ergibt sich für Kleingartenanlagen ein Stellplatzbedarf von 1 Stellplatz je 3 Kleingärten.

Im nordwestlichen Bereich der Anlage ist eine Fläche für ca. 40 Stellplätze gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BBauG ausgewiesen.

Um die Stellplätze erreichen zu können, ist zusätzlich ein Fahrrecht zugunsten der Anlieger festgesetzt.

5.4.6 Öffentliche Grünflächen - Parkanlagen -

Die durch den Rückbau der Wasserstraße bedingte Verlängerung des Wiesentales ist als öffentliche Grünfläche - Parkanlage - festgesetzt. Ebenso der Siepen zwischen der Dauerkleingartenanlage "Wohlfahrt" und der verlegten Wasserstraße.

5.5 Wohngebiete

Im Bereich Stensstraße werden im Privateigentum befindliche Grundstücksteile, die nicht mehr für den Ausbau der Westtangente benötigt werden, als Wohngebiet ausgewiesen.

5.6 Sonstiges

Auf Anregung des Westfälischen Museums für Archäologie - Amt für Bodendenkmalpflege - enthält der Bebauungsplan folgenden Hinweis:

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturge-schichtliche Bodenfunde, d. h. Mauern, alte Gräben, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemein-de als untere Denkmalbehörde und/oder dem Westf. Mu-seum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Außen-stelle Olpe (Tel.: 02761/4470) unverzüglich anzuzeigen und die Entdeckungsstelle mindestens drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten (§ 15 u. 16 Denkmal-schutzgesetz NRW).

6. Maßnahmen und Kosten der Planverwirklichung
Flächenbilanz

Die noch nicht in städtischem Eigentum befindlichen Flächen sollen möglichst freihändig erworben werden.

Erforderlichenfalls soll der Bebauungsplan die Grundlage für Enteignungsmaßnahmen bilden.

Der Bebauungsplan weist folgende Flächen aus:

Verkehrsflächen:	ca.	15,9 ha
Forstflächen :	ca.	9,5 ha
Grünflächen :)	ca.	2,0 ha
Parkanlagen :)		
Sportanlagen - Tennis :	ca.	0,4 ha
Dauerklein- gärten :	ca.	5,1 ha
Feuchtbiotop :	ca.	1,0 ha
Mischgebiet :	ca.	0,3 ha
Gewerbegebiet :	ca.	<u>0,3 ha</u>
insgesamt =	ca.	<u><u>34,5 ha</u></u>

Die Kosten der Maßnahmen sind überschläglich mit 70 Mio. DM ermittelt worden. Zu dem Ausbau der Westtangenten wird ein Landeszuschuß zu den zuschußfähigen Kosten in Höhe von 80 % erwartet.

7. Grundsätze für den Sozialplan

- Betroffene Wohnungsmieter

Den Bewohnern von abzubrechenden Gebäuden sollen nach Möglichkeit angemessene Ersatzwohnungen im Stadtbezirk oder im angrenzenden Stadtbezirk beschafft werden. Dazu wird die Stadt Bochum ihren eigenen Hausbesitz heranziehen und mit Wohnungsbaugesellschaften, die in der Nachbarschaft des Gebietes über Altbausubstanz verfügen, die notwendigen Vereinbarungen treffen.

Die Stadt Bochum wird darauf hinwirken, daß mindestens soviel geeignete Wohneinheiten zur Auswahl bereitstehen, wie nach den Bedürfnissen der Betroffenen benötigt werden. Soweit Umsetzmieter besondere verwandtschaftliche oder nachbarschaftliche Bindungen geltend machen, sollen diese bei der Wahl des Wohnungsstandortes, soweit ^{wie} möglich, berücksichtigt werden.

- Betroffene Haus- und Grundeigentümer

Eigentümer von abzubrechenden Gebäuden soll die Möglichkeit eröffnet werden, ein entsprechendes Ersatzobjekt zu erwerben oder neu zu errichten. Dazu sollen ihnen ggf. vorrangig baureife Grundstücke aus städtischem Besitz überlassen werden.