

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 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 BauGB)

Bebauungsplan Nr. 234 N für die Verkehrsfläche der Außentangente West von der Wattenscheider Straße bis zur Schützenstraße (Nördliches Tunnelportal) - und zwar westlich der Wohnbebauung Goldhammer Straße, westlich und südlich der Erzstraße, im Bereich der Dauerkleingartenanlage Engelsburg, der Bahnstraße, der Heusnerstraße, der Pestalozzistraße, der Straße "Am Trottenberg", beidseitig der Kohlenstraße (von Erzstraße bis Schützenstraße), westlich der Hüttenstraße, östlich des Industriegebietes Rombacher Hütte, östlich der Engelsburger Straße (von Bundesbahnlinie bis Essener Straße) und östlich des Betriebsgeländes der Krupp Hüttenwerke AG (Umspannwerk) einschl. der Verkehrsflächen der verlegten Kohlen- und Hüttenstraße.

1. Historische Entwicklung und aktueller Stand der Planung
2. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung
3. Verhältnis zur Landes- und Regionalplanung
 - 3.1 Landesplanung
 - 3.2 Regionalplanung
4. Verhältnis zur Stadtentwicklungsplanung
 - 4.1 Bestandsdarstellung
 - 4.2 Zielplanung
 - 4.3 **Umweltaspekte**
5. Verhältnis zur Flächennutzungsplanung
6. Geltungsbereich des Bebauungsplanes
7. Planverfahren
8. Planinhalt
 - 8.1 Verkehrsflächen

- 8.1.1 Verkehrliche Gesichtspunkte
 - a) Allgemeines zur Außentangente West/Grundlagen
 - b) Verknüpfung der Außentangente West mit dem örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz
 - c) Tunnel Bundesbahn
 - d) Hüttenstraße
 - e) **Kohlenstraße**
 - f) Finanzierung und Baustufen
 - g) Immissionsschutz
 - h) Höhenlage
- 8.1.2 Städtebauliche Gesichtspunkte
- 8.1.3 Gesichtspunkte der Landschaftspflege
- 8.1.4 Zusammenfassende Bewertung
- 8.2 Mischgebiete
- 9. Maßnahmen und Kosten der Planverwirklichung

1. Historische Entwicklung und aktueller Stand der Planung

Die historische Entwicklung der Außentangente West stellt sich wie folgt dar:

1928 stellte die Stadt Bochum einen Fluchtlinienplan für einen westlichen Straßenzug auf, der als Ortsstraße und als Außenring etwa in der heutigen Linienführung gedacht war.

1929 wurde dieser Straßenzug in das Verbandsverzeichnis des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk unter der Bezeichnung NS VII e aufgenommen. Der Siedlungsverband sah in dem in nordsüdlicher Richtung verlaufenden Straßenzug eine sinnvolle Ergänzung seines rasterförmigen Verbandstraßennetzes. Insbesondere sah er hierin eine günstige Verbindung zwischen Gelsenkirchen bzw. Wanne-Eickel - Bochum - Hattingen bzw. dem Bergischen Land.

Mit der Aufnahme ins Verbandsverzeichnis leitete der Siedlungsverband gleichzeitig ein Fluchtlinienplanverfahren für die Verbandsstraße NS VII e ein. Dieses Verfahren kam aber nicht zum Abschluß, da die Reichsbahn Anfang der 30er Jahre mit der Planung einer direkten Bahnlinie von Bochum nach Gelsenkirchen begann. Für diese Bahnlinie wurde ein Fluchtlinienplanverfahren unter der Bezeichnung V 45 eingeleitet. Es schloß gleichzeitig ein Teilstück der NS VII e ein, und zwar den Bereich zwischen der Kohlenstraße und der Wattenscheider Straße. Die Trassenführung der NS VII e ist mit der heutigen Trasse der Außentangente beinahe identisch.

1939 wurde der Fluchtlinienplan für das Verkehrsband V 45 förmlich festgestellt. Dies bedeutete, daß sowohl die planungsrechtlichen Voraussetzungen

zur Schaffung der Eisenbahnlinie Bochum - Gelsenkirchen als auch zur Herstellung der "Westtangente" vorlagen.

Aufgrund des zweiten Weltkrieges konnte die Planung jedoch nicht realisiert werden.

1954 wurde der Leitplan der Stadt Bochum, der Vorgänger des heutigen Flächennutzungsplanes, wirksam. In ihm sind die Bahnlinie V 45 und die damalige NS VII e dargestellt.

1958 gibt die Bundesbahn die Planung einer direkten Bahnlinie von Bochum nach Gelsenkirchen auf, obwohl beim Bau des neuen Hbf. Bochum bereits ein Bahnsteig für diese Linie gebaut wurde.

Anfang der 60er Jahre beginnt die Stadt Bochum mit dem Bau des Außenringes. Für das westliche Teilstück wurde bereits an der Stensstraße eine Brücke gebaut, die auch nach der heutigen Planung, wenn auch in einer korrigierten Lage, erforderlich ist.

Aufgrund der Ansiedlung der Ruhruniversität und der Adam Opel AG wurde jedoch dem Ausbau des östlichen Teilstückes des Außenringes vor dem westlichen der Vorzug gegeben.

1972 wird der Flächennutzungsplan der Stadt Bochum mit der Darstellung des Außenringes wirksam. In ihm ist das westliche Teilstück des Außenringes als NS VI dargestellt. Es ist gegenüber der alten Trasse der NS VII e im Bereich der Essener Straße nach Westen verschoben.

Von 1970 bis 1973 wird ein Aufhebungsverfahren für den Fluchtlinienplan des Verkehrsbandes V 45 durchgeführt, da die Planung der Bahnlinie aufgegeben wurde und die Planung der

Außentangente West den heutigen Verkehrsbedürfnissen angepaßt werden muß. Gleichzeitig wurde mit der Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes für diese Trasse der Westtangente begonnen. Er erhielt die Nr. 234.

In der Zeit vom 25. Oktober bis 25. November 1971 lag der Bebauungsplan Nr. 234 für das westliche Teilstück der Stadtautobahn (Verbandsstraße NS VI) zwischen Schützenstraße und der Industriebahn des damaligen Bochumer Vereins und für die Teile der angrenzenden Grünflächen öffentlich aus.

1975 Aufgrund der damals vorgebrachten Bedenken und Anregungen ergab sich die Notwendigkeit, nochmals Alternativtrassen im Bereich der Schlackenaufbereitungsanlage der Firma Krupp zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Untersuchungen führte dazu, ein Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan durchzuführen sowie einen neuen Bebauungsplan für die westliche Stadtautobahn aufzustellen.

Die Planentwürfe zur 12. Änderung des Flächennutzungsplanes wurden in der Zeit vom 16.09. - 17.10.1975 öffentlich ausgelegt, die zum Bebauungsplan Nr. 234 vom 03.10. - 03.11.1975.

Am 18.12.1975 wurde der Satzungsbeschluß zum Bebauungsplan Nr. 234 gefaßt, und der Plan wurde anschließend der höheren Verwaltungsbehörde zur **Genehmigung vorgelegt**. Die **Genehmigung** wurde am 08.07.1976 erteilt. Ausgeklammert von dieser Genehmigung wurde wegen Immissionsproblemen der Bereich von der Schützenstraße bis zur Rubensstraße.

1976 Am 24.07.76 wurde die 12. Änderung des Flächennutzungsplanes rechtsgültig; am 18.08.1976 erfolgte die Schlußbekanntmachung für den Bebauungsplan Nr. 234.

Zusammen mit dem Satzungsbeschuß zum Bebauungsplan Nr. 234 faßte der Rat am 18.12.1975 **einen Aufstellungsbeschuß für den Tunnel der Außentangente West Bebauungsplan Nr. 234 a.** Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 25.01. - 28.02.77; der Satzungsbeschuß wurde am 15.12.1977 gefaßt.

1978 Die Genehmigung durch die Höhere Verwaltungsbehörde wurde am 18.04.1978 erteilt, und die Schlußbekanntmachung erfolgte am 19.06.1978. ()

Am 02.12.1976 wurde der Bebauungsplan Nr. 234 b aufgestellt (Aufstellungsbeschuß). Er sollte die durch den Tunnel tangierten Bereiche neu ordnen.

Dieser Plan wurde nicht weiterverfolgt, zum einen weil sich der erforderliche Abbruch der vorhandenen Wohnhäuser als nicht so umfangreich herausstellte und zum anderen, weil die geplante Verdichtung der vorhandenen Bebauung von den Anliegern nicht mehr gewünscht wurde. ()

1982 wurde das Bebauungsplanverfahren Nr. 234 c zusammen mit der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes eingeleitet. Der Bebauungsplan Nr. 234 c sollte das noch fehlende Teilstück der Außentangente West, heute als Westtangente bezeichnet, zwischen der Wasserstraße/Stensstraße und Königsallee/Sheffieldring festsetzen.

Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes Nr. 234 c wird der südliche Teilbereich (südlich des Tunnels) des Bebauungsplanes Nr. 234 aufgehoben. Der Bebauungsplan Nr. 234 ging von einer Überführung der Westtangente über die Wasserstraße aus. Ferner war bei den damaligen Planüberlegungen kein Anschluß an die Wasserstraße vorgesehen, sondern eine Verknüpfung der Hattinger Straße mit der Westtangente über einen aufgelösten Knotenpunkt. Dieser bestand aus Rampen an der Schützenstraße in Richtung Norden und Rampen an der Stensstraße in Richtung Süden. Zum damaligen Zeitpunkt (1975) war eine kurzfristige Realisierung der DüBoDo beabsichtigt.

1985 Die öffentliche Auslegung des Planentwurfes Nr. 234 c erfolgte in der Zeit vom 02.09. - 02.10.85; der Satzungsbeschluß wurde am 11.12.1986 gefaßt.

Die Genehmigung wurde am 31.03.1987 erteilt, und die Schlußbekanntmachung erfolgte am 07.09.1987.

Damit war die Westtangente in ihrer Gesamtheit von der Wattenscheider Straße bis zum Sheffieldring planungsrechtlich festgesetzt.

Den Ausführungen zur historischen Entwicklung ist zu entnehmen, daß seit 60 Jahren alle Veränderungen im Bereich der Außentangente West, wie Baumaßnahmen, Grundstücksan- und -verkäufe usw. zur Vorbereitung dieser Straßenbaumaßnahme durchgeführt worden sind. Es handelt sich bei der Außentangente West, heute Westtangente, also um eine Straßenbaumaßnahme, die über Generationen hinaus diskutiert, geplant und, wenn eben möglich, auch in der Linienführung freigehalten und zwischenzeitlich auch zu einem großen Teil fertiggestellt worden ist.

...

1988 erging eine Normenkontrollentscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Münster (24.08.88), wonach der Bebauungsplan Nr. 234 nichtig sei. Begründet wird dieses Urteil mit der Verkenennung der Bedeutung einer Vorweggenehmigung des Regierungspräsidenten vom 08.07.76, einem fehlenden Beitrittsbeschluss und einem Abwägungsfehler.

Bei der am 08.07.76 erteilten Genehmigung (§ 11 BBauG) wurde - wie bereits erwähnt - der Bereich zwischen der Straße Schützenstraße und der Rubenstraße wegen nicht gelöster Immissionsprobleme ausgeklammert. Dafür hätte nach Auffassung des Gerichtes ein Beitrittsbeschluss durch den Rat gefaßt werden müssen. ()

Darüber hinaus läge ein Abwägungsfehler vor, da zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplanes Nr. 234 noch kein verbindlicher Bebauungsplan für den Tunnel der Außentangente West vorhanden war. Es gab lediglich einen Aufstellungsbeschluss aus dem Jahre 1975. Eine ordnungsgemäße Abwägung für die gesamte Trasse von der Wattenscheider Straße bis zur Wasserstraße sei somit nicht erfolgt, da der Tunnel der Außentangente West nicht sofort mitfestgesetzt worden ist. ()

Mit Beschluss vom 14.09.88 hat das OVG Münster den Bebauungsplan Nr. 234 vorläufig außer Vollzug gesetzt.

Der Tunnel der Außentangente West ist im Bebauungsplan Nr. 234 a und der Bereich Südliches Tunnelportal bis zur Wasserstraße im Bebauungsplan Nr. 234 c festgesetzt; so

daß der Bebauungsplan Nr. 234 N nur für den Bereich von der Wattenscheider Straße bis zum Nördlichen Tunnelportal aufgestellt wird. Der Tunnel ist seit August 1984 unter Verkehr und seit Oktober 1984 gewidmet.

2. Anlaß, Absicht und Erfordernis der Planung

Der geltende Flächennutzungsplan der Stadt Bochum vom 31.01.80 sieht den Bau eines autobahnähnlichen Außenringes vor, dessen westlicher Teilabschnitt in der Realisierung ist und im Endausbau an die A 430 angebunden werden soll.

Der Flächennutzungsplan stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den vor auszusehenden 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 der Stadt Bochum weicht nicht atypisch von denen der Nachbarstädte ab.

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

Straßenverkehrsflächenanteil (ca.)

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

Der Außenring ist als weiträumige Umgehung der Innenstadt vorgesehen und 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 herausgehalten 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 Verknotung mit der Königsallee (L 551) erstellt worden (Sheffieldring).

Vor dem Ausbaubeginn der Westtangente wickelten sich die Verkehrsbeziehungen westlich der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung folgendermaßen 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 Wattenscheider Straße im Norden und der Wasserstraße im Süden wurden die Bebauungspläne Nr. 234 - Außentangente West und Nr. 234 a Außentangente West - Tunnel - aufgestellt, für den Abschnitt bis zur Königsallee/Sheffieldring den Bebauungsplan Nr. 234 c.

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat den Bebauungsplan Nr. 234 am 24.09.88 für nichtig erklärt. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Das Nichtvorlagebeschwerdeverfahren wird jedoch bei Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 234 N abgeschlossen.

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

Die Widmung erfolgte im Oktober 1984. Sie ist unanfechtbar.

Im weiteren Verlauf wurde der Teilbereich von der Wattenscheider Straße bis zur Kohlenstraße und die verlegte Kohlenstraße im September 1987 unter Verkehr genommen.

Im Bereich zwischen der Kohlenstraße und dem Nördlichen Tunnelportal ist mit den Ausbauarbeiten begonnen worden; Teilbereiche sind auch schon weitgehend fertiggestellt. Mit der endgültigen Fertigstellung ist in etwa 2 Jahren zu rechnen.

Darüber hinaus sind die aufgrund der Planung erforderlichen Maßnahmen zur Freilegung und Umsetzung von Teilen der Kleingartenanlage "Engelsburg" und "Am Trottenberg" abgeschlossen worden.

Im weiteren wurden Maßnahmen zum Grunderwerb durchgeführt. Zwischenzeitlich wurden fast alle Grundstücke erworben. Ein Grundstück im Bereich des Knotens Außertangente/Bahnstraße ist noch zu erwerben sowie zwei Grundstücke zwischen der Tangente und der Pestalozzistraße. Auf diesen beiden Grundstücken befinden sich zudem drei Wohnhäuser, die abzurechen sind -Heusenerstr. 18, 20 und 22 -.

Der überwiegende Teil der betroffenen Gebäude wurde bereits abgebrochen (59 Häuser): davon 4 an der Brüllstraße, 2 an der Römerstraße, 7 an der Straße Am Trottenberg, 10 an der Kohlenstraße, 8 an der Pestalozzistraße, 3 an der Erzstraße, 11 an der Bahnstraße, 12 an der Heuserstraße und 2 an der Goldbachallee.

Der erforderliche Ankauf der Flurstücke der Bundesbahn erfolgt unmittelbar nach Ausbau der Tangente.

Zusammenfassend läßt sich folgendes feststellen:

Zur Lösung der verkehrlichen Probleme ist ein Weiterbau der Westtangente zwingend erforderlich, sowohl in südliche Richtung bis zum Anschluß Sheffieldring/Königsallee als auch in nördliche Richtung bis zum provisorischen Anschluß an die Wattenscheider Straße. Nur dadurch wird ein hoher Verkehrswert erreicht, außerdem trägt dies zur Entlastung des angrenzenden innerstädtischen Verkehrsnetzes bei und wird wesentlichen Anteil an der Reduzierung der zu erwartenden Verkehrsimmissionen haben.

Die heutige Verkehrsbelastung zeigt, daß der Außenring dringend fertiggestellt werden muß. Nur so ist auch eine sinnvolle Ausnutzung der bereits unter Verkehr genommenen Abschnitte möglich.

Z. B. wurde mit Fertigstellung und Inbetriebnahme des Straßentunnels ein erster Schritt zur Entlastung der vom Durchgangsverkehr hoch belasteten Wohngebiete an der Stensstraße und Rubensstraße getätigt.

Ein Verzicht auf den Bau dieses Teilstückes (Wattenscheider Straße - Schützenstraße/Nördl. Tunnelportal) würde das Gesamtkonzept erheblich beeinträchtigen. Der Verkehr mußte weiterhin auf weniger leistungsfähige Stadt- und Wohnstraßen ausweichen und würde dort die Wohnfunktion erheblich stören.

Der Bebauungsplan Nr. 234 N stellt für die Außental West im Bereich Wattenscheider Straße bis Schützenstraße/Nördl. Tunnelportal eine neue planungsrechtliche Grundlage dar.

3. Verhältnis zur Landes- und Regionalplanung

Nach § 1 Abs. 4 BauGB hat sich die kommunale Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

Diese Ziele sind im Landesentwicklungsprogramm, in Landesentwicklungsplänen und in den Gebietsentwicklungsplänen enthalten. Hier sind insbesondere die Landesentwicklungspläne I/II und III sowie der Teilbietsentwicklungsplan Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis von Bedeutung.

3.1 Landesplanung

Nach dem Landesentwicklungsplan I/II in der Fassung 01.05.79 ist Bochum als Oberzentrum bzw. als Entwicklungsschwerpunkt im Sinne des § 21 Landesentwicklungsprogramm vom 19.03.74 im Verdichtungsgebiet "Ballungskern" dargestellt. Mit 0,50 - 0,75 Mio. Einwohnern Oberbereich (LEP I/II) liegt Bochum im Schnittpunkt Entwicklungsachsen erster Ordnung (Duisburg-Dortmund-Münster-Bochum) und hat in seinem Einzugsbereich Anteil an den unterschiedlich strukturierten Gebieten der Emscher-, Hellweg- und Ruhrzone.

Die Verkehrsplanung soll gem. § 12 Landesentwicklungsprogramm die Nutzung der günstigen großräumigen Lage Landes weiter fördern.

Die Straßenplanung hat von der funktionalen Einheit gesamten Straßennetzes auszugehen. Es muß den Bedürfnissen des großräumigen, überregionalen, regionalen, zwischenörtlichen und innerörtlichen Verkehrs genüge Das Grundnetz soll aus leistungsfähigen Straßen

bestehen, die entsprechend dem System der Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen gem. § 21 auszubauen und durch Straßen für den zwischenörtlichen Verkehr zu ergänzen sind.

Angesichts des in der Vergangenheit vollzogenen Freiflächenverbrauchs kommt nunmehr dem Freiraum als kostbarem Gut ein eigenständiges Gewicht zu. Daher sind die im Landesentwicklungsplan III formulierten Ziele zum Freiraumschutz bei der Regional-, Bauleit- und Fachplanung zu beachten.

Vor einer Freirauminanspruchnahme muß insbesondere geprüft werden, ob die vorgesehene Nutzung nicht innerhalb von Gebieten möglich ist, die bereits für Siedlungszwecke ausgewiesen sind.

Nach diesem LEP III liegt das Bebauungsplangebiet südlich der Essener Straße bis zur Kohlenstraße innerhalb des Freiraumes bzw. an dessen Rand in einem dicht besiedelten und stark beanspruchten Gebiet. Von daher sind die Umweltschutzbelange bei der Abwägung mit Interessen, die auf die Freirauminanspruchnahme gerichtet sind, entsprechend zu gewichten.

Im Freiraum befinden sich Verkehrsanlagen, Leitungsbänder, Standorte für Ver- und Entsorgungsanlagen, Halden, Abgrabungen und andere Anlagen und Nutzungen, die zwar von der Natur der Sache her ihren Standort im Freiraum haben, die jedoch keine Freiraumfunktion im Sinne des LEP III besitzen.

Es kann nicht Sinn und Zweck des LEP III sein, diese v. g. Nutzungen (u. a. Verkehrsanlagen) dem Siedlungsraum zuzuordnen. Dies gilt grundsätzlich auch für Ortsumgehungen als Verkehrsinfrastrukturplanungen. Hierfür wird die Inanspruchnahme von Freiraum häufig unvermeidlich, zum Schutz der Bevölkerung und zur Entlastung von Wohngebieten sogar notwendig sein.

Eine Inanspruchnahme von Freiraum ist bei bestehendem Bedarf dann ohne besondere Begründung zulässig, wenn eine gleichwertige bisher planerisch für Siedlungszwecke genutzte Fläche wieder dem Freiraum zugeführt wird oder eine Baufläche im Flächennutzungsplan in eine innerstädtische Grünfläche für Sport oder Erholung umgewandelt wird. Das Grundsatzproblem ist im Flächennutzungsplan gelöst. Die Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung ist in diesem Verfahren bestätigt worden.

3.2

Regionalplanung

Der Teilgebietsentwicklungsplan Bochum/Herne/Hagen/Ennepe-Ruhr-Kreis des Regierungspräsidenten Arnsberg setzt die Ziele der Landesplanung für den Teilbereich des Regierungsbezirks Arnsberg um. Innerhalb dieses Planes ist das Verkehrsnetz des Großraumes nicht enthalten, weil das Straßennetz von der Genehmigung ausgeschlossen worden ist.

Der Gebietsentwicklungsplan wird nach der Genehmigung des Straßennetzes vervollständigt werden. Jedoch enthält der textliche Teil des Gebietsentwicklungsplanes mehrere Zielaussagen zu allgemeinen Verkehrszielen.

Über die Zielaussagen hinaus kann bezüglich der Verkehrsinfrastruktur Bezug genommen werden auf den Entwurf zum Teilgebietsentwicklungsplan vom November 1981.

Dieser Entwurf beinhaltet die gesamte regional bedeutende Verkehrsinfrastruktur, darunter auch die Bochumer Westtangente als Verbindung zwischen der A 430 und dem bereits vorhandenen Außenring bzw. bis zur Königsallee.

In der Darstellung verläuft die Trasse der Westtangente südlich der A 430 bis zur Essener Straße außerhalb des landesplanerischen Freiraumes bzw. des regionalplanerischen Agrarbereiches und Bereiches für besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft. Sie

kreuzt im Bereich der Essener Straße bis zur Kohlenstraße den zuvor genannten Agrarbereich und Bereich für besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft und verläuft anschließend weiter südlich durch Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche.

Dies bedeutet, daß die Westtangente auch nach dem GEP (Entwurf) auf maximal 500 m Länge den sogenannten regionalen Grünzug E kreuzt. Der Freiraum hat in diesem Bereich als vorrangige Aufgaben zu erfüllen:

- * die Wahrnehmung ökologischer Ausgleichsfunktionen
- * die Klimatisierung und Durchlüftung des Raumes
- * Immissionsschutzfunktionen
- * die Wahrnehmung von Gliederungs- und Ordnungsfunktionen im Gesamtgefüge des Raumes.

Auf der Grundlage dieser landesplanerischen Vorgaben sind die Voraussetzungen für die weitere innergemeindliche Entwicklung zu schaffen. Die Lage der im GER (Entwurf) geplanten Trasse ist im Flächennutzungsplan '80 dargestellt.

4. Verhältnis zur Stadtentwicklungsplanung

Die Umsetzung der Vorgaben der Landes- und Regionalplanung erfolgt unter Einbringung kommunaler Belange im "Räumlichen Ordnungskonzept". Es zeigt die beabsichtigte Siedlungsräumliche Entwicklung und Schwerpunktbildung im Stadtgebiet auf. Dabei sind als weitere Aspekte die Verhinderung der Zersiedlung der Landschaft, die Vermeidung gegenseitiger Nutzungsstörungen und die Gliederung des Stadtgebietes in zusammengehörige Teilbereiche berücksichtigt worden. Dieses Konzept wurde am 18.12.75 in der derzeitigen Fassung vom Rat der Stadt beschlossen. Es weist 13 Siedlungsschwerpunkte vier verschiedener Größenordnungen auf, die Schwerpunkte der Entwicklung werden sollen.

Das "Räumliche Ordnungskonzept" ist das Grundmodell der Bochumer Stadtentwicklung, das bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen ist.

4.1 Bestandsdarstellung

Aufgrund der Realnutzungsdarstellung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR) aus dem Jahre 1983 verläuft die Trasse südlich der A 430 im Bereich von Straßenbegleitgrün sowie von industrieller Brachfläche. Sie kreuzt im Bereich nördlich der Essener Straße Wohnbaubrache. Im Abschnitt südlich der Essener Straße bis zur Kohlenstraße wird sie durch nicht genutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft, durch Verkehrsbrachen, Kleingartenflächen, gemischte Bauflächen mit Wohnbausubstanz, gewerbliche und industrielle Brachflächen sowie durch Gewerbe- und Industrieflächen geführt.

Bereits aufgrund dieses Verlaufs wird erkennbar, daß die Trasse überwiegend nicht bebaute Bereiche und nur wenig Grünflächen durchschneidet. Die Trasse verläuft überwiegend durch Brachflächen. Im Bereich der Mischbaufläche mit Wohnnutzung ist die Bausubstanz abgeräumt worden, so daß sich auch hier als Nutzung Freifläche ergeben hat, die durch die Trassenplanung entstanden ist.

4.2 Zielplanung

Nach dem "Räumlichen Ordnungskonzept" liegt das Plangebiet innerhalb des Funktionsbereiches Bochum-Innenstadt, der dem Siedlungsschwerpunkt Bochum-Innenstadt, einem innergemeindlichen Entwicklungsschwerpunkt erster Größenordnung (Stufe A) zugeordnet ist. Dieser Schwerpunkt beinhaltet die wichtigsten oberzentralen Einrichtungen des Oberzentrums Bochum. Von daher sind auf dieses Zentrum überregionale, regionale und innerstädtische Verkehrsströme orientiert, z. T. auch Verkehrsströme die diesen Schwerpunkt durchfahren.

Das Hauptverkehrsstraßengerüst des Ruhrgebietes läßt das angestrebte Erschließungssystem erkennen. Es soll der

- Entlastung der bestehenden Radialstraßen durch Tangentialstraßen
- Schaffung leistungsfähiger und großräumiger Verkehrswege zur Förderung der Regionalisierung
- Trassierung und Verknüpfung der Hauptverkehrsstraßen so, daß sich die Zentren ungestört entwickeln können
- Entwicklung von Netzsystemen mit möglichst großer Orientierungskraft
- Verknüpfung verschiedener Hauptverkehrsstraßen zu einem Netz, das im Bedarfsfall leistungsfähige Umleitungen gestattet

gerecht werden.

Diese Zielsetzungen lassen sich angesichts der polyzentrischen Struktur des Ruhrgebietes am besten mit einem orthogonalen Radialstraßennetz erfüllen.

In dieses Orthogonalnetz sind die jeweiligen Ober- und Mittelzentren, gleichsam wie in Quadranten mit ihrem radial orientierten Hauptstraßennetz eingebettet.

Die Bochumer Erschließungs-Grundkonzeption, die sich über mehrere Quadranten des Orthogonalnetzes erstreckt, besteht aus drei tangential geführten Ringstraßen (Innenring, Zwischenring, Außenring), die die von der Innenstadt in die Stadtteile und die zugeordneten Nachbarstädte führenden Radialstraßen durchdringen. In der Regel führen die Radialstraßen unmittelbar durch die Zentren der Siedlungsschwerpunkte. Aufgrund der entlastenden Tangentialstraßen ergeben sich auf den Radialstraßen innerhalb der Zentren Ansatzmöglichkeiten zur Umgestaltung der Straßenräume.

Dieses System ermöglicht weitgehende Entlastung der Wohngebiete, aber auch der Innenstadt vom

Durchgangsverkehr. Vor dem Hintergrund räumlicher Flächenverteilungen bietet dieses Erschließungsnetz gleichzeitig Ansatzpunkte für nutzungsbezogene Zuordnungen. So sollte immitierendes bzw. störendes Gewerbe außerhalb der Siedlungsschwerpunkte an den Tangentialstraßen (Ringeln) angesiedelt werden.

Durch die Entlastung der Ortskerne vom Durchgangsverkehr und den Umbau der Ortsdurchfahrten kann die Attraktivität der Zentren der Siedlungsschwerpunkte erheblich gesteigert werden.

Auch diesen vorgenannten Gesichtspunkten trägt die Westtangente dadurch Rechnung, daß das Radialstraßennetz, insbesondere die Innenstadt, von Durchgangsverkehren einerseits entlastet und sich andererseits dem Ziel- und Quellverkehr industriell und gewerblicher Einrichtungen im Bereich der Westtangente zuordnet.

Die durch die gewerblich-industriellen Einrichtungen entlang der Westtangente erzeugten und verursachten Verkehre, insbesondere Schwerlastenverkehre, können unmittelbar über die Westtangente auf das regionale und überregionale Verkehrsnetz abgeleitet werden, ohne innerstädtische Siedlungsschwerpunkte, insbesondere die Innenstadt, zu berühren bzw. zu belasten.

4.3

Umweltaspekte

In der Anlage zu § 3 des Gesetzentwurfes zur Umsetzung der Richtlinie des Rates der EG vom 27.06.85

(Bundsrats-Drucks. 335/88) über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) sind die Vorhaben aufgeführt, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist, dazu gehört, was Straßenbauvorhaben anbetrifft, nicht der Bau der Westtangente.

Außerdem ist dieses Gesetz, das für die Umsetzung der Richtlinie in Deutsches Recht erforderlich ist, ist bisher nicht in Kraft getreten.

Dies bedeutet jedoch nicht, daß Umweltbelange im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu beachten wären.

Dies ergibt sich bereits schon aus § 1 Abs. 5 BauGB.

Diesen Gesichtspunkten wurde - wie im folgenden - dargelegt wird - entsprechend Rechnung getragen.

In diesem Zusammenhang sind als wesentliche positive Auswirkungen des Baus der Westtangente zu benennen:

- Kein zusätzlicher Freiflächenverbrauch durch Umwandlung von Siedlungsflächen und Umgestaltung von Brachflächen für Freiraumnutzungen
- Berücksichtigung und Eindämmung des Lärms durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen
- Führung der Trasse in Tief- und Tunnelanlagen
 - o dadurch Minimierung der Auswirkungen auf Bevölkerung und Luft
- Eingrünung berücksichtigt klimatische Bedeutung des regionalen Grünzuges D
- Ermöglichung der Verkehrsberuhigungsmaßnahme Goldhamme durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Goldhammer Straße und Verlagerung auf den bereits bestehenden Teil der Westtangente
- Entlastung der Wattenscheider Straße
- Entlastung innerörtlicher Siedlungsbereiche vom Durchgangsverkehr
- Ersatzaufforstung (ca. 9 ha) für die Versiegelung

Wie oben dargelegt, ergibt sich für den Bau der Westtangente aufgrund schon vorhandener Teile dieses äußeren Tangentenringsystems eine dringende Notwendigkeit, da dies zur Entlastung der Siedlungsschwerpunkte von auf sie gerichteten Durchgangsverkehren beiträgt. Die Notwendigkeit ergibt sich aber auch aus dem Generalverkehrsplan der Stadt. Erst durch die Fertigstellung der Westtangente wird der Außenring diesen Aufgaben gerecht.

Insgesamt ergänzt sie das städt. Verkehrssystem für den Individualverkehr durch das Schließen des **autobahnähnlichen Ringes um die Innenstadt und die**

unmittelbar vorgelagerten Siedlungsschwerpunkte der Stufe D. Sie entlastet diese Siedlungsräume und das Straßennetz der Innenstadt. Sie gewährleistet zudem eine zügige Verbindung zwischen süd-östlichen und nord-westlichen Stadtteilen.

Unvermeidbar ist jedoch die Beeinträchtigung durch Freiflächenversiegelung für die Trasse selbst, in welcher Führung auch immer. Als Ersatzmaßnahme erfolgt eine Aufforstung von rd. 9,0 ha im Bereich Hordel. Die Lage der Fläche ist aus Anlage 9 ersichtlich.

Die Anpflanzungen in diesem Bereich unterliegen bestimmten Auflagen bzgl. der Höhe der Gehölze, die von den VEW Dortmund gemacht wurden, da sich in diesem Bereich Hochspannungs- und Höchstspannungsleitungen der VEW befinden (s. Pkt. 8.1.3).

Unabhängig davon muß angeführt werden, daß durch die Beseitigung des Heusnerviertels, sowie durch die Umwandlung von Industriebrachen in Grünflächen (s. Pkt. 8.1.3) aus bisher für Siedlungszwecke genutzten Flächen, neben den ausgewiesenen Verkehrsflächen noch soviel Freiraum gewonnen wurde, daß den oben angeführten Bedingungen des LEP III und auch des Landschaftsgesetzes entsprochen wird.

Die Westtangente belastet zwar den Freiraum, durch die Grünordnungsplanung und Ersatzaufforstungen sowie die oben beschriebenen Maßnahmen sind jedoch auch die Belange des Umweltschutzes angemessen berücksichtigt worden.

5. Verhältnis zur Flächennutzungsplanung

1975 beschloß der Rat zur Änderung des Flächennutzungsplanes das 12. Änderungsverfahren durchzuführen und zwar für das westliche Teilstück der Stadtautobahn zwischen der Wattenscheider Straße und der Wasserstraße.

Im Rahmen dieser Änderung ist erstmals die grundsätzliche Entscheidung über die Lage der Trasse in der heutigen Führung getroffen worden.

Der Erläuterungsbericht zur 12. Änderung des Flächennutzungsplanes setzte sich im wesentlichen mit zwei alternativen Trassen - tlw. innerhalb der Bürgerbeteiligung vorgetragen - auseinander.

Der bebaute Bereich zwischen Schützenstraße und Wasserstraße sollte durch den Bau eines Tunnels unterfahren werden.

In dem neuen Flächennutzungsplan vom 31.01.1980 wurden aufgrund der Beratungen für den hier maßgeblichen Bereich (Plangebiet Nr. 234 N) bzgl. der Trasse der Westtangente im wesentlichen dieselben Darstellungen getroffen, wie in der 12. Änderung des Flächennutzungsplanes von 1972 (1976).

Im Rahmen der 35. Änderung zum Flächennutzungsplan 1980 - parallel dazu Bebauungsplan Nr. 234 c - wurde der Bereich Rubenstraße/Stensstraße bis zur Königsallee/Sheffieldring überarbeitet.

Die dem Bebauungsplan Nr. 234 N zugrunde liegende Trassenführung entspricht den heutigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes.

Die Lage der Trasse, wie sie der Bebauungsplan Nr. 234 N festsetzt, wurde bereits 1976 und erneut 1980 in den Flächennutzungsplan aufgenommen. Sie entspricht also einer Jahre lang verfolgten Planung. Zwischenzeitlich sind keine wesentlichen Änderungen eingetreten, die eine erneute grundsätzliche Überprüfung der Trasse erfordern würde. Bei der im Flächennutzungsplan 1980 dargestellten Trasse handelte es sich um

die ausgewogenste Lösung. Es sind keine Anhaltspunkte erkennbar, von dieser Planung abzuweichen.

Der gültige Flächennutzungsplan vom 31.01.80 weist neben den Verkehrsflächen der Westtangente und ihren Anschlüssen an das städt. Verkehrsnetz differenzierte Grünflächen als Parkanlage, Kleingärten, Spiel- und Sportanlagen aus.

Im Flächennutzungsplan ist der Knoten Bahnstraße als Verkehrsfläche dargestellt. Die Achse der Westtangente ist im Grundriß nicht verändert worden. Die Gradienten mußte jedoch im Bereich der Kreuzung mit der Bundesbahn aus Gründen der Bauausführung abgesenkt werden. Der daraus resultierende höhere Flächenbedarf ist im Knotenpunktsbereich Bahnstraße/Westtangente durch Reduzierung der Verkehrsflächen kompensiert worden. Im Rahmen eines Optimierungsprozesses für die Gestaltung dieses Knotens wurden die Radien der Auf- und Abfahrtsrampen auf das Mindestmaß beschränkt und auch die Lage des Einmündungsbereiches Kohlenstraße/Bahnstraße so verändert, daß die Häuser Erzstraße erhalten bleiben konnten. Zusätzlich sind zum Erhalt der Häuser an der Erzstraße und der Kohlenstraße aktive und passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Diese Bereiche sollen als Mischgebiete festgesetzt werden. Mit den angrenzenden Nutzungen ist diese Ausweisung vereinbar.

Da der Flächennutzungsplan nur die Grundzüge der Planung beinhaltet und die vorbereitende Planungsstufe darstellt, ist der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

6. Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 234 N erfaßt das Teilstück zwischen der Wattenscheider Straße und dem Nördlichen Tunnelportal, weil dieser Abschnitt einen hohen Verkehrswert hat und die innerstädtischen Straßen entlastet.

Nördlich des Bebauungsplanes liegt der Anschluß A 430/ Außentangente West. Zum Anschluß soll ein eigenständiges Planverfahren durchgeführt werden. Es handelt sich bei der A 430 um eine Bundesautobahn. Übergangsweise erfolgt ein Anschluß an die 4-streifige Wattenscheider Straße.

Den südlichen Anschluß bildet der bereits fertiggestellte Tunnel der Außentangente West; er ist im Bebauungsplan Nr. 234 a festgesetzt. Der Bereich Südliches Tunnelportal bis Königsallee/Sheffieldring ist im Bebauungsplan Nr. 234 c festgesetzt (Anlage 1).

Der Bebauungsplan Nr. 234 N stellt zwar nur einen Teilbereich der insgesamt vorgesehenen Baumaßnahmen Westtangente dar, bildet jedoch mit den geplanten Netzan-schlüssen eine geschlossene Einheit mit entsprechend hohem Verkehrswert. Dies gilt sowohl für den Abschnitt Wattenscheider Straße/Schützenstraße und erst recht für den Abschnitt bis zur Wasserstraße, auch wenn der volle Verkehrswert erst bei endgültiger Fertigstellung aller Teilbereiche erreicht wird.

Die Kohlenstraße vom Knoten Bahnstraße bis zur Allee-straße ist ausgebaut und unter Verkehr. Eine besondere Widmung ist gem. § 6 Abs. 8 StrWG NW hierfür nicht erforderlich. Der Südteil der Kohlenstraße ist ebenfalls ausgebaut und unter Verkehr.

Der Abschnitt der verlegten Engelsburger Straße bis zum Knoten Bahnstraße wurde nicht in den Bebauungsplan Nr. 234 N aufgenommen.

Die Herstellung dieser Trasse (verlegte Engelsburger Straße) ist im Zusammenhang mit der vorgesehenen, aber derzeit nicht absehbaren Einrichtung des oberirdischen Stadtbahnbetriebes in der Essener Straße zu sehen. Danach soll die jetzige Einmündung der Engelsburger Straße in die Essener Straße in ihrer verkehrlichen Funktion eingeschränkt und die Engelsburger Straße auf dem Streckenabschnitt von Essener Straße bis zur Bundesbahnstrecke zu einer Anliegerstraße umgestaltet werden. Die Planung sieht demzufolge als notwendige Ersatzmaßnahme und als Netzergänzung eine Neutrassierung vor, die aber nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Westtangente anzusehen ist und daher im vorliegenden Verfahren nicht festgesetzt werden soll.

7. Planverfahren

Der Rat der Stadt Bochum hat in seiner Sitzung am 27.10.88 einen kombinierten Aufstellungs- und Auslegungsbeschluß gefaßt.

Auf die vorgezogene Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB ist verzichtet worden. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 BauGB kann von der vorgezogenen Bürgerbeteiligung abgesehen werden, wenn die Unterrichtung und Erörterung bereits auf anderer planerischer Grundlage erfolgt sind. Das Thema Außentangente West ist bereits mehrfach mit den Bürgern erörtert worden. Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 234 und der 12. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 234 a fanden drei Bürgerversammlungen (1975 und 1976) sowie die öffentl. Auslegung zum Flächennutzungsplan 1980 statt. Die Trassenführung, die bei den damaligen Planungen favorisiert wurde und auch öffentlich ausgelegt wurde, entspricht grundsätzlich der des Bebauungsplanes Nr. 234 N.

Aus diesen Gründen wurde hier auf die Durchführung einer Bürgerversammlung verzichtet; interessierte Bürger hatten die Möglichkeit, den Planentwurf während der öffentlichen Auslegung einzusehen und Bedenken und Anregungen vorzubringen.

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte zusammen mit der Benachrichtigung über die öffentliche Auslegung des Planentwurfes gem. § 3 Abs. 2 BauGB.

Der Planentwurf lag in der Zeit vom 07.11.88 bis 06.12.88 öffentlich aus. Die vorgetragenen Bedenken und Anregungen haben etwa folgenden Inhalt:

Der Regierungspräsident Arnsberg - Höhere Landschaftsbehörde - bittet, die Ersatzmaßnahme - Aufforstung von rund 9,0 ha im Bereich Hordel - in die Begründung aufzunehmen.

Dieser Anregung wurde gefolgt.

Die Ruhrgas AG macht auf eine Gasfernleitung einschl. eines 8 m breiten Schutzstreifens aufmerksam. Sie stellt anheim, den Verlauf der Leitung nachrichtlich in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Die Gasfernleitung wird aus folgenden Gründen nicht in den Bebauungsplan übernommen:

Die erwähnte Gasfernleitung verläuft überwiegend außerhalb des Plangebietes. Lediglich in Höhe der Bayernstraße kreuzt die Leitung die Trasse der Außentangente West. Dieser Bereich ist bereits ausgebaut und unter Verkehr. Beim Ausbau der zusätzlichen Lärmschutzwand wird die Leitung berücksichtigt; das zuständige Fachamt wurde bereits informiert.

Die VEW Dortmund weisen auf ihre Hochspannungs- und Höchstspannungsleitungen im Bereich der Aufforstungsfläche hin. Die Anpflanzungen im Bereich der Schutzstreifen dürfen max. 10 m hoch sein; im Bereich der Mastfreihalteflächen dürfen nur niedrig wachsende Gehölze angepflanzt werden. Außerdem muß für schwere Baufahrzeuge jederzeit die Zufahrt für evtl. Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten gewährleistet sein.

Die Begründung zum Bebauungsplan weist auf diese Einschränkungen hin. Eine Festsetzung im Bebauungsplan kann nicht erfolgen, da die Aufforstungsfläche außerhalb des Plangebietes liegt.

Die Eigentümerin der Grundstücke Kohlenstraße Nr. 143 u. 145 weist darauf hin, daß die Grundstücke im vorderen Teil mit Wohngebäuden bebaut sind und daß sich im hinteren Teil Garagen und ein Gewerbebetrieb befinden. Dieser Bereich ist heute nur über eine Torzufahrt zu erreichen. Bei Realisierung der im Bebauungsplan Nr. 234 N festgesetzten Lärmschutzwand können diese hinteren Bereiche nicht mehr erreicht werden.

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der Entwässerung der o. g. Grundstücke; der gesamte Komplex wird im wesentlichen in Richtung Kohlenstraße entwässert, ein geringer Teil in Richtung auf die zu bauende Zubringerstraße. Im Rahmen der Bauarbeiten soll die "alte" Kanalisation entfernt werden, was zur Folge hätte, daß ein Teil der Entwässerung nicht mehr funktioniert.

Die Lärmbelästigung, die von der zu bauenden Straße ausgehen wird, schränke die Wohnqualität erheblich ein. Die geplante Lärmschutzwand sei bei weitem nicht in der Lage, die zu erwartenden erheblichen Geräuschbelästigungen hinreichend zu mindern.

Aufgrund dieser Bedenken und Anregungen wurde eine Änderung des Planentwurfes nach § 3 Abs. 3 BauGB durchgeführt:

1. Zu Gunsten der jeweiligen Eigentümer der Grundstücke Kohlenstraße Nr. 143 u. 145 wird eine Belastungsfläche für ein Geh- und Fahrrecht von 3 m Breite nördlich der Grundstücke Nr. 143 und Nr. 145 im Bebauungsplan festgesetzt und zwar entsprechend dem, im Verfahren gem. § 3 Abs. 3 BauGB vom Einwender geforderten Abstand von 1 m zur Grundstücksgrenze.

2. Für den Kanal wird ein Leitungsrecht zugunsten der Stadt Bochum eingetragen. Die Entwässerung der Grundstücke Kohlenstraße Nr. 143 und Nr. 145 bleibt somit gewährleistet.

Die genaue Lage der Rechte zu 1. und 2. ergibt sich aus dem Änderungsplan Nr. 1 (Blatt 1 bis 3).

3. **Der § 1 der textlichen Festsetzungen - Vorkehrungen** zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - wird geändert:

"Zum Schutz der Bewohner vor Verkehrslärm sind in den ausgewiesenen Mischgebieten passive Lärmschutzmaßnahmen im Erdgeschoß und in den Obergeschossen erforderlich. Als Fenster für die Aufenthaltsräume dürfen nur solche verwendet werden, die mind. die Anforderungen der Schallschutzklasse 3 der VDI-Richtlinie 2719 erfüllen."

Die Festsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen auch für das Erdgeschoß erfolgt, da der Wert von 60/50 dB (A) trotz Lärmschutzwand tlw. überschritten wird. Das Gebiet wird von drei Seiten von Verkehr umgeben.

Die Änderungen ergeben sich aus dem Änderungsplan Nr. 1 (Blatt 1 bis 3). Der Änderungsplan Nr. 1 (Blatt 1 bis 3) ist Bestandteil dieses Beschlusses.

Die für die Zufahrt zum Grundstück erforderlichen Geh- und Fahrrechte werden entsprechend den o. a. Eintragungen im Bebauungsplan Nr. 234 N unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes grundbuchlich gesichert.

Ebenso werden Leitungsrechte grundbuchlich für die Kanäle eingetragen, die erforderlich sind, damit die Entwässerung zur Bahnstraße hin für das Grundstück 143/145 auf Dauer gesichert wird.

Die Kosten für diese grundbuchliche Absicherung als auch die Kosten für die Errichtung des Weges (Ersatz der Zuwegung) sowie die Kosten des passiven Lärmschutzes gehen zu Lasten der Stadt Bochum.

Im weiteren werden Bedenken von der Eigentümergemeinschaft Heusnerstraße Nr. 18 und 20 erhoben.

Die Stadt Bochum habe mehrere Grundstücke für den Ausbau der Westtangente erworben, diese Grundstücke wieder an private Interessenten veräußert und ohne rechtliche Voraussetzungen Tiefbaumaßnahmen auf der anderen Seite der "Westtangente" in Zielrichtung Heusnerstraße Nr. 18 und Nr. 20 vorgenommen.

Im Bereich der bebauten Grundstücke Heusnerstr. 18 und 20 seien umfangreiche Tiefbaumaßnahmen vorgenommen worden, die in den Bestand der Grundstücke eingreifen. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen seien nicht vorgenommen worden. Daraus resultiere eine zusätzliche Belastung der Anwohner.

Einer ähnlichen Belastung seien die neu geschaffenen Kleingartenanlagen beiderseits der Westtangente ausgesetzt; eine Erholung der Bevölkerung sei kaum garantiert.

Im weiteren wird bemängelt, daß die von der Pestalozzistraße ausgehende Zufahrt zu den bebauten Grundstücken Heusnerstraße 18 und 20 - es besteht ein Wegerecht - beim Bau der festgesetzten Lärmschutzwand nicht mehr gewährleistet sei.

Ein weiterer Einwander - Heusnerstr. 22 - führt an, daß die Eilbedürftigkeit mit der der Bebauungsplan Nr. 234 N aufgestellt wurde, vermuten lasse, daß hier die Zulässigkeits- und Planungsvoraussetzungen nicht ordnungsgemäß überprüft worden sind. Zudem wird die planerische Notwendigkeit für die Außentangente West angezweifelt.

Einige in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 234 N gemachte Aussagen werden angezweifelt:

Die jetzige Trasse entspreche nicht der des Flächennutzungsplanes von 1976. Die Lärmschutzwand im Bereich der verbleibenden Wohnhäuser reiche nicht aus; dies gilt insbesondere für den Bereich Heusnerstraße.

Das Erfordernis, das Haus Heusnerstr. 22 zu beseitigen, wird bestritten.

Bei einem Nachweis der technischen Notwendigkeit der Beseitigung des Hauses wären die Einwander bereit, das Haus an die Stadt Bochum zu übertragen. Voraussetzung wäre ein gleichwertiges Objekt.

Für die Abwägung zur Trasse sind die in dieser Begründung enthaltenen verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkte maßgebend. Für die Lage der Trasse im Nahbereich der Grundstücke Heusnerstraße 18 bis 22 und die Ausweisung im Bebauungsplan gelten folgende Ausführungen:

Da die Trasse überwiegend in Tieflage geführt wird, wird das Haus Heusnerstraße 18 für die Anlage der Einschnittsböschung benötigt. Ebenso ist tlw. Grunderwerb aus dem Grundstück Heusnerstraße 20 für die Anlage erforderlich. Ferner ist ein Erwerb für die Anlage einer Lärmschutzwand/Wandkombination notwendig, um die Grünbereiche und die Bereiche an der Pestalozzistraße zu schützen.

Diese Wand ist zur Vervollständigung der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Nur so können die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Dauerkleingartenanlagen Trottenberg und Engelsburg, des Friedhofes und der Außenflächen des Grundstückes Pestalozzistraße Nr. 21 wirksam werden und sind nicht durch Lücken unterbrochen.

Die Lage der Trasse im Bereich der Heusnerstraße ist vorgegeben durch die Trassierungselemente, durch die Umgehung der Industrieflächen, Einhaltung eines größtmöglichen Abstandes von der Bebauung Goldhammerstraße und Erzstraße sowie den Anschluß an den Tunnel im Süden und die A 430 im Norden.

Ein Verschieben der Trasse nach Osten hätte zur Folge, daß die bebauten Bereiche Kohlenstr. Nr. 135 bis 145 u. Kohlenstr. Nr. 153 u.a. sowie die Bereiche Erzstr. (südl. Bereich) stärker tangiert bzw. beseitigt würden. Die vom Einwender vermutete Verschiebung der Trasse in Richtung und damit zu ungunsten der Häuser Heusnerstraße hat - wie zuvor geschildert - nicht stattgefunden. Lediglich das Auffahrtsohr konnte zugunsten der Wohnhäuser Erzstraße/ Kohlenstraße etwas verkleinert werden.

Die Bebauung an der Erzstraße und die Eckbebauung Erzstraße/Kohlenstraße kann nur durch die Einhaltung von Mindeststradien für die Anschlußstelle erhalten bleiben.

Der Erhalt dieser Bebauung ist städtebaulich sinnvoll, da hier ein gewachsenes Quartier erhalten bleibt. Hier besteht ein städtebaulicher Zusammenhang. Dieser Bebauung kann auch der Bereich Kohlenstraße Nr. 135 bis 145 zugerechnet werden.

Demgegenüber bilden die Häuser Heusnerstraße Nr. 18 bis 24 (das Gebäude Nr. 24 ist in städt. Besitz und wurde im Hinblick auf diese Maßnahme erworben) bereits heute eine Splitterbebauung.

Aus diesen Gründen wird hier dem Erhalt der Wohnbebauung an der Kohlenstraße der Vorrang eingeräumt.

Zum Erhalt der Gebäude Heusnerstraße Nr. 18 bis 22 käme anstelle einer Einschnittsbeschnung eine Stützwand und zusätzlich eine Lärmschutzwand in Betracht. Dies hätte einerseits zur Folge, daß für die Stützwand, die etwa 60 bis 70 m betragen müßte, Kosten in Höhe von ca. 600.000,- DM aufgewendet werden müßten.

Zusätzlich wären aktive Lärmschutzmaßnahmen - eine mind. 4 m hohe Lärmschutzwand entlang der Außentangente und der Zufahrt zur Anschlußstelle - erforderlich (Kosten ca. 200.000,- DM), um die Gebäude zu schützen. Auch dann könnten die Obergeschosse nicht geschützt werden, es wären zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen (Kosten ca. 50.000,- DM) erforderlich. Letztlich würden die Gebäude durch diese Maßnahmen im Norden, Osten und Süden von einer 4 m hohen Lärmschutzwand - wenn auch tlw. in einem größeren Abstand - umgeben. Unverändert bliebe die Tatsache, daß ein Wohnhaus nur ca. 17 m vom Fahrbahnrand entfernt wäre.

Eine solche städtebauliche Situation, für die zudem erhebliche öffentliche Mittel aufgewendet werden müßten, erscheint nicht vertretbar.

Die Gegenüberstellung der Lösungen a) Abriß und b) Erhalt zeigt folgendes kostenmäßiges Ergebnis:

a) Erhalt	ca. 850.000,- DM
b) Abriß. Beseitigung, Ankauf etc.	ca. 700.000,- DM

Das heißt neben den städtebaulichen Gründen sprechen auch wirtschaftliche Gründe für die im Plan ausgewiesene Lösung. Selbst wenn die Kosten für den Abriß höher wären als für den Erhalt würden die städtebaulichen Gründe für die Beseitigung sprechen, weil die o. a. Häuser völlig isoliert wären; ein Wohnen nahezu unzumutbar und städtebaulich nicht zu vertreten wäre. Es käme zu einer totalen Einkapselung der Wohnhäuser, was für die Bewohner unzumutbar wäre und für die Eigentümer eine unzumutbare Wertminderung darstellen würde. Eine Lösung dieser Problemsituation in Form der Beseitigung dieser Gebäude wird von der Stadt Bochum seit Jahren verfolgt. Hätte die Stadt Bochum den Erhalt der Wohnhäuser in dem Bebauungsplanentwurf vorgesehen - verbunden mit den entsprechend hohen Wänden -, wären die dann voraussichtlich vorgetragenen Bedenken und Anregungen nicht auszuräumen gewesen. Eine solche Planung hätte einen enteignungsgleichen Eingriff bedeutet. Eine derartige Planungsabsicht - Wohnnutzung unter diesen Bedingungen - wäre unvertretbar gewesen.

Bei diesen Überlegungen sind die Gebäude Heusnerstraße Nr. 22 und 24 mit in die Planung einbezogen worden, um zu verdeutlichen, daß eine derartige Situation - völlig isolierte Lage - nicht gewünscht ist und auch für diese zwei Häuser nicht der Weg des Erhalts durch zusätzliche aktive Maßnahmen gewählt wurde.

Das Gebäude Heusnerstraße Nr. 22 wird für den Ausbau und die geplanten Maßnahmen selbst nicht in Anspruch genommen.

Da sein Verbleib an dieser Stelle aus städtebaulicher und immissionsschutzmäßiger Sicht nicht zweckmäßig erscheint, ist dieses Gebäude mit in die Planung einbezogen worden, auch um den Eigentümern einen Übernahmeanspruch durch die Stadt Bochum auszulösen und den Konflikt zu bewältigen.

Auch die privaten Belange der Grundeigentümer scheinen bei einer Auslagerung besser gewahrt.

Bei Abwägung aller Belange wird der im Bebauungsplan dargestellten Lösung der Vorrang gegenüber dem Erhalt der Gebäude eingeräumt.

Die Eigentümerin eines Grundstückes an der Kohlenstraße, welches fast vollständig für den Ausbau der Westtangente in Anspruch genommen wird, sowie eine Mieterin im Haus Heusnerstraße Nr. 18 tragen im wesentlichen folgende Bedenken vor:

- * Keine Erfordernisse zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 234 N
- * Bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes über die Nichtvorlagebeschwerde ist der Bebauungsplan Nr. 234 wirksam; daran ändert auch die "Außer-vollzugsetzung" nichts. Für eine Neuplanung besteht daher kein Raum.
- * Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 234 N handelt es sich um eine "Vorratsplanung"
- * Der Verzicht auf eine Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB ist unzulässig, da nach 12 Jahren kein zeitlicher Zusammenhang mehr besteht.

- * Durch die abschnittsweise Planung werden Zwangspunkte gesetzt und somit werden auch auf die Interessen von Bürgern Einfluß genommen, die außerhalb des konkreten Abschnittes wohnen. Diese Situation erfordert ebenfalls eine Bürgeranhörung.
- * Es hat materiell keine Planung stattgefunden, da der **Inhalt des Bebauungsplanes Nr. 234** übernommen wurde und lediglich auf die Alternativplanungen und die Abwägung der öffentlichen Belange und der Interessen der Betroffenen in diesem Verfahren verwiesen wird. Hier liegt ein Abwägungsfehler vor. Auch wurden die Fehler des "alten Bebauungsplanes" übernommen.
- * Der Bebauungsplan Nr. 234 N wird wie der Bebauungsplan Nr. 234 auf Messungen und Daten gestützt, die veraltet sind und lediglich hochgerechnet wurden (GVP).
- * Der Bebauungsplan Nr. 234 war als Bestandteil einer Gesamtkonzeption geplant, die auch den Bau der DUBODO vorsah. Da diese nicht mehr geplant ist, ist auch der Bebauungsplan Nr. 234 "obsolet" geworden. Nunmehr ist die Schließung des Außenringes der Grund zur Planung, so daß ein Gesamtkonzept übernommen wird, von dem der Rat bereits abgewichen ist.
- * Mit Ablehnung der Nichtvorlagebeschwerde entfällt auch der Grund für die Bebauungspläne Nr. 234 a und Nr. 234 c, da diese Bebauungspläne sich gegenseitig begründen.
- * Bei dem bereits erfolgten Ausbau handelt es sich um einen "Schwarzbau".

Im weiteren wird auf einige Punkte der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 234 N verwiesen:

- * Die Reduzierung des Innenstadtverkehrs um 15 % ist nicht nachvollziehbar.
- * Der Anschluß an die Westtangente wird auch Verkehre in die Innenstadt ziehen und weitere Straßen belasten, wie z. B. heute schon die Wasserstraße.
- * Alternativen sind nicht berücksichtigt. Stattdessen wird auf die Zwangspunkte durch die Bebauungspläne Nr. 234 a und Nr. 234 c verwiesen.
- * Interessen des Umweltschutzes und der Bevölkerung werden "gegeneinander ausgespielt", während Interessen der Industrie "aus dem Spiel gelassen werden". Die nach dem erst teilweisen Ausbau der Westtangente angesiedelte Industrie erfordert nun den Weiterbau zum Schutz des Innenstadtbereiches.
- * Die mittlerweile realisierten Baumaßnahmen und die fehlende Nachvollziehbarkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung muß zur Begründung des Bebauungsplanes herhalten.
- * Die Fehler im Abwägungsvorgang zum Bebauungsplan Nr. 234 liegen auch dem Flächennutzungsplan zugrunde.
- * Die Probleme bei der Benutzung der Wattenscheider Straße und der Wasserstraße bedürfen eines Bebauungsplanes.
- * Durch den Fortfall der verlegten Engelsburger Straße werden neue Probleme geschaffen.
- * Es sollte an eine Sparlösung gedacht werden, z. B. Wegfall des halben Kleeblattes im ehemaligen Heusnerviertel. Der ausgebaute Doneczk-Ring könnte durch Ausbau der Kohlenstraße bzw. Verlegung dieses Teilbereiches der Kohlenstraße unmittelbar mit dem nördlichen Tunnelportal verbunden werden. Die alte

Kohlenstraße könnte als Zubringerstraße genutzt werden. Das Grundstück der Einwenderin würde für den Ausbau nicht benötigt.

Die Bedenken und Anregungen werden bzgl. der Nichtvorlagebeschwerde zum Bebauungsplan Nr. 234 N mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Zum Nichtvorlagebeschwerdeverfahren bzgl. des Bebauungsplanes Nr. 234 wird festgestellt, daß das Nichtvorlagebeschwerdeverfahren vor Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 234 N abgeschlossen wird.

Bezüglich des Verzichtes auf die vorgezogene Bürgerbeteiligung werden die Bedenken und Anregungen mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Die Planungsabsichten sind frühzeitig mit den Bürgern erörtert worden.

Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 BauGB kann von der vorgezogenen Bürgerbeteiligung abgesehen werden, wenn die Unterrichtung und Erörterung bereits auf anderer planerischer Grundlage erfolgt sind. Das Thema Außentangente West ist bereits mehrfach mit den Bürgern erörtert worden. Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 234 und der 12. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 234 a fanden drei Bürgerversammlungen (1975 und 1976) sowie die öffentl. Auslegung zum Flächennutzungsplan 1980 statt. Die Trassenführung, die bei den damaligen Planungen favorisiert wurde und auch öffentlich ausgelegt wurde, entspricht grundsätzlich der des Bebauungsplanes Nr. 234 N.

Die Behauptungen, daß mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 234 N eine unzulässige Abschnittsbildung erfolge und bewußt Fakten geschaffen würden, die eine andere planerische Lösung ausschließen, werden mit folgender Begründung zurückgewiesen:

- 56 f N -

Bauliche Maßnahmen zur Westtangente sind ausschließlich in dem Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. 234 und seiner Außervollzugsetzung also aufgrund geltenden Planungsrechtes durchgeführt worden.

Der städtebaulich sensible Bereich (Abschnitt Stensstraße/Kohlenstraße) wird durch einen Tunnel gem. Bebauungsplan Nr. 234 a unterfahren. Im weiteren Verlauf stellt der Bebauungsplan Nr. 234 c die Verbindung zwischen Tunnelausgang und der Königsallee/Sheffieldring dar. Der Bebauungsplan Nr. 234 c ist 1987 damit erst nach Fertigstellung des Tunnels aufgestellt worden, so daß die von ihm ausgelösten Verkehre durch den Tunnel unter dem Siedlungsbereich Weitmar-Mitte hindurchgeführt werden können. Von dort fließen sie weiter auf die Kohlenstraße, die durchgängig eine Hauptverkehrsstraße ist, solange die Westtangente nicht ausgebaut ist, diese Funktion im Straßennetz ohnehin übernehmen muß.

Die Bebauungspläne Nr. 234 a und Nr. 234 c sind als Teil des gesamten Ringes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Daher ist es zulässig, das neue Planverfahren ab Tunnel Nordportal zu beginnen. Es erfaßt den Bereich bis zur Wattenscheider Straße. Dieser Abschnitt hat einen eigenständigen Verkehrswert.

Für die Verknüpfung mit der A 430 soll ein eigenständiges Planverfahren durchgeführt werden. Die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe geht davon aus, daß im Jahre 1989 mit den Vorbereitungen für das notwendige Planverfahren begonnen werden kann. Ziel ist die baldmögliche Aufhebung des gegenwärtig provisorisch ausgeführten Anschlusses der Westtangente an die Wattenscheider Straße und die Verbesserung der gegenwärtig unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Bereich der vorhandenen Anschlußstelle Wattenscheider Straße/BAB 430.

Da die Wattenscheider Straße als vierstreifige Straße vorhanden ist, kann eine provisorischer Anschluß des Außenringes bis zum endgültigen Anschluß an die A 430 hingenommen werden. Erst danach wird der endgültige Verkehrsverlauf hergestellt.

Die Verlegung der Engelsburger Straße wird erst bei Ausbau der Stadtbahn in der Essener Str. erforderlich. Solange die Stadtbahn nicht endgültig realisiert ist, kann die vorhandene Engelsburger Straße den Verkehr aufnehmen, so daß derzeit eine Verlegung nicht notwendig ist.

Im übrigen werden die Bedenken und Anregungen mit folgender Begründung zurückgewiesen:

Zur Planung der Westtangente ist grundsätzlich zunächst festzustellen, daß sich die Planungsziele gegenüber früheren Planungen hier (Flächennutzungsplan 1976 u. 1980) im Grundsatz nicht verändert haben - Schließung eines in Erstellung befindlichen leistungsfähigen Außenringes.

Im Flächennutzungsplan ist die gesamte Trasse des Außenringes als geschlossener Ring mit dem Tunnel unter der Hattinger Straße dargestellt.

Der sog. Außentangentenring der Stadt Bochum schließt nach Fertigstellung die bereits vorhandenen und unter Verkehr liegenden Streckenabschnitte BAB 430 (früher B1) im Norden, Außenring Ost und Außenring Süd (Sheffield ring 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 u. die kreuzenden überregionalen Schnellstraßen direkt u. niveaufrei mit dem Außenring verknüpft.

- 56 h N -

Dem Flächennutzungsplan sind die Ergebnisse des Generalverkehrsplanes bezogen auf das Hauptstraßennetz zugrundegelegt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 234 N ist erforderlich, damit die dringend erforderliche Schließung des Außenringes im o. a. Abschnitt erfolgen kann. Es soll eine Rechtsgrundlage für die weitere Bauausführung geschaffen werden. Die Schließung des Außenringes ist erforderlich, um Leistungsdefizite in anliegenden radialen Hauptstraßen zu beseitigen. An den Hauptausfallstraßen befinden sich - historisch bedingt - fast durchgehend verlaufende geschlossene Randbebauungen mit hohem Wohnanteil in den Obergeschossen. Weitere Zunahmen der verkehrlichen Belastung, mit der nach den Untersuchungen des Generalverkehrsplanes generell zu rechnen ist, führt an die Leistungsfähigkeitsgrenzen dieser Straßen mit allen für die Anwohner unangenehmen Begleiterscheinungen, wie z. B. Rückstaubildung, erhöhte Lärm- und Abgasimmissionen und Verdrängung der Verkehre in Wohnstraßen.

Die Schließung des Ringes hat zur Folge, daß dieser Negativeffekt zumindest erheblich abgemindert wird.

Für die Alleestraße ergibt sich stadteinwärts vor der Bessemer Straße etwa folgendes Bild:

1985	Diagnose Belastung	26.000 Kfz/Tag
1995	Prognose ohne Westtangente	28.600 Kfz/Tag
1995	Prognose mit Westtangente	21.300 Kfz/Tag

Der Entlastungseffekt beträgt hier ca. 25 %. Für das gesamte Stadtgebiet ergibt sich aus den Untersuchungen für den Generalverkehrsplan der Stadt Bochum aus dem Jahre 1986 - Gegenwärtige und zukünftige werktägliche Verkehrsnachfrage in Bochum - eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom innerstädtischen Netz auf den Außenring. Damit ist eine Verkehrsentslastung im Innenstadtbereich von durchschnittlich 15 % zu erwarten.

Die in der Begründung des Bebauungsplanes verwendeten Verkehrsdaten sind den o. a. Untersuchungen für den Generalverkehrsplan (GVP) entnommen. Der GVP ist im Jahre 1986 veröffentlicht worden und enthält die gegenwärtige auf das Jahr 1985 bezogene und die zukünftige auf das Jahr 1995 bezogene Verkehrsnachfrage in Bochum.

Die vorliegenden Untersuchungen für den Generalverkehrsplan vermitteln ein genaues Bild der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsnachfrage. Der rechnergestützte Aufbau der Untersuchungen ermöglicht jederzeit eine Anpassung an geänderte verkehrliche und städtebauliche Strukturen.

Die Schließung des Außenringes ist unabhängig von einer Weiterführung der DUBODO zu sehen. Auch gibt es keine ursächlichen Zusammenhänge zwischen Westtangente und DUBODO, wie aus den o. a. Untersuchungen zum GVP ablesbar ist.

Das dem Bebauungsplan Nr. 234 N zugrundeliegende Rechenmodell sieht keine Weiterführung der DUBODO vor. Im o. a. Modell ist auch kein Anschluß zwischen Sheffieldring und der A 44 vorgesehen.

Die Belastung der Westtangente beträgt, wie in der Begründung enthalten, im nördlichen Bereich (Bahnstraße/A 430) rd. 4.984 Kfz/h.

- 56 h N -

Der Planungsfall mit DUBODO (insgesamt) führt für die Westtangente zu kaum veränderten Belastungen im nördlichen Bereich (Bahnstraße/A 430) rd. 4.990 Kfz/h.

Der Ausbau der DUBODO führt zu Entlastungseffekten bei der A 430 sowie im städtischen Netz u. a. für die Wasserstraße, Hattinger Straße, Markstraße.

Für den Ausbau der Westtangente im o. a. Abschnitt des Bebauungsplanes Nr. 234 N ist der Ausbau der DUBODO ohne Einfluß.

Die von den Einwendern vorgeschlagene Lösung bzgl. des Wegfalls des halben Kleeblatts im ehemaligen Heusnerviertel und einer unmittelbaren Verbindung des ausgebauten Doneczk-Ringes mit dem nördlichen Tunnelportal durch Ausbau des noch nicht ausgebauten Teils der Kohlenstraße bzw. durch Verlegung dieses Bereiches der Kohlenstraße, entspricht nicht den verkehrlichen Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit der Westtangente und der Verknüpfung mit dem übrigen Hauptstraßennetz.

Die gewünschten Entlastungseffekte im anliegenden Straßensystem würden nicht erfüllt.

Die damit verbundenen fahrdynamischen Einschränkungen und die zu erwartenden höheren verkehrlichen Widerstände (längere Durchfahrtszeit, Niveaugleichheit, Signalsteuerung, geringerer Querschnitt, kleinere Kurvenradien, Querverkehre, geringere Kuppen- und Wannenausrundungen, demzufolge geringere Sichtweiten u. Geschwindigkeiten) entsprechen nicht der Charakteristik des übrigen Ringes und stellen eine wesentliche Beeinträchtigung des Gesamtsystems dar. Der Lösungsvorschlag hätte ferner zur Folge, daß eine niveaugleiche Verknüpfung mit der Kohlenstraße erforderlich würde und zusätzliche Belastungen der Bebauung Erzstraße und Kohlenstraße in erheblichem Umfange auftreten würden.

Demgegenüber beansprucht die im Bebauungsplan ausgewiesene Lösung erheblich mehr Fläche als die von den Einwendern vorgetragene Alternative (Sparlösung).

Die Lage der Trasse wird bereits in der derzeitigen Form seit Jahren verfolgt und ist im wirksamen Flächennutzungsplan dargestellt. Der Flächennutzungsplan weist neben der Verkehrsfläche der Westtangente und ihren Anschlüssen, Freiflächen wie Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen aus.

Zur Einbindung in die Landschaft sind entsprechende Grünordnungspläne aufgestellt worden. Hieraus ergibt sich, daß vor und nach Durchführung der Westtangente das Verhältnis von versiegelter Fläche zur Freifläche praktisch unverändert bleibt. Ferner wird für die Versiegelung eine Ersatzaufforstungsmaßnahme in Bochum-Hordel (s. Anlage 9 zur Begründung) durchgeführt. Hierdurch wird die größere Flächeninanspruchnahme vertretbar.

Die von den Einwendern vorgetragene Lösung wird das Grundstück der Einwenderin zu 7 a) und das Gebäude Heusnerstraße 18 nicht in Anspruch nehmen. Das Grundstück der Einwenderin zu 7 a) ist z. Z. an ein Autoverwertungsbetrieb verpachtet. Bei der im Bebauungsplan ausgewiesenen Trassenführung wird das Grundstück praktisch vollständig in Anspruch genommen. Ein Verschieben der Trasse hätte die o. a. Auswirkungen zur Folge.

Wägt man die Interessen der Eigentümerin zu 7 a) und des Betriebsinhabers mit dem verkehrlichen Belangen (leistungsfähige Schließung des Außenringes) ab, so ist festzustellen, daß eine Verlagerung des Betriebes in ein anderes GE-Gebiet ohne größere Probleme möglich und zumutbar ist. Auch für die Eigentümerin zu 7 a), die das Grundstück selbst nicht zu Wohnzwecken nutzt, kann der Eingriff in ihr Eigentum durch entsprechende Bereitstellung von Ersatzgrundstücken oder durch eine entsprechende Geldentschädigung ausgeglichen werden. Demgegenüber erscheinen die verkehrlichen Nachteile bei der von der Eigentümerin des Grundstückes an der Kohlenstr. vorgeschlagenen Lösung gravierend. Bei der Abwägung aller Belange (u. a. verkehrliche Erfordernisse, Nachbarschutz, Eingriff in bebaute Umgebung) wird daher der Beibehaltung der im Bebauungsplan Nr. 234 N vorgesehenen Ausweisungen, der Vorrang eingeräumt.

Für die Einwenderin, die Mieterin im Hause Heusner Str. 18 ist, gelten die v. g. Ausführungen sinngemäß.

Im übrigen gelten die Ausführungen zu den Einwendern an der Heusnerstraße 18 und 20 sinngemäß.

Das Bergamt Recklinghausen trägt vor, daß das Grubenfeld Plinzredent im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt.

Unter der projektierten Stadtautobahn mit Anschlußstraßen ist oberflächennaher Abbau umgegangen.

Da im Planbereich Tagesöffnungen von Schächten liegen und unbekannter Bergbau stattgefunden hat, sollte die Westfälische Berggewerkschaftskasse Bochum als Gutachter hinzugezogen werden.

Insbesondere wird auf einen Tagesbruch hingewiesen. Ein Überbauen des Mundlochbereiches des Schachtes durch die geplante Straße ist ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen nicht möglich.

Diese Bedenken und Anregungen werden berücksichtigt.

Vor Beginn von Ausbauarbeiten wurde die Trasse der Westtangente bereits untersucht und die Westfälische Berggewerkschaftskasse Bochum (WBK) als Gutachter hinzugezogen.

Dieses Verfahren wird auch weiterhin beibehalten werden, so daß auch bei den künftigen Arbeiten die WBK Bochum gutachterlich gehört werden wird.

Das Bergamt Recklinghausen sowie die VEBA AG werden vor Beginn der Bauarbeiten benachrichtigt werden.

Das zuständige Fachamt wurde dementsprechend informiert.

Auf Anregung der Verwaltung wurde ein weiteres Änderungsverfahren im Bereich der östlichen Auffahrtsrampe zur Westtangente an der Schützenstraße durchgeführt.

Die geplante Lärmschutzwand von der Dauerkleingartenanlage "Idunaweg" wird bis zur Kreuzung An der Landwehr - wie im Änderungsplan Nr. 1 eingetragen - verlängert. Dadurch wird der rückwärtige Bereich der Bebauung an der

Kohlenstraße Nr. 62 und Nr. 70 besser vor Immissionen geschützt.

Ein Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 BauGB wurde durchgeführt. Der Eigentümer der betroffenen Grundstücke hat der Änderung zugestimmt. Die Änderung ergibt sich aus dem Änderungsplan Nr. 1 (Blatt 1 bis 3), der Bestandteil dieses Beschlusses ist.

Ein weiteres Änderungsverfahren wurde für die Wohnhäuser im Bereich der Erzstraße Nr. 44 und Nr. 48 durchgeführt. Auch hier sollen zusätzlich in den Erdgeschossen passive

Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden, da durch die 2 m hohe Lärmschutzwand das Erdgeschoß nicht voll geschützt werden kann. Die Schallschutzwand wird insbes. für den Freiraum wirksam.

Eine höhere Lärmschutzwand ist aus gestalterischen Gründen und Gründen einer ordnungsgemäßen Belichtung der Grundstücke nicht vertretbar.

Ein Änderungsverfahren nach § 3 Abs. 3 BauGB wurde durchgeführt. Ferner liegen für diese Lärmschutzmaßnahmen privatrechtliche Verträge vor. Zudem sind die Grundstücke in Kenntnis der geplanten Maßnahme von den derzeitigen Eigentümern von der Stadt erworben worden.

Die Änderung ergibt sich aus dem Änderungsplan Nr. 1 (Blatt 1 bis 3), der Bestandteil dieses Beschlusses ist.

8. Planinhalt

8.1 Verkehrsflächen

8.1.1 Verkehrliche Gesichtspunkte

a) Allgemeines zur Außentangente West/Grundlagen

Der sog. Außentangentenring der Stadt Bochum 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/Hüttenstraße bis Wasserstraße im August 1984 hat eine spürbare Verkehrsentlastung der Wohngebiete im Bereich der Kohlenstraße, Stensstraße, Rubensstraße eingesetzt. Insbesondere der Durchgangsverkehr hat weitgehend das Angebot dieser schnellen und zügigen Verkehrsverbindung angenommen.

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 (Bahnstraße/A 430)
rund 4984 Kfz/h
- b) südlicher Bereich (Wasserstraße/Königsallee)
rund 4185 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.

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 (Anlage 2).

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

Entwurfselemente

Entwurfsgeschwindigkeit	: V_E	=	80 km/h
Mindestkurvenradius	: R_{\min}	=	650 m
Mindestparameter	: A_{\min}	=	250 m
Mindestkuppenhalbmesser	: $H_K \min$	=	7.000 m
Mindestwannenhalbmesser	: $H_W \min$	=	6.250 m
max. Längsneigung	: max. S	=	4,625 %
max. Querneigung	: max. q	=	4 %

Zur besseren Orientierung über das geplante Straßenbauvorhaben ist ein Ausbauplanentwurf der Begründung beigelegt (Anlage 3).

b) Verknüpfung der Westtangente mit dem örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetz

Die vorgenommene Wahl der Anschlußstellen ist geprägt von verkehrlichen Zielvorstellungen und städtebaulichen Sachzwängen.

Die im Sinne einer optimalen Erschließung oftmals gewünschte Verdichtung der Verknüpfungsstellen kann demzufolge nur selten realisiert werden.

Die maßgebenden Straßenbaurichtlinien schreiben zwingend vor, die Ein- und Ausfahrten der Knotenpunkte mit ausreichend langen Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren auszurüsten, um die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden.

Außerdem sind städtebauliche Gegebenheiten, insbesondere die dichte Bebauung innerhalb des Stadtgebietes Zwangspunkte, denen sich die Trassenführung und -gestaltung unterordnen muß.

Somit ergeben sich zwangsläufig Mindestabstände in Form bzw. Gestaltung der Knotenpunkte.

Als notwendiger Kompromiß ist bereits die Anordnung des Knotenpunkts Bahnstraße zu werten.

Die resultierenden Abstände sowohl zu den Tunnelrampen Landwehr/Schützenstraße im Süden, als auch zur proj. Anschlußstelle Westtangente/BAB A 430 im Norden, sind zwar sehr gering, entsprechen aber den Mindestanforderungen für die notwendigen Sicherheitskriterien.

Auch die Gestaltung der Anschlußstelle mußte diesen Zwängen untergeordnet werden.

Die gewählte Form des halben Kleeblattes ermöglicht jedoch die verkehrsgerechte Ausbildung der notwendigen Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrten für die Ein- bzw. Ausfädelungsvorgänge.

Bei der Anordnung von Parallelrampen (sog. holländische Rampen) sind diese Vorteile nicht mehr gegeben.

Die großen Höhenunterschiede zwischen der Bahnstraße und der zwischenzeitlich im Bundesbahnbereich um 3,50 m abgesenkten Trasse der Westtangente lassen die Rampen insbesondere in den beiden südlichen Quadranten der Anschlußstelle so lang werden, daß sich Überschneidungen mit den südlich anschließenden Tunnelrampen ergeben würden.

Neben der geringen Leistungsfähigkeit der holländischen Rampen würde somit auch ein wesentlich höheres Sicherheitsrisiko erzeugt. Aufgrund dieses Sachverhaltes ist auch ein Anschluß an die Essener Straße nicht möglich.

Der Abstand zum proj. Knotenpunkt Westtangente/BAB 430, der allerdings nicht Gegenstand des

vorliegenden Verfahrens ist, ist so gering, daß es in jedem Fall zu Überschneidungen der Ein- und Ausfädelungsfahrstreifen kommen muß, was aus Verkehrssicherheitsgründen bei der hohen Belastung dieser Fahrten unzulässig ist.

Der o. a. Knoten Westtangente/A 430 soll nach den Zeitvorstellungen des Bundes und des Landes kurzfristig ausgebaut werden.

Die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe geht davon aus, daß im Jahre 1989 mit den Vorbereitungen für das notwendige Planverfahren begonnen werden kann.

Ziel ist die baldmögliche Aufhebung des gegenwärtig provisorisch ausgeführten Anschlusses der Westtangente an die Wattenscheider Straße und die Verbesserung der gegenwärtig unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Bereich der vorhandenen Anschlußstelle Wattenscheider Straße/BAB 430.

Die Außentangente West ist eine Hauptverkehrsstraße und hat deshalb an allen ihren Anschlußstellen eine erhebliche verkehrliche Sogwirkung auf die angrenzenden bebauten Bereiche. Bei früheren Planungen ergab die damals vorgesehene direkte Verknüpfung der Stensstraße durch einen aufgelösten Knoten im Bereich der Hattinger Straße

nördlich der Hattinger Straße an der Schützenstraße/An der Landwehr

südlich der Hattinger Straße durch Direktfahrten von und zur Westtangente

mengenmäßig so starke Verkehre auf der Stensstraße/Kohlenstraße, daß diese vierstreifig hätte ausgebaut werden müssen.

In der jetzigen Planung wird neben der bestehenden Weiterführung der Westtangente in einem Tunnel eine Verknüpfung der Wasserstraße in Form von

"holländischen" Rampen vorgesehen. Die Stensstraße selbst ist nicht mehr direkt mit der Westtangente verknüpft. Durch die Verteilung der Verkehre auf die zwei Anschlußstellen An der Landwehr/Schützenstraße und Wasserstraße sowie der Tunnelführung der Westtangente ist erreicht, daß die Stensstraße/Kohlenstraße nur zweistreifig ausgebaut werden muß, in ihrem jetzigen Ausbaustandard also verbleibt. Die ursprüngliche (Diagnose-)Belastung von 490 Kfz/h reduziert sich sogar auf eine (Prognose-)Belastung von 154 Kfz/h, was durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs erreicht wird. Dadurch wird die angrenzende Wohnbebauung auch immissionsmäßig entlastet.

Eine Einbeziehung der Kohlen- und Stensstraße in den Planbereich ist somit entbehrlich.

c) Tunnel Bundesbahn

Absenkung der Trasse im Bereich der Kreuzung mit der Bundesbahnstrecke Bochum-Essen

Die Bundesbahn hat aus betrieblichen Gründen zur Auflage gemacht, daß das vorgesehene Brückenbauwerk bergmännisch hergestellt werden muß, um evtl. Setzungen auf das geringstmögliche Toleranzmaß zu beschränken.

Die Ausführung dieses Bauvorhabens erfordert jedoch eine wesentlich höhere Erdüberdeckung als in den ursprünglich verfaßten Plänen vorgesehen war.

Demzufolge wurde die Gradienten der Westtangente in diesem Bereich um ca. 3,50 m gegenüber den bisherigen Plänen abgesenkt.

In diesem Zusammenhang ist auch die

d) Neutrassierung der Hüttenstraße

zu sehen, die als Folge der Forderungen der Bundesbahn und der Gradientenabsenkung der Westtangente, die Trasse der Westtangente südlich der Bundesbahngleise kreuzen und an die vorhandene Kohlenstraße angebunden werden soll. Es handelt sich um eine **Ersatzmaßnahme für den früheren Anschluß Hüttenstraße/Kohlenstraße**. Durch diese Anbindung vor der Bundesbahn entfällt die früher beabsichtigte Untertunnelung Hüttenstraße/Bundesbahn.

e) Die Westtangente durchquert die heutige Kohlenstrasse, so daß ein Ersatz erforderlich wird. Es ergibt sich somit eine

Änderung der Linienführung der verlegten Kohlenstraße

auf dem Streckenabschnitt von Brüllstraße bis Bahnstraße mit Anschluß der proj. Erschließungsstraße für das Gelände der sog. "Oberen Stahlindustrie". Die Kohlenstraße wird über die Westtangente geführt und schließt wieder an die vorhandene Kohlenstraße im Norden und Süden an. Die Hüttenstraße und die Kohlenstraße sind u.a. zur Anbindung für die Gewerbe- und Industriegebiete Hüttenstraße/Obere Stahlindustrie und Rombacher Hütte erforderlich.

f) Finanzierung und Baustufen

Die Straße wird mit Zuschüssen des Bundes und des Landes gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert.

Für die Durchführung der Arbeiten ist in Abstimmung mit dem Land NW ein Baustufenplan erarbeitet worden. Grundsätzlich gilt, daß der Außenring geschlossen werden soll und daher die Außentangente West auf der gesamten Streckenlänge gebaut werden muß.

- 64 N -

Bislang ist die Durchführung in 3 Bauabschnitten vorgesehen, die gegenseitig ineinander übergreifen. Die Wahl dieser Bauabschnitte ist nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten - optimale Verkehrswerte und optimale Ausnutzung der Investitionen - durchgeführt worden. Als Teil des 1. Abschnittes wurde entsprechend den Bürgerwünschen der Tunnel erstellt.

Es ist mit einer Fertigstellung der Westtangente bis 1992 zu rechnen. Der Bereich zwischen der Wattenscheider Straße und dem Nördlichen Tunnelportal könnte in etwa 2 Jahren fertiggestellt sein.

In den Jahren der Bauzeit ist natürlich das gesamte im unmittelbaren Einflußbereich der Trasse liegende Stadtgebiet Störungen und zusätzlichen Immissionsbelastungen ausgesetzt, wobei nicht auszuschließen ist, daß kurzfristig auch Wohnstraßen für Verkehrsumleitungen herangezogen werden müssen.

Bereits oder zum überwiegenden Teil fertiggestellt sind folgende Bereiche:

- Tunnelportal Nord einschl. Stützwände
- Auf- und Abfahrtsrampen Nord bis auf Verschleißschicht
- Westtangente von km 7,9 bis 8,1 + 75
- Westtangente von km 8,2 + 20 bis km 8,4 + 25 bis auf Verschleißschicht
- Westtangente von km 9,1 bis km 10,1
- Westtangente von km 10,1 bis km 10,1 + 85 (provisorische Anbindung an die Wattenscheider Straße)
- Kohlenstraße von Alleestraße bis Erzstraße
- Verlegte Hüttenstraße ca. 200 m bis auf Verschleißschicht
- Brücke Kohlenstraße
- Brücke Heusnerstraße
- Fußgängerbrücke Engelsburg
- Brücke Essener Straße
- Kabelkanal Krupp

Ein Übersichtsplan über die fertiggestellten Teilstücke ist beigefügt (Anlage 4).

Die bisherigen Kosten für den Bereich Wasserstraße bis Wattenscheider Straße betragen 170 Mio. DM, davon Grunderwerbskosten ca. 37 Mio. DM.

Der Bauabschnitt Westtangente von der Schützenstraße bis zur Wattenscheider Straße erfaßt den Bereich von km 7,9 bis km 10,1 + 85 (Gesamtlänge 2285 m).

Die bisherigen Kosten betragen 90 Mio. DM. Noch zu erwarten sind Baukosten in Höhe von ca. 26 Mio. DM.

Der Abschnitt der Westtangente zwischen Wasserstraße und Hüttenstraße (km 6,9 + 50 bis km 8,2 - Tunnel) wurde am 25.08.1984 für den Verkehr freigegeben. Die

Widmung erfolgte mit öffentlicher Bekanntmachung von 12.10.1984.

Der noch nicht endgültig fertiggestellte Bereich der Westtangente zwischen der Schützenstraße und der Wattenscheider Straße sowie der neue Teil der verlegten Kohlenstraße wurde am 01.09.87 unter Verkehr genommen. Eine Widmung für den Bereich Kohlenstraße ist nach § 6 Abs. 8 StrWG-NW nicht erforderlich.

g) Immissionsschutz

Zum Abschnitt Schützenstraße/Wattenscheider Straße sind insgesamt drei neue gutachterliche Untersuchungen zum Verkehrslärm/Immissionsschutz erstellt worden (Anlagen 5 - 7).¹⁾

Als Ergebnis der Untersuchungen ist festzuhalten, daß trotz der Tieflage der Trasse aktive und teilweise auch passive Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Die wesentlichen Aussagen der Gutachten lauten:

"Abschnitt Schützenstraße/An der Landwehr bis Anschlußstelle Bahnstraße"
Tunneleinfahrt Nord/Schützenstraße

Die dort vorhandene Wohnbebauung an der Schützenstraße wird durch den Lärm der ein-/ausfahrenden

1) 1) Außentangente West, Bereiche Anschlußstelle Bahnstraße (im 8,9 + 00/8,9 + 40) Mai/Juni 1987 / September 1988
2) Außentangente West, Wohnbebauung Erzstraße Dezember 1987/Januar 1988
3) Außentangente West, Schützenstraße/Wattenscheider Straße September 1988
(Hearing Consult Bochum)

Kraftfahrzeuge kaum zusätzlich belastet. Zum einen liegt dieser Fahrbahnbereich ca. 8 m unter der Fahrbahnoberkante Schützenstraße/An der Landwehr, zum anderen sind die Stützmauern der Gefälle-/Steigungsstrecken zum bzw. aus dem Tunnel mit schallabsorbierenden Dämmelementen verkleidet.

Eine Überlagerung des Lärmanteils aus dem Verkehr der Schützenstraße (DTV = 11.800 Kfz) mit dem der Abfahrtsrampe von der Westtangente ergab am Haus Schützenstraße Nr. 5 eine Erhöhung des Mittelungspegels von 0,1 dB (A), nahezu kaum meßbar. Es treten hier Pegelwerte von 71,4/60,6 dB (A) (Tag/Nacht) auf. Daher sind Lärmschutzmaßnahmen bezogen auf die Westtangente nicht erforderlich.

Diese Prognosewerte gelten auch für die derzeitige Situation. Heutige Verkehrszählungen auf der Schützenstraße haben einen DTV-Wert von rd. 10.000 Kfz/24 h ergeben. Zukünftig ist mit ungefähr der gleichen Belastung zu rechnen. Die etwas höheren Prognosewerte sind im wesentlichen auf die allgemeine Verkehrszunahme (Gewerbebetriebe, Wohnbebauung, höherer Motorisierungsgrad) zurückzuführen.

In der Prognosebetrachtung sind die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bereich "An der Landwehr" noch nicht enthalten. Der daraus zu erwartende Verkehrsrückgang ergibt dadurch naturgemäß eine Verbesserung der Umweltsituation in diesem Bereich.

Im weiteren Verlauf der Westtangente wurde die Dauerkleingartenanlage "Idunaweg" untersucht. Hier zeigte sich, um einen Tageswert von 55 dB (A) einzuhalten, muß der bereits erstellte ca. 2 m hohe Wall um eine 4 m hohe Lärmschutzwand ergänzt werden.

Im Bereich der Kreuzung An der Landwehr/Kohlenstraße rückt die östliche Auffahrtsrampe der Westtangente

um ca. 20 m näher an die Wohnbebauung heran als die frühere Kohlenstraße. Da bereits die ehemalige Kohlenstraße mit ca. 15.000 Kfz/24 h belastet war, auf der Rampe künftig ca. 5.000 Kfz/24 h erwartet werden, ergeben sich zu dieser Seite etwa gleiche Mittelungspegel (ca. 66/59 dB (A) - Tag-/Nachtwert). Zusätzlich müßte aufgrund der Signalsteuerung im Knotenpunktsbereich ein weiterer Zuschlag von 1 dB (A) in Ansatz gebracht werden.

Demzufolge ist es angebracht, die unmittelbar von der östlichen Auffahrtsrampe beeinflusste Bebauung und die dortigen Freiräume durch eine Verlängerung der im Bereich der Dauerkleingartenanlage "Idunaweg" vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwand bis zur Kreuzung An der Landwehr zu schützen. Damit wird eine Verschlechterung der ursprünglichen Situation vermieden; z. T. ergeben sich für die Rückseiten und Gärten der Gebäude An der Landwehr Nr. 64 - 70 sogar Verbesserungen.

Gewerbe- und Industriebereich westlich der Kohlenstraße zwischen Schützenstraße und Bundesbahnlinie

Westlich der Westtangente liegen zwei Gewerbebetriebe, die nicht vom Bebauungsplan Nr. 563 Teil I erfaßt werden. Dieser Bereich ist durch Verkehrsimmissionen (Schützenstraße, Kohlenstraße und Bundesbahn) sowie durch die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 563 Teil I und Nr. 526 planungsrechtlich erheblich vorbelastet, so daß diese Flächen tlw. als GE-Gebiet, im Bereich der alten Ingenieurschule als GI-Gebiet einzustufen sind.

Aufgrund der vorhandenen Belastungen kommen in diesen Bereichen Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht. Den verkehrlichen Belangen wird der Vorrang eingeräumt. Die auftretenden Lärmimmissionen sind von den Nutzern der Grundstücke hinzunehmen.

Anschlußstelle Bahnstraße (MI-Gebiet)

Bereits zu einem früheren Zeitpunkt (Mai/Juni 1987) wurde die Bebauung an der Kohlenstraße (Häuser Nr. 135 - 147) schalltechnisch näher untersucht. Das damalige Ergebnis soll hier noch einmal angeführt werden. Oberhalb der Einschnittskante wird **eine 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet (10 m über** ~~Gradiente~~ **der Hauptfahrbahn Westtangente)**, welche die Erdgeschosse abschirmt. Die gesamten Erd- und Obergeschosse sind durch Schallschutzfenster, Klasse 3, VDI 2719, zu schützen. Im Bereich Kohlenstraße Nr. 135 - 145 sind die Lärmwerte für Mischgebiete (60/50 dB (A)) im Erdgeschoß nur tlw. eingehalten. Das Gebiet ist von drei Seiten von Verkehr umgeben.

Abschnitt Kohlenstraße/Essener Straße

In diesem Abschnitt durchschneidet die Westtangente die Dauerkleingartenanlage "Engelsburg". Nach den vorliegenden Berechnungen werden die Tageswerte für Dauerkleingartenanlagen von 55 dB (A) am Rande der Anlagen überschritten -

Ostseite: 59,8 dB (A);

Westseite/ Sportplatz: 59,1 dB (A).

Bei Errichtung einer beidseitigen 2 m hohen Lärmschutzwand auf dem bereits fertigen Wall sinken die Pegelwerte auf ca. 55 dB (A).

Die Wohnhäuser an der Erzstraße, Haus Nr. 34, 36 und 38, weisen in sämtlichen Etagen geringfügig höhere Werte auf, als in der DIN zulässig. Die Berechnung zeigt, daß demzufolge eine Lärmschutzwand in Höhe von 2,0 m erforderlich wird, um den notwendigen

Lärmschutz für alle Geschosse gewährleisten zu können.

Mit den neuen Eigentümern der Häuser Erzstraße 44 bis 48 wurden besondere Vereinbarungen hinsichtlich Lärmschutz getroffen (auf der Grundlage eines gesonderten Gutachtens - Gutachten Nr. 2).

Lärmschutzwand: 2,0 m

Schallschutzfenster Klasse 3 für alle Geschosse.

Nördlich der Bundesbahnstrecke und westlich der Außentangente befinden sich betriebliche Anlagen (u.a. Fa. Finkenhol). Die Dauerkleingartenanlage "Am Trottenberg" ist hierdurch ebenfalls vorbelastet. Im Bereich der Kleingartenanlage werden zumutbare Überschreitungen der 55 dB (A) Richtwerte (58,5 dB (A)) für die ersten unmittelbar an der Auffahrt gelegenen Gärten auftreten. Aufgrund der Nachbarschaft zu dem vorhandenen Betrieb Finkenhol den aufwendigen Mehrkosten für nur einige wenige Kleingärten erscheint eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand nicht vertretbar. Insbesondere da diese Kleingärten bei einem späteren Ausbau der Engelsburger Straße verlagert werden müssen und die Lärmschutzwand umgebaut werden muß.

Abschnitt Essener Straße/Wattenscheider Straße

Dieser Abschnitt wurde an drei Profilschnitten berechnet. Beim Schnitt Gotenstraße 9 ergaben sich Tageswerte zu 57,2 und 62,4 dB (A) (EG-2.OG), Nachtwerte zwischen 49,9 und 55,1 dB (A). Durch eine zusätzliche Lärmschutzwand von $H = 4,00$ m können Tages- und Nachtwerte für WA-Gebiete (55/45 dB (A)) in sämtlichen Geschossen im Grundsatz eingehalten werden. Gleiches gilt für die beiden Schnitte Goldhammer Str. 39 und Römerstr. 18.

Anmerkung

Nach den vom Land geforderten Grenzwerten für Lärmschutz an Straßen (Neubau) ist dem Lärmschutz in Form und Wirkung der aufgeschütteten Erdwälle Genüge getan. Da das Bundesverwaltungsgericht jedoch in ständiger Rechtsprechung für unvorbelastete Wohngebiete wesentlich niedrigere Richtwerte, die der DIN 18005 entsprechen, als maßgeblich angesehen hat, sind zusätzliche Maßnahmen - wie vorstehend beschrieben - erforderlich. Der früheren Lärmschutzberechnung im Bebauungsplan Nr. 234 lagen Vorläufer der DIN 18005 zugrunde.

Auftretende geringfügige Überschreitungen des Mittelungspegels an einigen Immissionspunkten trotz der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind u. a. schon deshalb zu tolerieren, da das gesamte Gutachten auf Prognosezahlen basiert (DTV-Werte/ LKW-Prozentanteile etc.).

Die der Trasse benachbarte Wohnbebauung und die Kleingartenanlagen sind teilweise mit Immissionen u. a. der Wattenscheider Straße, der Essener Straße, der alten und der verlegten Kohlenstraße, der Schützenstraße und der Friedrich-Krupp-Hüttenwerke AG vorbelastet.

Zusammenfassung

Die Trassenführung in Grund- und Aufriß ist bereits unter Immissionsschutzgesichtspunkten gewählt worden. So rückt die Trasse weitgehend von den Wohngebieten (Goldhammer Straße/Erzstraße) ab. Ferner unterquert die Trasse ab der Schützenstraße nach Süden den Siedlungsbereich Weitmar Mitte (Tunnelbereich). Zusätzlich wird die Trasse weitgehend in beträchtlicher Tieflage geführt.

Im Abschnitt zwischen der Wattenscheider Straße und der Bundesbahnstrecke verläuft die Trasse über früher als Mischgebiete/Wohngebiete oder als Grüngebiete genutzte Bereiche. Hierdurch tritt tlw. eine neue Belastung der Wohngebiete an der Goldhammer Straße, Römerstraße, Gotenstraße, Bayernstraße und Erzstraße auf, die aufgrund der Nähe der Trasse zu den o. a. Bereichen in den Vordergrund tritt.

Um eine wirksame Abschirmung zu erreichen, sind daher aktive Lärmschutzmaßnahmen fast auf dem gesamten o. a. Streckenabschnitt erforderlich.

Für die Berechnung der erforderlichen Höhe der Lärmschutzmaßnahmen wurden folgende Werte zugrunde gelegt:

Wohngebiete:

55 dB (A)/45 dB (A) Tag-/Nachtwerte - Richtpegel

Mischgebiete:

60 dB (A)/50 dB (A) Tag-/Nachtwerte - Richtpegel

Dauerkleingärten:

55 dB (A) Tag- und Nachtwerte - Richtpegel

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden diese Richtpegel fast ausnahmslos eingehalten bzw. unterschritten, so daß nur noch geringfügige und hinzunehmende Überschreitungen auftreten.

Im Bereich der im Bebauungsplan ausgewiesenen Mischgebiete an dem Knoten Bahnstraße sind ferner passive Schallschutzmaßnahmen alle Geschosse vorgesehen, so daß auch hier ein Wohnen zumutbar ist, da das Gebiet praktisch wie ein Wohngebiet geschützt wird. Die Kleingartenanlage Engelsburg wird aktiv durch die neu zu errichtende 2 m hohe Lärmschutzwand geschützt.

Im Abschnitt südlich der Bundesbahnstrecke rückt die Außentangente, die sich hier tlw. etwa im heutigen

Niveau befinden wird, an die Kleingartenanlage Iduna heran. Hier werden daher ebenfalls aktive Maßnahmen erforderlich.

Im Kreuzungsbereich Anschlußstelle Schützenstraße war die Vorbelastung schon immer sehr hoch (über 70 dB (A)/60 dB (A) = Tag-/Nachtwert), so daß hier keine wesentliche Änderung eintritt und Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen durch die Planung nicht entstehen, da nur eine geringfügige Erhöhung eintritt (s. S.).

Die westlich der Außentangente gelegenen GE-/GI-Bereiche sind tlw. durch den Bebauungsplan Nr. 563 Teil I - Rombacher Hütte - (Festsetzung von GI- und GE-Gebieten) und durch den Bebauungsplan Nr. 526 - Hüttenstraße - (Festsetzung von GI-Gebieten) sowie durch die Kohlenstraße, die Schützenstraße und die Eisenbahnlinie erheblich vorbelastet. Die frühere Ingenieurschule ist dementsprechend als dem GI-Gebiet zugehörig zu bewerten. Die Betriebsansiedlungen sind hier in Kenntnis der Planung der Außentangente West erfolgt, die hier tlw. schon unter Verkehr ist. Schallschutzmaßnahmen sind für diese Bereiche daher nicht erforderlich. Im Bereich der ehem. Ingenieurschule ist dies auch vertraglich vereinbart.

Ebenso ist für den Gewerbe-/Industriebereich nördlich der Bundesbahn/westlich der Westtangente kein Lärmschutz notwendig. Die Trasse liegt hier auch in Tieflage.

Den verkehrlichen Belangen - Entlastung des übrigen städtischen Verkehrsnetzes u. a. auch Wohnstraßen - wird gegenüber den trotz der vorgesehenen Immissionsschutzmaßnahmen auftretenden Beeinträchtigungen privater Belange durch Immissionen der Vorrang eingeräumt.

h) Höhenlage

Die Höhenlage der Westtangente sowie der verlegten Kohlenstraße und Hüttenstraße ist aus Höhenplänen, die Bestandteile des Bebauungsplanes Nr. 234 N sind, ersichtlich.

8.1.2 Städtebauliche Gesichtspunkte

Wie bereits unter Punkt 5 ausgeführt, wurde im Rahmen der 12. Änderung des Flächennutzungsplanes die grundsätzliche Entscheidung über die Lage der Trasse getroffen.

Die Trasse verläuft von der Wattenscheider Straße bis zum Tunnel an der Schützenstraße. Zwischen der Wattenscheider Straße und der Essener Straße verläuft sie östlich des Geländes der Friedrich-Krupp-Hüttenwerke AG. Hierbei sind insbesondere die Schlackenaufbereitungsanlage und das Umspannwerk als westliche Zwangspunkte für den Abstand von der Goldhammer Straße berücksichtigt worden. Im weiteren verläuft die Trasse über den früheren offenen Vorfluter Goldhammer Bach. Dieser Vorfluter ist im Rahmen des Ausbaues der Westtangente verrohrt worden. Von der Wohnbebauung an der Goldhammer Straße/Bayernstraße/Römerstraße/Gotenstraße ist die Trasse durch einen Grünzug getrennt. Diese Grünverbindung ist weitestgehend ausgebaut. Im übrigen wird diese Wohnbebauung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen vor Immissionen geschützt. Zwischen der Essener Straße und der Schützenstraße durchschneidet die Trasse die Dauerkleingartenanlage Engelsburg. Die betroffenen Kleingärten wurden bereits verlegt und die neue Kleingartenanlage wurde im Vergleich zur alten Anlage zusätzlich erweitert. Eine Festsetzung im Bebauungsplan ist planungsrechtlich nicht erforderlich, da die Kleingartenanlage im städtischen Besitz ist. Die Kleingartenanlage wird durch aktive Immissionsschutzmaßnahmen geschützt. Östlich der

Kleingartenanlage befindet sich die Wohnbebauung Erzstraße. Somit ist ein ausreichender Abstand und Übergang zwischen Trasse und Wohnbebauung gegeben.

Die Kleingartenanlage Trottenberg wurde nur geringfügig angeschnitten; ein Kleingarten erhält einen anderen Zuschnitt und neun Grabeländer wurden bereits gekündigt. Ersatzgärten stehen in der Kleingartenanlage "Am Frohen Blick" und in der Kleingartenanlage "Engelsburg Alt" zur Verfügung. Die Anlagen sind im städtischem Besitz.

Die Trasse verläuft im weiteren durch das ehemalige Baugebiet Heusnerviertel. Hier wurde inzwischen der größte Teil der benötigten Grundstücke erworben. Ein Grundstück im Bereich der Trasse einschl. Anschlußstelle konnte bisher nicht erworben werden. Dieses Grundstück wird z. Z. als Autoverwertung genutzt. Im Bereich der Heusnerstraße sind noch zwei Grundstücke zu erwerben. Die dort vorhandenen Gebäude Heusnerstraße Nr. 18, 20 und 22 müssen beseitigt werden, da sie z. T. für den Ausbau benötigt werden (Einschnittsböschung) und aufgrund ihrer Lage zur Trasse nicht sinnvoll durch aktive und passive Maßnahmen zu schützen sind. Im weiteren würde diese Bebauung isoliert liegen.

Die Häuser Erzstraße Nr. 44 bis 48 und Kohlenstraße Nr. 135 bis 145 sollen durch aktive und passive Maßnahmen geschützt werden und damit erhalten bleiben. Sie ergänzen die vorhandene Bebauung Erzstraße und Kohlenstraße. Die Grundstücke Kohlenstraße Nr. 136 bis 142 wurden zwischenzeitlich erworben, zwei Gebäude müssen noch abgebrochen werden. Der überwiegende Teil der abzubrechenden Gebäude wurde bereits beseitigt - 59 Häuser, davon 4 an der Brüllstraße, 2 an der Römerstraße, 7 an der Straße Am Trottenberg, 10 an der Kohlenstraße, 8 an der Pestalozzistraße, 3 an der Erzstraße, 11 an der Bahnstraße, 12 an der Heusnerstraße und 2 an der Goldbachallee.

Die noch zu erwerbenden Flurstücke der Bundesbahn werden unmittelbar nach Ausbau der Tangente gekauft. Im weiteren Verlauf geht die Trasse an den nördlich der Bahnlinie und westlich der Kohlenstraße liegenden Gewerbebetrieben vorbei und benutzt östlich der Kohlenstraße zu einem großen Teil Industriebrachen.

Östlich der Trasse befinden sich vom Knoten Bahnstraße bis zur Kleingartenanlage Idunaweg die Gewerbegebiete Obere Stahlindustrie und Hüttenstraße sowie westlich der Kohlenstraße und südlich der Bahnlinie das Gewerbegebiet Rombacher Hütte.

Im Süden schließt die Trasse an den vorhandenen Tunnel an und berücksichtigt dabei die Wohnbebauung An der Landwehr und die Kleingartenanlage Idunaweg. Letztere wird durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt.

Abschließend läßt sich feststellen, daß die Trasse im nördlichen Teilbereich vorhandene, zusammenhängende Wohngebiete weitgehend meidet bzw. soweit erforderlich, diese durch Schallschutzmaßnahmen geschützt werden und im südlichen Teilbereich weitgehend durch gewerblich genutzte Bereiche führt. Über die Hüttenstraße und die Kohlenstraße werden diese vorgenannten Gewerbegebiete an die Westtangente über den Knoten Bahnstraße angebunden. Die Trasse wird im wesentlichen im Einschnitt geführt. Immissionschutzmäßig stellt die Trasse des Bebauungsplanes Nr. 234 N das ausgewogenste Planungskonzept dar. Sie ist überwiegend in Tieflage festgesetzt und zudem eingebunden in Wall/Wandkombinationen mit entsprechenden Begrünungsmaßnahmen.

8.1.3 Gesichtspunkte der Landschaftspflege

Für den Einwirkungsbereich der Trasse ist ein Grünordnungsplan erstellt worden. Die im Bebauungsplangebiet vorhandenen Erholungsnutzungen und extensiven Grünflä-

chen sind im Grundsatz erhalten geblieben, wobei eine teilweise Umgruppierung der Standorte - bedingt durch die Straßenbaumaßnahme - notwendig war.

Bestehende Kleingärten und Grabelandflächen, die im Trassenbereich der Westtangente lagen, sind abschnittsweise entsprechend dem Fortschritt im Straßenausbau in Anspruch genommen worden, nachdem die Ersatzmaßnahmen durchgeführt worden waren. Ein ausgewogener Ausgleich zwischen aufzugebenden und neu angelegten Gärten ist sowohl in zahlenmäßigem Verhältnis wie im zeitlichen Ablauf erreicht worden. Es sind bis zum heutigen Zeitpunkt nachfolgend aufgeführte Anlagen ausgebaut worden.

A. Dauerkleingartenanlagen

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| 1. DKG-Anlage "Am Frohen Blick" | (65.000 qm) |
| 2. DKG-Anlage "Gahlensche Straße" | (25.000 qm) |
| 3. DKG-Anlage "Engelsburg-Neu" | (30.000 qm) |

B. Kleintieranlagen

- | | |
|---|-------------|
| 1. Taubensportanlage "Goldhamme" | (4.500 qm) |
| 2. Gebrauchshundesportanlage
"Bochum-Engelsburg" | (15.200 qm) |

Vorbereitende Ausbaumaßnahmen f. d. DKG- (50.000 qm)
Anlage "Ackerbergweg" sind bereits vollzogen.

C. Allgemeine Grünflächen

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme wurden bereits öffentl. Grünverbindungswege zwischen der Essener- und der Wattenscheider Straße sowie der Hütten- und Schützenstraße erstellt. (3.100 qm)

Die angrenzenden öffentl. Grünflächen sind im Ausbau befindlich. (17.000 qm)

D. Verkehrsgrün

Zwischen der Einmündung Wattenscheider Straße und Kohlenstraße sind bereits vegetationstechnische Maßnahmen (Profilierung, Erosionsschutz, Einsaat) durchgeführt worden. Die Bepflanzung erfolgt in Kürze. (48.000 qm)

Die nördlich der Schützenstraße befindlichen Straßenbegleitgrünflächen sind bereits fertiggestellt. (7.500 qm)

Aus der nachfolgenden Flächenbilanz ist ersichtlich, daß die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenüber den ursprünglich vorh. Grünflächen im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen sind.

Flächenbilanz

Flächennutzung	Bestand		Planung	
	(vor Ausbau)			
	ca. qm	ca. %	ca. qm	ca. %
Dauerkleingärten/ Kleintieranlagen Allg. Grünflächen wie Sportanl., Friedhof, Parkanl., erschlossene Waldfläche, Grabeland, Brache, nicht erschl. Waldfläche, Landwirt- schaft	324.600	51	335.700	52
Industrieödland Rest = Siedlung, Gewerbe, Verkehr einschl. unbenutz- barem Verkehrsgrün	315.100	49	304.000	48
Planungsgebiet	639.700	100	639.700	100

Siehe dazu Grünordnungsplan - Anlage 8 mit eingetragenen Maßnahmen

Zusätzlich erfolgt als Ersatzmaßnahme die Aufforstung von rd. 9,0 ha im Bereich Hordel. Die Lage der Fläche ist aus Anlage 9 zu dieser Begründung ersichtlich.

Die hierzu gemachten Auflagen der VEW Dortmund werden beachtet. Dazu gehört im einzelnen:

- * Im Schutzstreifen der Hochspannungs- und Höchstspannungsleitungen der VEW Dortmund sind Anpflanzungen bis max. 10 m Höhe zulässig.
- * Innerhalb der Mastfreihalteflächen dürfen nur niedrig wachsende Gehölze (1,50 - 2,0 m) angepflanzt werden.

- * Für schwere Baufahrzeuge muß jederzeit eine Zufahrt für evtl. Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten gewährleistet sein.

Mit den Aufforstungsmaßnahmen wird die kontinuierliche Politik der Stadt Bochum, den Waldanteil Bochums zu erhöhen, weiter fortgesetzt. So wurden z. B. seit 1975, dem Jahr, in dem das Verfahren für den Bebauungsplan Nr. 234 begann, bis zum Jahr 1988 insgesamt 139 ha Neuaufforstungen in städt. Besitz befindlicher Flächen durchgeführt.

8.1.4 Zusammenfassende Bewertung

Abschließend soll nochmals auf die verkehrliche Bedeutung des Außenringes hingewiesen werden.

Seine verkehrliche Notwendigkeit ergibt sich bereits aus dem GVP und anderen übergeordneten Planungen.

Im einzelnen soll der Außenring folgende Funktionen wahrnehmen:

- Schließung des Außenringes, der bisher gebildet wird durch die A 430 im Norden und den Sheffieldring bis zur Königsallee im Osten und Süden.
- Verteilerfunktion für das Stadtgebiet.
- Anschluß an die radialen Hauptverkehrsstraßen Universitätsstraße, Königsallee, Hattinger Straße, Essener Straße, Herner Straße, Castroper Straße und Wittener Straße.
- Weiträumige Umgehung der Innenstadt und damit ein Heraushalten der Verkehre aus der Innenstadt.
- Der westl. Teil hat derzeit außer der Erschließungsfunktion an das überörtliche Netz aus regionaler Sicht auch aktuelle Bedeutung für die Gewerbegebiete Rombacher Hütte, Hüttenstraße, Obere und Untere Stahlindustrie und das derzeitige Betriebsgelände der Fa. Friedrich-Krupp-AG.

- Die Ruhruniversität Bochum erhält einen direkten Anschluß nach Westen in Richtung A 430.

Die städtebaulichen Aspekte der Trassenführung wurden bereits unter Punkt 8.1.2 ausgeführt. Zusammenfassend ist festzustellen, daß der noch erforderliche Abbruch von fünf Gebäuden und die Verlagerung des Gewerbebetriebes (Autoverwertung) im Bereich des Knotens Bahnstraße hingenommen werden kann, zumal es sich hier um eine isolierte Bebauung handelt.

Im Ausgleich dazu wird auf die intakten, zusammenhängenden Bereiche an der Erzstraße und Goldhammer Straße durch weitestgehende Abstandshaltung, durch die Tieflage der Trasse und durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen Rücksicht genommen.

Die erforderlichen Nachteile bzw. Eingriffe in die Landschaft sind - wie bereits unter Punkt 8.1.3 ausgeführt - ausgeglichen worden. Mit der Trasse ist eine umfangreiche Schaffung von Grün- und Erholungsflächen verbunden.

Der Grünanteil, der im eigentlichen Bereich der Trasse erstellt wird, ist in dem beigefügten Ausbauplan zu erkennen.

Zu berücksichtigen sind weiterhin die Belange der unmittelbar und mittelbar durch die Tangente Betroffenen. Soweit wie möglich wurden die Einschränkungen der Betroffenen ausgeglichen, z. B. Verlagerung der Kleingärten, Immissionsschutz u. ä.

Soweit es sich um Belange von Eigentümern, Pächtern und Mietern im Bereich der eigentlichen Trasse handelt, sollen diese im Rahmen der Abwägung gegenüber den öffentlichen Belangen zurücktreten. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, daß die Planung jahrelang bekannt ist und keine unvorhersehbare Entwicklung darstellt, so daß die Betroffenen genügend Zeit hatten.

entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Bei den betroffenen Mietern liegen beispielsweise tlw. nur befristete, kurzfristige Mietverträge vor.

Im weiteren kann das Maß des Eingriffs durch die Schaffung von Ersatzwohnraum, durch Ersatzgrundstücke oder Ankauf der Flächen durch die Stadt gemindert werden. Das öffentliche Interesse an der Schließung des Außenringes steht im Vordergrund und wird höher bewertet als die Belange der Betroffenen. Dabei ist auch zu beachten, daß durch die Baumaßnahmen, die durchgeführt worden sind, solange der Bebauungsplan Nr. 234 Rechtsgrundlage für Straßenbaumaßnahmen war, städtebauliche Fakten geschaffen worden sind, die heute nicht unberücksichtigt bleiben können.

So ist z. B. der nördliche Teilbereich von der Wattenscheider Straße bis zur Kohlenstraße überwiegend fertiggestellt, einige Brückenbauwerke sind bereits erstellt, die Verlegung der Kohlenstraße ist tlw. durchgeführt worden u. a.

Von daher sollen die bereits erstellten Abschnitte in ihrer heutigen Form verwandt werden, zumal ein evtl. theoretisch denkbares kleinräumiges Verschwenken der Trasse um einige Meter auch aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen keine Vorteile bietet. Eine andere abweichende Linienführung würde zudem andere Privateigentümer von Wohngebäuden und Gewerbebetrieben betreffen. Da die ausgewiesene Trasse weitgehend freigeräumt ist, stellt diese Trasse den geringstmöglichen Eingriff in Privateigentum dar. Die Aufgabe der gesamten Trasse als mögliche Alternative scheidet ebenfalls aus.

Die gewählte Trassenlage stellt aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht ein ausgewogenes Planungskonzept dar.

8.2 Mischgebiete

Die Bereiche Kohlenstraße Haus Nr. 135 - 145 sowie Erzstraße Haus Nr. 44 - 48, sollen aufgrund ihrer Lage zur Kohlenstraße, dem gegenüberliegenden Gewerbegebiet/Industriebereich sowie ihrer Vorstrukturierung als Mischgebiet ausgewiesen werden. Sie sind Bestandteile bzw. ergänzen den arrondierten Siedlungsbereich Erzstraße/Kohlenstraße. Entlang der Kohlenstraße (von Wattenscheider Straße bis Bundesbahn) war bisher Wohnen und Gewerbe vorhanden (u. a. auch zwei Kfz-Reparatur-Betriebe). Nach Fortfall dieser Betriebe im Zuge des Ausbaus der Anschlußstelle Bahnstraße soll der Bereich nicht allein in Richtung Wohnen fortentwickelt werden, vielmehr soll und wird die Entwicklung aufgrund der Lagegunst vorraussichtlich in Richtung Wohnen und Gewerbe gehen.

Mit geprägt von diesem Abschnitt wird auch die Bebauung an der Ecke Erzstraße/Kohlenstraße.

Durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen wird der Erhalt der vorhandenen Bebauung ermöglicht.

9. Maßnahmen und Kosten der Planverwirklichung

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

Es wurden zwischenzeitlich fast alle erforderlichen Grundstücke erworben. Ein Grundstück im Bereich des Anschlusses Bahnstraße und zwei Grundstücke an der Heusnerstraße müssen noch erworben werden. Die Bundesbahnflächen werden erst nach Ausbau der Tangente erworben. Erforderlichenfalls soll der Bebauungsplan Nr. 234 N die Grundlage für Enteignungsmaßnahmen bilden.

Der Bebauungsplan weist im wesentlichen Verkehrsflächen aus (ca. 19,8 ha, davon bereits ausgebaut ca. 11,6 ha), sowie sonstige Flächen 0,9 ha (MI-Gebiet und Eisenbahn).

Die Kosten der noch zu erstellenden Maßnahmen sind überschläglich mit 26 Mio DM ermittelt worden. Zu dem Ausbau wird ein Landeszuschuß zu den zuschußfähigen Kosten in Höhe von 80 % gewährt. Für den Ausbau der Tangente sind bereits zahlreiche Gebäude abgebrochen worden; lediglich drei Wohnhäuser an der Heusnerstraße, zwei Gebäude an der Kohlenstraße und ein gewerblich genutztes Grundstück an der Kohlenstraße müssen noch freigelegt werden.

Anlagen zur Begründung zum Bebauungsplan Nr. 234 N

- Anlage 1 Übersichtsskizze zum Bebauungsplan Nr. 234 N
- Anlage 2 **Prognose - Stromlinienbelastungspläne**
(Blatt 1 und 2)
- Anlage 3 Ausbauplanentwürfe (Blatt 1 bis 5)
- Anlage 4 Übersichtsplan - Ausbauzustand
- Anlage 5 Außentangente West, Bereiche Anschlußstelle
Bahnstraße
(km 8,9 + 00/8,9 + 40)
Mai/Juni 1987 / September 1988
(Waning Consult Bochum)
- Anlage 6 Außentangente West, Wohnbebauung Erzstraße
Dezember 1987/Januar 1988
(Waning Consult Bochum)
- Anlage 7 Außentangente West, Schützen-
straße/Wattenscheider Straße
September 1988
(Waning Consult Bochum)
- Anlage 8 Grünordnungsplan
- Anlage 9 Übersichtsplan - Ersatzmaßnahme (Auf-
forstungsfläche)