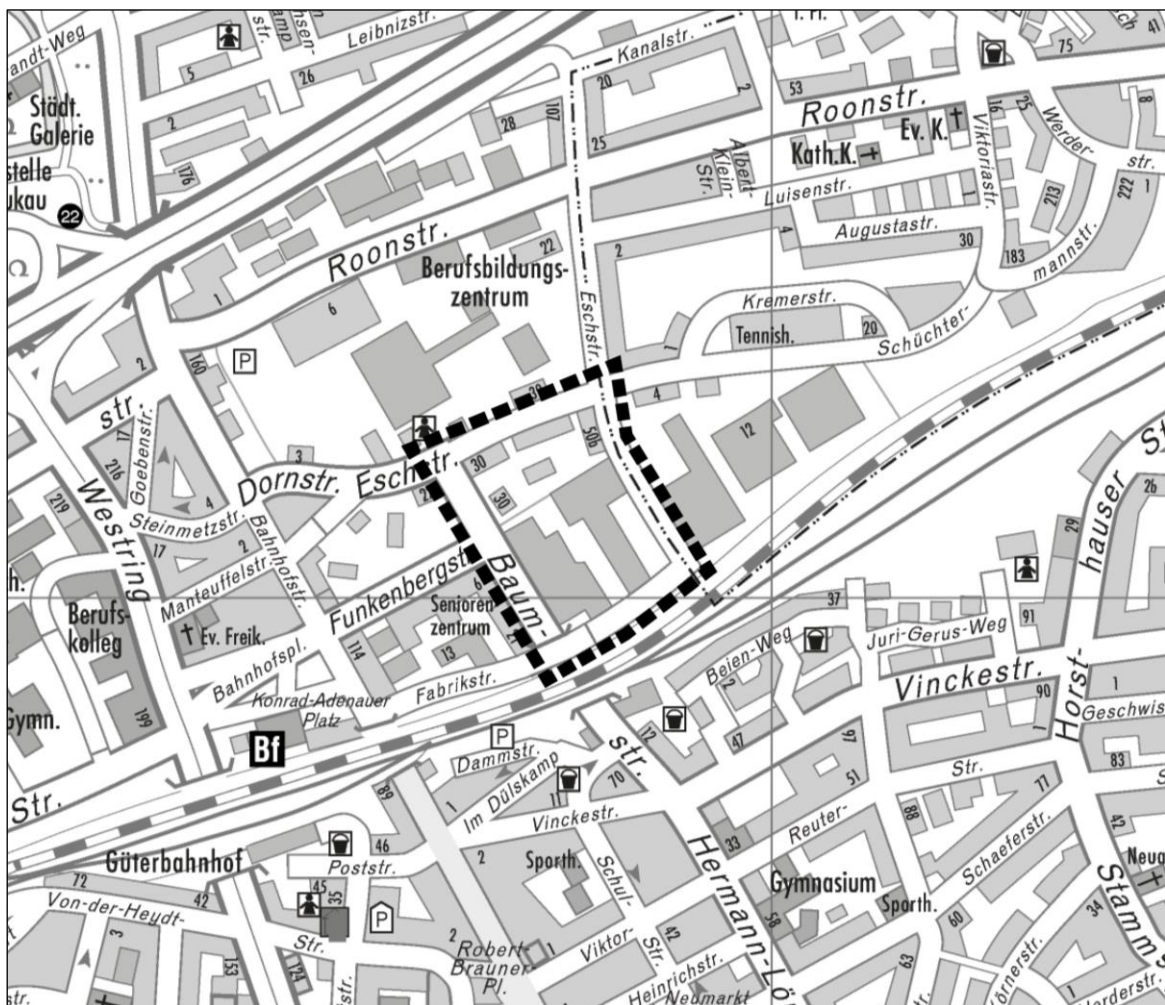


Fachbereich Umwelt und Stadtplanung
Abteilung Verbindliche Bauleitplanung

Zusammenfassende Erklärung zum

Bebauungsplan Nr. 238 – Baumstraße/Schüchtermannstraße – Stadtbezirke Herne-Mitte und Sodingen



Inhalt

1. Anlass und Ziele des Bebauungsplans	3
2. Berücksichtigung der Umweltbelange	4
3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ...	6
4. In Betracht kommende, anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	11

1. Anlass und Ziele des Bebauungsplans

Das Plangebiet liegt zentral im Herner Stadtgebiet unmittelbar nördlich der Bahntrasse in der Nähe des Herner Bahnhofs und der Innenstadt. Der ca. 6,2 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 238 wird im Norden durch die Eschstraße, im Osten durch die bislang private Verlängerung der Eschstraße, im Süden durch den Bahntrassenabschnitt zwischen Herne und Castrop-Rauxel und im Westen durch die Baumstraße begrenzt.

Im Winter 2020 / 2021 haben sich neue Entwicklungsperspektiven für die schon seit längerer Zeit angestrebte Flächenkonversion an dieser Stelle des Stadtgebiets aufgetan. Große Flächenteile im Plangebiet wurden von einer neuen Eigentümerin erworben, welche ein grundsätzlich hohes Entwicklungs- und Kooperationsinteresse gegenüber der Stadt Herne artikuliert hat. Zeitlich eng darauf folgend hat das Innenministerium des Landes NRW das Vergabeverfahren für den neuen Zentralcampus der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW (HSPV NRW) bekannt gemacht. Die HSPV NRW beabsichtigt mit der Vergabe des Neubaus und der langfristigen Anmietung dieses Zentralcampus, die verschiedenen Studienorte der Verbundabteilung Gelsenkirchen in Nordrhein-Westfalen (Gelsenkirchen, Herne, Dortmund und Hagen) zu einem Hochschulcampus inklusive Zentralverwaltung zusammenzuführen.

Die Stadt Herne sieht eine große und bislang einmalige Chance darin, sich zukünftig als Hochschulstadt verstärkt in den Bereichen Bildung und Forschung als Teil des nach wie vor andauernden Strukturwandels zu profilieren. Das Plangebiet wurde für den Neubau des Zentralcampus der HSPV NRW aufgrund seiner integrierten Lage und Größe als geeignet eingeschätzt. In Abstimmung zwischen Stadt und Grundstückseigentümerin für den potentiellen Hochschulstandort wurde eine Teilnehmerin gefunden, die schließlich erfolgreich am Vergabeverfahren des Landes NRW teilgenommen hat. Der Vertrag zur endgültigen Auftragsvergabe für Bau, Betrieb und Vermietung des neuen Hochschulcampus wurde nach rund 1,5 Jahren Verzögerung aufgrund eingelegter Rechtsmittel eines unterlegenen Bieters im Juli 2023 geschlossen. Er sieht vor, dass der Hochschulbetrieb nunmehr ab August 2027 am Standort Herne aufgenommen werden soll, was die Stadt ausdrücklich begrüßt.

Entsprechendes Hauptziel der städtebaulichen Planung ist die Entwicklung eines Hochschul- und Bildungsstandortes. Den Kern des Entwicklungskonzepts stellt der neue Zentralcampus der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (HSPV NRW) dar. Auch die neue, öffentliche Erschließung des Gebietsinneren ist wesentlicher Bestandteil der Planung. Der Bereich zwischen dem Zentralcampus der HSPV und der Eschstraße soll ergänzend mit einer Mischung aus Wohnen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen, wie etwa Büros, Gastronomie, sozialen Einrichtungen und weiteren Dienstleistungen nachgenutzt und entwickelt werden. Damit wird auch der Zielstellung des vom Rat der Stadt Herne beschlossenen „Programms zur Entwicklung von Wohnbauflächen (WEP) 2021-2025“ Rechnung getragen, welches grundsätzlich eine anteilige Wohnnutzung im Plangebiet vorsieht. Im Bereich der bestehenden Bebauung entlang der Eschstraße soll eben jene Nutzungsmischung in Innenstadtnähe - inklusive baulichem Nachverdichtungspotential - weiterhin ermöglicht und gleichzeitig die vorhandene Wohnnutzung angemessen berücksichtigt und gesichert werden. Der Bereich im Südwesten des Plangebiets soll ergänzenden gewerblichen Nutzungen vorbehalten bleiben.

2. Berücksichtigung der Umweltbelange

Zusammenfassend wurden die einschlägigen Umweltbelange wie folgt berücksichtigt.

Mensch

Der Bebauungsplan soll durch seine integrierte Plangebietswahl in fußläufiger Nähe zur Innenstadt und zum Bahnhof den MIV-Anteil der zukünftigen Nutzer*Innen möglichst reduzieren. Ebenso wie die klare räumliche Bündelung von größeren Anlagen für den ruhenden Verkehr trägt dies zu einer Verminderung von verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen bei. Zudem wurden die bestehenden und für den Planfall prognostizierten Lärmimmissionen gutachterlich ermittelt und bewertet. Infolgedessen wurden unterschiedlich empfindliche Nutzungsarten städtebaulich sinnvoll im Plangebiet angeordnet und soweit möglich getrennt, einzelne Nutzungsausschlüsse in bestimmten Teilbereichen getroffen und unterschiedliche passive Schutzmaßnahmen im Plangebiet zum Schutz vor Verkehrslärmimmissionen festgesetzt. Ebenso wurden mehrere orientierende Boden- und Altlastenuntersuchungen angestellt, belastete Teilbereiche im Plangebiet zeichnerisch und textlich gekennzeichnet und im Hinblick auf den Wirkungspfad Boden-Mensch bewertet.

Pflanzen / Tiere / Biologische Vielfalt

Für den Bebauungsplan wurden eine Artenschutzprüfung und eine Biotoptypenkartierung erarbeitet. Der Bebauungsplan enthält mehrere Festsetzungen zum vorsorgenden Artenschutz und verbindliche Pflanzgebote für Einzelbäume auf Baugrundstücken, auf Stellplatzanlagen sowie zur Herstellung von Dachbegrünungen. Zudem ist eine CEF-Maßnahme als Ersatz für planbedingt entfallende Laichflächen der Kreuzkröte planextern auf einer Fläche in städtischem Eigentum durchgeführt worden.

Fläche / Boden

Es wurden mehrere orientierende Boden- und Altlastenuntersuchungen angestellt, belastete Teilbereiche im Plangebiet zeichnerisch und textlich gekennzeichnet und im Hinblick auf die unterschiedlichen Wirkungspfade bewertet. Die Standortwahl des Plangebiets sorgt dafür, dass keine neuen Freiflächen außerhalb des bestehenden Siedlungsbereiches in Anspruch genommen werden müssen, da es sich um eine vormals intensiv genutzte Industrie- und Gewerbebrache und ergänzend um bereits vorwiegend wohnbaulich genutzte Flächen handelt. Durch die festgesetzten Grundflächenzahlen werden zukünftig Freiflächenanteile in allen Baugebieten gesichert, in denen aktuell entweder faktisch eine Vollversiegelung anzutreffen ist oder eine solche bauplanungsrechtlich zulässig wäre.

Wasser

Stand und Qualität des Grundwassers im und um das Plangebiet wurden im Zuge des Planverfahrens untersucht. Die Abwasserbeseitigung wurde im Rahmen des Planverfahrens abgestimmt und kann vertraglich abgewickelt werden, eine ortsnahe Versickerung oder Verrieselung ist aufgrund der unzureichenden Versickerungsfähigkeit des Bodens allerdings nicht ohne Weiteres möglich. Zur Entwässerung wird insbesondere der unter der Baumstraße verrohrt verlaufende Ostbach genutzt. Die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet sowie die Versiegelungsbegrenzungen in den Baugebieten verzögern die Geschwindigkeit des Niederschlagswasserabflusses und entlasten so das Kanalnetz, auch im Fall von stärkeren Regenfällen.

Klima / Luft

Für den Bebauungsplan wurde ein Klimagutachten zu den voraussichtlichen meso- und mikroklimatischen Auswirkungen erarbeitet. Den Empfehlungen wurde überwiegend gefolgt. Die unterschiedlichen Begrünungsfestsetzungen des Bebauungsplans wirken sich mikroklimatisch positiv im Plangebiet aus, das gleich gilt für den Schattenwurf der zukünftigen Gebäude auf die derzeit brachliegenden Freiflächen. Durch die festgesetzten Baugebietstypen wird außerdem sichergestellt, dass sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans keine Gewerbebetriebe mit erheblich luftverunreinigenden Emissionen mehr ansiedeln können, wie dies zuvor unter den Voraussetzungen des § 34 BauGB grundsätzlich noch potentiell möglich gewesen wäre.

Landschaft

Es wurde eine Eingriffsbilanzierung als Vergleich zwischen Ist- und Planzustand des Plangebiets durchgeführt. Darüber hinaus war das Schutzgut Landschaft aufgrund der innerstädtischen Lage und industriellen Vornutzung des Plangebiets nicht weiter abwägungserheblich betroffen.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter waren im vorliegenden Planungsfall nicht abwägungserheblich betroffen.

3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Während der Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Stellungnahmen zum Bebauungsplan abgegeben. In kurze Blöcke und Inhalte zusammengefasst, enthielten diese im Wesentlichen die folgenden abwägungserheblichen Kernaussagen.

Es solle mehr Begrünung, mehr Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung und mehr Maßnahmen zum „Schwammstadtprinzip“ als dezentraler Niederschlagswasserbewirtschaftung geben.

Neben den im Plangebiet verbleibenden bzw. zukünftig erst entstehenden Freiflächen, beinhaltet das Konzept der Schwammstadt Rückhaltung, Abkopplung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser. Abkopplung ist hier bei den zu erwartenden Niederschlagsmengen, der begrenzten Flächenverfügbarkeit und mangels eines oberirdischen Gewässers in der näheren Umgebung nicht realistisch realisierbar. Eine Versickerung über den Boden ist mangels ausreichender Versickerungsfähigkeit und Bodenbelastungen im Plangebiet nicht bzw. nur mit technisch-wirtschaftlich hohem Aufwand möglich. Rückhaltung, Verdunstung und damit auch Bausteine des Schwammstadtprinzips sowie der Klimafolgenanpassung und allgemeinen Begrünung werden jedoch über die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zu den Baumpflanzungen in allen Baugebieten aufgegriffen und planungsrechtlich umgesetzt.

Der Bebauungsplan stehe mit seinen Inhalten konträr zu den Zielen des Klimaschutzes.

Das trifft aus fachlicher Sicht nicht zu. Zunächst wird für die geplanten baulichen Nutzungen eine Industrie- und Gewerbebrache in Anspruch genommen, die bereits weitestgehend versiegelt ist bzw. überbaut war. CO₂-speichernde Flächen wie etwa Moore, Wälder, Mager- oder Feuchtwiesen etc. müssen nicht - auch nicht teilweise - weichen. Auch hält sich der Neuerschließungsaufwand für das Plangebiet und seine Nutzungen in überschaubaren Grenzen, da es sich mitten im Kernsiedlungsbereich der Stadt Herne befindet, die äußere Erschließung bereits vorhanden ist und genutzt werden kann. Daraus resultiert eine effiziente Pro-Kopf-Relation zwischen Auslastungsgrad bzw. Nutzendenzahl und anteiligem CO₂-Fußabdruck. Mit der integrierten, bahnhofsnahen Standortwahl soll des weiteren ein möglichst hoher Anteil der zukünftigen Quartiersnutzer*Innen dazu motiviert werden, das sehr gute ÖPNV-Angebot zu nutzen. So sollen möglichst viele Kfz-Fahrten vermieden werden, was an weniger integrierten Standorten unwahrscheinlicher wäre. Auf diese Weise werden verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen teilweise vermieden bzw. verringert.

Indem der Bebauungsplan mit seinen Festsetzungen eine verhältnismäßig dichte und großvolumige Bebauung fördert, werden damit im Ergebnis auch verhältnismäßig energiesparende Gebäudetypen präjudiziert, da bei diesen aufgrund der günstigeren Relation zwischen Außenflächen und Volumen weniger Wärmeverluste zu erwarten sind. Dies trägt also ebenfalls zur Reduzierung des Energiebedarfs und damit zur Verringerung von Treibhausgasemissionen bei. Zudem gehen mit der Errichtung von großen Flachdachgebäuden große Dachflächen einher. Durch die seit dem 01. Januar 2024 bestehende Solardachpflicht des § 42a BauO NRW ist damit von einer erheblichen Fläche auszugehen, auf der Solaranlagen mit einer beträchtlichen installierten Gesamtleistung zu errichten

sind. Damit wird durch die Planung ein Beitrag zur Energiewende auf lokaler Ebene und folglich zur klimaschützenden Vermeidung von Treibhausgasemissionen geleistet. Gleichmaßen ist der vorgesehene Anschluss des Plangebiets an das städtische Fernwärmenetz zu bewerten.

Die städtebauliche Dichte und die mögliche Versiegelung seien zu hoch und sollten reduziert werden.

Dieser Anregung wurde nicht gefolgt. Die städtebauliche Dichte im Plangebiet bewegt sich in Anbetracht der Orientierungswerte der BauNVO und der sehr innerstädtischen Lage des Plangebiets in einem mittleren bis verhältnismäßig hohen Bereich. Letzteres gilt aber nur für das Sondergebiet zur Hochschulnutzung. Da jedoch explizit eine hohe urbane Dichte im Rahmen der Flächenentwicklung erreicht und die Realisierbarkeit der Hochschule mit dem vorgesehenen umfangreichen Flächen- und Raumprogramm ermöglicht und eine wirtschaftlich tragfähige Flächenkonversion gefördert werden sollen, wird dies als erforderlich angesehen.

Es sollten verschiedene Fachgutachten zu unterschiedlichen Themen erarbeitet werden.

Dieser mehrfach eingebrachten Anregung wurde jeweils in ihrem fachlichen Kontext und im erforderlichen Umfang gefolgt.

Übergeordnete Kaltluft- und Frischluftschneisen im Plangebiet sollten freigehalten werden.

Dieser Anregung konnte bereits deshalb nicht gefolgt werden, weil im bzw. durch das Plangebiet hindurch keine übergeordneten Kalt- oder Frischluftschneisen existieren. Lediglich die südlich angrenzende Bahntrasse besitzt diese Funktion laut der mesoskaligen Klimauntersuchung in Ost-West Richtung.

Es wurde befürchtet, das planbedingte Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden Emissionen seien unzumutbar und gesundheitsgefährdend.

Es trifft zu, dass aus der Umsetzung der Planung prognostisch strecken- bzw. abschnittsweise eine erhebliche Mehrbelastung des umliegenden Straßenverkehrsnetzes insbesondere zu den Spitzenstunden morgens und nachmittags durch den MIV resultiert. Insgesamt wird in der Summe ein zusätzliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 2.300 Kfz-Fahrten pro Tag (Summe aus Ziel- und Quellverkehr) prognostiziert, die jedoch anteilig über unterschiedliche Fahrtwege und Straßenabschnitte abgewickelt werden. Dieser Mehrverkehr führt auch zu höheren Verkehrslärmimmissionen im Bereich jener Streckenabschnitte im Verhältnis zum Prognose-Nullfall. Zusammenfassend ist dabei jedoch festzustellen, dass aus diesen höheren Verkehrslärmimmissionen keine einzige erstmalige Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ im näheren oder weiteren Plangebietsumfeld weder zur Tageszeit, noch zur Nachtzeit resultiert und sich die Immissionspegelerhöhungen dort gleichzeitig in allen Fällen zwischen 0,1 und 0,5 dB(A) bewegen. Die Rechtsprechung geht regelmäßig davon aus, dass Schallpegelunterschiede im Straßenverkehrslärmgeschehen erst ab einer Größenordnung zwischen 1 bis 2 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrgenommen werden. Diese Wahrnehmbarkeitsschwelle wird hier deutlich unterschritten. Jene Umstände sind trotz der im Verkehrsgutachten beschriebenen Zunahme an täglichen Kfz-Fahrten auf die verhältnismäßig hohe Verkehrs- und

Verkehrslärmvorbelastung beinahe aller Bereiche des städtischen Plangebietsumfelds zurückzuführen. Insoweit konnten die vorgetragenen Bedenken im Ergebnis fachlich nicht geteilt werden.

Die Schüchtermannstraße solle auch zukünftig an ihrem östlichen Ende wie bisher für den MIV gesperrt bleiben.

Beim der möglichen Entfernung der MIV-Durchfahrtssperre (Abpollerung) handelt es sich nicht um einen normativen Regelungsgehalt des Bebauungsplans, sondern um eine gutachterliche Annahme des Verkehrsgutachters vor der ersten öffentlichen Auslegung. Im Zuge der weiteren Planungen und fortgeführten gutachterlichen Untersuchungen hatte sich herausgestellt, dass die notwendige Entzerrung des Verkehrs voraussichtlich auch ohne die (erneute) Öffnung der Schüchtermannstraße im östlichen Bereich erreicht werden kann. Denn entgegen der ersten Einschätzungen bietet der Knotenpunkt Roonstraße / Eschstraße (ggf. mit kleineren verkehrstechnischen Anpassungen) noch ausreichende Kapazitäten, um den prognostizierten Mehrverkehr zwischen dem Plangebiet und der Anschlussstelle Horsthausen der A 42 abwickeln zu können. Insoweit ist die Öffnung der Schüchtermannstraße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mehr zwangsläufig erforderlich und wird daher auch im fortgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan nicht weiter unterstellt.

Es sollten Maßnahmen zur Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes berücksichtigt werden.

Der Anregung wurde gefolgt, der Bebauungsplan sieht neben seine unmittelbaren Lagenähe zum Herner Bahnhof und ZOB verschiedene Maßnahmen der klimafreundlichen Mobilität vor oder ermöglicht diese explizit. Dazu zählen breite öffentliche Verkehrsflächen – die Haupterschließung von Westen etwa besitzt eine Regelbreite von 18,5 Metern – um separate wie komfortable Fuß- und Radwege im Rahmen der Ausführungsplanungen vorsehen und auch Linienbusverkehr abwickeln zu können. Eine separate Fuß- und Radwegeverbindung wird von Westen kommend über die Fabrikstraße und das städtische Brückenbauwerk über die Baumstraße hinweg in das Plangebiet geführt. Auf diese Weise wird eine höchst attraktive und unmittelbare Verbindung für Fußgänger und Radfahrer vom Herner Bahnhof in und durch das Plangebiet geschaffen, welche perspektivisch entlang der Bahngleise Richtung Osten weitergeführt werden soll. Zudem wurde im Zuge des Bauleitplanverfahrens in gegenseitiger Abstimmung eine schriftliche Absichtserklärung der HCR, dem kommunalen Nahverkehrsdienstleister in der Stadt Herne, mit Datum vom 17.03.2021 eingebracht, das Plangebiet zukünftig von zwei Buslinien (Linien 303 und 351) andienen zu lassen, welche es in ihrem Linienverlauf bereits heute tangieren. Eine Bushaltestelle innerhalb des Plangebiets wurde zwischenzeitlich im Rahmen der Straßenbauplanungen unmittelbar vor dem zukünftigen Campuseingang der HSPV NRW berücksichtigt. Zwar kann der Bebauungsplan selbst kein (betriebliches) Mobilitätskonzept oder artverwandte (Verhaltens-)Maßnahmen verbindlich regeln, jedoch ist ein solches Konzept von der HSPV für die Bauantragstellung zur Hochschule zugesagt und eingereicht worden.

Die Entwässerung solle im Trennsystem erfolgen, das Niederschlagswasser solle im Plangebiet zurückgehalten und anschließend in den Ostbach unterhalb der Baumstraße eingeleitet werden.

Dem wird durch die vorliegende Entwässerungskonzeption entsprochen. Die Rückhaltung erfolgt aus Gründen der Flächenopportunität in einem ausreichend dimensionierten Stauraum unterhalb der neuen öffentlichen Verkehrsflächen im Plangebiet.

Die im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung im weiteren Kontext extern vorgesehene Tunnelbaumaßnahme am Westring/Cranger Straße/Bahnhofsplatz wurde als zu aufwändig kritisiert.

Die Bedenken wurden geteilt. Von der Tunnellösung als Umbaumaßnahme zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung im Bereich Westring/Cranger Straße/Bahnhofsplatz wurde nach hinlänglicher Prüfung wieder Abstand genommen und eine in jeder Hinsicht weniger aufwändige Umbaulösung konzipiert.

Eine fehlende bzw. nicht ausreichende kumulative Betrachtung von Umweltauswirkungen mit dem angrenzenden Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 270 wurde moniert.

Diese Einwendung konnte fachlich zwar nur bedingt nachvollzogen werden. Zur Klarstellung und um ihr so weit wie möglich entgegen zu kommen, wurden die kumulierenden Auswirkung zu den betroffenen Schutzgütern noch einmal redaktionell anders, detaillierter und umfangreicher im Kapitel 12 des Umweltberichts dargestellt, soweit dies wegen der sehr unterschiedlichen Verfahrensstände, Umsetzungshorizonte und den damit verbundenen Prognoseunsicherheiten möglich war.

Die durch den Bebauungsplan eröffnete Möglichkeit, ein Parkhaus mit bis zu acht Vollgeschossen für die Hochschule zu errichten, wurde als zu massiv, überdimensioniert und beeinträchtigend kritisiert.

Das Parkhaus befindet sich im rückwärtigen Bereich des Plangebiets, hinter den zukünftigen Lehr- und Verwaltungsgebäuden sowie neben einer großvolumigen Lager- und Logistikhalle und grenzt an die ca. 70 Meter breite Bahntrasse an. Inwieweit in dieser Konstellation eine Beeinträchtigung oder Nicht-Berücksichtigung des Stadt- und Ortsbildes anzunehmen sein sollte, ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil erfüllt es hier auch eine sinnvolle Abstands- und Abschirmungsfunktion schutzwürdiger Nutzungen gegenüber dem Bahnlärm. Durch die Stapelung der Geschosse wird weniger Grundfläche für diese notwendige, aber nicht im Vordergrund stehende Nutzung in Anspruch genommen und die Eingriffe sowie der wirtschaftliche Aufwand sind deutlich geringer als etwa bei einer (mehrgeschossigen) Tiefgarage. Die zentrale Bündelung des ruhenden Verkehr für die HSPV vermeidet außerdem Parksuchverkehr im räumlichen Umfeld. Der Klarstellung halber wird zudem darauf hingewiesen, dass sich ein achtgeschossiges Parkhaus bzw. rund 1.100 Stellplätze (Vorgabe der Auslobung des Landes NRW zur Hochschulvergabe) zwar absolut nach „viel“ anhören mögen, jedoch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Studierenden- und Mitarbeitendenzahl der Hochschule lediglich in etwa das reguläre Minimum abbilden, was der Landesgesetzgeber über die Stellplatzverordnung NRW verlangt. Ein Überangebot und damit eine - natürlich nicht gewollte - kontraproduktive Förderung gerade des MIV kann daher nicht erkannt oder unterstellt werden.

Es seien Wertminderungen der Immobilien im Umfeld des Plangebiets infolge der Flächenentwicklung zu befürchten.

Diese Befürchtung konnte durch Recherche vergleichbarer Konstellationen und Auswertung der historischen Bodenwertentwicklung laut BORIS.NRW in Herne und der Region in keinem Fall bestätigt werden. Vielmehr war sogar eher genau das Gegenteil der Fall, also mit einer angrenzenden, umfangreichen Quartiersentwicklung und städtebaulichen Aufwertung einer Brachfläche stiegen auch die Immobilienwerte im jeweiligen Umfeld.

Die verfolgte Bauleitplanung lasse sich nicht aus den Darstellungen des RFNP (zwischenzeitlich nunmehr GFNP) entwickeln.

Diese vertretene Auffassung kann seitens der Stadt Herne nicht geteilt werden. Ein Bebauungsplan gilt als entwickelt, wenn er die Darstellungen des Flächennutzungsplans konkreter ausgestaltet bzw. verdeutlicht. Das beinhaltet insbesondere auch die Möglichkeit einer abweichenden Konkretisierung. Maßgeblich ist dabei, dass der Flächennutzungsplan seine Bedeutung als gemeindliches Steuerungsinstrument der städtebaulichen Entwicklung behält. Der GFNP stellt das Plangebiet des Bebauungsplans 238 als Bestandteil einer darüber hinausgehenden Gemischten Baufläche (M) dar. Die im Bebauungsplan 238 festgesetzten Baugebiete (Mischgebiet, Gewerbegebiet, Sondergebiet Hochschule) sowie der Bereich ohne Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung liegen sämtlich unterhalb der Darstellungsschwelle des GFNP. Sie lassen sich in der Maßstäblichkeit des GFNP sinnvollerweise als Gemischte Baufläche zusammenfassen. Funktion und Wertigkeit der Gemischten Baufläche, aus der der Plan entwickelt wird, sind insofern zweifellos gewahrt. Der Bebauungsplan ist damit aus den Darstellungen des GFNP - im Bereich des Mischgebiets als Konkretisierung, im Bereich von Gewerbe- und Sondergebiet als abweichende Konkretisierung - entwickelt. Das Entwicklungsgebot steht über dies auch bereits deshalb schon nicht entgegen, weil innerhalb des Sondergebietes ein Hochschulvorhaben zulässig sein soll, das auch in einem Kerngebiet i.S.d. BauNVO zulässig wäre, welches ohne weiteres aus der gemischten Baufläche entwickelt werden kann. Auch das festgesetzte Gewerbegebiet kann hier aus der Darstellung der gemischten Baufläche entwickelt werden, da im Gewerbegebiet nur solche Gewerbebetriebe als zulässig festgesetzt sind, die im Sinne des Mischgebietstypischen Störgrades das Wohnen nicht wesentlich stören.

4. In Betracht kommende, anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Stadt Herne besitzt grundsätzlich ein großes Interesse an der Konversion von Brachflächen und zudem speziell ein herausragendes Interesse an der Ansiedlung der Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen und neuem Wohnraum. Dies gilt insbesondere dann, wenn die dafür in Frage kommende Brachfläche - wie hier - sehr innenstadtnah und integriert gelegen ist. Denn die Konversion in integrierter städtischer Lage führt, auch ganz im Sinne der gesetzgeberischen Intention zur Innenentwicklung, zu einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden, da keine neuen Außenbereichsflächen an anderer Stelle erstmals baulich in Anspruch genommen werden müssen. Gleichzeitig kann und soll die bereits im Umfeld des Plangebiets vorhandene Infrastruktur in allen ihren Segmenten durch die neuen Nutzungen mit in Anspruch genommen und so effizient ausgelastet werden.

Besonders hervorzuheben sind dabei der Herner Bahnhof und die Bahnhofstraße als Fußgängerzone und größter zentraler Versorgungsbereich im ganzen Stadtgebiet. Durch die große Nähe zum Bahnhof kann und soll ein großer Teil des zukünftigen MIV, der durch Bewohner, Arbeitnehmer und Studierende im Plangebiet induziert wird, vermieden werden, da mit ihm ein sehr attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot besteht. Dies dient dem Umwelt- und Ressourcenschutz. Außerdem sollen Bewohner, Arbeitnehmer und Studierende die vielfältigen vorhandenen Angebote an Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie etc. auf der Bahnhofstraße wahrnehmen und durch die Steigerung der Nachfrage zu einer prosperierenden Entwicklung der Herner Innenstadt beitragen. Unter diesen Prämissen kommt die „Null-Variante“ (also die ersatzlose Nicht-Entwicklung des Plangebiets) aus städtischer Perspektive nicht ernsthaft in Betracht.

Sucht man in Herne nach Flächen mit vergleichbarer Lagegunst, Verfügbarkeit sowie in einer vergleichbaren Größenordnung, die insbesondere für die angestrebte Hochschulnutzung erforderlich ist, existieren nach verwaltungsinterner Prüfung keine adäquaten Alternativflächen im Stadtgebiet. Zu dieser Erkenntnis führt bereits der Umstand, dass es im auch fußläufig zumutbar bzw. attraktiv erreichbaren Umfeld der beiden Bahnhöfe Herne Bf und Wanne-Eickel Hbf lediglich eine alternative Fläche in ausreichender Größe gibt, und zwar General Blumenthal etwas südlich des Wanne-Eickeler Hbf. Diese ehemalige Zechenfläche steht allerdings aktuell (Mitte 2024) und voraussichtlich noch mehrere Jahre unter Bergaufsicht und erfordert erheblich mehr Erschließungsaufwand. Zudem besitzt der Hbf Wanne-Eickel keinen Ausgang zur Südseite, was einen erheblichen Umweg vom Nordausgang bis zur potentiellen Fläche bedeutet (mindestens 20 Minuten zu Fuß). Der Standort ist damit im Vergleich zum Plangebiet wesentlich weniger verkehrsgünstig aus Sicht des ÖPNV angebunden, wesentlich weniger integriert gelegen und damit - auch losgelöst von der Frage der rechtzeitigen Flächenverfügbarkeit - als wesentlich weniger geeignet einzuschätzen.

Zu den wesentlichen inhaltlichen Planfestsetzungen haben insbesondere folgende Erwägungen geführt: Vor dem Hintergrund der angestrebten Hochschulcampusentwicklung ist die Festsetzung eines Sondergebiets „Hochschule“ rechtlich alternativlos. Für die gemischt nutzbaren Bereiche im nördlichen Plangebietsteil kommen hier zwar grundsätzlich auch urbane Gebiete oder Kerngebiete in Betracht. Kerngebiete wurden jedoch zum einen nicht festgesetzt, weil dies Probleme im Hinblick auf die Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe bedeutet hätte. Diese sind im Plangebiet als potentielle Konkurrenz zur Bahnhofstraße als zentralem Versorgungsbereich nicht gewünscht. Zum

anderen wäre eine Wohnnutzung durch Kerngebiete nicht im angestrebten Umfang ermöglicht bzw. gesichert worden. Urbane Gebiete hätten den Nachteil besessen, dass die gewünschte Gleichgewichtigkeit zwischen Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe nicht gleichermaßen gut wie bei einem Mischgebiet hätte gesteuert und die Eigentümerinteressen der Grundstücke entlang der Eschstraße mit Blick auf Sicherung und ggf. Erweiterung der vorhandenen Wohnnutzung nicht gleichermaßen gut hätten berücksichtigt werden können. Daher wurde hier ein Mischgebiet bzw. gar kein Baugebiet festgesetzt. Im südlichen Plangebiet finden sich mit einem Gewerbegebiet und dem ruhenden Verkehr für die Hochschulnutzung wegen des erheblichen Bahnlärms der angrenzenden Trasse die schallunempfindlichsten Nutzungen.

Form und Art der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Erschließung resultieren weitestgehend aus den tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten vor Ort. Von Süden und Osten kann nicht bzw. könnte nur mit deutlich erhöhtem Flächen- und Finanzaufwand an das bestehende Straßennetz angebunden werden. Im Norden besteht wegen der zahlreichen nicht verfügbaren Fremdgrundstücke lediglich die bisher private Anbindung an die Esch- bzw. Schüchtermannstraße, welche zukünftig öffentlich sein wird. Diese Anbindung ist allerdings nicht breit und damit leistungsfähig genug, weshalb sie nur eine ergänzende Funktion übernehmen kann. Die Funktion der Haupteerschließung übernimmt die Funkenbergstraße von Westen über die Baumstraße hinweg, welche in das Plangebiet hinein verlängert wird. Eine echte Alternative dazu drängt sich nicht ansatzweise auf. Aufgrund der zu erwartenden Nutzendenzahl, der damit einhergehenden Verkehrsbelastung und der geplanten Entwicklung auch der östlich an das Plangebiet angrenzenden ehemaligen Industrieflächen wäre eine private Erschließung als Alternative zur öffentlichen nicht angemessen.

Die städtebauliche Dichte im Plangebiet bewegt sich in Anbetracht der Orientierungswerte der BauNVO und der sehr innerstädtischen Lage des Plangebiets in einem mittleren bis verhältnismäßig hohen Bereich. Letzteres gilt aber nur für das Sondergebiet zur Hochschulnutzung. Da jedoch explizit eine hohe urbane Dichte im Rahmen der Flächenentwicklung erreicht und die Realisierbarkeit der Hochschule mit dem vorgesehenen umfangreichen Flächen- und Raumprogramm ermöglicht und eine wirtschaftlich tragfähige Flächenkonversion gefördert werden sollen, wird dies als erforderlich angesehen. Auch andere Gründe rechtfertigen die eher hohe Dichte in diesem konkreten Fall. So ist etwa der Bereich des Sonder-, des Misch- und des Gewerbegebiets bereits heute wegen seiner Vornutzungsgeschichte im Prinzip vollflächig durch Betonbodenplatten, Fundamente, Asphalt oder Schutt versiegelt. Es gibt hier also keine natürliche, schützenswerte Bodenfunktion mehr. Eine geringere bauliche Dichte wäre zwar in einem gewissen Rahmen durchaus vorstellbar, jedoch hätte dies dann voraussichtlich zu einem höheren Flächenbedarf für die verfolgten Nutzungen geführt. Diese zusätzlichen Flächen hätten dann ihrerseits nicht mehr für anderweitige Nutzungen zu Verfügung gestanden und wären überdies auch voraussichtlich nicht in der erforderlichen Zeit und im unmittelbaren Anschluss an das Plangebiet verfügbar gewesen.