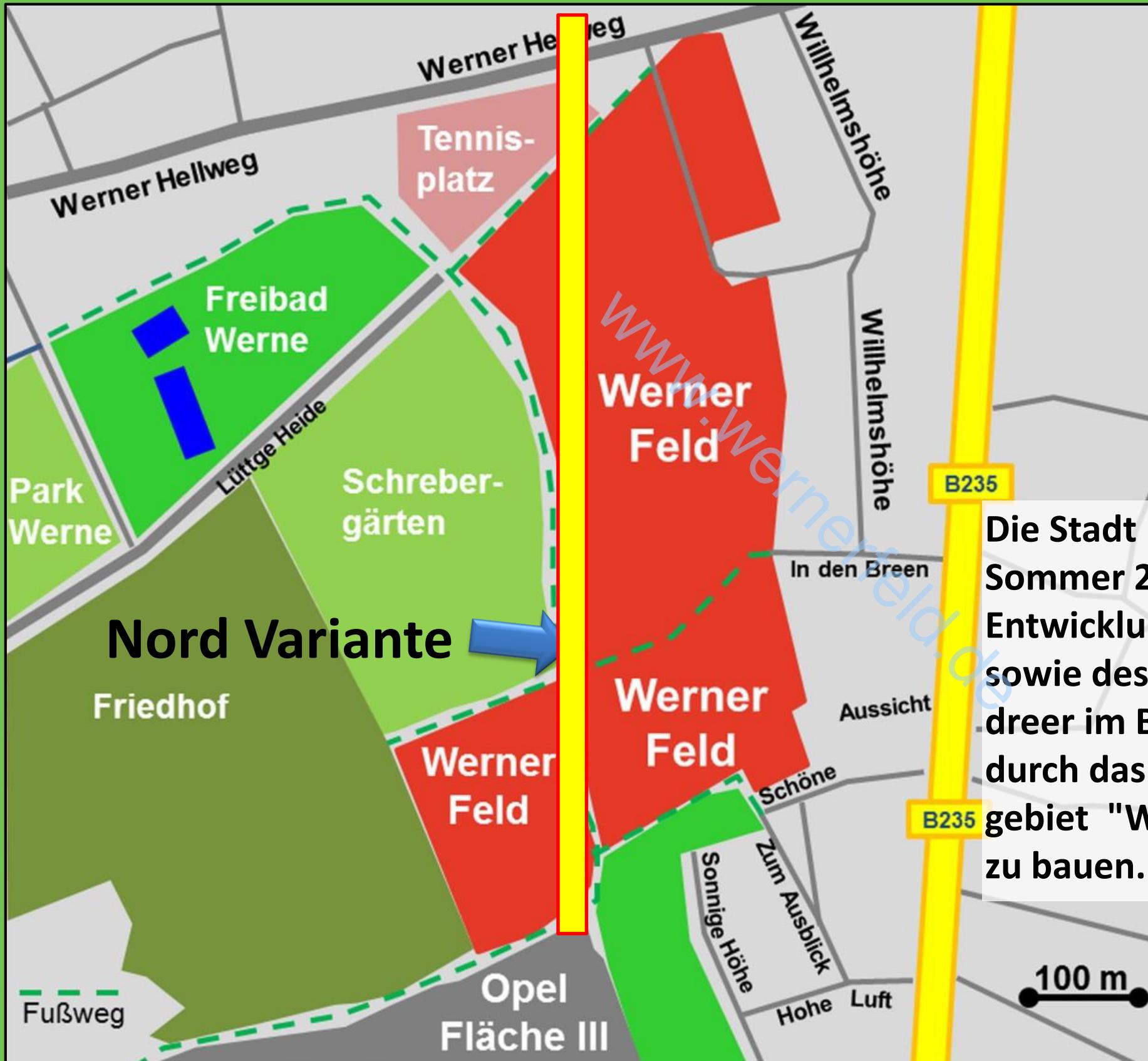




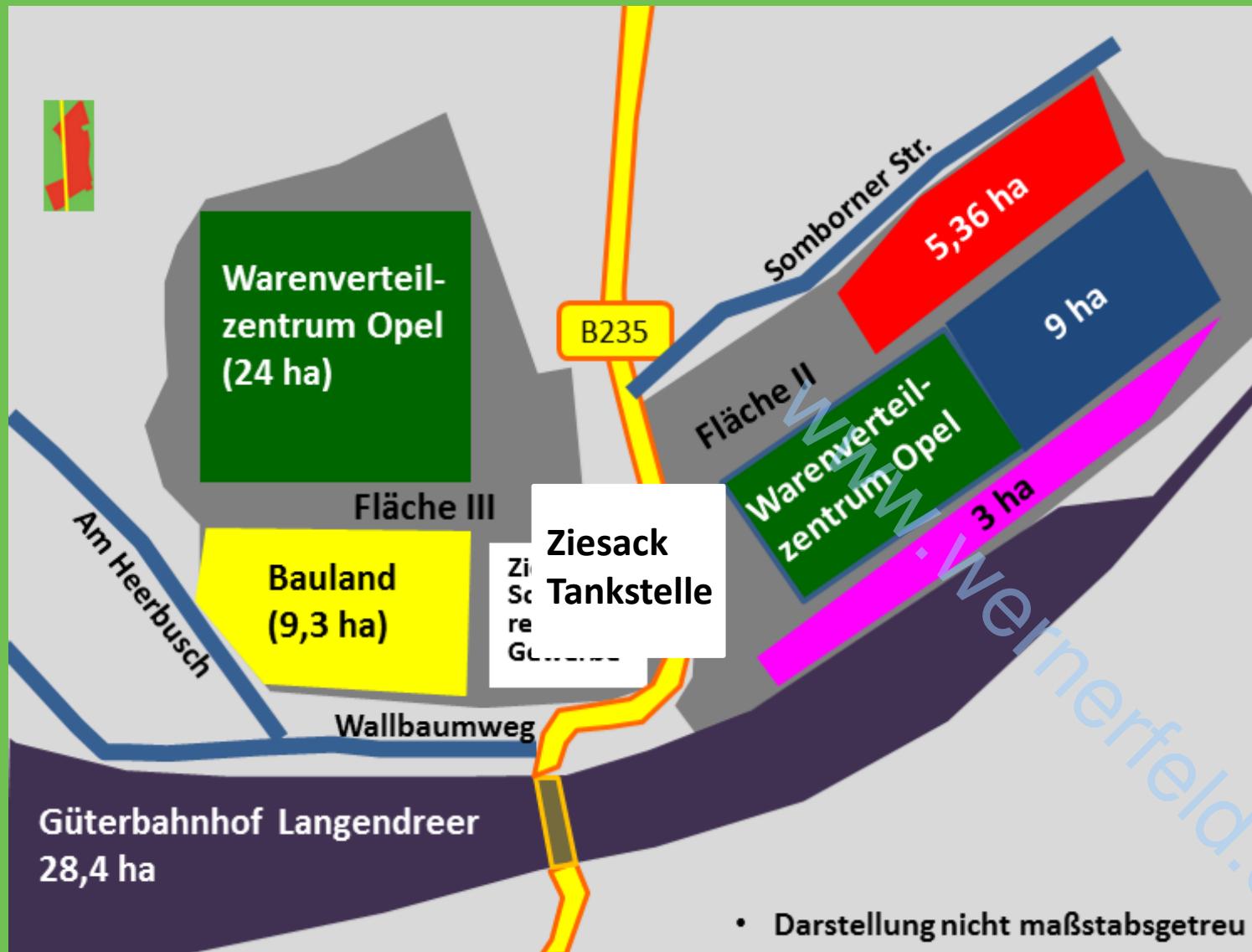
Quelle Karte: OpenStreetMap

Es geht um das WernerFeld



Die Stadt Bochum veröffentlichte im Sommer 2016 Pläne, im Rahmen der Entwicklung der Opelflächen II und III sowie des Güterbahnhofs Langendreer im Bochumer Osten eine Straße durch das Landschaftsschutzgebiet "Werner Feld" (Nord-Variante) zu bauen.

Warum die Nord-Variante und eine mögliche Bebauung des Werner Feldes?



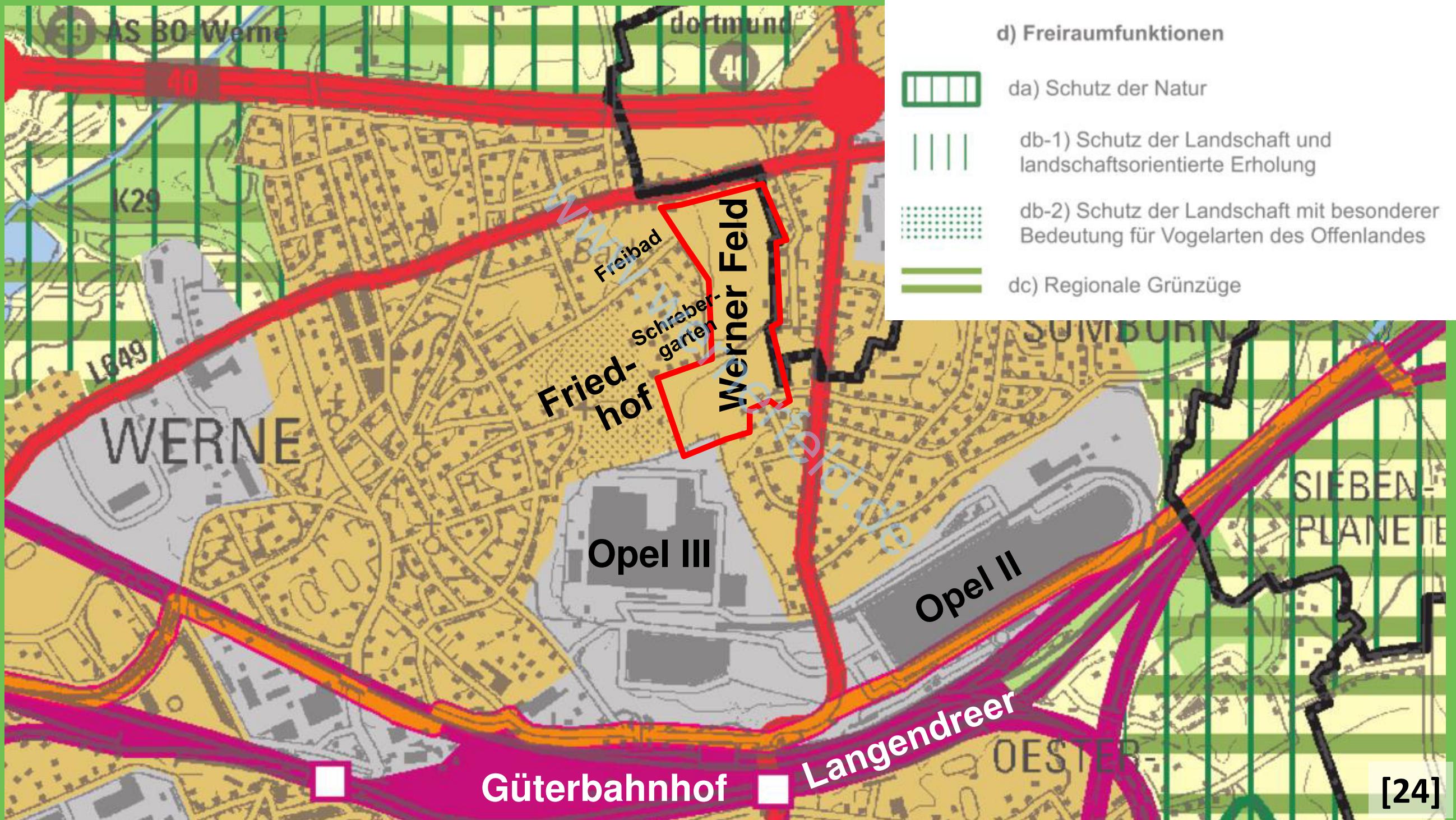
Die Erschließung der Flächen der ehemaligen Opel-Werke II und III als Gewerbegebiet

Nutzungsszenarien [2]

Szenario 1	Die rote Fläche auf dem ehemaligen Opel-Gebiet II wird zur Hälfte von Dienstleistungsunternehmen und zur anderen Hälfte von Gewerbebetrieben genutzt.
Szenario 2	Zusätzlich zu Szenario 1 wird die gelbe Fläche auf dem Opel-Gelände III zu 100 % durch Gewerbe genutzt.
Szenario 3a	Das Warenverteilzentrum zieht von der Fläche III auf die Fläche II (Konsolidierung), so dass auf Fläche III 24 ha für Gewerbe zur Verfügung steht.
Szenario 3b	Das Warenverteilzentrum auf Fläche III bleibt dort, so dass auf Fläche II insgesamt 12 ha für eine 100 % Gewerbenutzung zur Verfügung stehen.

Warum die Nord-Variante und eine mögliche Bebauung des Werner Feldes?

Auszug aus dem Entwurf zum Regionalplan Ruhr (April 2018)



Warum die Nord-Variante und eine mögliche Bebauung des Werner Feldes?



B

GIB 4-4: Güterbahnhof Langendreer

Bezirk: Ost		Flächengröße: 28,4 ha / 15 ha (brutto / netto)	
Eigentum:	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt <input checked="" type="checkbox"/> Großeigentümer	<input type="checkbox"/> städtische Gesellschaft <input type="checkbox"/> privat	<input type="checkbox"/> öffentlich Anzahl: 2
Realnutzung:	<input checked="" type="checkbox"/> Brachfläche <input type="checkbox"/> Gebäudebestand	<input type="checkbox"/> Grünfläche <input type="checkbox"/> Kleingärten / Grabeland	<input type="checkbox"/> Landwirtschaft <input checked="" type="checkbox"/> Bahnanlagen
RFNP:	<input type="checkbox"/> Siedlungsraum (GIB/ASB)	<input type="checkbox"/> Freiraum (AFAB)	<input type="checkbox"/> Regionale Grünzüge
Landschaftsplan:	<input type="checkbox"/> Naturschutzgebiet	<input type="checkbox"/> Landschaftsschutzgebiet	<input type="checkbox"/> Naturdenkmal / LB
Anbindung Autobahn:	<input type="checkbox"/> direkt	<input checked="" type="checkbox"/> durch Wohnbebauung	
Äußere Erschließung:	<input type="checkbox"/> bestehende Straße	<input checked="" type="checkbox"/> Straße zu errichten	<input checked="" type="checkbox"/> Schiene
Restriktionen:	<input checked="" type="checkbox"/> Altlasten bzw. vorgeutzt <i>Weitere: schwieriger Flächenzuschnitt</i>		
Nutzungskonflikte:	<input type="checkbox"/> mit Wohnen	<input type="checkbox"/> mit Freiraum	<input type="checkbox"/> Klimafunktionen <input type="checkbox"/> bes. schutzw. Böden
Mobilisierungsaspekte:	<input checked="" type="checkbox"/> Potenziell langfristig verfügbar (> 15 Jahre)		<input checked="" type="checkbox"/> Hoher bis sehr hoher Kostenaufwand

Pro:	Kein Nutzungskonflikt mit Wohnen oder Freiraum	Wiedernutzung einer Brachfläche	
Contra:	Aufbereitung der Fläche	Aufwändige Erschließung	

Teileinschätzungen:	^g Umweltbelange	^r Restriktionen	^r Erschließung	^g Konflikt mit Wohnen
---------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------------	----------------------------------

Gesamteinschätzung:	^o bedingt geeignet
---------------------	-------------------------------

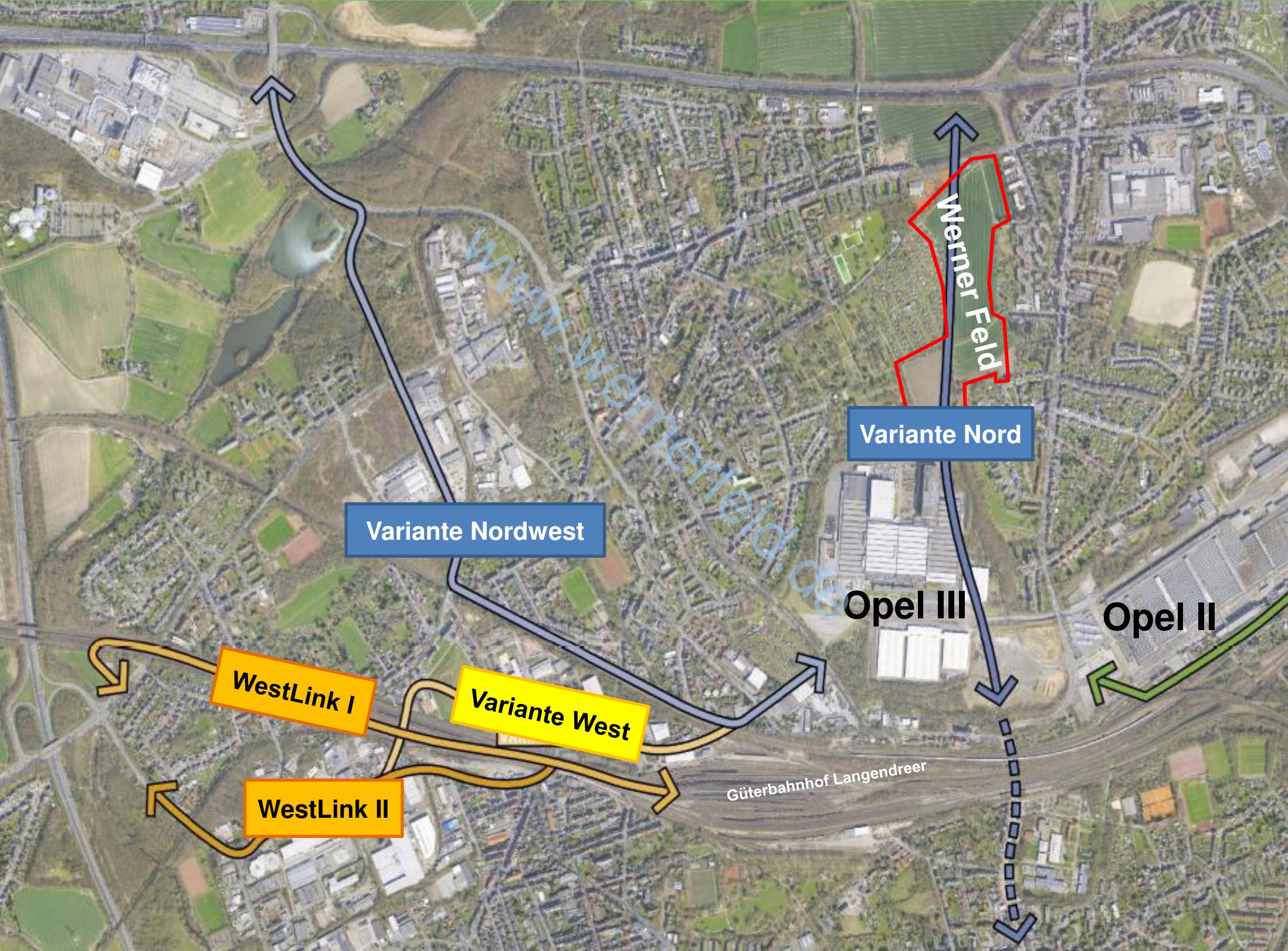
Achtung: Wohnverträglicher Autobahnanschluss nur bei Realisierung der Umgehungsstraße Somborn gesichert!

[4]



Die Erschließung des Güterbahnhofs Langendreer als Gewerbegebiet.

Varianten der Verkehrsführung zur Erschließung der Gewerbe auf den Opelflächen II und III



[23]

Varianten der Verkehrsführung

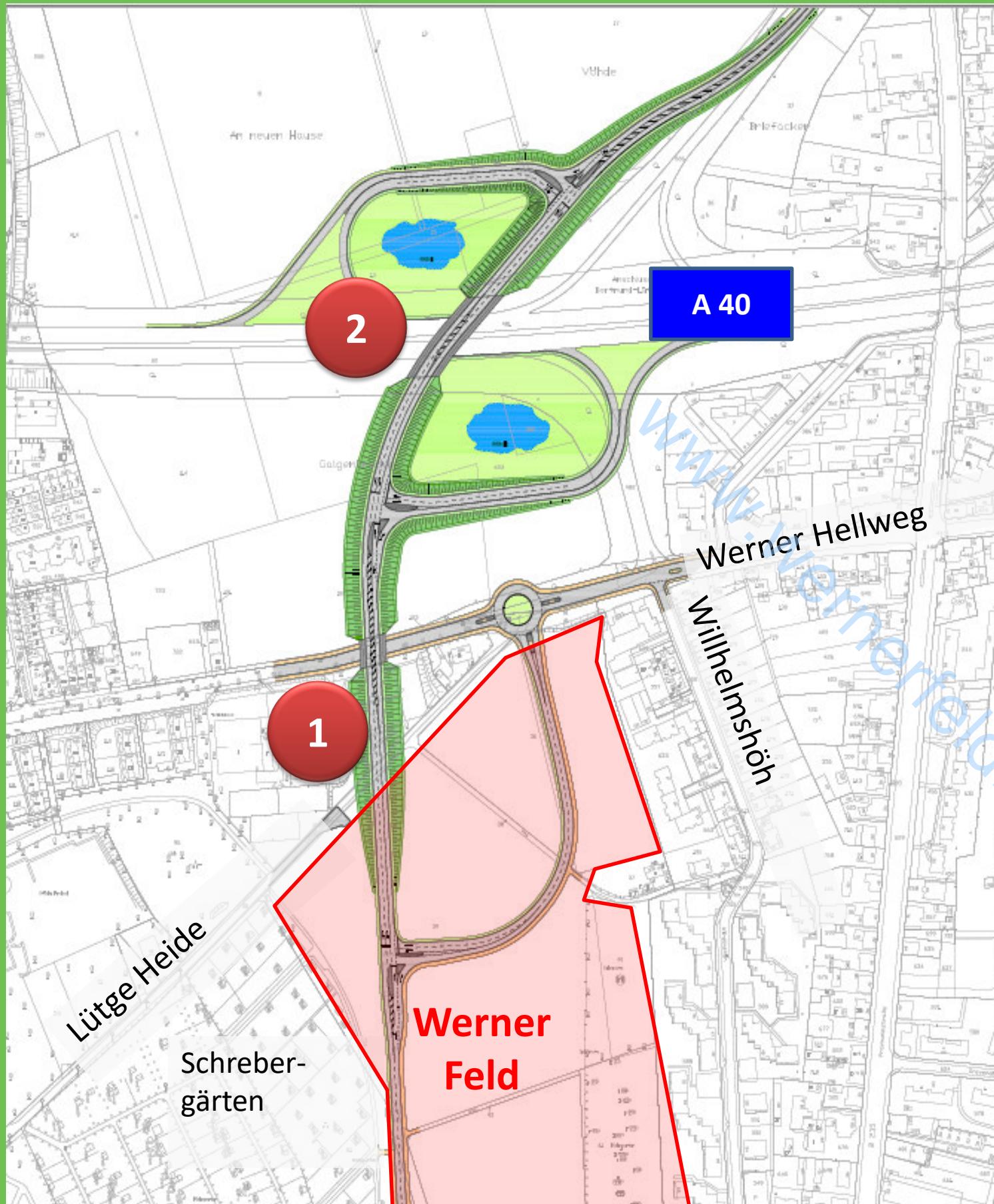
**Nord Variante
(auch Umgehung Somborn)**



Varianten der Verkehrsführung

Nord-Variante (auch Umgehung Somborn)

- 1 Neue Brücke über den Werner Hellweg
- 2 Neue Auffahrt auf die A 40



Quelle: Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Variantenuntersuchung
Erschließung OPEL Werke
Stand: 24.03.2016

Varianten der Verkehrsführung

2. Erschließung nach Westen

Variante 2a:

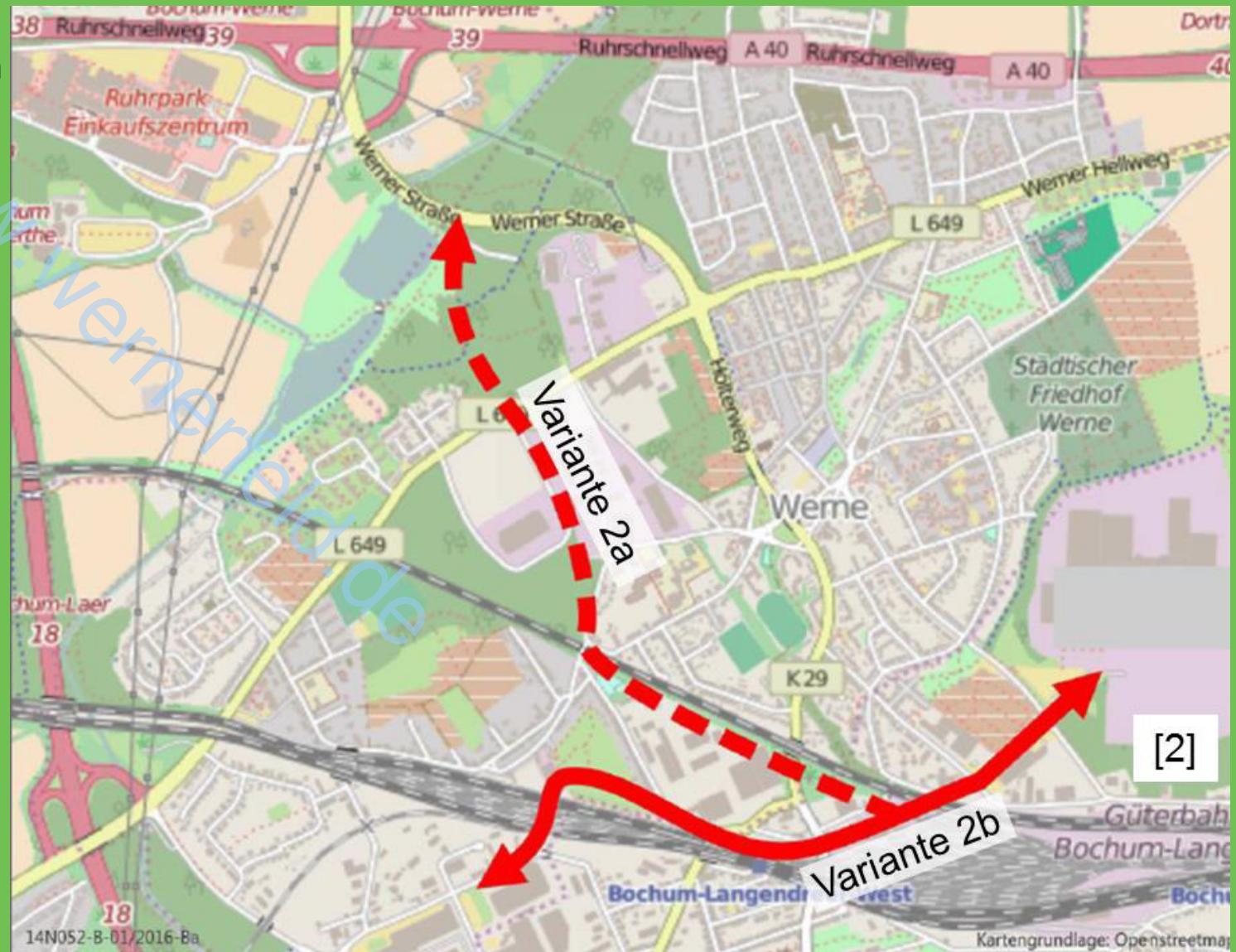
Anschluss über die Werner Straße an die A 40, Auffahrt Bochum-Werne

- entlang der Bahntrasse nach Nord-Westen
- dann entlang der Straße Arnoldschacht nach Norden
- den Werner Hellweg kreuzend
- quer durch das Naherholungsgebiet bei den Harpener Teichen
- auf die Werner Straße
- über die Auffahrt Bochum-Werne auf die A 40

Variante 2b:

Anschluss über Werner Hellweg auf die A 43, Auffahrt Bochum Laer

- entlang des Güterbahnhofs Langendreer
- dann entlang der südlichen Bahntrasse nach Westen
- nördlich des Gewerbegebietes Mansfeld, die Bahntrasse kreuzend
- am Rande des Gewerbegebietes Mansfeld auf die Industriestraße
- auf den Werner Hellweg
- über die Auffahrt Bochum-Laer auf die A 43



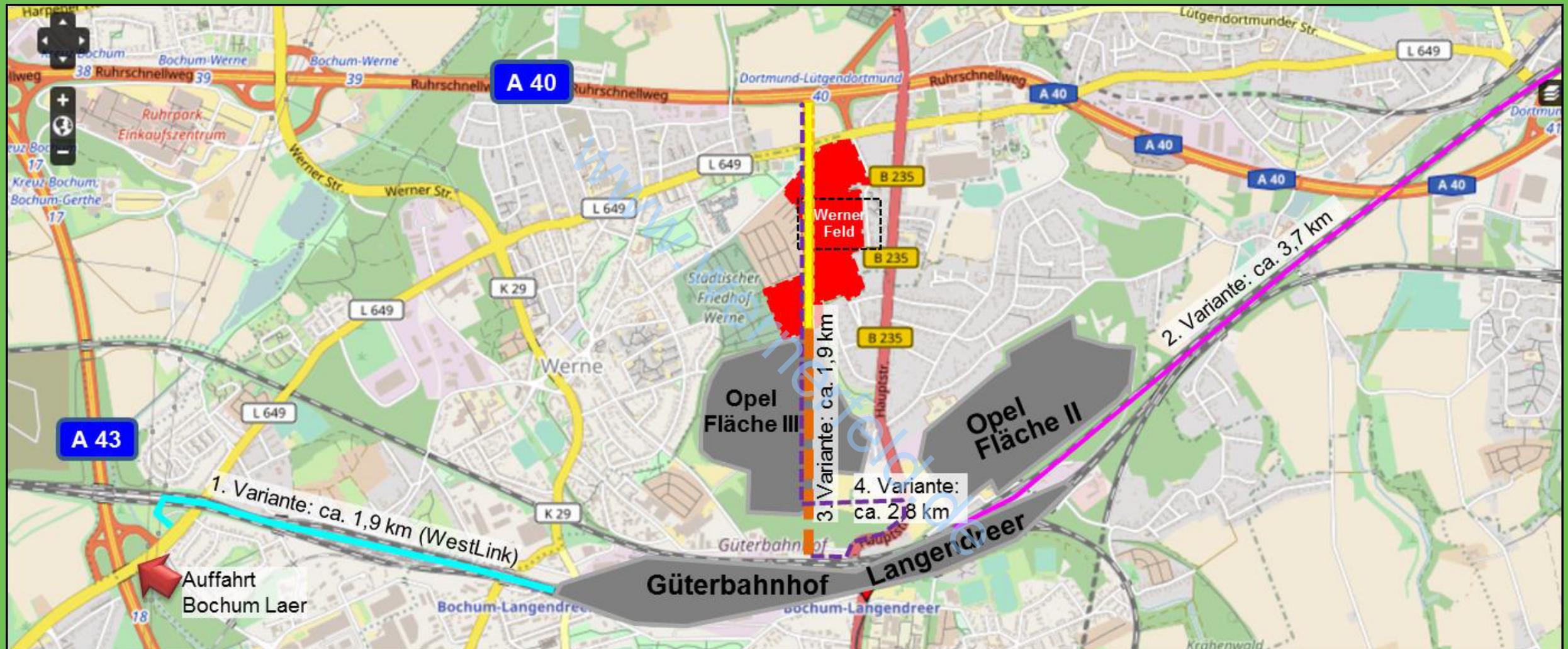
Vorschläge der Bürgerinitiative (BI) WernerFeld:

Erschließung über den WestLink oder den WestLink II und der optimierten B 235

- Ein Verkehrsgutachten (Stand April 2016) [2] kommt zu dem Ergebnis, dass eine Nutzung der Opel-Werksflächen von bis zu 25 ha über die B 235 abgewickelt werden kann.
- Erst bei der Nutzung der gesamten, auf den Opel-Flächen II und III zur Verfügung stehenden Flächen als Gewerbegebiet sehen die Verkehrsgutachten [1, 2] die Notwendigkeit einer weiteren Verkehrsanbindung an eine Autobahn.
- Die (optimierte) B 235 kann bis zu 2.600 Kfz/h vertragen [11].
- Verkehrsaufkommen für
 - 50 ha Gewerbegebiet (Opel II und III) → 1.696 Kfz/h [1]
 - 65 ha Gewerbegebiet (Opel II und III sowie Güterbahnhof Langendreer) → 2.210 Kfz/h (Schätzung)
 - ◆ auch die sanierte B 235 käme in die Nähe ihrer Belastungsgrenze
 - ◆ Lärm- und Staubbelastung
- Deshalb hat die BI WernerFeld für den Fall der Erschließung des Güterbahnhofs Langendreer als Gewerbegebiet Erschließungsvarianten ausgearbeitet, die möglichst keine Freiflächen vernichten:
Anbindung der möglichen Gewerbeflächen
 - ◆ an die A 40 über eine nach dem Stand der Technik optimierte B 235
 - ◆ über den WestLink oder den WestLink II an die A 43.
- Der Strukturausschuss der Stadt Bochum hat am 22.02.2017 und am 27.09.2017 beschlossen, den WestLink und den WestLink II bei den zukünftigen Gutachten und Machbarkeitsstudien zu prüfen.

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink und der optimierten B 235



Quelle Karte: OpenStreetMap

1. Variante: ca. 1,9 km (WestLink)

2. Variante: ca. 3,7 km

3. Variante: ca. 1,9 km (Nord Variante)

4. Variante: ca. 2,8 km (Nord Variante)

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink und der optimierten B 235

Vorteile:

- Mit ca. 1,9 km Länge eine sehr kurze Anbindung an eine Autobahn.
- Verlauf der Erschließung befindet sich vollständig auf Bochumer Stadtgebiet.
- Einfache Anbindung an die A 43.
- Die geplanten Gewerbegebiete (Güterbahnhof – Opel-Werksflächen) sind direkt miteinander verbunden.
- Anbindung des Gewerbegebietes Mansfeld.
- positive Auswirkungen auf die durch die Bahntrasse bislang isolierten Stadtteillagen.
- positive Auswirkungen im Bereich des Tunnels am S-Bahnhof-Langendreer.
- Geringe Eingriffe in Stadtökologie und Stadtklima.
- Keine Vernichtung von für die Stadtteilbewohner wertvollen Freiflächen.

Nachteil:

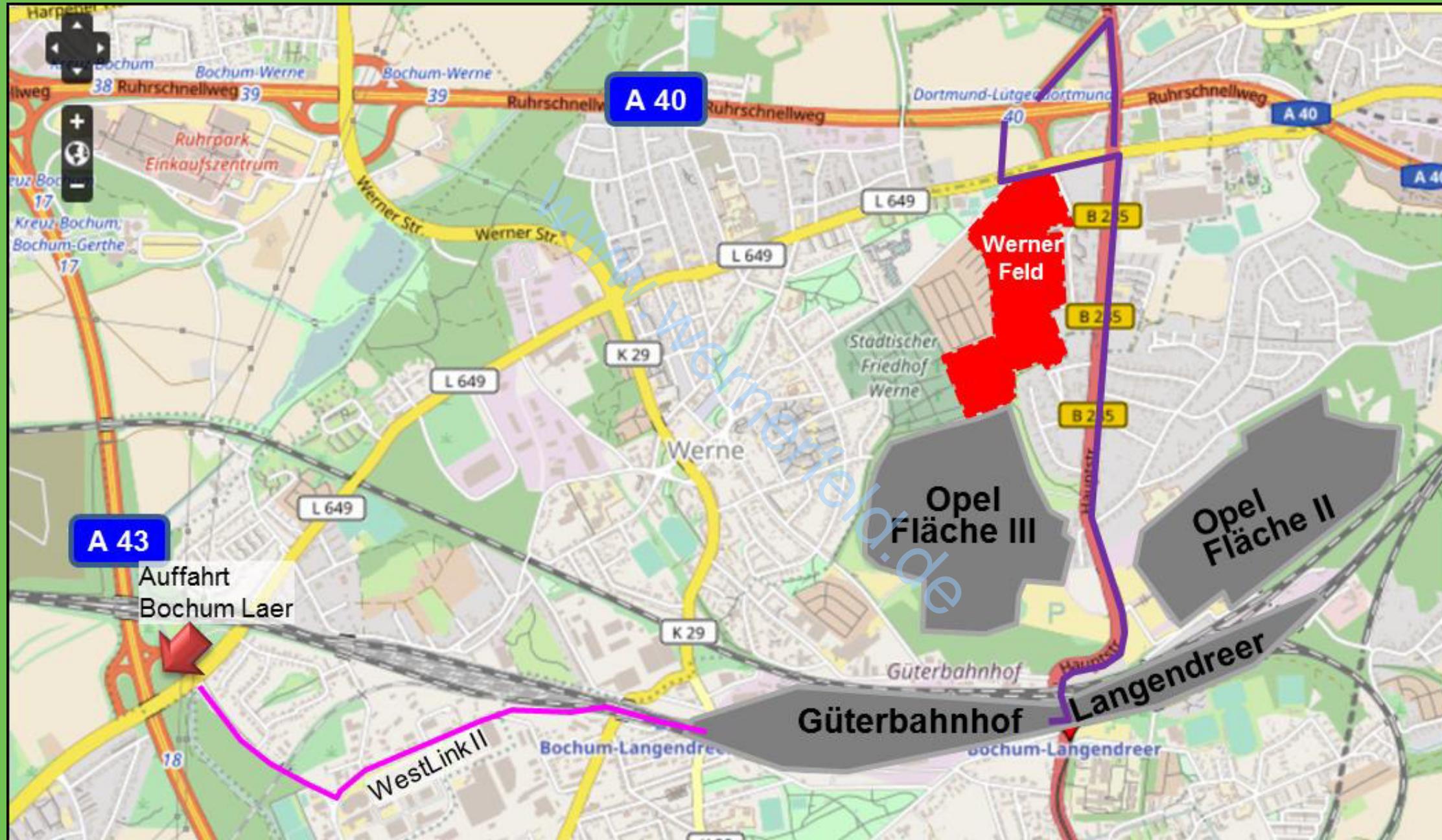
- Intensive Abstimmung mit der DB AG erforderlich.

Varianten der Verkehrsführung



Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink II und der optimierten B 235



Quelle Karte: OpenStreetMap

 WestLink II: ca. 1,9 km bis zur A 43

 B 235: ca. 2,5 km bis zur A 40 Richtung Essen
ca. 2,9 km bis zur A 40 Richtung Dortmund

Vorschlag der Bürgerinitiative WernerFeld:

Ganzheitliches Konzept zur Erschließung über den WestLink II und der optimierten B 235

- Vorteile:**
- Mit ca. 1,9 km Länge bietet der WestLink II ähnlich wie der WestLink eine sehr kurze Anbindung an die Autobahn A 43.
 - Der Verlauf der Erschließung befindet sich vollständig auf Bochumer Stadtgebiet und größtenteils auf bereits bestehenden Straßen.
 - Es besteht eine einfache Anbindung an die A 43.
 - Die geplanten Gewerbegebiete (Güterbahnhof – Opel-Werksflächen) sind direkt miteinander verbunden.
 - Eine positive bauliche Auswirkung im Bereich des Tunnels am S-Bahnhof-Langendreer ist möglich.
 - Verkehrsteilnehmer haben die Alternative, auf die A 40 und dann in West-Ost Richtung oder auf die A 43 und dann in Nord-Süd-Richtung zu fahren. Anders als bei Realisierung der Nord-Variante ist durch die Realisierung von zwei Anbindungen an das Autobahnnetz eine Reduzierung der Verkehrsdichte im betrachteten Straßennetz zu erwarten.
 - Unwesentliche Eingriffe in Stadtökologie und Stadtklima.
 - Keine Inanspruchnahme von für die Stadtteilbewohner wertvollen Freiflächen.

- Nachteil:**
- Im Vergleich zum WestLink entfällt die stadträumlich positive Auswirkung auf die durch die Bahntrasse isolierten Stadtteillagen.

Zwischenbericht des Stadtbaurats zu den Erschließungsvarianten vom 07.11.2018

Auszug:

- Die heute vom Wirtschaftsverkehr genutzten Straßen in Richtung A 40 und A 43 sollten punktuell umgebaut werden, um die Leistungsfähigkeit der Straßen und den Immissionsschutz für die Anlieger zu verbessern.
- Zur Entwicklung der großen Gewerbeflächenpotentiale, wie den ehemaligen Opel-Werken und dem Güterbahnhof Langendreer, bedarf es aber darüber hinaus dem Bau neuer Straßen.
- Hier bieten sich grundsätzlich Verbindungen in Richtung der Anschlussstelle A 40 Lütgendortmund (Nordvariante) sowie den Anschlussstellen A 43 Werne (Nord-West-Variante) und A 43 Laer (Westvariante) an.
- Die in der Bevölkerung umstrittene Nordvariante in Richtung A 40 wird gegenüber der Westvariante in Richtung A 43 Anschlussstelle Laer als weniger vorteilhaft eingeschätzt und wird daher voraussichtlich nicht mehr priorisiert.
- Die Westvariante hat zudem den Vorteil einer möglichen Bündelung des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr auf dem geplanten Radschnellweg Ruhr. Allerdings ist der Aufwand für die Realisierung dieser Variante voraussichtlich sehr hoch.

Die Machbarkeit der untersuchten Varianten wird derzeit weiter analysiert. Eine abschließende Empfehlung kann daher noch nicht gegeben werden.

Die Stadt Bochum wird in Kooperation mit der Stadt Dortmund die Bürgerinnen und Bürger über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung noch vor der Beratung in den politischen Gremien informieren und diese gemeinsam diskutieren.

Datum und Ort der Veranstaltung werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Schwache Argumente für die Nord-Variante

15 Sekunden gegen das Werner Feld

Ein Verkehrsgutachten aus April 2016 [2]

- analysiert die Verkehrs-Ist-Situation.
- arbeitet Varianten für die Optimierung der Knotenpunkte aus.
- ermittelt die maximal mögliche Verkehrsbelastung.
- schätzt die Verkehrsqualitätsstufen (QSV / bedeutet: durchschnittliche Wartezeit für Fahrzeuge) an den optimierten Knotenpunkten für die Varianten ab.

Knotenpunkt	Verkehrsqualität / durchschnittliche Wartezeit bei den OPTIMIRUNGSVARIANTEN			
	Variante I	Variante II	Nord Variante ¹⁾ Variante III	Variante IV
Hauptstraße / Opelwerk	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec
Hauptstraße / Opelwerk (mit Bypass)	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec
Hauptstraße / Somborner Str.	B 35 sec	B 35 sec	B 35 sec	B 35 sec
Provinzialstr. / Lütgendortmunder Hellweg	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec
Provinzialstr. / Anschluss A40	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec
Lütgendortmunder Hellweg / Anschluss A40 (Kreis)	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec	D 45 sec
Lütgendortmunder Hellweg / Anschluss A40 (LSA)	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec	D 70 sec
Hauptstraße / Wallbaumweg	D 45 sec	D 45 sec	C 30 sec	D 45 sec

Können 15 Sekunden weniger Wartezeit die Vernichtung des Naherholungs- und Landschaftsschutzgebietes Werner Feld rechtfertigen?



Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Abschnitten 7.2, Verkehrliche Untersuchung zur Verkehrsqualität und zur Verkehrserschließung der Opel-Werke II und III in Bochum-Langendreer
Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 12.04.2016

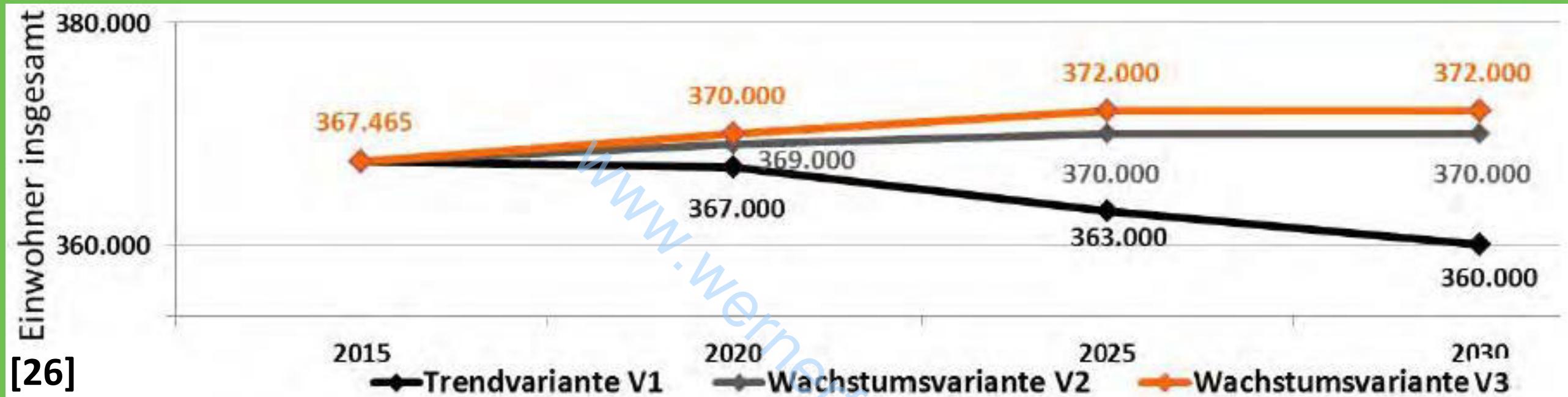
Schwache Argumente für die Nord-Variante

Knapper Wohnraum

In Bochum sollen 800 Wohnungen pro Jahr gebaut werden



Bevölkerungsprognose für Bochum



[26]

V1	Bevölkerungsentwicklung ohne Beeinflussung der Entwicklung.
V2	zusätzlich zur Entwicklung gem. V1 wächst die Bevölkerung durch Beeinflussung der Zuwanderung von Auszubildenden, Studierenden, jungen Beschäftigten, Familien und Senioren.
V3	zusätzlich zur Entwicklung gem. V2 erfolgt eine deutliche Erhöhung des Zuzugs von Familien aus den Nachbarstädten.

[26]

Die Entscheidung für eine Prognosevariante ist zugleich die Entscheidung für oder gegen eine aktive wohnungspolitische Strategie. Bei den am Erstellungsprozess beteiligten Akteuren herrschte Einigkeit darüber, dass die Trendvariante nicht Ziel der künftigen Entwicklung sein kann. Die Chancen für Wachstum sollen in Bochum künftig besser genutzt werden. Dementsprechend wurde die Wachstumsvariante V3 als Zielvariante gewählt.

[26]

Schwache Argumente für die Nord-Variante

Knapper Wohnraum

In Bochum sollen 800 Wohnungen pro Jahr gebaut werden



Bevölkerungsentwicklung in Bochum

Wohneinheiten (WE)	2000	2005	2010	2015	2020
Bevölkerungsentwicklung					
IST-Zahlen Stadt Bochum	-18.545	-11.185	2.769	2.268	
Annahme Personen / WE	5	5	2	1,87	
WE	-3709	-2237	1385	1213	

- Für den Zeitraum 2000 bis 2010 ergeben sich unter der Annahme, dass in einer Wohneinheit im Durchschnitt 5 Personen wohnten, 5.946 frei gewordene Wohneinheiten.
- Setzt man voraus, dass zwischen 2010 und 2017 im Durchschnitt nur noch 2 bzw. 1,87 Personen pro Wohneinheit wohnten, wurden in diesem Zeitraum 2.597 Wohneinheiten benötigt.
- Bleiben 3.349 Wohneinheiten, die einer Nutzung, Sanierung, Vollsanierung oder bestands-erneuerter Nutzung zugeführt werden könnten.
- Stattdessen soll im Stadtgebiet Bochum
 - auf vorgenutzten Flächen: 26,3 ha
 - auf Grün- und Freiflächen: 54,8 ha
 - auf Kombinationen aus Freiflächen und vorgenutzten Flächen: 27,7 hagebaut werden. [27]

Verstöße gegen den Landesentwicklungsplan NRW

- Der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) gibt Ziele und Grundsätze für die räumliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen vor.
- Eine mögliche Bebauung des WernerFeldes verstößt gegen die folgenden Ziele und Grundsätze:

Ziele		Grundsätze	
2-1	Zentralörtliche Gliederung	4-2	Anpassung an den Klimawandel
2-3	Siedlungsraum und Freiraum	4-3	Klimaschutzkonzepte
6.1-1	Flächensparende und bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung	6.1-2	Leitbild "flächensparende Siedlungsentwicklung"
7.1-2	Freiraumsicherung in der Regionalplanung	6.1-5	Leitbild "nachhaltige europäische Stadt"
8.1-2	Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum	7.1-1	Freiraumschutz
		7.1-4	Bodenschutz
		7.1-8	Landschaftsorientierte und naturverträgliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen
		7.5-2	Erhalt landwirtschaftlicher Nutzflächen und Betriebsstandorte

- Wir haben dies dem Regionalverband im Rahmen des formellen Beteiligungsverfahrens zum Entwurf des Regionalplan Ruhr mitgeteilt und gefordert, das WernerFeld weiterhin als Freiraum und Agrarbereich auszuweisen.

Starke Argumente gegen die Nord-Variante

Stellungnahme der Stadt Bochum

zum Entwurf des Regionalplans [28] / Stand 19.11.2018)



Auszug:

Bereiche aus vorangehenden kommunalen Diskussionen (1. und 2. Tranche)

Nr. (1): Werner Feld

Anregung:

Im Werner Feld, nördlich von Opel III im Bezirk Ost, legt der Entwurf des Regionalplanes Ruhr ASB fest. Die über die Darstellung des RFNP hinausgehenden, auf landwirtschaftlichen Flächen liegenden Bereiche, werden im Entwurf des Regionalplanes als Regionalplanreserven (3,2 ha als ASB + 8,8 ha als GIB) angerechnet.

Aus der Sicht der Stadt Bochum eignen sich die Flächen nur dann für eine Bebauung, wenn sich im Rahmen einer Untersuchung zur Erschließung von Opel II und III sowie dem Güterbahnhof Langendreer herausstellen sollte, dass die Nordvariante, die ebenfalls durch diesen Bereich geführt würde, die beste Variante wäre. Zum gegenwärtigen Arbeitsstand wird die in der Bevölkerung umstrittene Norderschließung jedoch als weniger vorteilhaft eingeschätzt und voraussichtlich nicht mehr priorisiert. Solange vom Rat keine gegenteilige Beschlussfassung vorliegt, ist der Bereich aus Sicht der Stadt Bochum im Regionalplan Ruhr als Freiraum festzulegen.

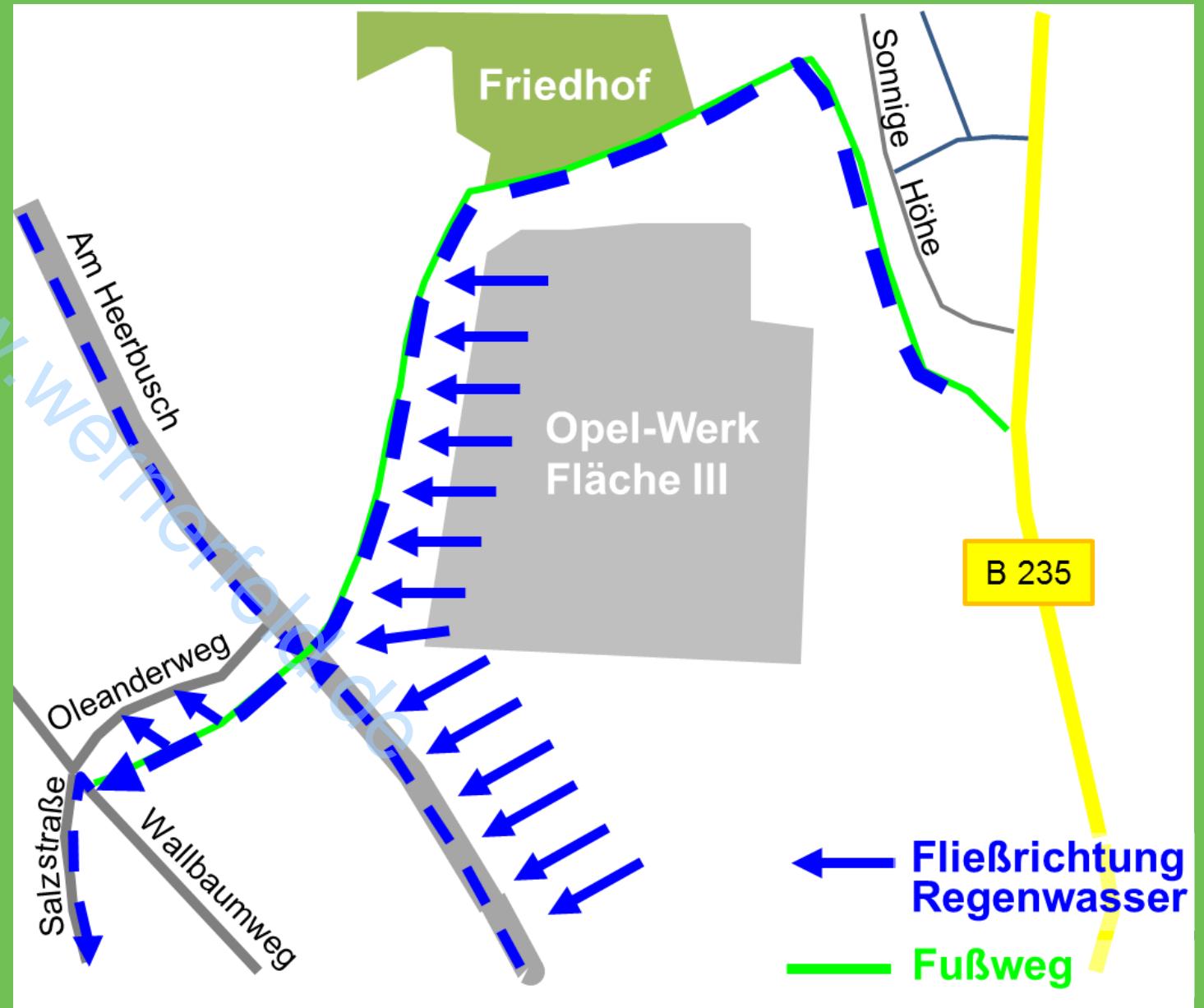
Nur durch eine solche Festlegung kann sowohl gegenüber der Öffentlichkeit als auch in der Bilanz der Regionalplanreserven dokumentiert werden, dass keine Absicht besteht, den Freiraumbereich baulich zu entwickeln. In der Konsequenz ist an dieser Stelle zwingend von der für den Regionalplan gewählten Herangehensweise, Freiraumbereiche innerhalb der Siedlungsbereiche i. d. R. nicht als AFAB festzulegen, abzuweichen. Durch die Einbeziehung der angrenzenden Kleingärten, des Friedhofs und des Freibades Werne erreicht der Bereich mit rund 40 ha eine substanzielle Größe.

WernerFeld



Verschärfung der Überschwemmungsgefahr bei Sturzregen

- Schon jetzt kommt es bei Starkregen in der
 - Salzstraße
 - Wallbaumweg
 - Oleanderweg
 - Am Heerbuschzu Überschwemmungen, weil das Wasser u.a. vom Opel-Gelände abfließt.
- Das bestehende Kanalisationsnetz kann die Regenmassen nicht abführen; tatsächlich strömt das Wasser aus der überlasteten Kanalisation so stark heraus, dass die Gullideckel hochkommen.
- Es ist zu erwarten, dass durch eine weitere Versiegelung der Flächen im Verlauf der Fließrichtung des Regenwassers die Bedrohung für die Bürger im gefährdeten Bereich steigt.
- Vor diesem Hintergrund sollte dringend von einer weiteren Versiegelung von Freifläche in diesem Gebiet abgesehen werden.



Starke Argumente gegen die Nord-Variante

Handlungskarte Klimaanpassung der Stadt Bochum



- Das Werner Feld hat für den Bochumer Osten und Lütgendortmund eine wichtige klimarelevante Funktion.
- In der Handlungskarte Klimaanpassung der Stadt Bochum ist ein Teil des Werner Feldes bereits als wärmebelastet gekennzeichnet.
- Vor diesem Hintergrund sollte dringend von einer weiteren Versiegelung von Freifläche in diesem Gebiet abgesehen werden.



Zone 3

Belastungsgebiete der Industrieflächen



Die insgesamt hohe Flächenversiegelung bewirkt in diesen Bereichen eine starke Aufheizung tagsüber und eine deutliche Überwärmung nachts. Der nächtliche Überwärmungseffekt kann hier eine der Innenstadt analoge Ausprägung erreichen. Maßnahmen für bestehende sowie für die Gestaltung von neuen Industrie- und Gewerbeflächen:

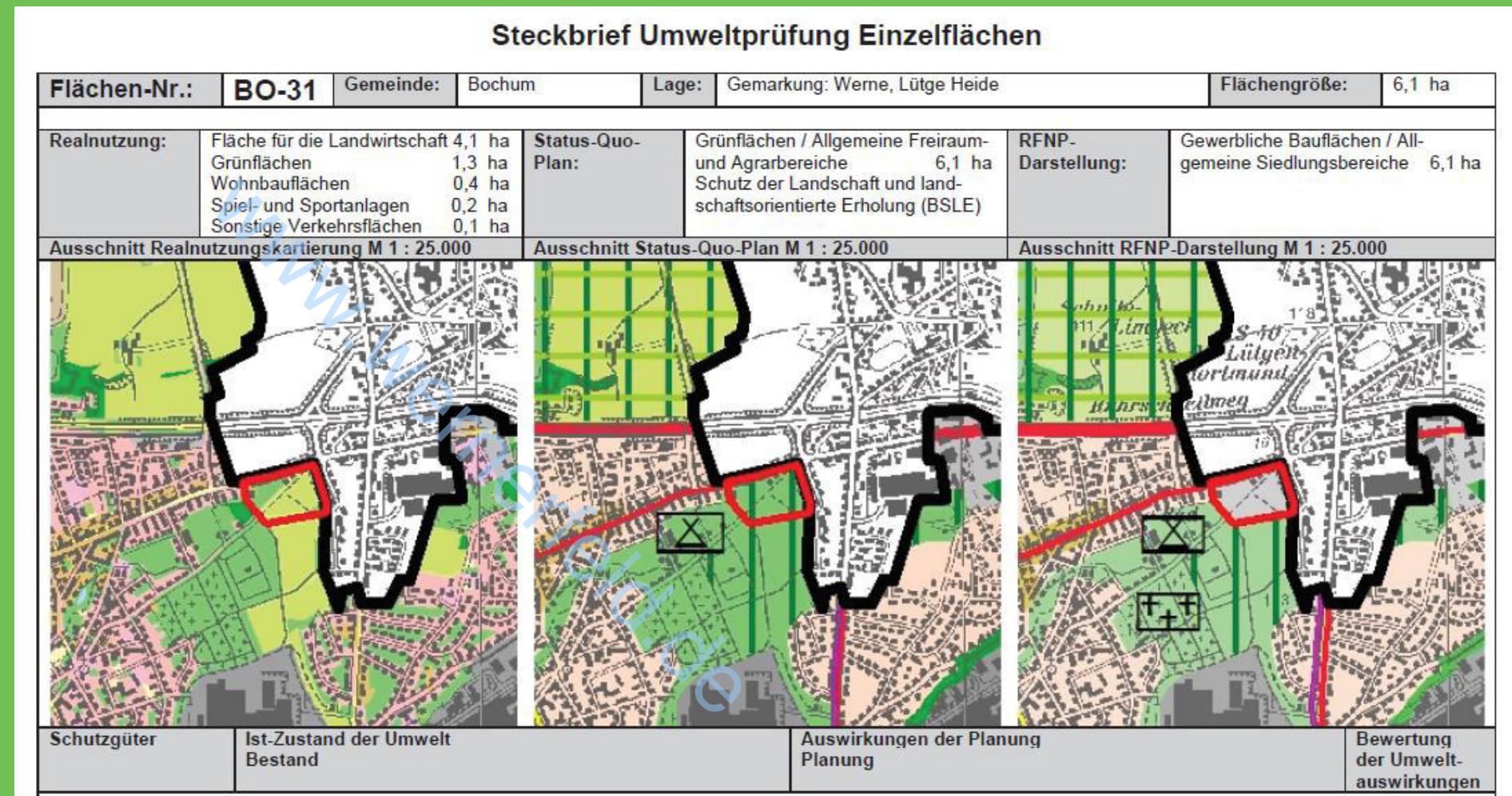
- Wahl eines geeigneten Areals zur Sicherung einer hinreichenden Be- und Entlüftung
- Rückbau, Entsiegelung, Begrünung betrieblich nicht mehr genutzter Flächen
- Stellplatzanlagen, Randsituationen und das Umfeld von Verwaltungsgebäuden begrünen
- Begrünung von Fassaden und Dächern
- bepflanzter Freiraum als Puffer zu angrenzenden Flächen

Starke Argumente gegen die Nord-Variante

Umweltgutachten

- 2008 wurde ein Umweltgutachten zu einem Teilbereich des Werner Feldes erstellt. Hier sollte ein Gewerbegebiet entstehen.
- Das Umweltgutachten dokumentierte für den Fall einer Bebauung eine insgesamt besonders gravierende Belastung für die Schutzgüter

1. Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Landschaft
2. Boden
3. Wasser
4. Luft
5. Klima
6. Mensch, Gesundheit, Bevölkerung
7. Kultur- und Sachgüter



Gesamtbewertung für den Fall einer Bebauung

„Die Umsetzung der Planung wird **erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf alle Schutzgüter** ausüben.

Aufgrund der **hohen Wertigkeit der Fläche und der großen Flächeninanspruchnahme** sind die Umweltauswirkungen als **insgesamt besonders gravierend** einzuschätzen.“

- Wenn diese Bewertung für einen Teilbereich des Werner Feldes gilt, dann doch sicher auch für die Gesamtfläche?
- Sollten diese Schutzgüter so wenig wert sein, dass das Werner Feld bebaut werden darf?

- [1] Verkehrliche Untersuchung zur Verkehrsqualität und zur Verkehrserschließung der Opel- Werke II und III in Bochum-Langendreer / Ingenieurgesellschaft Stolz mbH / Stand: 12. April 2016
- [2] Verkehrliche Untersuchung zur Umnutzung der Flächen II und III in Bochum Ingenieurgesellschaft Stolz mbH / Stand: 19. April 2016
- [3] Zusammenfassung - Fortschreibung der Machbarkeitsstudie Entwicklung der ehem. OPEL-Werksflächen II und III in Bochum NRW Urban GmbH / Stand 29.04.2016
- [4] Stadt Bochum / Regionalplan Ruhr - Potentielle neue GIB und ASB zur Diskussion / Stand: 15.06.2016
- [5] Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20161593/1 vom 13.10.2016
- [6] Ingenieurgesellschaft Stolz mbH / Variantenuntersuchung Erschließung OPEL Werke / Stand: 24.03.2016
- [7] Antrag zur 9. Sitzung des Ausschusses für Strukturentwicklung am 21.09.2016 hier: Prüfung der Anbindung der Opelflächen II/III über die A 40- Anschlussstelle DO-Oespel nördlich entlang der vorhandenen IC-Trasse / Stand: 07.09.2016
- [8] Koalitionsvereinbarung von CDU, SPD und GRÜNEN in der 13. Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr / Stand: 26.09.2014
- [9] Steckbrief Umweltprüfung Einzelflächen - Bo-31
- [10] Handlungskarte Klimaanpassung der Stadt Bochum
- [11] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)
- [12] Änderungsantrag zur Sitzung des Ausschusses für Strukturentwicklung am 06.07.2016
- [13] Beschlussvorlage der Verwaltung der Stadt Bochum zur Aufnahme von Flächen in den Regionalplan Ruhr vom 13.10.2016
- [14] Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20170186 – Anregung nach § 24 GO NRW: Ganzheitliches Konzept zur Erschließung der Opel II-/ III-Flächen und weiterer potenziellen Flächen im Bochumer Osten
- [15] Niederschrift zur 12. Sitzung des Ausschusses für Strukturentwicklung vom 22.02.2017 (WestLink / Tagesordnungspunkt 1.2)
- [16] Mitteilung der Verwaltung Nr. 20170854 vom 11.04.2017 über eine 2. Tranche Gewerbe- und Industriebereiche sowie allgemeine Siedlungsbereiche
- [17] Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20171858
- [18] Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20172126 - Anregung nach § 24 GO NRW: Erschließung der Gewerbegebiete im Bochumer Osten über den WestLink II und die nach dem Stand der Technik optimierte B 235
- [19] Niederschrift zur Sitzung des Strukturentwicklungsausschusses vom 27.09.2017 (WestLink II, TOP 1.2)
- [20] Bericht zur Lage der Umwelt in der Metropole Ruhr 2017 (Regionalverband Ruhr)
- [21] Arbeitskarte Regionalplan (Stand: Nov. 2017 / Regionalverband Ruhr)
- [22] Top 3.4 der 17. Sitzung des Planungsausschusses des regionalverband Ruhr, „Vorlage: 13/1025, Information über die geplanten Änderungen des Landesentwicklungsplanes NRW und potenzielle Konsequenzen für die Aufstellung des Regionalplans Ruhr“ (Regionalverband Ruhr)
- [23] Vorlage Nr. 20181018 „Sachstandsbericht „Integrierte Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung im Bereich Bochum Werne/ Langendreer / Somborn Untersuchung, Variantenentwicklung und Abwägung“ (mit Anmerkungen), Quelle: (Stadt Bochum)
- [24] Anlage 2 zu Drucksache Nr. 13/1091, Zeichnerische Fsetlegungen des Regionalplans Ruhr / 18. Sitzung des Planungsaus-schusses des RVR (13.06.2018), TOP 2.4, Vorlage: 13/1091
- [25] Anlage 1 zu Drucksache Nr. 13/1091, Regionalplan für das Verbandsgebiet des Regionalverbands Ruhr / 18. Sitzung des Planungsaus-schusses des RVR (13.06.2018), TOP 2.4, Vorlage: 13/1091
- [26] Handlungskonzept Wohnen, Stadt Bochum, Februar 2018
- [27] Beschlussvorlage der Verwaltung 20181415 – Wohnbauflächenprogramm
- [28] Beschlussvorlage 20183083 - Stellungnahme der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr sowie ergänzende Stellungnahme der Stadt Bochum