

Mitteilung der Verwaltung Vorlage Nr.: 20181018

Status: öffentlich

Datum: 25.04.2018

Verfasser/in: Christian Klimm

Fachbereich: Amt für Stadtplanung und Wohnen

Bezeichnung der Vorlage:

Sachstandsbericht „Integrierte Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer Verbesserung der Gewerbeflächenerschließung im Bereich Bochum Werne/ Langendreer/ Somborn Untersuchung, Variantenentwicklung und Abwägung„

Bezug:

Beschlussvorlagen der Verwaltung Nr.: 20170186 und Nr.: 20172126 sowie Mitteilung der Verwaltung Vorlage Nr.: 20170198

Beratungsfolge:

Gremien:

Sitzungstermin:

Zuständigkeit:

Ausschuss für Strukturentwicklung

02.05.2018

Kenntnisnahme

Bezirksvertretung Bochum-Ost

17.05.2018

Kenntnisnahme

Wortlaut:

Nachdem die Adam Opel AG am Standort Bochum ihre Produktion eingestellt hat, sollen die Werksflächen nachgenutzt werden.

Bereits Anfang 2014 hat die NRW.Urban hierzu eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der drei Opelflächen erarbeitet. Wesentlicher planerischer Teil ist ein Nutzungs- und Strukturkonzept für eine gewerbliche und wissenschaftliche bzw. technologieorientierte Folgenutzung. Die Entscheidung der Adam Opel AG, mit einem Neubau einer etwa 9,5 ha großen Logistikhalle teilweise auf der Opel-Fläche II zu verbleiben, führte zu einer Überarbeitung der Studie.

Derzeit bestehen für die Opel-Flächen II und III folgende Überlegungen:

- die Westhälfte der Opel-Fläche II ist für das neue Opel-Logistikzentrum vorgesehen. Auf den übrigen Flächen sollen Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe untergebracht werden.
- im nördlichen Teil der Opel-Fläche III bleibt zunächst das bestehende Warenverteilzentrum bestehen, während im südlichen Bereich ein etwa 10 ha großes Gewerbegebiet entwickelt werden kann.

Bisher werden beide Flächen vor allem über die B 235 (Haupt- und Provinzialstraße) erschlossen. Bereits heute stößt diese Haupteerschließung an ihre Kapazitätsgrenzen – sowohl was die Verkehrsmengen als auch die Lärmwerte betrifft. Spätestens bei der Neuansiedlung

Wer auf der B 235 unterwegs ist, fragt sich sicher, wie es zur Feststellung kommt, die B 235 würde bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze kommen!

von Betrieben wird eine Leistungssteigerung des Erschließungssystems notwendig sein.

In der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie von NRW.Urban ist das Ziel formuliert: „Eine leistungsstarke und schnelle Erschließung mit Anbindung an das klassifizierte und überregionale Verkehrsnetz mit möglichst geringen Auswirkungen auf schützenswerte Nutzungen ist eine wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben.“

In einer Verkehrsstudie der IGS GmbH, Neuss wurden hierfür verschiedene Nutzungsszenarien im Hinblick auf die verkehrliche Entwicklung untersucht. Danach kommt es bei zwei (nutzungsintensiveren) Szenarien zu einer Überlastung des vorhandenen Straßennetzes.

Um die Ansiedlung von weiterem Gewerbe im Bochumer Osten überhaupt zu ermöglichen, ist die Verwaltung der Stadt Bochum zurzeit dabei eine ergebnisoffene Untersuchung des gesamten Raumes durchzuführen, um so die sinnvollste und zugleich konfliktärmste Trasse im Untersuchungsraum zu ermitteln. Im Zuge der „**Integrierten Machbarkeitsstudie**“ vergab das Amt für Stadtplanung und Wohnen sowie das Umwelt- und Grünflächenamt die Beauftragung von vier Einzelaufträgen mit einer:

- **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit Artenschutzprüfung Stufe I** (Teil I),
- einer umfassenden, vertieften **Verkehrsuntersuchung mit Netzanalyse** (Teil II),
- eine **Analyse und Bewertung der städtebauliche Wirkungen** (Teil III) und
- ein begleitendes **schalltechnisches Gutachten** (Teil IV)

mit dem Ziel, die Machbarkeit von unterschiedlichen Erschließungsvarianten zu prüfen. Auf diese Weise sollen die Vor- und Nachteile der Varianten möglichst vollständig dargestellt und bewertet werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bilden die Grundlage für eine integrierte Rahmenplanung zur Gewerbeflächenentwicklung im Bochumer Osten. Hierbei sind neben den brachliegenden Gewerbeflächenpotenzialen insbesondere auch die Bestandsgewerbeflächen im Bereich des Stadterneuerungsgebietes Werne/ Langendreer berücksichtigt

ENTWICKLUNGSZIELE

Die zu untersuchenden Varianten sollen nicht nur die Gewerbeflächen erschließen, sondern gleichzeitig positive Auswirkungen auf das Stadtgebiet und ihre vielfältigen Funktionen haben. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien wurden daher die übergeordneten Ziele definiert:

- Erhalt der **Freizeit-, Umwelt- und Lebensqualität** in den Quartieren
- städtebauliche **Aufwertung** und Verknüpfung zwischen Werne und Langendreer-Alter Bahnhof
- geringere Beeinträchtigung vorhandener **sensibler Nutzungen**
- Optimierung des vorhandenen **Verkehrsnetzes**
- verbesserte Erschließung und **Vernetzung** vorhandener und potenzieller Gewerbeflächen
- verträgliche und nachhaltige **Umsetzbarkeit**

METHODIK

In einer ersten Phase wurden mögliche **Korridore** untersucht, die für die Erschließung der Gewerbeflächen infrage kommen. Bei den Korridoren handelt es sich um Räume, die – im

Gegensatz zu den festzulegenden **Trassen** – noch nicht parzellenscharf sind, sondern die Möglichkeit der Erschließung darstellen.

Die Korridore wurden nach ihrem **verkehrlichen Nutzen** und nach ihren **Raumwiderständen** bewertet. Bei der Festlegung der möglichen Korridore wurden zugrunde gelegt:

- die Betrachtung bestehender und zu erwartender Verkehrsströme und -mengen.
- die Analyse des Bestandsnetzes und potenzieller Flächenentwicklungen.
- die Bewertung der Raumwiderstände und der Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter.
- der Abgleich mit den genannten Entwicklungszielen.

VERKEHRSLICHE UNTERSUCHUNG

Die Gewerbeflächen im Bochumer Osten sind umgeben von den Bundesautobahnen A 40, A 43, A 44 und A 45. Somit besteht für den Fernverkehr grundsätzlich eine optimale verkehrliche Anbindung der Gewerbegebiete in alle vier Himmelsrichtungen. Für die Gewerbeflächen im Osten sind dabei die Anschlussstellen Bochum-Werne (A 40), Dortmund-Lütgendortmund (A 40) und Bochum-Laer (A 43) von besonderer Bedeutung, da diese von den Gewerbeflächen aus am günstigsten zu erreichen sind.

Eine Analyse der Verkehrsströme aus dem Untersuchungsbereich zeigt auf, dass ein Großteil der Verkehrsströme in Richtung Norden und Westen orientiert ist. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit in Richtung Osten zur A 45 und auch in Richtung Süden zur A 44 ist somit aus Sicht der hauptsächlichen Verkehrsnachfrage nicht erforderlich. Zudem ergeben sich aufgrund der Lage der Gewerbeflächen im nordwestlichen Quadranten des Autobahnrechtecks (A 40, A 43, A 44, A 45) die räumlich kürzeren Wege zu den oben genannten Anschlussstellen. Schwerpunkte der verkehrlichen Erschließung der Gewerbefläche sind somit die Anschlussstellen Bochum-Werne (A 40), Dortmund-Lütgendortmund (A 40, über die B 235 damit auch in Richtung Castrop-Rauxel) und Bochum-Laer (A 43, über die L 649 und die B 226 damit auch in Richtung Bochum-Innenstadt) sowie die Anschlussstellen Dortmund-Kley (A 40 über die L 649) und Bochum-Querenburg (A 43 über die K 3).

Eine vertiefende Analyse der heutigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsbereich sowie der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur zeigen, dass über die Anschlussstelle Dortmund-Kley keine weiteren Verkehrsmengen mehr abwickelbar sind. Auch der gemäß Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau der A 40 und der A 43 wird an dieser Situation nichts grundlegend ändern. Daher ist die Optimierung der verkehrlichen Erschließung der Gewerbeflächen im Bochumer Osten auf die Anschlussstellen Bochum-Werne (A 40), Dortmund-Lütgendortmund (A 40) und Bochum-Laer (A 43) sowie ggfs. Bochum-Querenburg (A 43) auszurichten.

Aktuell werden mögliche Verkehrsführungen auch unter Berücksichtigung von Aus- und Neubaumaßnahmen einschließlich neuer Bahnquerungspunkte auf ihre Machbarkeit geprüft.

In einem ersten Schritt kommen vorläufig fünf verschiedene Varianten hierfür in Frage. Davon verlaufen drei Varianten im Bereich zwischen der B 235 und den Bahngleisen und werden auf die Anschlussstellen Bochum-Werne und Dortmund-Lütgendortmund geführt. **Die zwei übrigen Varianten queren dabei die vorhandenen Bahnlinien und haben ihr Ziel an der Anschlussstelle Bochum-Laer (A 43).**

Das sind unsere alternativen Erschließungsvarianten WestLink I und WestLink II.

Aus verkehrlicher Sicht konnte somit der Bereich, in dem eine Optimierung der verkehrlichen Erschließung der Gewerbeflächen möglich ist, auf den Bereich zwischen der A 40 im Norden, der B 235 im Osten, der Unterstraße / Wittener Straße (K 8) im Süden und der A 43 im

Westen eingegrenzt werden. In diesem Bereich wurden die zuvor erwähnten fünf Korridore für eine alternative Erschließung gefunden. **Diese werden nun hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft.**

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erfolgt in einem ersten Schritt, der sog. Raumanalyse, eine flächendeckende Bestandserfassung und -bewertung der Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG einschließlich ihrer Wechselbeziehungen:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.

Die Bestandserfassung und -bewertung erfolgt auf Grundlage von im Untersuchungsraum relevanten, konkret flächenbezogenen Umweltkriterien, die den o. g. Schutzgütern zugeordnet werden.

Ziel der in die UVS integrierten Raumwiderstandsanalyse ist die Identifizierung von Trassenkorridoren, die sich aus umweltfachlicher Sicht zur Aufnahme einer Erschließungstrasse für die Gewerbeflächen eignen. Im Ergebnis erfolgt die Ableitung einer Vorzugsvariante aus Umweltsicht. Im Hinblick auf die Vermeidung bzw. Verminderung negativer Umweltauswirkungen im Sinne einer frühzeitigen Umweltvorsorge wird der Untersuchungsraum in Bereiche mit unterschiedlichem Konfliktpotenzial differenziert. Dazu werden die schutzgutbezogenen Umweltkriterien sog. Raumwiderstandsklassen überführt.

Insgesamt werden vier Raumwiderstandsklassen gebildet (sehr hoch, hoch, mittel, gering). Je größer sich die Schutzwürdigkeit und Bedeutung eines bewertungsrelevanten Kriteriums auf einer Fläche darstellt bzw. je höher dessen Empfindlichkeit gegenüber zu erwartenden nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens ist, desto höher ist der Raumwiderstand im Hinblick auf die Führung der Erschließungstrasse.

Der Raumwiderstand einer Fläche leitet sich direkt aus dem Kriterium mit der höchsten dort erreichten Bedeutungs- bzw. Empfindlichkeitsstufe ab, d. h. eine Aggregation der flächenbezogenen Bewertungsergebnisse für die einzelnen Schutzgutkriterien (im Sinne von 2 x hoch = sehr hoch) wird nicht durchgeführt.

In möglichst konfliktarmen Bereichen werden alternative Trassenkorridore ausgewählt, innerhalb derer die Konzeption von Trassenvarianten erfolgen soll. Die auf Grundlage der Raumwiderstandsanalyse in der UVS ermittelten Trassenkorridore werden einer vergleichenden Betrachtung unter zusätzlicher Berücksichtigung verkehrlicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Kriterien unterzogen. Als Ergebnis dieser vergleichenden Betrachtung werden die weiter zu verfolgenden Trassenkorridore festgelegt, innerhalb derer dann die Trassenvarianten zu entwickeln sind (momentaner Arbeitsstand).

In der UVS werden die umwelterheblichen Auswirkungen auf die o. g. Schutzgüter auf Grundlage der relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens für die entwickelten Trassenvarianten ermittelt (sog. Auswirkungsprognose). Die aus Umweltsicht zu empfehlende Vorzugsvariante geht aus der vergleichenden schutzgutbezogenen Betrachtung der Varianten (Variantenvergleich) hervor.

KORRIDORFESTLEGUNG

Die vertiefende Verkehrsanalyse, die Basis der Festlegung der möglichen Korridore ist, kommt zu folgender Einschätzung und Wertung:

- wegen der Streckenlänge und damit verbundenen Fahrzeiten orientieren sich die Verkehre in **Richtung Norden und Westen.**
- aktuell und künftig werden die Verkehre über die Autobahn-Anschlussstellen Bochum-Laer, Bochum-Werne, Bochum-Querenburg und Dortmund Lütgendortmund abgewickelt.
- wegen der hohen Verkehrsbelastung sind zum Teil Anpassungen der Anschlussstellen notwendig, zusätzliche Anschlussstellen werden ausgeschlossen.
- notwendig wird die Anpassung verkehrlicher Schwerpunkte (z. B. Knoten).
- verkehrliche Engpässe auf der BAB 40 und 43 sollen durch den geplanten Ausbau behoben werden.
- die Bestandsqualifizierung sollte Vorrang haben vor der Neuentwicklung.

WEITERES VORGEHEN UND TRASSENUNTERSUCHUNG

Im nächsten Schritt werden innerhalb der Korridore „Nord“ und „West“ die Trassen definiert und mit Hilfe einer Bewertungsmatrix beurteilt. Die Kriterien orientieren sich an den Entwicklungszielen:

- Synergien für die **Stadtentwicklung**
- Auswirkungen auf die **Umwelt**
- Verbesserung der **Verkehrerschließung**
- **Umsetzung** und Wirtschaftlichkeit

In einer Bürgerveranstaltung sollen der aktuelle Stand der Untersuchung vorgestellt und die Korridore bzw. Trassen diskutiert werden. Termin und Ort werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Anlagen:

Übersichtspläne





