

Zusammenfassung

Fortschreibung der Machbarkeitsstudie Entwicklung der ehem. OPEL-Werksflächen II und III in Bochum

1. Anlass

Anfang 2014 hat NRW.URBAN eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der drei Werksflächen abgeschlossen. Als Ergebnis wurde ein Nutzungs- und Strukturkonzept für gewerbliche und wissenschaftliche / technologieorientierte Folgenutzungen vorgestellt. Durch die Entscheidung der Adam OPEL AG, auf Fläche II eine neue Logistikhalle mit ca. 9,5 ha Fläche zu errichten, ergibt sich die Notwendigkeit einer Überarbeitung der in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Konzepte mit dem Ziel, einen Masterplan sowohl für die OPEL-Flächen als auch für die südlich angrenzenden, überwiegend in DB AG Eigentum befindlichen Flächen (im folgenden Arrondierungsflächen genannt) als Basis der künftigen Umsetzung zu entwickeln. Die im Folgenden beschriebene Untersuchung erfolgte im Auftrag der *Bochum Perspektive 2022 GmbH*.

2. Bisherige Beschlussfassungen der Stadt Bochum

Der Rat der Stadt Bochum hat sich 2014 und 2015 intensiv mit der Folgenutzung der Werksflächen und den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie befasst. Beschlossen wurde zunächst eine Anpassung der Bebauungspläne auf Basis der Studie. Nach Bekanntwerden der Planung der Adam OPEL AG hat sich der Rat erneut mit der Entwicklung beschäftigt, und hat sehr detailliert die Vor- und Nachteile der geänderten Nutzungsvorstellungen abgewogen. Letztlich wurde aufgrund der besonderen Bedeutung der Flächen als Flächenpotenzial für Bochum und die gesamte Region sowie der erhaltenen bzw. geschaffenen Arbeitsplätze eine weitere Anpassung der Planungsziele beschlossen.

3. Aktualisierte Bestandsbewertung

Zunächst wurden die Standorte II und III (ehem. Werke II und III) einer erneuten Bestandsbewertung unterzogen. Die Neubewertung des Bestandes erfolgte unter Zugrundelegung der geänderten Planungsziele.

Insbesondere das vorhandene Relief, die vermuteten Altlasten sowie einige umweltrelevante Faktoren wirken sich auch auf die Überarbeitung der Konzepte und auch auf künftige Baustrukturen aus. So werden sowohl die Erschließungsstruktur als auch die künftigen vermarktbareren Flächen durch das Relief insbesondere im Süden der Fläche III sowie zwischen Südrand und Plateau der Fläche II deutlich geprägt. Hinzu kommen Restriktionen durch Altlasten, welche sich überwiegend aus der Vornutzung ergeben. Im weiteren Prozess werden zudem insbesondere die Schutzansprüche angrenzender Nutzungen zu untersuchen sein.

4. Entwicklungskonzepte Flächen II + III

Einen zentralen Baustein der Machbarkeitsstudie aus 2014 stellten die städtebaulichen Konzepte für die Flächen II und III dar. Diese sahen eine vollständige Überplanung beider Werksflächen vor. Die nachfolgende Abbildung, auf der das neue Warenverteilzentrum mit dem Grobkonzept überlagert wird, verdeutlicht die geänderten Rahmenbedingungen.

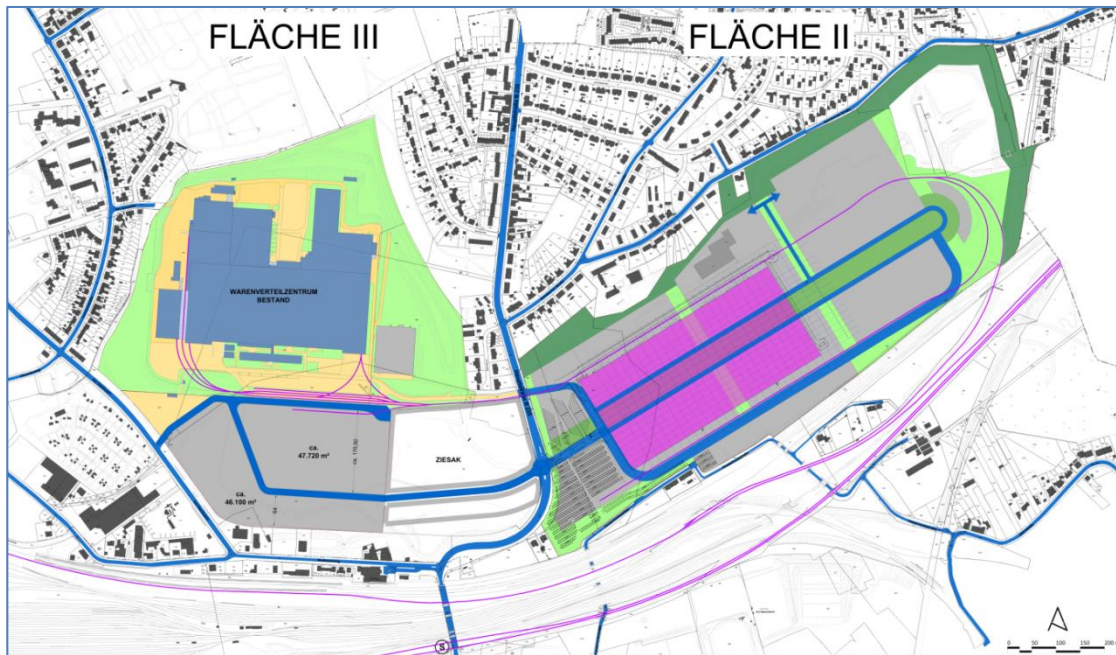


Abb. 1 Städtebauliche Grobkonzepte 2014 + Warenverteilzentrum neu

Weiterentwicklung der Grobkonzepte

Die neue Aufgabenstellung bestand im Kern darin, ein Konzept zu entwickeln, welches das geplante Warenverteilzentrum (WVZ) auf Fläche II berücksichtigt und für die freiwerdenden Flächen ein robustes und flexibles Gesamtkonzept vorgibt. Hierbei war insbesondere zu prüfen, ob sich das geplante WVZ städtebaulich in eine Gesamtplanung integrieren lässt.

Neben dem Verbleib des vorhandenen WVZ auf Fläche III (**Szenario I**) wird in **Szenario II** eine Verlagerung des WVZ auf Fläche II beschrieben. Dieses Szenario hätte die Zusammenlegung (von OPEL als „Konsolidierung“ bezeichnet) beider Ersatzteillager zum Ergebnis. Im Vorfeld der ersten Werkstatt wurden gemeinsam mit der *Bochum Perspektive 2022 GmbH* und der Stadt Bochum sechs Konzeptalternativen für die Flächen II und III entwickelt. Nicht alle vorgestellten Varianten entsprechen der im Ratsbeschluss vom 25.06.2015 gewünschten Konsolidierung der Logistiktutzung, da eine Entscheidung zur Konsolidierung frühestens 5 Jahre nach Inbetriebnahme des WVZ getroffen wird. Im Folgenden werden die zwei Vorzugsvarianten mit und ohne Konsolidierung dargestellt:

Konzepte Fläche II

Allen Konzepten gemein ist, dass sie die Planung der Adam OPEL AG, die Trassierung des Radschnellwegs Ruhr sowie die Erhaltung von Grünstrukturen berücksichtigen.

Szenario II - Grobkonzept Alternative 1a „Erweiterung Logistik als Anbau“

Das Konzept berücksichtigt die Verlagerung des WVZ von Fläche III auf Fläche II in Form eines 8,5 ha großen Anbaus an das geplante WVZ. Sollte diese Alternative zum Tragen kommen, würde nahezu die gesamte Fläche II durch die Adam OPEL AG genutzt. Diese Alternative wäre auch als Zwischenlösung denkbar, bei der die Logistikerweiterung errichtet und durch einen Dritten zwischengenutzt wird. Dies könnte verhindern, dass die Flächen für längere Zeit brach liegen, falls eine Entscheidung pro Konsolidierung durch OPEL erst spä-

ter getroffen wird. Voraussetzung für eine weitere Logistknutzung wäre der Nachweis der verkehrlichen Realisierbarkeit, welche bisher nicht untersucht wurde. Lediglich der Bereich Plateau Nord wäre hier für die Funktionstüchtigkeit des WVZ nicht erforderlich. Dort könnte eine vollkommen neue Nutzung etabliert werden, die jedoch auf eine autarke Erschließung, z.B. von der Somborner Straße aus, angewiesen wäre. Das Konzept berücksichtigt den Erhalt des Gleisanschlusses, der im Bereich nördlich des WVZ eine neue Trassierung erhält.

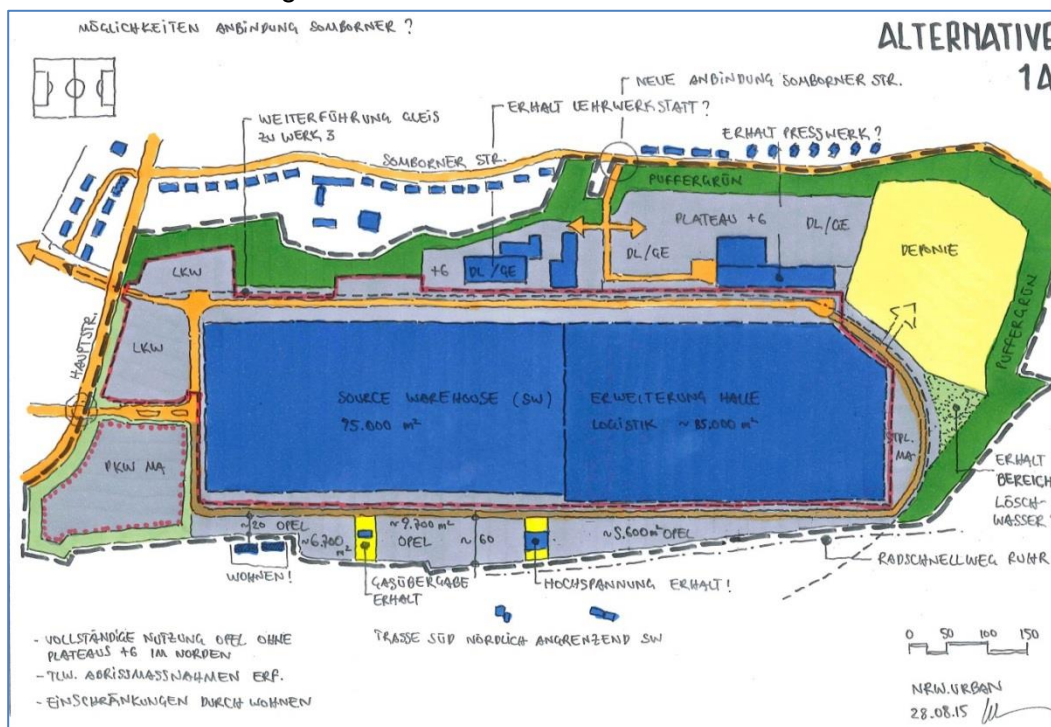


Abb. 2: Grobkonzept erweiterte Logistknutzung als Anbau

Vorteile:

- Möglichkeit der Verlagerung WVZ von Fläche III auf Fläche II
- Möglichkeit einer logistischen Zwischennutzung
- Kostengünstige Erschließung des oberen Plateaus
- autarke Adressbildung möglich

Nachteile

- Exponierte Grundstücke an der Hauptstraße durch Stellplätze belegt
- Umnutzung Bereich südlich WVZ nur nach Abriss Bausubstanz realisierbar

Fazit

- WVZ und weitere Entwicklung / Zwischennutzung Fläche II kompatibel
- Entspricht Ratsbeschluss Stadt Bochum vom 25.06.2015

Szenario I - Grobkonzept Alternative 2a „Dienstleistungen und Gewerbe“

Dieses Konzept geht davon aus, dass es zu keiner Verlagerung des WVZ kommt. Folglich wird für die frei werdenden Flächen nordöstlich des geplanten WVZ die Ausbildung eines Gewerbegebietes vorgeschlagen. Dieses ermöglicht die Vermarktung von Bauflächen ab einer Größenordnung von rund 3.000 m². Genauso gut sind Unternehmensansiedlungen von 1 ha und mehr möglich. Bei dieser Alternative verbliebe lediglich der Bereich des im Bau befindlichen WVZ inkl. Stellplatz- und Anlieferungsbereichen im Besitz der Adam O-

PEL AG. Südöstlich des geplanten WVZ könnten Baufelder für gewerbliche Zwecke vermarktet werden. Das Konzept geht von der Aufgabe des Gleisanschlusses aus.

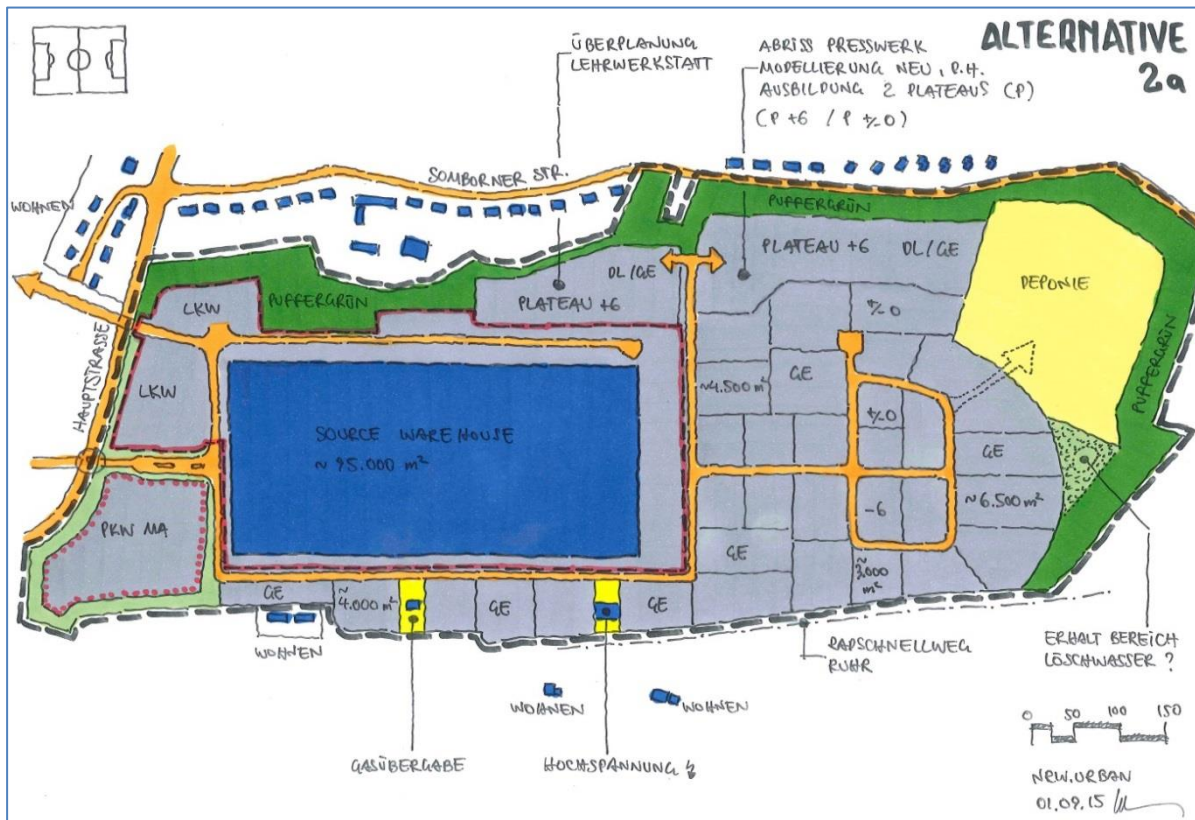


Abb. 3: Grobkonzept Dienstleistungen und Gewerbe

Vorteile

- Förderung der Erschließung mit RWP-Mitteln vermutlich möglich
- rund 18,5 ha GE-Flächen generierbar im Bereich Nordost und Plateau Nord

Nachteile

- Verlagerung WVZ von Fläche III auf Fläche II ausgeschlossen
- Adressbildung östliche Baufelder und Plateau Nord schwierig
- Exponierte Grundstücke an der Hauptstraße durch Stellplätze belegt
- Lärmkonflikt Trasse Süd mit angrenzender Wohnbebauung aufgrund der zusätzlichen gewerblichen Verkehre möglich
- Hohe Kosten für Baureifmachung und Erschließung (insb. Plateau Nord)

Fazit

- WVZ und weitere Entwicklung Fläche II kompatibel
- Widerspricht Ratsbeschluss der Stadt Bochum vom 26.05.2015

Fläche III - Grobkonzept Fläche III „Logistik und Gewerbe“

Das 2013 entwickelte Grobkonzept könnte nach Abbruch der Leichtbauhallen bereits in Teilabschnitten erschlossen und vermarktet werden, ohne dass die Fortführung des WVZ hierdurch beeinträchtigt würde. Das Konzept ermöglicht die Aufrechterhaltung der funktionalen Bezüge zwischen den Flächen II und III sowie den Erhalt der Gleistrasse.



Abb. 4: Grobkonzept Logistik und Gewerbe Fläche III

Fazit

- Erschließung und Vermarktung von rund 10 ha GE-Fläche im südlichen Abschnitt der Fläche III auch bei Erhalt des Ersatzteillagers möglich
- eine auskömmliche Erschließung der Gewerbeflächen nur dann gegeben, sofern sich die Nutzungen im Rahmen der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens bewegen
- Die städtebauliche Integrationsfähigkeit aller vorgenannten Nutzungsbausteine miteinander ist gewährleistet.

5. Werkstattverfahren

Die überarbeiteten Grobkonzepte für die Flächen II und III sowie erste Überlegungen zur Folgenutzung der Arrondierungsflächen wurden in insgesamt drei Workshops diskutiert und weiterentwickelt. Dieses Verfahren hatte sich bereits bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie 2014 als effektiv erwiesen.

Die zuvor erläuterten Grobkonzepte sowie deren Alternativen wurden in der **ersten Werkstatt am 08.09.2015** vorgestellt und ausführlich diskutiert. Vertiefend diskutiert und nachgefragt wurden die Themen **Verkehr**, der **Bahnanschluss**, Fragen der **Gestaltung**, Fragen der **Realisierungschancen** der Varianten, die **Nachfrage** nach gewerblichen Bauflächen sowie die **Fördermöglichkeiten**. Fazit war, dass das geplante WVZ auf Fläche II strukturell in das Gesamtkonzept integriert werden kann, und dass der Wunsch der Stadt Bochum, die

Option der Konsolidierung der gesamten Logistik bis zur Entscheidung des Unternehmens offen zu halten, weiterhin erfüllt werden könnte. Auf Grundlage der Ergebnisse der 1. Werkstatt wurden die zwei Konzepte weiter ausgearbeitet.

Szenario II / Konsolidierung Warenverteilzentren

Das Konzept folgt der Verlagerung des Warenverteilzentrums als Anbau. Dabei würde nahezu der gesamte Bereich der Fläche II (rd. 32 ha) durch die Adam Opel AG genutzt. Das Szenario ermöglicht auch die temporäre Ansiedlung eines weiteren Logistikbetriebes für die nächsten Jahre, was den Vorteil hätte, dass die Flächen nordöstlich des WVZ nicht für mindestens fünf Jahre brach liegen würden.

Das Plateau-Nord könnte, sofern eine zusätzliche Erschließung immissionsschutzrechtlich realisierbar ist, zusammen mit dem ehemaligen Presswerk und der Lehrwerkstatt entwickelt und dort eine eigene Standortqualitäten ausgebildet werden.

Das Konzept berücksichtigt auch den Erhalt des Gleisanschlusses.

Fläche II ohne Konsolidierung

In dieser Alternative würde von Fläche II nur der westliche Abschnitt zukünftig durch Opel genutzt. Durch den Verbleib des WVZ auf Fläche III eröffnen sich östlich des Warenverteilzentrums auf Fläche II zusätzliche Flächenpotentiale. Diese belaufen sich mit den möglichen Baufeldern südlich des Warenverteilzentrums auf insgesamt ca. 12 ha. Die Erschließung für diese Gewerbeflächenpotentiale erfolgt ebenfalls über den Kreisverkehr entlang der Hauptstraße und wird von dort südlich des Warenverteilzentrums in den Ostbereich des Geländes geführt.

Fläche III mit Konsolidierung

Durch den Umzug des WVZ stünde das gesamte Gelände der Fläche III für eine Folgenutzung zur Verfügung. Die insgesamt rd. 32 ha Gewerbeflächenpotential werden über den Kreisverkehr entlang der Hauptstraße sowie über die Straße Am Heerbusch im erschlossen. Dies ermöglicht die Vermarktung unterschiedlichster Grundstücksgrößen sowie eine abschnittsweise Realisierung. Eine Weiterführung der Erschließung in nördliche Richtung könnte im Bedarfsfall dem Konzept entsprechend erfolgen.

Alternativ wäre die Fläche III auch für andere Nutzungen (z.B. Verlagerung der Stellplätze von Fläche II) oder für die Anlage von Ausgleichsflächen (in Verbindung mit den regionalen Grünzügen) geeignet. Dies hätte den Vorteil, dass ein wesentlicher Kostenfaktor zur Sanierung der dortigen Altlasten eingespart werden könnte. Sofern die Nachfrage nach Baugrundstücken in Folgejahren ansteigt, könnten auch (temporäre) Stellplätze später zu Bauland entwickelt werden.

Fläche III ohne Konsolidierung

Durch den Verbleib des Warenverteilzentrums auf Fläche III wird mit ca. 32 ha der größte Teil der Fläche III in Opel-Nutzung verbleiben. Nach Inbetriebnahme des neuen Warenverteilzentrums auf Fläche II können ab 2018 die Leichtbauhallen im Süden des Geländes zugunsten einer Folgenutzung (rd. 9 ha) weichen. Das Erschließungssystem folgt einem Ring, der unterschiedliche Baufelddimensionierungen ermöglicht und eine Erweiterung des

Baugebietes Richtung Norden möglich macht, falls das Warenverteilzentrum später doch aufgegeben werden sollte.

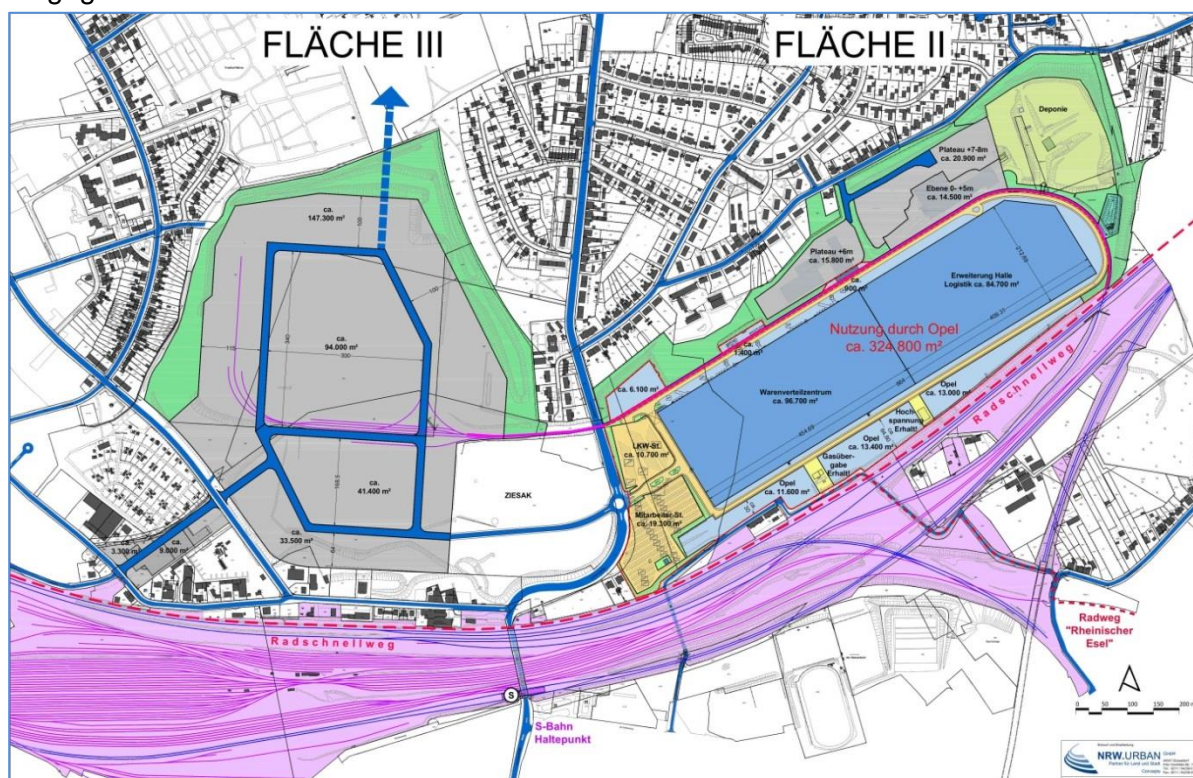


Abb. 5: Grobkonzept Logistik Fläche II / Gewerbe Fläche III

Detaillierte Betrachtung von Teilflächen

Dem Arbeitsauftrag aus der 1. Werkstatt im September 2015 entsprechend wurden einzelne Teilflächen einer detaillierteren Untersuchung unterzogen.

Fläche II / Plateau Nord

Die Bereiche der Lehrwerkstatt und des ehemaligen Presswerks einschließlich der daran anschließenden größtenteils versiegelten Abschnitte bieten ein Flächenpotential von ca. 5,1 ha. Der Bereich liegt rd. 6m über der südlich gelegenen Hauptfläche des WVZ. Von daher bietet sich eine autarke Erschließung von der Somborner Straße an, die auch aus Vermarktungsgründen zur individuellen Standortqualität beitragen könnte. Für eine wirtschaftliche Betrachtung und zur Berechnung möglicher verkehrlicher und verkehrslärmrelevanter Auswirkungen ist die Annahme eines Nutzungsszenarios unabdingbare Grundvoraussetzung. Daher wurde für die in Rede stehenden Flächen ein Nutzungsmix von 50% Gewerbe und 50% Dienstleistung angenommen.

Vorgabe für eine zukünftige Plateau-Nutzung ist, dass diese keine negativen Auswirkungen auf die nördlich anschließenden Wohnnutzungen verursacht. Genauso darf die Plateau-Nutzung die angestrebten südlich angrenzenden Nutzungen (Logistik und Gewerbe) in ihrer Nutzung nicht beeinträchtigen. Daher muss das Ziel eine gegenseitige Nutzungsverträglichkeit der einzelnen Teilbausteine sein. Eine Erschließung von Norden und die Nutzungsmischung zugrunde gelegt, stellt sich die Umnutzung als vermutlich rentierlich dar.

Fläche III

Der Bereich Süd auf Fläche III mit 9 ha ist autark entwickelbar. Voraussetzung hierfür ist ebenfalls die verkehrliche und immissionsschutzrechtliche sowie auch die wirtschaftliche Machbarkeit. Bei Freiräumung des nördlichen Bereiches (im Falle der Konsolidierung) entstehen rd. 24 ha zusätzliches Flächenpotential.

Diese Umnutzung macht städtebaulich Sinn, bei angenommener reiner Gewerbenutzung stellt sich die Umnutzung jedoch als unrentierlich dar. Daher sollte geprüft werden, die Fläche entweder temporär oder auf Dauer nicht gewerblich zu nutzen, sondern dort Ausgleichsflächen und Stellplätze anzulegen, und sich in Entwicklung und Vermarktung zunächst auf Fläche II und die Arrondierungsflächen zu konzentrieren.

Fläche II / Umwandlung Stellplätze in Bauland

Als Arbeitsauftrag wurde auch die Untersuchung einer Verlagerung der Mitarbeiterstellplätze für das Warenverteilzentrum in Richtung Osten zu untersuchen. Dadurch entstünde an dieser städtebaulich exponierten Stelle ein gestalterisch qualitätvollerer Auftakt für das Gelände. Im Rahmen der Betrachtung wurden zwei Szenarien wirtschaftlich untersucht. Diese beinhalten die Realisierung eines Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes auf den Flächen des Mitarbeiterstellplatzes und den Stellplatzersatz östlich in Form einer Parkpalette oder als ebenerdige Stellplatzanlage. Beide Szenarien gestalten sich unrentierlich. Primäre Gründe dafür liegen in für den Flächentausch erforderlich werdenden umfangreichen Abbruchmaßnahmen sowie der eingeschränkten Bebaubarkeit des Mitarbeiterstellplatzes aufgrund von Leistungstrassen (Gas, Wasser).

6. Expertenworkshop 03.02.2016

Die Arbeitsaufträge aus der ersten Werkstatt wurden aufgegriffen und die Konzepte weiter verfeinert. Darüber hinaus erfolgte eine Untersuchung der sogenannten Arrondierungsflächen. In zwei Arbeitsgruppen wurden die Themenfelder Erschließung, Nutzung von Teilflächen sowie die Konzepte für die Arrondierungsflächen diskutiert und weitere Anregungen sowie Arbeitsaufträge formuliert. Zur weiteren Bearbeitung festgehalten wurden:

Nutzungsmöglichkeiten für das **Plateau Nord** ergeben sich aus der erwarteten Verkehrsproblematik. Im weiteren Verfahren muss die entstehende Lärmbelastung für die Wohngebiete untersucht werden. Eine Wohnnutzung des Plateaus würde den geringsten Verkehr erzeugen, stellt jedoch eine Einschränkung für die östlich an das WZV angrenzenden Flächen dar. Als ein schalltechnisch kompatibler Nutzungsbaustein wurde der Ausbau der heutigen Ausbildungswerkstatt gesehen. Neben einer schulischen Weiterbildung wurde die Unterbringung einer Flüchtlingsbildungseinrichtung vorgeschlagen. Bei Nutzung durch eine Bildungseinrichtung würde die Anbindung der Fläche an den ÖPNV an Bedeutung gewinnen, was wiederum zu einer geringeren Belastung der Somborner Straße führen würde. Auch eine Mischgebietsnutzung sei vorstellbar, um den Mittelstand stärker in den Fokus zu rücken. Ebenfalls diskutiert wurde eine Teilnutzung als Grün- und Kompensationsfläche.

Grundsätzlich wurde unter Berücksichtigung der Vornutzung als Zeche und den damit einhergehenden Sanierungen eine Entwicklung der **Fläche III Süd** als machbar eingestuft. Als Prüfauftrag wurde auf den hohen Kosten- und Zeitaufwand der Sanierungs- und Erschließungsmaßnahmen der Fläche III aufgrund der früheren Zechennutzung sowie den Höhenversprung im südlichen Bereich hingewiesen.

Eine Führung des **Radschnellweges** nördlich der ICE Trasse wird allgemein begrüßt. Die DB wies darauf hin, dass die eingezeichnete Trassenführung in westlicher Richtung aufgrund der Grundstücksverhältnisse anders geführt werden muss als im Plan dargestellt, da die Flächen dort nicht groß genug seien, um notwendige Abstände zur Bahn einzuhalten. Angeregt wurde, die geplante **Ringerschließung Fläche III** so anzulegen, dass beidseitig der Straße Grundstücke erschlossen werden. Die Erschließung über den Wallbaumweg wurde aufgrund der umliegenden Wohnnutzungen als problematisch eingestuft. Daher soll das Thema der überörtlichen Anbindung im Gesamtkontext mit den Arrondierungsflächen betrachtet werden. Eine frühzeitige Festlegung der internen Erschließung könnte eine externe Erschließungsvariante verhindern.

Das Thema einer notwendigen weiteren **Anbindung an das klassifizierte Netz** wurde kontrovers diskutiert. Einigkeit herrschte bei der Einschätzung, dass eine Entwicklung der Flächen II und III sowie der Arrondierungsflächen nur möglich ist, wenn die überörtliche Anbindung funktioniert. Dieser Prozess solle aufgrund der langen Umsetzungszeiträume frühestmöglich angegangen werden. Aus verkehrlicher Sicht wurde die **nördliche Anbindung** als die sinnvollste neue Trasse favorisiert. Der Aspekt der Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft durch den Straßenbau wurde bisher nicht untersucht, daher kann eine Beurteilung erst nach Vorlage notwendiger Untersuchungsergebnisse erfolgen.

Die weitere Entwicklung zum regional und kommunal bedeutenden Gewerbestandort sollte eng mit den **Nachbarkommunen** abgestimmt werden. Einvernehmliche Lösungen, z.B. für das geplante Gewerbegebiet auf Dortmunder Seite, seien einzubeziehen.

Insgesamt sprachen sich die Teilnehmer dafür aus, langfristige Lösungen anzustreben und notwendige (langfristige) Umsetzungsschritte kurzfristig einzuleiten.

7. Verkehrserschließung

Derzeit werden beide Flächen vor allem über die Hauptstraße/Provinzialstraße (B 235) erschlossen. Von dort erreicht man die BAB 40. Diese stellt heute die kürzeste Anbindung der Flächen an das Autobahnnetz dar. Mit Fertigstellung der neuen Erschließung des Baumarktes können die nicht durch OPEL genutzten Flächen autark erschlossen werden. Bereits heute stößt die B 235 sowohl bezüglich der Verkehrsmengen als auch der erreichten Lärmwerte an ihre Kapazitätsgrenze. Eine leistungsfähige Erschließung mit Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz mit möglichst geringen Auswirkungen auf schützenswerte Nutzungen ist daher wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben.

Das *Ing.-Büro Stolz IGS*, Neuss, hat untersucht, durch welche Maßnahmen eine reibungslose und konfliktfreie Verkehrsabwicklung gewährleistet werden kann und welche alternativen Erschließungstrassen sinnvoll sein könnten. Das Verkehrsgutachten wurde auf Grundlage der städtebaulichen Konzepte (mit / ohne Konsolidierung WVZ) erstellt.

Für jedes Szenario wurde das voraussichtliche Verkehrsaufkommen ermittelt und damit die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestimmt. Es stellte sich heraus, dass sich im heutigen Straßennetz unter Berücksichtigung der Nutzungsszenarien 1 und 2 (zusätzlich zu den bereits bestehenden bzw. im Bau befindlichen Nutzungen wie WVZ und Ziesak Nutzung des Plateaus (Szenario 1) sowie Fläche III Süd (Szenario 2)) ein leistungsfähiger Verkehrsablauf ergibt. Zugrunde gelegt wurde bei der Berechnung der Bau eines Kreisverkehrs am

Knotenpunkt Hauptstraße, die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knoten Hauptstraße / Wallbaumweg und Werner Hellweg / BAB 40 und die Umgestaltung des Knotens Lüttgendortmunder Hellweg / Provinzialstraße. Dies bedeutet, dass die durch die zusätzlich zu den beiden WVZ, der Baumarktverlagerung und Schnellrestaurant sowie die 1,6 ha GE-Flächen im Ziesak-Bereich hinzukommenden Verkehrsmengen, die durch Plateau-Nord und Fläche III Süd verursacht werden, mit den vorgenannten Maßnahmen im bestehenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden können.

Die durch eine mögliche logistische Zwischennutzung verursachten Verkehrsmengen werden vermutlich nicht mehr leistungsfähig im bestehenden Straßennetz abgewickelt werden können. Diese Nutzungsvariante wurde bisher noch nicht auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht.

Die durch die Nutzungsszenarien 1 und 2 zusätzlich verursachten Verkehrsmengen können im bestehenden Straßennetz dagegen nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Dies hat zur Folge, dass eine zusätzliche Erschließung der Flächen notwendig wird, um das bestehende Straßennetz zu entlasten und eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität zu erreichen. Deshalb wurden 3 unterschiedliche Erschließungsstraßen untersucht, von denen sich die Trasse in Richtung Norden als am besten geeignet herausstellt.

Die **Nordtrasse** verläuft parallel zur Hauptstraße und mündet in den Werner Hellweg. Zusätzlich ist es denkbar, die Trasse weiter in Richtung Norden zu führen, die vorhandene Anschlussstelle zur BAB 40 neu zu gestalten und die B235 auf die Erschließungsstraße umzulegen. Hierdurch würde eine zukunftsfähige Lösung entstehen, die eine deutliche Verkehrsreduzierung auf der Hauptstraße herbeiführen würde und die leistungsfähige Erschließung der Nutzungsszenarien gewährleistet.

Unabhängig von der Konsolidierung der beiden WVZ wird das bestehende Straßennetz durch das Nutzungsszenario 3 (alle heutigen OPEL Flächen werden gewerblich genutzt) überlastet, so dass eine zusätzliche Erschließung notwendig wird.

Der Einstieg in einen Prozess, der den Neubau geeigneter Straßenneubaumaßnahmen zum Ziel hat, sollte daher möglichst zeitnah angegangen werden. Derartige Prozesse, die mit umfangreichen Planungs-, Abstimmungs- und Genehmigungsphasen verbunden sind, nehmen lange Zeiträume in Anspruch. Sie sind jedoch unabdingbar, um Bochum im Gewerbeflächenangebot für die Zukunft wettbewerbsfähig aufzustellen.

Die Forcierung notwendiger Schritte bis hin zur Realisierung neuer Straßenbaumaßnahmen stellt sich vor dem Hintergrund des über die Opel-Flächen II+III hinausgehenden Flächenpotentials im Bereich der südlich angrenzenden Arrondierungsflächen umso dringlicher dar. Denn für die Entwicklung der Arrondierungsflächen oder für Teile davon ist der Neubau zusätzlicher Entlastungsstraßen zwingende Grundvoraussetzung, da diese wie im Verkehrsgutachten ermittelt, bereits für die Szenarien notwendig werden.

8. Strategieworkshop 25.02.2016

Im Strategieworkshop sollten zum einen die auf Basis der vorangegangenen Workshops erarbeiteten Konzepte diskutiert und die weiteren Schritte festgelegt werden. Stellvertretend

für alle Akteure wurden eingangs Herr Prof. Dr. Heyer, Herr Dr. Bradtke, Herr Gdanietz (IHK) sowie Herr Bazio (Adam OPEL AG) zu ihren Erwartungen befragt.

Als Fazit aus den Vorstellungen und Diskussionen kann festgehalten werden, dass sich die Flächen II und III auf Basis der erarbeiteten Konzepte sinnvoll entwickeln und vermarkten lassen. Die Entwicklung erfordert jedoch eine neue verkehrliche Anbindung, da sich nur ein Teil der Neuansiedlungen über das bestehende Straßennetz erschließen lässt.

Die Untersuchung der Arrondierungsflächen ergab, dass diese sowohl unter Aspekten der Wirtschaftsförderung als auch unter stadtentwicklerischen Aspekten ein großes Potential bieten, die Entwicklung der Flächen II und III sinnvoll zu ergänzen.

Deutlich gemacht wurde auch, dass die Entwicklung von Teilen der Flächen II und III als auch der Arrondierungsflächen nur mittel- bis langfristig (also in Zeiträumen von bis zu 5 oder von 5 bis zu 15 Jahren) möglich ist. Dies setzt voraus, dass frühzeitig Verhandlungen über die Einplanung von Finanzierungsmitteln bei Bund, Land und Kommune für die Verkehrswegeplanung, die Erschließung und Herrichtung der Arrondierungsflächen als auch die Altlastensanierung, Herrichtung und Erschließung der Flächen II und III geführt werden.

Im Plenum wurden viele Anregungen sowie Arbeitsaufträge formuliert. Insgesamt bestand Einigkeit, dass die Planung für eine weitere Verkehrserschließung kurzfristig beginnen muss, dass die Überplanung der DB Flächen, somit das „Aufknacken“ der räumlichen Barriere, sehr sinnvoll ist, und dass gemeinsam mit allen Beteiligten die Planung unverzüglich weiter vorangetrieben werden soll. Auch wurde die Beteiligung der Städte Dortmund und Witten als konstruktiv und wichtig für den weiteren Entwicklungsprozess angesehen, verbunden mit der Empfehlung, weiterhin regional zusammen zu arbeiten.

9. Masterplan

Die über den gesamten Arbeitsprozess weiterentwickelten Konzepte für die Flächen II und III sowie die Arrondierungsflächen finden sich in einer Gesamtschau als Masterplan wieder. In diesem ist das Szenario II mit angenommener Konsolidierung der beiden Warenverteilzentren dargestellt.

In der Gesamtschau werden die extreme Barrierewirkung der Bahnflächen auf der einen sowie die enormen Flächenpotentiale für die zukünftige Stadtentwicklung auf der anderen Seite deutlich. Der Entwicklungsbedarf nach neuen Gewerbeflächen, die in Bochum dringend benötigt werden, wurde mit knapp 170 ha brutto ermittelt. Davon könnten theoretisch rund die Hälfte innerhalb der Flächen II+III sowie den Arrondierungsflächen nachgewiesen werden. Insgesamt ergeben sich auf den OPEL Flächen II etwa 40 ha (davon 35 ha OPEL), auf Fläche III ca. 33 ha und rund 48 ha Flächenpotential auf den Arrondierungsflächen, insgesamt also rund 86 ha (ohne Nutzung OPEL). Dies jedoch unter der Voraussetzung, dass tatsächlich alle untersuchten Flächen mittelfristig einer Neunutzung zugeführt werden und auch unter wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten bedarfsgerecht entwickelt werden könnten. Erste Untersuchungen haben belegt, dass sich nicht alle Teilflächen für eine sinnvolle Entwicklung eignen, sodass letztlich über 70 ha für Neuansiedlungen zur Verfügung stehen.

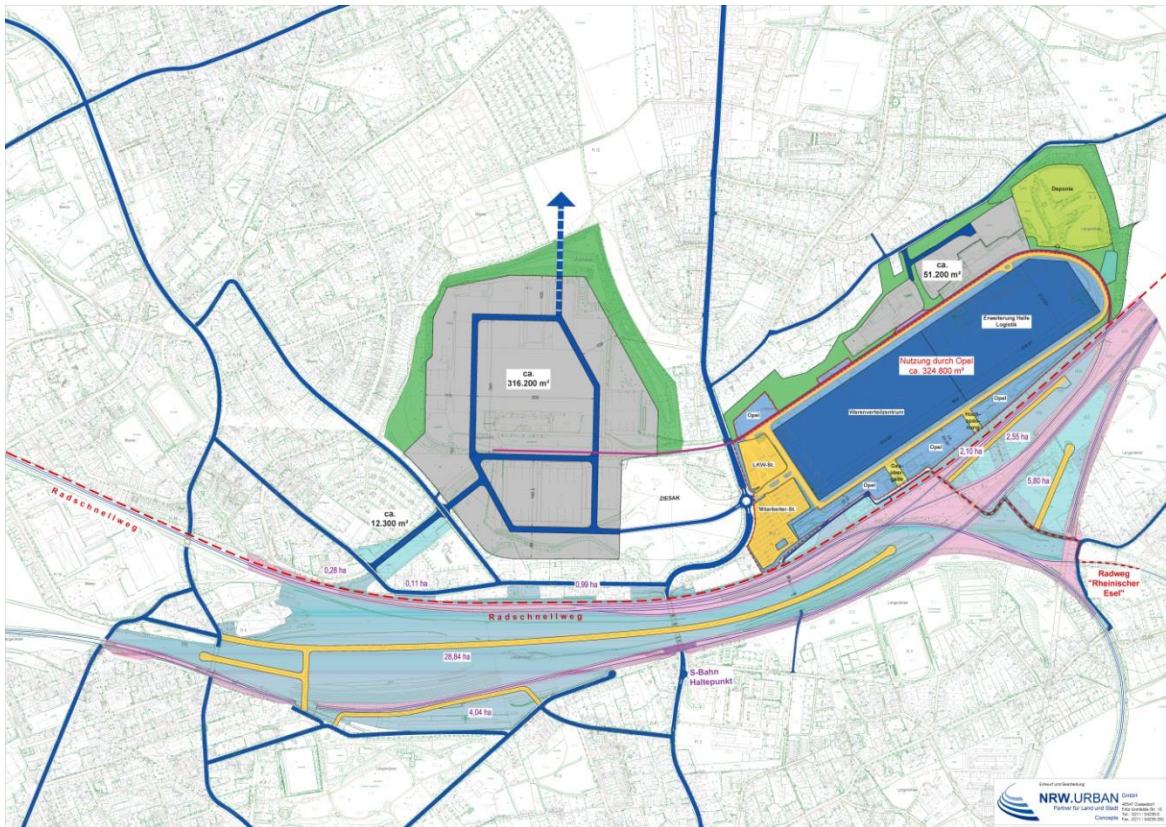


Abb. 6: Masterplan Flächen II + III + Arrondierungsflächen

Entwicklungsgeschwindigkeiten

Insbesondere die Entscheidung der Adam OPEL AG, am Standort Langendreer zu bleiben, hat dazu geführt, dass Flächen, die 2014 als kurzfristig entwickelbar eingestuft wurden, auch 2016 noch nicht zur Verfügung stehen. Bedingt durch den Neubau des WVZ sowie die Entscheidung einer Konsolidierung, welche voraussichtlich erst nach 2022 fallen wird, muss die gesamte zeitliche Entwickelbarkeit neu eingestuft werden. Dies gilt auch für die Arrondierungsflächen, welche derzeit noch überwiegend der DB AG gehören. Hier ergeben sich durch schwer einschätzbare Freistellungsverfahren bei der Bahn nur schwer abschätzbare Zeiträume von der Einleitung der Endwidmung bis zur Neuerschließung.

Neben der Aufgabe der derzeitigen Nutzungen beeinflussen insbesondere die Herrichtungs- und Sanierungsmaßnahmen die künftige Geschwindigkeit der Flächenentwicklung.

Die untersuchten Einflussfaktoren zeigen in der Gesamtheit, dass eine kurzfristige Entwicklung in kleineren Teilflächen möglich, aber nicht sinnvoll ist. Erst die Umsetzung des Gesamtkonzeptes ist wirtschaftlich und städtebaulich sinnvoll. Eine Einzelentwicklung von Teilflächen birgt die Gefahr, Fakten zu schaffen, die der Gesamtentwicklung später entgegenstehen könnten. Bei der Entwicklung der Fläche II Nordost könnte jedoch die kurzfristige Entwicklung einer temporären Logistknutzung ergänzend zum WVZ die Umsetzung der Vorzugsvariante der Konsolidierung unterstützen

Insbesondere vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeit erfolgt die Bewertung der Entwicklungsgeschwindigkeiten nur in den Kategorien mittel- (bis fünf Jahre) und langfristig (länger als fünf Jahre). Insbesondere bei den Bahnflächen und neuen Straßentrassen wer-

den die Entwicklungszeiträume eher bis zu 15 Jahre oder mehr beanspruchen, was zeigt, dass eine kurzfristige Einleitung der nötigen Verfahren erforderlich ist. Insgesamt stellen sich unter Wertung der oben genannten Aspekte die Entwicklungszeiträume für Teilflächen wie folgt dar:

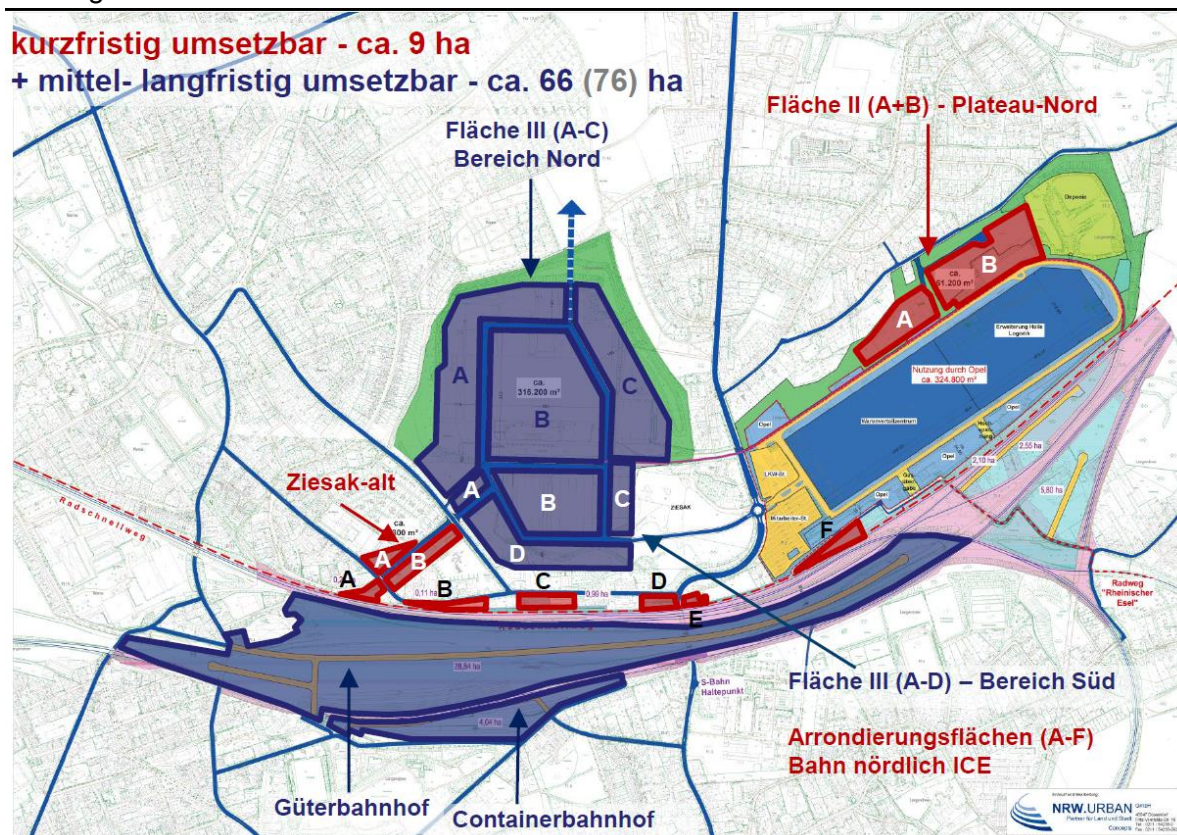


Abb. 7: Entwicklungsgeschwindigkeiten

Umsetzungsempfehlungen

Für die Entwicklung der Standorte wird das Konzept einer Zusammenlegung beider Warenverteilzentren als Vorzugsvariante gesehen. Dadurch ergeben sich ein Mehr an Flächenpotential und deutliche Vermarktungsvorteile. Durch die Konzentrierung können etwa 12 ha zusätzliche Bauflächen generiert werden. Zudem ergeben sich deutlichere Standortprofile, die auch zu einer schnelleren Vermarktung führen werden. Während Fläche II in diesem Fall fast vollständig durch die Nutzung der Adam OPEL AG geprägt sein wird, stünde die gesamte Fläche III für eine Neustrukturierung zur Verfügung. Die Profilbildung des Standortes wäre hierdurch wesentlich einfacher zu gestalten.

Bei einer Entwicklung des Gesamtstandortes der Fläche III mit einer Größenordnung von rund 33 ha eröffnen sich zusätzliche Möglichkeiten für flächenintensive Unternehmensansiedlungen. Zusammenhängende Flächenpotentiale dieser Größenordnung stellen ein seltenes Gut dar. Sie können Bochum im Konkurrenzkampf der Städte um Unternehmensansiedlungen und Vermarktungserfolge zukunftsfähig aufstellen.

Das Konzept mit Konsolidierung der beiden WVZ wäre somit sowohl unter wirtschaftlichen als auch unter städtebaulichen Aspekten die Variante mit den meisten Vorteilen. Um die Konzepte (zunächst unabhängig von der Entscheidung des Eigentümers) umzusetzen,

müssen durch die *Bochum Perspektive 2022 GmbH* und die Stadt Bochum folgende Schritte und Verfahren eingeleitet und umgesetzt werden:

Strategische Planung

- Weiterentwicklung / Detaillierung des Masterplans
- Prüfung der Realisierung eines interkommunalen Gewerbegebietes
- Detaillierte Potentialanalyse Arrondierungsflächen
- Entwicklungs- / Ankaufsoptionen Drittgrundstücke prüfen
- Prüfung einer erweiterten Logistikknutzung Fläche II
- Festlegung der Entwicklungsprioritäten (Plateau, Fläche III Süd.....)
- Weitere Flächenankäufe prüfen

Detailplanung / städtebauliche Planungen

- Konkrete Nutzung Plateau festlegen und Umsetzung / Erschließung beginnen
- Durchführung Lärmschutzuntersuchungen
- Bürgerbeteiligungen / Moderationsverfahren durchführen
- Mögliche Ausgleichsflächen definieren
- Umgang mit Wasser (Regenrückhaltung, Wasser als Gestaltelement etc.)
- Rahmenplanung für den Gesamtbereich erstellen

Erschließung

- Weitere Verkehrs- und Emissionsgutachten
- Festlegung der Erschließungsvarianten
- Einleitung der Planverfahren für neue (überörtliche) Erschließung
- Vertiefung der Zusammenarbeit mit der Stadt Dortmund
- Abstimmung mit Straßen.NRW
- Klärung möglicher Fördermittel mit dem Fördergeber
- Notwendige Verfahren bei DB AG und zur Querung von Gleisen einleiten
- Notwendige Prüfverfahren zum Erhalt / Nutzung der Gleisanschlüsse
- Prüfung Vor- / Nachteile Verzicht Gleisanschluss Flächen II+III in Zusammenhang mit Gleisanschluss im Bereich Güterbahnhof als Zukunftsszenario
- Erschließungsplanung Flächen II und III beginnen
- Trasse Radschnellweg klären, Planung einleiten
- Energieversorgungskonzepte ausarbeiten

Vermarktung

- Vermarktungsstrategien / -Vorgaben definieren
- Grundstücksgrößen festlegen / Nachfrage prüfen
- Städtebaulich / architektonische Qualität und deren Umsetzung definieren

Altlasten / Herrichtung

- Abschließende Untersuchung und Festlegung des Sanierungsaufwandes, Abschnitts- und Prioritätenbildung

10. Ausblick

In den Umsetzungsempfehlungen sind die wichtigsten Meilensteine thematisch zusammengefasst, ohne jedoch eine zeitliche Abhängigkeit aufzuzeigen. Die dargestellten teilweise sehr langen Untersuchungs- und Entwicklungszeiträume sowie die gegenseitigen Abhängigkeiten bedingen den kurzfristigen Beginn erster Arbeitsschritte. Sinnvoll erscheinen

insbesondere die Einleitung von Verfahren bzw. die Beauftragung weiterer Untersuchungen zu den Themenkomplexen Flächenverfügbarkeit, Erschließung und Arrondierungsflächen.

Aus der Untersuchung zeigt sich, dass eine kurzfristige Entwicklung nur auf wenigen Flächen möglich ist, hier seien z.B. die Arrondierungsflächen nördlich der Bahntrasse genannt. Diese wurden auf ihre grundsätzliche Eignung hin untersucht und stellen eine städtebaulich und wirtschaftlich sinnvolle Ergänzung der ehem. Werksflächen dar.

Alle anderen untersuchten Grundstücke auf den Flächen II und III stehen nur mittel- bis langfristig zur Verfügung. Die Entwicklung und Verfügbarkeit der Flächen ist von vielen Faktoren abhängig. Die Vermarktbarkeit wird sich durch notwendige Sanierungs- und Erschließungsarbeiten um weitere 4 bis 5 Jahre verzögern. Sollte es in diesem Zeitraum zur Konsolidierung der beiden WVZ kommen, könnte die Fläche III nicht mehr in ihrer Gesamtheit vermarktet werden, da die bestehende Erschließung nicht ausreichen würde. Bei einer angedachten zusätzlichen Nordanbindung an die BAB 40 würde das geplante Erschließungsgerüst der Fläche III Süd nicht in Frage gestellt werden. Die empfohlene Erschließung der Arrondierungsflächen erfordert voraussichtlich aber eine weitere Erschließungsstrasse, welche mit der Nordanbindung oder der B 235 verbunden sein sollte.

Hieran zeigt sich deutlich die Abhängigkeit zwischen Erschließung und Flächenentwicklung. Es wird daher empfohlen, die Entwicklung der Fläche III Süd von der Linienbestimmung der neuen Verkehrsstrassen abhängig zu machen. Die Linienbestimmung neuer Verkehrsstrassen macht es notwendig, dass bereits frühzeitig Nutzungsperspektiven für die Arrondierungsflächen entwickelt werden, um den prognostizierten hohen Bedarf an Gewerbeflächen in Bochum decken zu können. Hierzu bedarf es weiterer vertiefender Untersuchungen sowohl der technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen als auch weiterer angrenzender, noch nicht betrachteter Flächen wie z.B. der Schraubenfabrik am Wallbaumweg oder der Flächen entlang der neu zu planenden Trasse zur BAB 40.

Aufgrund der geschilderten Entwicklungsperspektiven wird empfohlen, aufgrund der langwierigen und komplexen Verfahren des Straßenbaus sowie zur Entwicklung von noch im Fremd-Eigentum befindlichen Flächen kurzfristig alle notwendigen Untersuchungen, Abstimmungen und Verfahren zu beginnen. Diese sind Voraussetzung, um mittel- bis langfristig weitere vermarktbar Flächen zur Verfügung zu stellen.

Innerhalb des Planungsprozesses muss auch politisch darüber diskutiert werden, was passiert, wenn es bis 2022 nicht zur Konsolidierung der WVZ kommt, und auf welchen Flächen langfristig Grundstücke mit Gleisanschluss eingeplant werden können. Auch der begonnene Prozess einer intensiven Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten, insbesondere mit der Stadt Dortmund, sollte kontinuierlich ausgebaut werden. Insbesondere in den Themenfeldern Verkehrserschließung sowie Entwicklung weiterer Bauflächen und Vermarktung und Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete werden wichtige Synergien gesehen.