

Stadt Bochum
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Technisches Rathaus Bochum
Hans-Böckler-Straße 19
44777 Bochum

mit Kopie an:
Oberbürgermeisterin Frau Dr. Ottilie Scholz
Kommunalaufsicht Arnsberg
Staatsanwaltschaft Bochum

Bochum, 07.07.2015

Einwendungen

der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar gegen den ausliegenden
Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar

Vertreter der Bürgerinitiative: Jürgen Dassow, Dr. Axel Gillhaus, Bärbel Kube,
Dr. Astrid Pletz, Dirk Urbach, Thomas Wörenkämper
Ansprechpartner: Jürgen Dassow
Tel.: 0173 / 9255391
Mail: Juergen.Dassow@rub.de



und persönliche

Einwendungen

nachstehender Anwohner und Grundeigentümer gegen den ausliegenden
Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar

Jürgen Dassow
An der Holtbrügge 49
44795 Bochum

Bärbel Kube
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum

Dr. Axel Gillhaus
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum

André Feller
An der Holtbrügge 49
44795 Bochum

Dr. Astrid Pletz
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum

Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar

Sehr geehrte Damen und Herren,

im vorliegenden Dokument formulieren wir unsere schwerwiegenden Bedenken gegen den Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar und seine Auslegung fristgerecht als Einwendungen.

Wir fordern Sie außerdem auf, das Bebauungsplanverfahren sofort einzustellen weil:

- die Auslegung des Bebauungsplans u.a. aufgrund unvollständiger und mangelhafter Unterlagen unzulässig ist,
- die wesentlichen Entscheidungen im bisherigen Bebauungsplanverfahren durch Vortäuschung falscher Tatsachen durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt manipuliert wurden,
- die vorgelegte Planung vorsätzlich gegen zahllose Planungsvorgaben, Gesetze und Regelwerke verstößt,
- im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens unzulässige Grundstücksverkäufe seitens der Stadt Bochum getätigt wurden,
- eine Dienstaufsichtsbeschwerde gegen die im Bebauungsplan-Verfahren ausführenden Personen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes vorliegt und
- die Staatsanwaltschaft Bochum im Bebauungsplanverfahren ermittelt.

Ein Bebauungsplanverfahren für das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Weitmar darf nur mit einer neuen, diesmal korrekten und vollständigen Planung wieder begonnen werden, die den Gremien dann zunächst erneut zum Aufstellungsbeschluss vorzulegen ist.

Zum Abschluss dieser Einleitung für unsere Einwendungen fragen wir uns, wer dem Investor Versprechungen zum B-Planverfahren gemacht hat, die nicht im Einklang mit kommunalen und regionalen Planungsvorgaben, Gesetzen und Regelwerken umsetzbar sind. Wer oder was treibt das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt an, ein so großes und komplexes Bauvorhaben innerhalb kurzer Zeit mit so vielen vorsätzlichen Planungsfehlern und ohne Berücksichtigung der bisher eingelegten Rechtsbehelfe durch alle Gremien zu pressen? In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Grundstücke vom 21.04.2015 betonte Herr [REDACTED] (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) abschließend gegen zweifelnde Fragen aus diesem Gremium, „die Argumente zum B-Plan 946 sind doch nun ausgetauscht“. Auch die in dieser Sitzung vorgetragenen Argumente einzelner führender Kommunalpolitiker, „der Sack müsse endlich zugemacht werden, damit der Investor anfangen kann“, oder „die Bürgerinitiative will doch nur ihr Bullerbü behalten“ muten angesichts des nun in mangelhaftester Form vorgelegten B-Plans etwas merkwürdig an.

Wir bitten Sie nun um Kenntnissnahme und Bearbeitung unserer nachfolgenden Einwendungen gegen den ausliegenden Bebauungsplan Nr. 946 und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Dassow
An der Holtbrügge 49
44795 Bochum

Bärbel Kube
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum

Dr. Axel Gillhaus
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum

André Feller
An der Holtbrügge 40
44795 Bochum

Dr. Astrid Pletz
Am Kuhlenkamp 1
44795 Bochum,

den 07.07.2015

Nachfolgend sind die Einwendungen der Bürgerinitiative Bahnhof Weimar aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 14.07.2014, die wir weiterhin bekräftigen sowie die Antworten des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes (Anlage 1 zur Vorlage 20150157, Februar 2015) aufgeführt und die sich daraus ergebenden Erwiderungen und weitere Einwendungen, die sich auf die aktuell ausgelegte Begründung (Entwurf vom 03.03.2015) zum Bebauungsplan Nr. 946 beziehen. Hiermit verweisen wir auch auf die Anlagen 1-4 im Anschluss an unsere Einwendungen.

1. Widerspruch zu Landes-, Regional- und Stadtplanung (14.07.2014 und 07.07.2015)

Der Bebauungsplan Nr. 946 steht nach Ihrer Kurzbegründung im Widerspruch zu Landes-, Regional- und Stadtplanung, weil schlicht und ergreifend mit dem ehemaligen Bahnhof Weimar und der städtischen Biotopfläche VB 4509-0037 das falsche Gelände hinsichtlich der Lage und Beschaffenheit ausgesucht wurde. Zudem kann bei einem Versiegelungsgrad von insgesamt ca. 75 % von einem „Wohngebiet mit aufgelockerter Bebauung“ wohl nicht die Rede sein. Der Versiegelungsgrad für die Wohnbebauung liegt (0,6) hier deutlich höher als z. B. im Bebauungsgebiet Franziskusstraße (0,4).

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Der Bebauungsplan steht nicht im Widerspruch zur Landes-, Regional und Stadtplanung. In der Regional- und Bauleitplanung sind durch Darstellung und Festsetzung ausreichende Wohnsiedlungsbereiche, Bauflächen und Baugebiete (Baulandversorgung) in den Regional-, Flächennutzungs- und Bebauungsplänen die für den regionalen und kommunalen Bedarf sicherzustellen. Für seine weitere räumliche Entwicklung braucht Nordrhein-Westfalen aktualisierte Regeln, die veränderten Rahmenbedingungen und neueren rechtlichen Anforderungen gerecht werden. Deshalb wird derzeit von der nordrhein-westfälischen Landesregierung unter Federführung der Staatskanzlei ein neuer Landesentwicklungsplan für Nordrhein-Westfalen erarbeitet. Die Landesregierung hat am 25. Juni 2013 beschlossen, einen neuen Landesentwicklungsplan zu erarbeiten. Dieser neue Landesentwicklungsplan, der noch nicht in Kraft getreten ist, wird Vorgaben für alle räumlichen Planungen und Maßnahmen enthalten, wie sie in Regionalplänen, Bauleitplänen, Landschaftsplänen und anderen Fachplänen dargestellt und festgesetzt werden. Die im Planentwurf formulierten Ziele sind von den öffentlichen Stellen gemäß Raumordnungsgesetz als "Erfordernisse der Raumordnung" bei anderen Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen. Der Entwurf des Landesentwicklungsplanes NRW 2014 enthält folgende für die Planung relevanten Aussagen: Die Siedlungsentwicklung ist bedarfsgerecht und flächensparend an der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung der Wirtschaft, den vorhandenen Infrastrukturen sowie den naturräumlichen und kulturlandschaftlichen Entwicklungspotentialen auszurichten. Die Ziele werden folgendermaßen konkretisiert:

Ziel: Ausrichtung der Siedlungsentwicklung: Die Siedlungsentwicklung soll den Wohn-, Versorgungs-, Arbeits-, Erholungs-, Sport- und Freizeitbedürfnissen der heute lebenden Menschen gerecht werden, ohne die Entwicklungsmöglichkeiten künftiger Generationen einzuschränken. Infolge des demographischen Wandels, der mittel- und langfristig in ganz Nordrhein-Westfalen zu einer zurückgehenden Bevölkerungszahl führen wird, wird der Schwerpunkt der räumlichen Steuerung der Siedlungsentwicklung künftig weniger in der Neuausweisung von Flächen liegen, sondern mehr die Erhaltung und qualitative Entwicklung gewachsener Siedlungsstrukturen unter sozialen, ökonomischen, ökologischen und kulturlandschaftlichen Gesichtspunkten betreffen und auch offen sein für Rückbau von Siedlung und Infrastruktur.

Auch in Zukunft wird es einen Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen geben. Auch bei rückläufiger Bevölkerungszahl ist vor dem Hintergrund sich verändernder Haushaltsstrukturen und Qualitätsansprüche der Bevölkerung weiterhin Wohnungsneubau erforderlich, um die Nachfrage zu befriedigen. Dies ist auf den steigenden Wohnflächenbedarf pro Einwohner sowie auf neue Formen des Zusammenlebens der Bevölkerung, die neue, differenzierten Anforderungen an den Wohnungsmarkt nach sich ziehen, zurück zu führen. Aktuell ist ein Nachfrageüberhang nach bebaubaren Wohngrundstücken festzustellen, der durch das vorhandene Angebot nicht ausreichend befriedigt werden kann. Zum anderen stehen die Städte des Ruhrgebietes in einem ständigen, sich zunehmend verschärfenden Wettbewerb um Einwohner, deren Wohnwünsche sich nicht ausschließlich im vorhandenen Wohnungsbestand realisieren lassen.

Ziel: Vorrang der Innenentwicklung: Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Die Mobilisierung von Bauflächen obliegt den Gemeinden im Rahmen ihrer Selbstverwaltung. Zu den Maßnahmen der Innenentwicklung zählen die Möglichkeiten einer angemessenen Nachverdichtung ebenso wie die der Mobilisierung von ungenutzten oder absehbar brachfal-

lenden Grundstücken im Innenbereich. Brachflächen von Industrie und Gewerbe, Militär und Bahn stellen ein erhebliches innerstädtisches Flächenpotential dar, das es vorrangig auszuschöpfen gilt. Deshalb sollen die bisherigen Bemühungen zur Mobilisierung von Flächenpotentialen im Rahmen der Innenentwicklung und zum Abbau von Mobilisierungshemmnissen auf kommunaler Ebene intensiviert werden, um eine weitergehende Ausschöpfung der Entwicklungsreserven zu erreichen. Durch die bauliche Nutzung des Plangebiets kann somit die Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken, auf einer Fläche der Innenentwicklung befriedigt werden, während Außenflächen geschont werden.

Ziel: Wiedernutzung von Brachflächen: Die im Zusammenhang mit der Industriegeschichte Nordrhein-Westfalens in großer Zahl entstandenen Brachen (insbesondere Altstandorte der Industrie und ehemalige Bahnflächen) sollen zur Schonung bisher unbebauter Freiflächen einer Sanierung und Wiedernutzung zugeführt werden. Die Nachfolge-nutzung richtet sich insbesondere nach den umgebenden Raumnutzungen und -funktionen. In diesem Fall befinden sich die Flächen größtenteils auf einer Brachfläche (Güterbahnhof, ehemaliges Springorum-Kraftwerk), die durch Wohnen wieder genutzt werden sollen. Es bleibt unstrittig, dass ein Teil des nördlichen Plangebiets in der Biotopverbundfläche Nr. VB-A-4509-008 mit dem Namen Siepenfelder und Grünflächen im Raum Weitmar / Weitmar Mark liegt. Dieser von Siedlungsgebieten und zahlreichen Verkehrswegen durchzogene Biotopkomplex hat einen hohen Wert als Vernetzungsbiotop am südlichen Innenstadtrand von Bochum. Bei Teilen der nördlichen und südlichen Flächen innerhalb des Plangebiets handelt es sich um biotopähnliche Strukturen. Dieses Biotop hat zumindest in Teilen eine gewisse Bedeutung für Flora, Fauna und den Biotopverbund. Auch nach Umsetzung der Planung bleibt der Biotopverbund erhalten, weil die großzügigen Sukzessionsflächen im Bereich des ehemaligen Springorum-Kraftwerks nur geringfügig tangiert werden.

Die Entwicklung der Fläche für eine Wohnbebauung entspricht den Zielen der Stadt Bochum zur Attraktivierung des Stadtteils Weitmar. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, innerhalb der Stadtgrenzen ein breit gefächertes Angebot an Wohnbaumöglichkeiten zu bieten, um Einwohner in der Stadt zu halten bzw. negativen Wanderungstendenzen entgegenzuwirken. Dies entspricht auch den Anforderungen eines stark differenzierten Wohnungsmarktes.

In Bochum besteht trotz eines Bevölkerungsrückgangs weiterhin eine Nachfrage nach Einfamilienhäusern. Für die Stadt Bochum stellt sich daher die Frage, ob und wie sie diese Nachfrage befriedigen und somit gerade junge Familien in Bochum halten kann. Insbesondere "leben" solche Lagen, wie hier geplant, durch die Nachfrage aus dem Stadtteil selbst. Die Planung bietet somit insbesondere für die Bewohner Weitmars die Möglichkeit, im Stadtteil ein entsprechendes Wohnangebot zu nutzen. Aufgrund der Attraktivität des Standortes, mit den Naherholungsmöglichkeiten, der naheliegenden Versorgungsinfrastruktur und der zukünftig verbesserten Verkehrsinfrastruktur wird das Wohngebiet aber auch über den Stadtteil hinaus nachgefragt werden.

Hinsichtlich des Versiegelungsgrades wird in diesem Baugebiet eine Grundflächen-zahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Damit wird grundsätzlich eine Überbauung von bis zu 40% der Grundstücksfläche ermöglicht. Eine Grundflächenzahl von 0,6 ist gemäß § 17 BauNVO nicht mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets (WA) vereinbar. Die Festsetzung liegt im Rahmen der in § 17 BauNVO angegebenen Obergrenzen für Allgemeine Wohngebiete."

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Nach wie vor spricht das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt im Zusammenhang mit der Bebauung am Bahnhof Weitmar von einer Entwicklung im Innenbereich, die gemäß Landesentwicklungsplan NRW Vorrang hat. Dem widersprechen wir, weil der auf natürlichem Boden gewachsene Nordwald mit in die Planung einbezogen wurde. Das Plangebiet liegt im Außenbereich (es ist eine sogenannte Außenbereichsinsel innerhalb eines Stadtgebietes). Hier würde keine „Nachverdichtung“, sondern eine „Neuverdichtung“ stattfinden, die dem Landesentwicklungsplan NRW widerspricht.

Im Steckbrief des RFNP aus dem Jahre 2010 (Fläche BO14 - „Bahnhof Weitmar“) werden die Umweltauswirkungen bezüglich der Tiere, Pflanzen, der biologischen Vielfalt und der Landschaft als erheblich eingestuft worden sind. Auch die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser durch eine Bebauung wurde im RFNP als erheblich eingestuft. Die Entwicklungsfläche BO14 des RFNP beschränkt sich im Übrigen bei genauem Hinsehen auf das eigentliche Bahngelände. Eine Inkludierung des Nordwaldes ist hier nicht zu erkennen, da die nördliche Flächengrenze schnurgerade an dem Verlauf der früheren Bahngleise orientiert ist. Die lapidare Aussage, dass der RFNP nicht parzellengenau sei, kann für den Bereich des Nordwaldes nicht gelten gelassen werden.

Gemäß Strategischer Umweltplanung Bochum (StrUP) liegt das Plangebiet im Bereich eines Stadtpulses Typ III, d. h. Ziel sollte der Erhalt und die kleinräumige Aufwertung locker bebauter Siedlungsbereiche sein. Ein geforderter Mindestanteil unversiegelter Flächen von 65 % (Versiegelungsgrad 35 %) ist im Bebauungsplangebiet nicht zu erkennen. Nicht einmal die in der o. a. Antwort des Stadtplanungsamtes für allgemeine Wohngebiete geltende, aber gemäß StrUP unzulässige Versiegelungsdichte bis 60 %. Nach aktueller Planung sollen im Bereich der Mehrfamilienhäuser sogar 80 % der jetzigen Freifläche versiegelt werden. Diese hohe Versiegelungsdichte ist unzulässig!

Zudem finden sich im Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 946 Ehem. Bahnhof Weitmar, erstellt im Februar 2015 durch die Fa. Hermanns Landschaftsarchitekten aus Hattingen, einige Unterkapitel, die belegen, dass die Stadt Bochum bei der Verplanung und dem Verkauf des Nordwaldes gegen ihre eigenen sowie regionale und übergreifende Vorgaben plant.

Die aktuelle Planung am Bahnhof Weitmar widersetzt sich hinsichtlich der Schonung von Grünflächen, Klima und Umweltaspekten der regionalen und lokalen Umweltplanung sowie dem BauGB und dem BBodSchG. Obwohl erhebliche Auswirkungen auf Grün, Klima, Boden und Umwelt festgestellt werden, kommt der Umweltbericht zum Bebauungsplan zu dem Schluss, dass das Gebiet des Bahnhofs Weitmar und der angrenzenden städtischen Grundstücke bebaut werden kann.

zur Klimaanalyse der Stadt Bochum (Seite 16 u. 17 des Umweltberichts):

„In den raumspezifischen Hinweisen der Klimaanalyse sind für den Planungsraum sowohl Grünvernetzung als auch die Funktion als Ausgleichsraum dargestellt:

Grünvernetzung: die Vernetzung vorhandener Wald- und Freiflächen durch Grünzüge ist anzustreben. Ausgestaltung als parkartige Flächen zur Unterstützung von Luftregeneration, Filterfunktion und als Pufferwirkung. Keine weitere Bebauung, keine zusätzlichen Emissionen. Ausbau zu parkähnlichen Freiflächen mit Wald-, Gehölz- und Wiesenflächen. Luftleitbahnen beachten. Hausgärten und Innenhöfe miteinbeziehen. Für vorhandene Gebäude sind Dach- und Fassadenbegrünungen anzustreben.

Ausgleichsraum: Die Fläche des Bahnhofs sowie die westlich, nördlich und östlich angrenzenden stadtnahen Freiflächen sollen als Ausgleichsräume gesichert und aufgewertet werden. Daher sollen sie von Besiedlung freigehalten werden, von dort sollen keine Immissionen ausgehen, der Ausbau als Grünzug soll erfolgen. Waldgebiete sollen erhalten bleiben, der Ausbau zum Naherholungsgebiet soll angestrebt werden.

Die geplante Ausweisung der Flächen als Baugebiet widerspricht den Ausweisungen als Grünvernetzung und Ausgleichsraum.“

Wie sogar der Gutachter feststellt, setzt sich die Stadtverwaltung über ihre eigenen Richtlinien hinweg.

zum Klimaanpassungskonzept Bochum (Seite 18 u. 19 des Umweltberichts)

„Im Jahr 2010 rückte mit der Bewerbung zu „InnovationCityRuhr“ ein Modellprojekt zum energetischen und klimatischen Umbau eines bestehenden Stadtteils in den Vordergrund. Dabei wurde – neben dem Klimaschutz – auch die Klimaanpassung vertieft berücksichtigt. Hierbei wurden die beiden zentralen Anpassungsthemen für Bochum („Wasser“ und „Hitze“) in einen Zusammenhang gebracht. Anpassung an den Klimawandel ist bisher oft nur ein kommunales Randthema. Allerdings kann die Notwendigkeit der Klimawandelanpassung bereits heute aus dem kommunalen Alltag nicht mehr ausgeblendet werden. Durch die Extremwetterereignisse der vergangenen Jahre – etwa durch die Hitzesommer des vergangenen Jahrzehnts, die für Rekordtemperaturen in den Städten sorgten – sind die Folgen des Klimawandels stärker als bisher in das Bewusstsein der städtischen Bevölkerung und in den Fokus der kommunalen Verantwortlichen gerückt.

Das Ausmaß der Veränderungen der biologischen Vielfalt wird entscheidend davon abhängen, ob geeignete Anpassungsmaßnahmen realisiert werden. Die für NRW durchgeführte Empfindlichkeitsanalyse zeigt, dass Tiere und Pflanzen dynamisch auf Veränderungen der klimatischen Bedingungen reagieren. Für zahlreiche Arten und Lebensräume stellt der Klimawandel einen zusätzlichen Stressfaktor dar (MUNLV 2009).

Durch Anpassungsmaßnahmen sollten bestehende Lebensräume verbessert und erhalten bleiben. eine angepasste Landbewirtschaftung sollte schädliche Nutzungseinflüsse vermeiden. Ein Anteil der Grünlandbewirtschaftung sollte extensiv betrieben werden. Im Stadtgebiet von Bochum dienen die landwirtschaftlich genutzten Flächen durch Produktion von frischer, kühler Luft auch der Abmilderung von stadtklimatischen Belastungen.

Der Erhalt und die Vernetzung von Grünflächen spielt deshalb auch in kommunalen Anpassungskonzepten eine herausragende Rolle.“

Die Bebauung am Bahnhof Weimar und die Inanspruchnahme des Nordwaldes widersprechen dem Klimaanpassungskonzept Bochum.

zum Masterplan Freiraum Bochum (Seite 19 u. 20 des Umweltberichts)

„Im Kapitel 4.0 des Masterplans – Freiraum – ist als einer der Projektschwerpunkte, hier wiederum der landschaftsplanerischen Projektschwerpunkte der Raum Springorum genannt.

Die landschaftsplanerischen Projektschwerpunkte sind u. a. Bereich, die in den Landschaftsplänen Bochum mit dem Entwicklungsziel „Anreicherung“ bzw. „Wiederherstellung“ oder bereits in den IBA-Rahmenplanungen der Regionalen Grünzüge dargestellt sind.

Der Masterplan Bochum - Freiraum - stellt den Raum unmittelbar nördlich der ehemaligen Bahntrasse als landschaftsplanerischen Projektschwerpunkt „Springorum“ dar. Der Bereich soll unter den Entwicklungszielen „Anreicherung“ bzw. „Wiederherstellung“ der Landschaft gemäß Landschaftsplan Bochum entwickelt werden.

Der Karte des Masterplans ist zu entnehmen, dass der Planbereich des Bebauungsplans nicht zum landschaftsplanerischen Projektschwerpunkt „Springorum“ gehört. Aufgrund der Generalisierung der Karte (M 1: 20.000) kann die Abgrenzung nicht parzellenscharf erfolgen. Zur Fläche des Bebauungsplans wird keine Aussage getroffen, lediglich der Bereich des Nordwaldes ist randlicher Teil des geplanten Freiraumverbunds, wird jedoch durch den Bebauungsplan beansprucht.“

Der Rat der Stadt Bochum hat am 20.07.2004 den Masterplan Freiraum als Leitlinie der Freiraumentwicklung als Planungsinstrument für eine übergeordnete Freiraumentwicklung der Stadt Bochum beschlossen. Ziel des Bochumer Masterplans Freiraum ist es, über den Emscher Landschaftspark hinaus die über das Stadtgebiet verlaufenden Regionalen Grünzüge C, D, E und F mit dem Ruhrtal zu verknüpfen, um ein durchgängiges regionales Freiraumkonzept zu realisieren und die möglichen Synergieeffekte aus dem Emscher Landschaftspark und der Ruhrtalentwicklung zu nutzen.

Die planungsrechtliche Sicherung des Emscher Landschaftsparks erfolgt durch den Flächennutzungsplan einschließlich entsprechender Änderungsverfahren. Die landschaftsrechtliche Sicherung erfolgt über die Festsetzungen der Landschaftspläne.

Als Teil des verbindlichen Flächennutzungsplanes Emscher Landschaftspark ist der Nordwald Teil des Masterplans Freiraum Bochum und kann daher nicht durch den B-Plan beansprucht werden. Die Fläche des Nordwaldes ist demnach aus dem Plangebiet des Bebauungsplanes herauszunehmen, weshalb der Bebauungsplan fehlerhaft und derzeit nicht satzungsfähig ist.

zu Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Unterkapitel „Fauna“ (Seite 23 u. 24 des Umweltberichts):

„Die Fläche liegt seit Jahrzehnten brach. Der Wert des Plangebiets für Fauna und Flora liegt in seiner relativen Ungestörtheit. Insgesamt lässt das Plangebiet durch seine heterogene Struktur – Wald, Schotter- und Sandflächen, Ruderalbrachen, Gebüsche und z. T. bewegte Topographie – eine durchschnittliche bis reichhaltige Zoozönose erwarten.

Viele Tierarten benötigen für ihren Lebenszyklus im Laufe eines Jahres mehrere Teilhabitate (Sommer-/ Winterquartier, Nahrungshabitat). Zudem ist ein reger Individuenaustausch erforderlich, um die genetische Variabilität und damit stabile Populationen zu sichern. Bedeutsam sind tierökologische Funktionsbeziehungen innerhalb besiedelter und durch Verkehrsachsen zerschnittener Siedlungsräume.

Faunistische Untersuchungen wurden im Plangebiet bereits im Rahmen der Artenschutzrechtlichen Prüfung zum „Umbau der Trasse der ehemaligen Springorum-Bahn zu einem Radweg“ im Jahre 2011 durchgeführt. Hinweise auf das Vorkommen seltener oder gefährdeter Arten (Fledermäuse, Kreuzkröte) liegen dort vor. Im Rahmen der Artenschutzprüfung durchgeführte Untersuchungen ergaben keine Hinweise auf Habitatstrukturen der vorgenannten oder anderer gefährdeter Tiergruppen im Untersuchungsgebiet.

Die geplante Wohnsiedlung wird negative Auswirkungen auf die Funktion des Raumes als Biotopvernetzungsstruktur haben. Es ist davon auszugehen, dass nach Realisierung der Bebauung aufgrund der dann nicht mehr existenten Habitatstrukturen Veränderungen der Artenzusammensetzung stattfinden werden.“

Der Umweltbericht stellt also fest, dass die Biotopvernetzung in Bochum gestört wird. Zum Thema Fauna am Bahnhof Weitmar wird anhand internen Schriftverkehrs des Umwelt- und Grünflächenamtes mit dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt bemängelt, dass die Artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) des Geländes unvollständig ist. Eine Nachbesserung ist notwendig, weil die Stellungnahme in der ASP zu Vögeln überhaupt nicht erfolgt und zu Fledermäusen und Kreuzkröte unvollständig ist. Demnach ist die Auslegung des Bebauungsplanes fehlerhaft und der Bebauungsplan selbst nicht satzungsfähig.

zu Schutzgut Klima und Luft (Seite 36 des Umweltberichts):

„Gemäß der Synthetischen Klimafunktionskarte Bochum“ ist das Bebauungsplangebiet als Klimatop „Freilandklima“ eingestuft, der Siedlungsbereich südlich angrenzend als Klimatop „Stadtrandklima“. Als Schutzziele sind für das Schutzgut Klima/Luft die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten sowie die Erhaltung des Bestandsklimas und der lokalklimatischen Regenerations- und Austauschfunktion definiert.

Dabei sind zu berücksichtigen:

- *die Durchlüftungsfunktion*
- *die Luftreinigungsfunktion sowie*
- *die Wärmeregulationsfunktion.*

Der Untersuchungsraum stellt sich als heterogene, größtenteils auch weite, offene Ruderalfläche heraus, eingestreut finden sich Gehölzinseln- und Gruppen. Er ist für die Durchlüftung, Luftreinigung und die Wärmeregulation über das Plangebiet hinaus von nicht geringer Bedeutung.

Die Realisierung des Vorhabens hat – anlagebedingt – negative Auswirkungen auf das Schutzgut.“

Auch hier wendet sich die Stadt Bochum gegen ihre eigenen Vorgaben zur Erhaltung bzw. Verbesserung des Stadtklimas.

zu Strategische Umweltplanung Bochum - StrUP (Seite 15-16 des Umweltberichts):

„[...] Es werden 3 Typen von Stadtpulsen unterschieden:

I. Ökologische Aufwertung gewerblich geprägter Gebiete

Mindestanteil unversiegelter Flächen 60 %, Freihalten von unbelasteten Belüftungsbahnen, lockere Baumpflanzung unter Vermeidung von Tunnelwirkung, Dach- und Fassadenbegrünung

II. Ökologische Aufwertung verdichteter Innenstadtgebiete

Mindestanteil unversiegelter Flächen 40 %, Entwicklung einer durchgrünten Bebauungsstruktur, lockere Baumpflanzung unter Vermeidung von Tunnelwirkung; Dach- und Fassadenbegrünung

III. Erhaltung und kleinräumige Aufwertung locker bebauter Siedlungsbereiche

Mindestanteil unversiegelter Flächen 65 %, Entwicklung durchgrünter Bebauungsstruktur, Dachbegrünung, Verklammerung von Siedlungs- und Freiraum

Das geplante Baugebiet liegt in einem Übergangsbereich der Stadtpulse I und III und weicht somit von den Zielsetzungen der Strategischen Umweltplanung ab.“

In einem internen Schreiben des Umweltamtes (Herr Hartwig) vom 11.12.2013 an das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sieht der Sachverhalt völlig anders aus:

„Inwieweit der Boden im städtischen Eigentum schützenswert ist, kann nach den o. g. Untersuchungen wie folgt beantwortet werden:

Im Rahmen eines Fachbeitrages hat der Geologische Dienst (GD) NRW auf der Grundlage der Bodenkarte von NRW für das gesamte Plangebiet des RFNP eine „Karte der naturnahen und schutzwürdigen Böden“ erstellt. Im Bereich der städtischen Flächen könnten hiernach potenziell schutzwürdige Böden vorliegen. Gestützt wird diese Annahme dadurch, dass mit der aktuellen Untersuchung nunmehr kaum aufgefüllte Böden erbohrt wurden. Bestätigt werden könnte dies jedoch nur mittels einer fachgutachterlichen Bodenfunktionskartierung. [...]

Gemäß der StrUP können ferner folgende Informationen benannt werden: Gemäß der StrUP liegt das Plangebiet im Bereich eines Stadtpulses Typ III, d. h. Ziel sollte der Erhalt und die kleinräumige Aufwertung locker bebauter Siedlungsbereiche sein. Mindestanteil unversiegelter Flächen von 65 %, eine durchgrünte Bebauungsstruktur, eine Dachbegrünung und Verklammerung von Siedlungsraum und Freiraum sind anzustreben.

[...] Die städtische Fläche (Nordwald) dagegen ist dem stadtoökologischen Ausgleichsgebiet zuzuordnen, hierzu ist der StrUP mindestens Erhalt von Quantität und Qualität schutzwürdiger Biotope; generell null Pro-

zent Netto-Neuversiegelung im Gesamtraum, Erhalt unzerschnittener Räume und schutzwürdiger Böden, Minderung von Luft- und Lärmbelastungen durch hohes Verkehrsaufkommen, Verzahnung mit besiedeltem Raum zu entnehmen.“

Hier findet sich also ein Hinweis auf das Vorhandensein schutzwürdiger Böden im Bereich des Nordwaldes. Die Bodenkarte NRW verzeichnet im Bereich des Nordwaldes schutzwürdige Böden sw3 (besonders schutzwürdig). Es hätte also mindestens eine Bodenfunktionskartierung durchgeführt werden müssen, um den Verdacht des Umweltamtes zu bestätigen oder zu widerlegen. Diese notwendige und auch vom Umweltamt empfohlene Kartierung ist aber ausgeblieben. Damit wollte das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt anscheinend verhindern, dass Fakten geschaffen werden. Bei einer Feststellung von schutzwürdigen Böden im Nordwald könnte es niemals zu einer Bebauung des Waldgeländes kommen. Eine Bodenfunktionskartierung ist unerlässlich für das Bebauungsplanverfahren!

Aus der Bodenschutzklausel des BauGB (Baugesetzbuches) sowie aus dem BBodSchG (Bundes-Bodenschutz Gesetzes) ergeben sich folgende Hauptziele des Bodenschutzes in der Bauleitplanung:

- die Inanspruchnahme von Böden ist auf das unerlässliche Maß zu beschränken.
- die Inanspruchnahme von Böden ist auf Flächen zu lenken, die vergleichsweise von geringerer Bedeutung für die Bodenfunktionen sind.
- Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen sind soweit wie möglich zu vermeiden.

Die aktuelle Planung am Bahnhof Weitmar widersetzt sich somit u.a. dem BauGB und dem BBodSchG. Obwohl erhebliche Auswirkungen auf Grün, Klima und Umwelt festgestellt werden, kommt der Umweltbericht zum Bebauungsplan zu dem Schluss, dass der Nordwald bebaut werden kann und zwar mit der einzigen Begründung, dass er „beansprucht wird“. Hier wischen also wirtschaftliche Interessen u.a. die oben zitierten Gesetze und Regelwerke sowie die Vorgaben der Regional- und Stadtplanung vom Tisch!

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Bochum bei der Verplanung und dem Verkauf des Nordwaldes gegen ihre eigene bzw. regionale und übergeordnete Grün-, Umwelt- und Klimaplanung stellt.

2. Förderung des Projekts nach dem Wohnbaulandkonzept (14.07.2014 und 07.07.2015)

In der Kurzbegründung (vom 06.06.2014) wird ausgeführt, dass aufgrund der entspannten Wohnungssituation und zahlreicher Neubauprojekte im Stadtteil Weitmar kaum Bedarf nach weiterem Wohnungsneubau für Familien mit kleinen Kindern, sondern nach Luxushäusern bzw. gehobenem Wohnungsbau besteht (s. Preisvorstellungen des Investors für EFH am Bahnhof Weitmar auf der Sparkassen-Immobilien 2014). Eine Förderung dieses Projekts nach dem Wohnbaulandkonzept ist somit höchst fragwürdig. Hier wird doch nur der Bau von Luxusimmobilien von Seiten der Stadt Bochum finanziell gefördert. Abgesehen davon würde das zentrale Bahngelände zum Bau der 13 geplanten Luxushäuser vollkommen ausreichen und die für das Bochumer Stadtklima dringend benötigten städtischen Waldflächen könnten geschont werden.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Die Entwicklung der Fläche für eine Wohnbebauung entspricht den Zielen der Stadt Bochum zur Attraktivierung des Stadtteils Weitmar. Es ist das Ziel der Stadt Bochum, innerhalb der Stadtgrenzen ein breit gefächertes Angebot an Wohnbaumöglichkeiten zu bieten, um Einwohner in der Stadt zu halten bzw. negativen Wanderungstendenzen entgegenzuwirken. Dies entspricht auch den Anforderungen eines stark differenzierten Wohnungsmarktes. Insbesondere im Bereich des Segments des gehobenen Wohnungsneubaus gibt es in Bochum derzeit ein Nachfrageüberhang, der zu Abwanderungstendenzen geführt hat.

In Bochum besteht trotz eines Bevölkerungsrückgangs weiterhin eine Nachfrage nach Einfamilienhäusern. Für die Stadt Bochum stellt sich daher die Frage, ob und wie sie diese Nachfrage befriedigen und somit gerade junge Familien in Bochum halten kann. Insbesondere „leben“ solche Lagen, wie hier geplant, durch die Nach-

frage aus dem Stadtteil selbst. Die Planung bietet somit insbesondere für die Bewohner Weitmars die Möglichkeit, im Stadtteil ein entsprechendes Wohnangebot zu nutzen. Aufgrund der Attraktivität des Standortes, mit den Naherholungsmöglichkeiten, der naheliegenden Versorgungsinfrastruktur und der zukünftig verbesserten Verkehrsinfrastruktur wird das Wohngebiet aber auch über den Stadtteil hinaus nachgefragt werden. Die Sicherung der Wohnungsversorgung für alle Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Alter, sozialem Status oder Familienstand – erfordert ein breites Angebot an differenzierten Wohn- und Siedlungstypen, das sich an den unterschiedlichen Vorstellungen der Wohnbevölkerung orientiert. Notwendig sind Angebote für energieoptimiertes und umweltschonendes Bauen ebenso wie für kosten- und flächensparendes Bauen. Daneben sind Planungen und Projekte für verschiedene Zielgruppen, beispielsweise für junge Familien und Alleinerziehende, für ein kinder- und familienfreundliches Miteinander sowie seniorenrechtliches Bauen, von Bedeutung. Diese verschiedenen Anforderungen lassen sich nicht ausschließlich im vorhandenen Wohnungsbestand umsetzen und erfordern daher Wohnungsneubau.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Die im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar erfolgte Förderung des Investors nach dem Wohnbaulandkonzept und insbesondere der damit zusammenhängende Verkauf städtischer Grundstücke ist unzulässig. Der Verkauf der Grundstücke erfolgte nach Manipulation des Grundstückswerts und der Erschließungskosten unzulässig zum Dumpingpreis. Zudem bezweifeln wir, dass im Bebauungsplangebiet Nr. 946 tatsächlich förderungsberechtigte Interessenten von der Förderung durch das Wohnbauland profitieren werden, da die Verwaltung bisher nicht glaubhaft darstellen konnte, ob dies im Rahmen des Wohnbaulandkonzept überhaupt jemals der Fall war. Stattdessen werden auf die zunehmende Anzahl kritischer Fragen immer die gleichen nichtssagenden Passagen aus dem Wohnbaulandkonzept als Antwort wiederholt und die tatsächlichen Umstände durch ausschweifende Darstellungen des Wohnungsbaubedarfs in Bochum verschleiert. Nachfolgend unsere Diskussion und weitere Einwendungen gegen die Förderung nach dem Wohnbaulandkonzept anhand eines veranschaulichenden Rechenbeispiels und mit Zitaten aus vorliegendem Schriftverkehr.

In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar wird ausgeführt, dass aufgrund der entspannten Wohnungssituation und zahlreicher Neubauprojekte im Stadtteil Weitmar kaum Bedarf nach weiterem Wohnungsneubau für Familien mit kleinen Kindern, sondern nach Luxushäusern bzw. gehobenem Wohnungsbau besteht (s. Preisvorstellungen des Investors für EFH am Bahnhof Weitmar auf der Sparkassen-Immobilien 2014). Eine Förderung dieses Projekts nach dem Wohnbaulandkonzept ist somit höchst fragwürdig. Mit der Begründung des Wohnbaulandkonzepts wird hier nur der Bau von Luxusimmobilien von Seiten der Stadt Bochum unzulässig finanziell gefördert. Zudem sind die Darstellungen und Begründungen der Verwaltung im Rahmen des mit dem Wohnbaulandkonzept begründeten Verkaufs der städtischen Grundstücke Nordwald (Gemarkung Weitmar, Flur 7, Fl.St. 256 tlw. und 744) und Schulgrundstück (Gemarkung Weitmar Flur 8, Fl.St. 263 und 264) falsch und unzutreffend dargestellt, um einen unzulässigen Verkauf dieser Grundstücke zum Dumpingpreis zu verschleiern.

Abgesehen davon kann von der seitens der Stadtverwaltung stets betonten städtebaulichen Qualität des Planentwurf mit inzwischen geplanten 120 Wohneinheiten (im Wohnbaulandkonzept von 2010 waren es noch 66 Wohneinheiten) nicht die Rede sein – die angeblich nur unter Einbeziehung der städtischen Grundstücke zu erreichen wäre – wenn für die Umsetzung mehr als 10.000 m² Wald (Nordwald plus Sukzessionswald) vernichtet werden müssen und die Wohnqualität (u.a. Stichworte Klima, Luft, Feinstaub, Lärm, Verkehr etc.) in diesem Bereich von Weitmar dadurch massiv verschlechtert wird. In einem maßvollen Entwurf, der sich auf das eigentliche Bahnhofsgelände beschränken würde, könnten zudem noch immer ca. 100 Wohneinheiten errichtet werden, so dass auch das vorgeschobene Argument der Wirtschaftlichkeit hinfällig ist.

Da unsere Einwendungen und Anfragen zum Thema Wohnbaulandkonzept, wie wir oben kurz dargestellt haben, bisher unberücksichtigt blieben und nur formal – aber keineswegs inhaltlich – beantwortet wurden, bedienen wir uns zur Verdeutlichung unserer Einwendungen gegen die Förderung

nach dem Wohnbaulandkonzept zunächst eines Beispiels. In dem von der Verwaltung auf Seite 16 der ausliegenden Begründung wörtlich, d.h. ohne jede Berücksichtigung von Einwendungen und Anfragen, aus der Kurzbegründung vom 06.06.2014 kopierten Kapitel 4.3 Ziele der Stadtentwicklung wird zum Thema Wohnbaulandkonzept das Gesetz zur Förderung und Nutzung von Wohnraum für das Land Nordrhein Westfalen (WFNG NRW) – soziale Wohnraumförderung / Eigentumsförderung – vom 8. Dezember 2009 genannt.

Hier steht unter Teil 3 Wohn- und Förderberechtigung § 13 Einkommensgrenze, Haushaltsangehörige:

„(1) Die für die Wohn- und Förderberechtigung maßgebliche Einkommensgrenze beträgt für einen

1-Personen-Haushalt 17 000 Euro

2-Personen-Haushalt 20 500 Euro

[...]

Für jedes haushaltsangehörige Kind im Sinne des § 32 Absätze 1 bis 5 des Einkommensteuergesetzes erhöht sich die Einkommensgrenze um weitere 600 Euro.

(2) [...]

(3) [...]

(4) Die Einkommensgrenze nach Absatz 1 verändert sich am 1. Januar 2013 und am 1. Januar eines jeden darauf folgenden dritten Jahres um den Prozentsatz, um den sich der vom Statistischen Bundesamt festgestellte Verbraucherpreisindex für Deutschland bezogen auf den der Veränderung vorausgehenden Monats Oktober gegenüber dem Verbraucherindex für Deutschland des der letzten Veränderung vorausgehenden Monats Oktober erhöht oder verringert hat. Die veränderte Einkommensgrenze wird auf volle 10 Euro aufgerundet und durch das für das Wohnungswesen zuständige Ministerium bekannt gegeben.“

Zur Veranschaulichung wählen wir als Beispiel eine typische Familie in einem 2-Personen Haushalt (Eltern) zuzüglich 1 Kind, die gemäß Wohnbaulandkonzept gefördert werden soll. Hier beträgt die Einkommensgrenze gemäß oben zitiertem Gesetz dann 20.500 € plus 600 € für das Kind, mithin 21.100 € Jahreseinkommen netto. Zur vereinfachten Berücksichtigung der unter §13 (4) WFNG NRW genannten Veränderungen der Einkommensgrenze gemäß dem Verbraucherindex für Deutschland addieren wir 2% für die Erhöhung am 1. Januar 2013. Somit erhöht sich die aktuelle Einkommensgrenze auf ca. 21.970 €. Gemäß Wohnbaulandkonzept darf das Einkommen max. 40% über diesem vorgenannten Wert liegen, mithin bei 30.758 €, um eine Förderung nach dem Wohnbaulandkonzept zu rechtfertigen. Die nutznießenden Investoren sind nun gemäß Wohnbaulandkonzept verpflichtet, mindestens 20% der Grundstücke an von der Verwaltung definierte Bedarfsgruppen und zu einem Kaufpreis, der mindestens 20% unter dem jeweiligen Verkehrswert liegt, zu veräußern.

Anhand dieses Beispiels zeigt sich ein weiteres Problem bei den städtischen Grundstücksverkäufen: Die städtischen Grundstücke Nordwald und Schulgrundstück wurden als ein Grundstück „An der Holtbrügge“ verkauft. Tatsächlich handelt es sich um ein Grundstück „An der Holtbrügge“ (Nordwald) und um ein Grundstück an der Karl-Friedrich-Straße (Schulgrundstück). Durch die Behauptung der Verwaltung in den entsprechenden Verwaltungsvorlagen und Verträgen, es handele sich um nur ein Grundstück „An der Holtbrügge“, wird vorgetäuscht, die Mehrfamilienhäuser, die auf dem Schulgrundstück – das tatsächlich an der Karl-Friedrich-Straße liegt – gebaut werden sollen, könnten förderungsberechtigten Interessenten angeboten werden. Durch diesen Trick können auf dem Nordwaldgrundstück dann die geplanten Luxuseinfamilienhäuser auf großen Grundstücken – die sich die oben definierten Bedarfsgruppen sicher nicht leisten können – errichtet werden, obwohl das Nordwaldgrundstück im Rahmen des Wohnbaulandkonzepts zum Dumpingpreis verschleudert wurde. Wir können uns hier des Verdachts der Untreue nicht erwehren.

Wir fordern Sie deshalb im Rahmen unserer Einwendung auf, folgende Fragen zu beantworten:

1. Glauben Sie tatsächlich, dass mindestens 20 % der Grundstücke des Nordwaldgrundstücks (Luxus-Einfamilienhäuser) und 20% des Schulgrundstücks (Mehrfamilienhäuser) an die von der Verwaltung definierten Bedarfsgruppen und zu einem Kaufpreis, der mindestens 20% unter dem jeweiligen Verkehrswert liegt, verkauft werden können angesichts der z.B. auf der Sparkassen-

Immobilien 2014 genannten Preisvorstellung für die dort geplanten Immobilien, die sich ja nicht nur auf die Grundstücke beziehen?

2. Wird der Investor im städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB auch dazu verpflichtet, die Differenz zwischen dem Dumpingpreis von 60 €/m² und dem Verkehrswert von mindestens 260 €/m² für die städtischen Grundstücke nachzuzahlen, wenn es keine förderungsberechtigten Interessenten für diese Immobilien gibt?
3. Sind die anderen Projekte des Wohnbaulandkonzepts ebenfalls durch Verschleierung und Falschannahmen u.a. hinsichtlich der Erschließbarkeit zur Darstellung unzulässiger Dumping-Preise bei kommunalen Grundstücksverkäufen an Investoren bzw. Bauträger gekennzeichnet? Wurden hier Nachzahlungen der Investoren geleistet für diejenigen Grundstücke, die nicht 20% unter dem jeweiligen Verkehrswert verkauft werden konnten weil es keine förderungsberechtigten Interessenten gab?
4. Auf welche Summe an Einnahmen hat die Stadt Bochum insgesamt im Rahmen von städtischen Grundstücksverkäufen auf Kosten ihrer Steuerzahler verzichtet, ohne dass die eigentlichen Bauinteressenten davon profitierten?
5. Ist das Wohnbaulandkonzept lediglich eine Förderungsmaßnahme für „befreundete“ Investoren, die es ermöglicht, städtisches Eigentum zu Dumpingpreisen zu verschleudern, ohne dass die von der Verwaltung definierten Bedarfsgruppen davon profitieren können?

Wir fordern die Verwaltung außerdem auf, die im Zusammenhang mit den städtischen Grundstücksverkäufen getroffenen Regelungen des städtebaulichen Vertrags mit dem Investor öffentlich darzulegen, da ansonsten der Verdacht der Untreue bestehen bleibt. Wir wiederholen zudem unsere bisher nicht berücksichtigte Einwendung, dass die Förderung der städtischen Grundstücksverkäufe nach dem Wohnbaulandkonzept unzulässig ist und das Wohnbaulandkonzept im Bebauungsplanverfahren Nr. 946 lediglich dazu dient, den Wert der städtischen Grundstücke künstlich zulasten der kommunalen Finanzen zu reduzieren.

Auf dieses Problem wurde von der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar bereits mit folgendem Schreiben vom 22.01.2015 hingewiesen, in dem die Rechtmäßigkeit der Grundstücksverkäufe im Rahmen des Wohnbaulandkonzepts hinterfragt wurde:

Fragen der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar zum Wohnbaulandkonzept der Stadt Bochum 22.01.2015:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse haben wir in der WAZ vom 12. Januar 2015 die Doppelseite „Wo in Bochum gebaut werden kann“ gelesen, auf der vernichtende Kritik am Wohnbaulandkonzept der Stadt Bochum geübt wird.

Dort wird unter anderem berichtet, dass bisher keiner der bisherigen Interessenten aller 27 gelisteten Projekte die Förderung nach dem Wohnbaulandkonzept in Anspruch genommen hat weshalb sich im Zusammenhang mit dem aktuellsten Negativbeispiel für die Anwendung des Wohnbaulandkonzepts – dem Bebauungsplan 946 Bahnhof Weitmar (Nr. 26 der Liste) – Fragen zum Verkauf u.a. der um den ehemaligen Bahnhof Weitmar liegenden städtischen Grundstücke (Nordwald, Schulgrundstück) stellen.

Am Bahnhof Weitmar wurden bekanntlich mehrere städtische Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 6.445 m² zum Dumping-Preis von 60 EUR/m² verkauft (s. u. a. 14 Einwendungen der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 946 vom 02.07.2014):

- *Die Grundstücke des sogenannten Nordwalds gehören z.T. zur LANUV-Biotopverbundfläche VB 4509-008 und sollten u.a. aufgrund des in Bochum im Vergleich der Ruhrgebiets-Kommunen unterdurchschnittlichen Anteils an Biotopflächen ohnehin geschont werden.*
- *Die Grundstücke des sogenannten Schulgrundstücks sind bereits zur Karl-Friedrich Straße erschlossen und gehören nicht einmal zu dem Gebiet, das im Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplangebiets Nr. 946 der Bochumer Verwaltung und Politik beschlossen wurde.*

Nun berichten die WAZ-Redakteure Kiesewetter und Schmitt, dass bisher kein einziger Interessent die Vergünstigungen des Wohnbaulandkonzepts in Anspruch genommen hat. Auf der anderen Seite berichtet die Verwaltung auf Anfrage der CDU zum Status der Wohnbaulandprojekte für den B-Plan 946 Bahnhof Weitmar

in der Vorlage Nr. 20142105, dass der Investor im städtebaulichen Vertrag zur Anwendung des Wohnbaulandkonzeptes verpflichtet werde.

Hier drängen sich den steuerzahlenden Bürgern der finanzschwachen Stadt Bochum folgende Fragen auf:

1. Wird der Investor im städtebaulichen Vertrag auch dazu verpflichtet, die Differenz zwischen dem Dumpingpreis von 60 EUR/m² und dem Verkehrswert von 260 EUR/m² für die städtischen Grundstücke nachzuzahlen, wenn auch von den Interessenten am Bahnhof Weitmar keine Förderung nach dem Wohnbaulandkonzept beantragt wird?

2. Sind die anderen Projekte des Wohnbaulandkonzeptes ebenfalls durch Dumping-Preise bei kommunalen Grundstücksverkäufen an Investoren bzw. Bauträger gekennzeichnet? Auf welche Summe an Einnahmen hat die Stadt Bochum hier insgesamt auf Kosten ihrer Steuerzahler verzichtet, ohne dass die eigentlichen Bauinteressenten davon profitierten?“

Die Antwort der Verwaltung vom 04. Februar 2015 auf die Fragen vom 22.02.2015 lautet nun folgendermaßen:

„In Ihrem Schreiben vom 22.01.2015 an das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Bochum (mit Kopie an die Fraktionen im Stadtrat sowie die Frau Oberbürgermeisterin) stellen Sie zwei Fragen zum Wohnbaulandkonzept und bitten um deren Beantwortung. [...]

Zu Ihren Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

zu 1.

Bei der Entwicklung von Wohnbaulandflächen - sowohl bei privaten als auch bei städtischen Flächen - kommen grundsätzlich die Regelungen des vom Rat der Stadt Bochum am 06.06.2013 beschlossenen Wohnbaulandkonzeptes zur Anwendung. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung, 20 % der Nettobaulandflächen zu einem um 20 % reduzierten Verkehrswert an einen bestimmten Personenkreis (Berechtigte) zu veräußern. Berechtigte sind Familien, die mit ihrem Einkommen die Einkommensgrenze des öffentlich geförderten Wohnungsbaus um nicht mehr als 40 % überschreiten. Die Berechtigung ist durch das Amt für Soziales und Wohnen zu bestätigen. Insofern wird keine Förderung im direkten Sinne beantragt, sondern der (Weiter-)Verkauf der Flächen - z.B. von einem Investor - an die Berechtigten erfolgt zu einem reduzierten Preis. Dies wird von der Stadt überprüft und die Einhaltung dieser Verpflichtung wird im Vorfeld durch entsprechende grundbuchliche Eintragungen gewährleistet.

zu 2.

Nach Gemeindeordnung dürfen Vermögensgegenstände nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden. Dieser volle Wert entspricht bei Grundstücken dem Verkehrswert, der sich aus dem jeweiligen Entwicklungszustand - insbesondere im Hinblick auf eine Bebaubarkeit - ergibt. Bei allen Flächen des Wohnbaulandkonzeptes gilt es also die Entwicklungskosten zu berücksichtigen, die zur Erlangung einer Baureife anfallen.“

Nach Aussage des Liegenschaftsamtes vom 04.02.2015 (s.o.) dürfen also „Vermögensgegenstände nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden. Dieser volle Wert entspricht bei Grundstücken dem Verkehrswert, der sich aus dem jeweiligen Entwicklungszustand - insbesondere im Hinblick auf eine Bebaubarkeit - ergibt. Bei allen Flächen des Wohnbaulandkonzeptes gilt es also die Entwicklungskosten zu berücksichtigen, die zur Erlangung einer Baureife anfallen“. Bei dem Verkauf des Schulgrundstücks (Gemarkung Weitmar, Flur 8, Fl.St. 263 und 264) wurden der Entwicklungszustand und die Entwicklungskosten von der Verwaltung falsch dargestellt, um den Verkaufspreis zulasten der kommunalen Finanzen zu reduzieren.

So liegt das Schulgrundstück keineswegs an der Straße „An der Holtbrücke“, wie in den entsprechenden Vorlagen der Verwaltung gegenüber den Parteien und Gremien sowie der Öffentlichkeit und der Anwohner dargestellt wird, sondern mit zwei Seiten an der Straße „Karl-Friedrich-Straße“. Auf dem Schulgrundstück stand bis in die 1970er Jahre eine Schule, die von der Straße „Karl-Friedrich-Straße“ erschlossen war bzw. ist. Zum Bebauungsplangebiet (d.h. vom Bahnhofsgelände) wird das Schulgrundstück durch eine 6-7 Meter hohe Geländestufe aus Sandstein getrennt. Die vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zur Rechtfertigung des Verkaufs unter Wert und ohne Ausschreibung dargestellte ausschließliche Erschließbarkeit vom Bahngelände im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 946 ist somit nicht zutreffend. Im Gegenteil, eine Erschließung des Schulgrundstücks vom ehemaligen Bahnhof Weitmar aus ist die aufwändigste und mit Abstand teuerste – und somit unsinnigste – Erschließungsmöglichkeit für dieses Grundstück, die wegen der dann notwendigen

Abgrabung des Grundstücks um 7-10 m (zur Gewinnung von kostenlosem Material zur Auffüllung des ehemaligen Bahngeländes im Zentrum des Plangebiets) zudem mit hohen Risiken für das Eigentum der benachbarten Anwohner verbunden ist. Abgesehen davon ist selbst nach dem großzügigen Abzug der in der entsprechenden Verwaltungsvorlage Nr. 20140110 nicht einmal im Detail aufgeschlüsselten Erschließungskosten vom Grundstückswert und angesichts des Verkaufspreises von nur 60 €/m² selbst dieser Dumpingpreis noch immer zu hoch für eine Vergabe ohne Ausschreibung. Auch das – ohnehin planungsrechtlich nicht bebaubare – Nordwaldgrundstück (Gemarkung Weitmar, Flur 7, Fl.St. 256 tlw. und 744) wäre nicht nur über das Bahngelände erschließbar, sondern durchaus auch von der alten Springorumallee nach Nordosten.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass unsere bisherigen Einwendungen vom 14.07.2014 nicht berücksichtigt wurden, wie sich an der wörtlichen Wiederholung des Kapitels 4.3.1 der Kurzbegründung vom 06.06.2014 in dem nun ausliegenden Kapitel 4.3 in der Begründung vom 03.03.2015 zeigt. Somit ist bisher keine Abwägung unserer Einwendungen von 2014 erfolgt. Die unabhängig vom Bebauungsplanverfahren formulierte Antwort der Verwaltung vom 04.02.2015 auf unsere Fragen vom 22.01.2015 unterstreicht die Unzulässigkeit des Verkaufs der städtischen Grundstücke zu den vereinbarten Konditionen, wodurch sich bei uns der Verdacht der Untreue erhärtet.

3. Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB ist unzulässig (14.07.2014 und 07.07.2015)

Die Durchführung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB ist unzulässig wie uns unter anderem vom Umweltministerium NRW bestätigt wurde, weil der auf natürlichem Boden gewachsene Nordwald mit in die Planung einbezogen wurde. Das Plangebiet liegt im Außenbereich (es ist eine sogenannte Außenbereichsinsel innerhalb eines Stadtgebietes). Hier würde keine „Nachverdichtung“, sondern eine „Neuverdichtung“ stattfinden. Hier wird auch kein Siedlungsgebiet arrondiert oder eine bestehende Siedlung von vier Häusern mit 75 Häusern „ergänzt“, sondern es entsteht ein völlig neues Wohngebiet! Hinzu kommt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt als „erheblich“ einzustufen ist (siehe auch Steckbrief 14 „Bahnhof Weitmar“ des Regionalen Flächennutzungsplans aus dem Jahre 2008). Schon allein diese Gründe erfordern ein normales B-Plan-Verfahren – mit allem was dazugehört! (siehe auch unsere Anschreiben vom 26.02.2014 an die Bezirksvertretung BO-Südwest und vom 04.03.2014 an die Kommunalaufsicht).

Das von der Stadt Bochum gewählte beschleunigte Verfahren nach § 13a dient ausschließlich dazu, den naturschutzrechtlichen Ausgleich zu umgehen. Zur kostensparenden Umgehung eines korrekten artenschutzrechtlichen Ausgleichs wurden schon im Vorfeld (Februar bis April 2014) Gehölzrodungen und Ablagerungen von externem Boden durchgeführt. Nebenbei bemerkt: Bei einer Neuversiegelung ist ein Ausgleich vorrangig durch eine Entsiegelung an anderer Stelle in dem betroffenen Raum zu bewirken (§4 (4) des Landschaftsgesetzes NRW).

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Der Gesetzgeber hat das Instrument des beschleunigten Bebauungsplanverfahrens unter anderem für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung geschaffen. Das gilt auch für Planungen, die der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und dem Umbau vorhandener Ortsteile dienen (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB). Darüber hinaus sind auch solche Bebauungspläne, die der Umnutzung von Flächen dienen, einbezogen.

Unter die Wiedernutzbarmachung von Flächen fallen insbesondere Planungen für vormals baulich genutzte Flächen, deren Nutzungen inzwischen aber aufgegeben wurden und an deren Stelle keine neuen Nutzungen getreten sind. Die brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs Weitmar sollen für die Entwicklung von Wohnbauflächen reaktiviert werden. Die bisher nicht bebaute nördlich geböschte Teilfläche, wurde als Arrondierungsfläche zur Nachverdichtung mit einbezogen. Bei dem Plangebiet handelt es sich größtenteils um einen ehemaligen Bahnhof der Deutschen Bahn. Die Flächen des Plangebietes sind entweder selbst als Gleise der Deutschen Bahn genutzt worden oder befinden sich zwischen diesen und den Industriegleisen des ehemaligen Kohlekraftwerks nördlich des Plangebiets. Im nördlichen Teil des Plangebietes verlief eine oberirdische Leitung. Zwar hat sich zwischen dem Bereich des ehemaligen Kohlekraftwerks und den ehemaligen Gleisanlagen heute ein umfangreiches Sukzessionsgrün ausgebreitet, dennoch liegen diese Flächen inner-

halb eines durch die ehemalige Industrie und die darauffolgende bauliche Entwicklung, wie z.B. dem Innovationspark Springorum, vorgeprägten Siedlungsbereiches der Stadt Bochum.

Die Voraussetzungen zur Aufstellung des Bebauungsplanes nach § 13 a BauGB liegen grundsätzlich vor. Zu dieser Einschätzung gelangt auch die Bezirksregierung Arnsberg. Trotz dieser gegebenen Voraussetzungen eines sogenannten "beschleunigten Verfahrens" nach § 13 a BauGB wurde mit dem Investor vereinbart, das alle Verfahrensschritte analog zu einem Normalverfahren durchgeführt werden sollen. Daher wird das Verfahren auf ein Normalverfahren nach §§ 2 BauGB umgestellt.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Nach wie vor spricht das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt im Zusammenhang mit der Bebauung am Bahnhof Weitmar von einer Entwicklung im Innenbereich. Dem widersprechen wir, weil der auf natürlichem Boden gewachsene Nordwald mit in die Planung einbezogen wurde. Das Plangebiet liegt im Außenbereich, es ist eine sogenannte Außenbereichsinsel innerhalb eines Stadtgebietes. Mit der Einbeziehung des Nordwaldes in das Bebauungsplangebiet hat sich das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt selbst das Problem geschaffen, von einer Bebauung im Innenbereich (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB) in eine Außenbereichsplanung zu geraten (Normalverfahren gemäß § 13 Bau GB), in der u. a. eine Umweltverträglichkeitsprüfung UVP gefordert wird.

Die Umstellung des Bebauungsplanverfahrens von einem „Beschleunigten Verfahren“ nach §13a BauGB auf ein „Normalverfahren“ erfolgte viel zu spät. Bis zur Sitzung des Planungsausschusses am 22. April 2015, auf der diese Umstellung beschlossen wurde, sind bereits etliche Fakten geschaffen worden (z.B. der Verkauf des Nordwaldgrundstückes und des ehemaligen Schulgrundstückes, schon erfolgte Rodungen nicht nur auf dem Gleisgelände, sondern auch auf dem Grundstück des RVR...), die nicht geschaffen worden wären, wenn man von vorn herein die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung UVP durchgeführt hätte.

Die UVP ist auch im jetzigen Stadium des B-Plan Verfahrens unumgänglich, da hier Wald in einer Größenordnung von über 10.000 qm gefällt werden soll (Nordwald und Südwaldfläche zusammengekommen) und zudem im Steckbrief des RFNP aus dem Jahre 2010 (Fläche BO14 „Bahnhof Weitmar“) die Umweltauswirkungen bezüglich der Tiere, Pflanzen, der biologischen Vielfalt und der Landschaft als erheblich eingestuft worden sind. Auch die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser durch eine Bebauung wurde im RFNP als erheblich eingestuft. Die Entwicklungsfläche BO14 des RFNP beschränkt sich im Übrigen bei genauem Hinsehen auf das eigentliche Bahngelände. Eine Inkludierung des Nordwaldes ist hier nicht zu erkennen, da die nördliche Flächengrenze schnurgerade an dem Verlauf der früheren Bahngleise orientiert ist. Die lapidare Aussage, dass der RFNP nicht parzellengenau sei, kann für den Bereich des Nordwaldes nicht gelten gelassen werden.

Bei der geplanten Bebauung handelt es sich um eine Neuversiegelung von Flächen im Außenbereich. Bei einer Neuversiegelung ist ein Ausgleich vorrangig durch eine Entsiegelung an anderer Stelle in dem betroffenen Raum zu bewirken (§4 (4) des Landschaftsgesetzes NRW). Wo wird das geschehen? Auch dazu findet sich kein Hinweis in den ausgelegten Unterlagen!

4. Unzulässiger Eingriff in Natur- und Landschaft (14.07.2014 und 07.07.2015)

Der Wald im Bebauungsplangebiet ist Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes, im Falle des nördlichen Waldstreifens handelt es sich sogar um einen Wald, gewachsen auf natürlichem Grund, und somit um keinen „Wald auf Zeit“ (s. unsere Anschreiben vom 17.11.2013, 09.12.2013 und 16.02.2014). Gemäß §4 (2) des Landschaftsgesetzes-LG NRW ist die Umwandlung von Wald ein Eingriff in Natur und Landschaft! Da es sich bei dem vorliegenden Plan um eine vermeidbare Beeinträchtigung handelt, ist dies gemäß §4 (4) LG NRW bzw. §15 (1) des Bundesnaturschutzgesetzes zu unterlassen. Der nördliche Waldstreifen steht auf einem ca. 3 m hohen natürlichen Wall (gemessen am Niveau des Bahngeländes) bzw. ca. 4 m gegenüber dem Niveau des ehemaligen Kraftwerksgeländes Springorum.

Dieser Hang soll abgegraben und zur Verfüllung von Altlastenflächen genutzt werden. Auch das ist unzulässig! Gemäß §4 (2) des LG NRW ist eine Abgrabung ab 2 m Tiefe auf einer Grundfläche von mehr als 400 m² ein Eingriff in die Natur und Landschaft und somit zu unterlassen! Es ist geplant im westlichen Bereich des Nordwaldes und im Bereich des Schulgrundstückes jeweils deutlich mehr als 400 qm um über 2 abzugraben.

Außerdem kann es nur ein schlechter Witz der Stadt Bochum sein, dass der auf einer Anhöhe stehende Nordwald – eine der wenigen vom Sturm Ela unbeschädigten städtischen Waldflächen - in der Kurzbegründung als „weitgehend abgängiger und geschädigter Gehölzbestand“ bezeichnet wird, nur um die sinnlose Rodung dieses gesunden und robusten Eichenmischwaldes zu verharmlosen.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Innerhalb des Plangebiets gibt es zwei Bereiche, die Wald im Sinne des Bundeswald- bzw. Landesforstgesetzes NW darstellen. Dabei handelt es sich um Flächen, die in der Öffentlichkeit als "Nord"- bzw. "Südwald" bezeichnet werden. Beide Waldflächen unterscheiden sich rechtlich voneinander hinsichtlich ihrer Einstufung nach § 4 Abs. 2 Zif. 1 LG NRW (Natur auf Zeit).

Der sogenannte "Nordwald" stockt auf einer Geländerippe aus natürlich anstehendem Boden. Diese Fläche wurde in der Vergangenheit rechtmäßig weder baulich, noch für verkehrliche Zwecke genutzt. Sie ist damit nicht als "Natur auf Zeit" einzustufen.

Der "Südwald" unterliegt dagegen den Bestimmungen des § 4 (2) Zf. 1 LG NRW i.V.m. § 43 Abs. 1 LFoG NRW und wird daher als "Natur auf Zeit" klassifiziert. Er stockt auf geschotterten ehemaligen Bahnhofs-Betriebsgelände, war also zuvor verkehrlich genutzt.

Bei dem Plangebiet handelt es sich größtenteils um einen ehemaligen Bahnhof der Deutschen Bahn. Wie aus alten Luftbildern erkenntlich, war noch im Jahre 1959 ein Großteil der Fläche durch Gleisanlagen, Bahnhofsgebäude und Abgrabungen geprägt. Die Flächen des Plangebietes sind entweder selbst als Gleise der Deutschen Bahn genutzt worden oder befinden sich zwischen diesen und den Industriegleisen des ehemaligen Kohlekraftwerks nördlich des Plangebiets, Auf der nördlichen Teilfläche innerhalb des Plangebiets verlief ehemals eine oberirdische Pressluftleitung, die in Verbindung mit den Zechen Prinz-Regent und Carl Friedrich Erbstollen stand. Zwar hat sich zwischen dem Bereich des ehemaligen Kohlekraftwerks und der ehemaligen Gleisanlagen heute ein umfangreiches Sukzessionsgrün ausgebreitet, dennoch liegen diese Flächen innerhalb eines durch die ehemalige Industrie und die darauffolgende bauliche Entwicklung, wie z.B. dem Innovationspark Springorum, vorgeprägten Siedlungsbereiches der Stadt Bochum. Das Areal schließt in keiner Richtung an größere, natürliche Freiräume an. Vielmehr handelt es sich um "Restflächen" im Siedlungsgefüge, deren Inanspruchnahme in den Randbereichen Teil einer organischen Stadtentwicklung ist. Hieran ändert auch die Tatsache nichts, dass im nördlichen Rand ein Waldstreifen entstanden ist. Darüber hinaus ist das gesamte Plangebiet im gültigen Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) als Allgemeiner Siedlungsbereich und Wohnbaufläche ausgewiesen.

Eine zentrale Aufgabe des RFNP ist die Koordination und Steuerung der Wohnbau- und Wirtschaftsflächenentwicklung in der Region. Die Bereitstellung eines ausreichenden und angemessenen Angebots an Wohnbauflächen ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Mit seinen Flächenausweisungen schafft der RFNP die Voraussetzungen für einen aktiven Umgang mit dem demografischen Wandel und damit für eine zukunftsfähige Entwicklung der Region. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, die ökologische, ökonomische und soziale Aspekte umfasst, stehen die verschiedenen Belange – Wohnen, Wirtschaft, Freiraum – gleichberechtigt nebeneinander. Bei den sich im dicht besiedelten Ballungsraum zwangsläufig ergebenden Nutzungskonkurrenzen ist jeweils nur im Einzelfall zu entscheiden, welchem Belang der Vorrang eingeräumt wird. In diesem Fall wird dem Belang der Stadtentwicklung durch die Schaffung von Wohnbauland der Vorrang eingeräumt.

Zudem hat die Innenentwicklung Vorrang vor der Entwicklung von Flächen außerhalb des Siedlungsbereiches. Insbesondere die Wiedernutzung von Brachflächen leistet einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Natürlich werden auch durch Sukzession entstandene Gehölze entfernt, was grundsätzlich als Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist. Dies stellt in einer waldarmen Stadt wie Bochum ein besonders relevanter Belang des Umweltschutzes dar und ist dementsprechend in der Abwägung zu berücksichtigen. In § 1 a des Baugesetzbuchs (BauGB) ist das Verhältnis von Naturschutzrecht nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Bauplanungsrecht nach dem BauGB in Bezug auf die Eingriffsregelung geregelt. Im Rahmen der Bauleitplanung sind somit

hinsichtlich des Umgangs mit Eingriffen in Natur und Landschaft die Regelungen des BauGB maßgeblich. Dementsprechend ist die Vermeidung und den Ausgleich von Eingriffen, die aufgrund eines Bebauungsplanes erfolgen, gem. den Grundsätzen einer gerechten Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander planerisch zu entscheiden. Ein Waldumwandlungsverfahren erfolgt im Falle der Ausweisung von Bauland im Bebauungsplan nach dem Landesforstgesetz NRW nicht.

Dies wird auch durch eine Umweltprüfung und einen landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bebauungsplan dokumentiert. Im Rahmen dieser Umweltprüfung werden die Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bilanziert. Die sich daraus ergebenden Kompensationsmaßnahmen werden innerhalb und außerhalb des Plangebiets erfolgen.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Wie bereits oben beschrieben, ist entsprechend dem BauGB die Vermeidung und den Ausgleich von Eingriffen, die aufgrund eines Bebauungsplanes erfolgen, gem. den Grundsätzen einer gerechten Abwägung aller berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander planerisch zu entscheiden. Von einer gerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange kann hier keine Rede sein.

Der Nordwald ist gemäß Masterplan Freiraum Bochum und RFNP als schützenswerte Grünfläche ausgewiesen. Seine Einbeziehung in den Bebauungsplan Nr. 946 ist daher nicht zulässig (s. Erwiderung und Einwendung zu Punkt 1). Diese Tatsache ist dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt bereits mit der Erstellung der Wohnbauland-Broschüre 2010 bekannt gewesen. Hier wurde im Luftbild - ganz klar zu erkennen - das Plangebiet ohne den Nordwald dargestellt, während in der Planzeichnung des Städtebaulichen Konzepts der Nordwald bereits mit verplant war. Es fand eine Verschleierung der tatsächlich benötigten Flächen im Bereich des Bahnhofs Weitmar statt.

Zudem fällt auf, dass offenbar auch in Bezug auf die Klima, Boden und Grünplanungen der Stadt Bochum nur die privaten Interessen des Inverstors abgewogen wurden. Wie bereits zu Punkt 1 beschrieben, widerspricht eine Bebauung des Nordwaldes dem öffentlichen Interesse an einem gesunden Stadtklima.

Bisher wurde auch vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt noch nicht einmal der schützenswerte Boden im Bereich des Nordwaldes als solcher anerkannt. Und das, obwohl der Bodenkarte NRW im Bereich des Nordwaldes ein besonders schützenswerter Boden (sw 3) eingetragen ist. Dieser Boden darf gemäß StrUP überhaupt nicht überbaut bzw. versiegelt werden. (s. Erwiderung und Einwendung zu Punkt 1).

5. Arrondierung des Bebauungsplan-Gebietes (14.07.2014 und 07.07.2015)

Die geplante nachträgliche Einbeziehung des Schulgrundstücks in den Bebauungsplan dient ausschließlich dazu, den viel zu geringen Kaufpreis zu verschleiern. Der Verkauf des ca. 1.215 m² großen (Auskunft Katasteramt), vollständig erschlossenen Schulgrundstücks zu einem Preis von 60 €/m² bei einem Bodenrichtwert von 260 €/m² an der Karl-Friedrich-Straße ist unter Berücksichtigung der prekären Haushaltslage der Stadt Bochum mehr als unverständlich (s. unser Anschreiben an den Wirtschaftsausschuss vom 31.01.2014).

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Die nachträgliche Einbeziehung des ehemaligen Schulgrundstücks in den Bebauungsplan wird aus städtebaulicher Sicht als erforderlich erachtet. Aufgrund der vorhandenen schwierigen topografischen Verhältnisse soll das Grundstück über die vom Investor zu bauende Straße erschlossen werden.

Die Bezirksvertretung Bochum-Südwest hat dazu den Beschluss zum Verkauf dieser Teilfläche gefasst. Im Rahmen der städtebaulichen Kalkulation wurde der veranschlagte Verkaufspreis sowie der Quadratmeterpreis anhand der üblichen Kriterien und Vorgaben ermittelt. Dabei wurde von Bodenrichtwerten für überwiegend zweigeschossige Wohnbebauungen aus der näheren Umgebung und bedingt vergleichbaren Lagen im Bochumer Stadtgebiet ausgegangen. Die Wertspanne bezieht sich auf ein erschließungsbeitrags-, altlastenfreies, baureifes Grundstück mit normalen Baugrundverhältnissen. Die Kaufpreisverhandlungen und die Kaufpreisermittlung wurden so gestaltet, dass alle Restriktionen am Grundstück von dem Investor übernommen

werden. Weiterhin wurden Leistungen, die der Käufer im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans aufwenden muss (Bau der Erschließung, Kompensation, Baureifmachung etc.) auf der Grundlage von Schätzungen anteilig berücksichtigt.

Zur Entwicklung des Grundstücks sind die Regelungen des Wohnbaulandkonzeptes der Stadt Bochum vom 06.06.2013 zu beachten. Dazu gehört insbesondere die Verpflichtung zur Veräußerung von Grundstücken zu einem reduzierten Kaufpreis an "Berechtigte" (20% des Nettobaulandes zu einem um 20 % reduzierten Verkehrswert). Die genauen Regelungen erfolgen in einem städtebaulichen Vertrag. Grundstücksgeschäfte sind im Übrigen nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Die Aussage, dass die nachträgliche Einbeziehung des ehemaligen Schulgrundstücks in den Bebauungsplan aus städtebaulicher Sicht als erforderlich erachtet wird und aufgrund der vorhandenen schwierigen topografischen Verhältnisse das Grundstück über die vom Investor zu bauende Straße erschlossen werden soll, scheint ein schlechter Witz zu sein.

Das Schulgrundstück liegt nicht an der Straße „An der Holtbrücke“ sondern mit zwei Seiten an der Straße „Karl-Friedrich-Straße, auf deren Höhengniveau es bereits erschlossen ist. Zu der Straße „An der Holtbrücke“ existiert kein Zugang. Auf dem Schulgrundstück stand bis in die 1970er Jahre eine Schule, die von der Straße „Karl-Friedrich-Straße“ erschlossen war bzw. ist. Zum Bebauungsplan-gebiet (d.h. vom Bahnhofsgelände) wird das Schulgrundstück durch eine 6-7 Meter hohe Geländestufe aus Sandstein getrennt. Zur Straße „An der Holtbrücke“ existiert daher kein Zugang und keine Erschließungsmöglichkeit ohne tiefgründige Abgrabung des Grundstücks. Die vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zur Rechtfertigung des Verkaufs unter Wert und ohne Ausschreibung dargestellte ausschließliche Erschließbarkeit vom Bahngelände ist nicht zutreffend.

Bei der geplanten Abgrabung des 1215 m² großen Schulgrundstücks um 7-10 m handelt es sich u.a. nach Art. 14 des Grundgesetzes um einen Eingriff in die Eigentumsrechte der benachbarten Anwohner. Auch gemäß §4 (2) des LG NRW ist eine Abgrabung ab 2 m Tiefe auf einer Grundfläche von mehr als 400 m² ein Eingriff in die Natur und Landschaft und aufgrund §15 BNatSchG wegen ihrer Vermeidbarkeit zu unterlassen.

6. Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität (14.07.2014 und 07.07.2015)

Mit nicht einer Zeile wird auf die Wohn- und Lebensqualität der hier lebenden und Steuern zahlenden Bevölkerung eingegangen! Bei der Planung werden die Interessen und der Bestandsschutz der privaten und gewerblichen Anlieger in keiner Weise berücksichtigt. Alle um das geplante Wohngebiet anliegenden privaten Anwohner haben zudem massive Qualitätseinbußen hinsichtlich der Wohnqualität, der Grünflächen (Stichwort: Stadtklima!) und des Verkehrs gegenüber der bisherigen Wohnsituation hinzunehmen (s. unsere Anschreiben vom 10.11.2013 und 16.12.2013).

Hier zur Veranschaulichung zwei Beispiele: Aus einer ruhigen Sackgasse mit vier Häusern soll eine Einfahrt für 75 zusätzliche Häuser werden. Für die Fahrzeuge der 23 Familien, die hier wohnen, sind in dieser Einfahrt zwei(!) öffentliche Stellplätze vorgesehen – die Kfz der Neubewohner kämen noch hinzu. Diese Einfahrt soll als 7m breite Spielstraße (ohne Bürgersteig) gebaut werden. Mütter und Väter mit Kinderwagen teilen sich also die Fahrbahn mit spielenden Kindern, Radfahrern, Versorgungsfahrzeugen und den Fahrzeugen der Bewohner und Besucher der „Ellipse“. Es wird zweifellos eine Stätte der Begegnung!

Als weiteres Beispiel ist hier zu nennen, dass das nach Meinung der Stadt Bochum schützenswerte Schrankenwärterhaus nach der geplanten Brückensanierung An der Holtbrücke zukünftig einen Meter unter dem Straßenniveau liegen soll, so dass der Eigentümer sein Grundstück nicht mehr mit dem PKW anfahren kann. Als Zustandsstörer ist die Stadt Bochum aufgefordert, den Anschluss des Grundstücks zu gewährleisten. Dies belastet die ohnehin schwierige Haushaltssituation der Stadt Bochum (zzt. Nothaushalt) noch zusätzlich.

Ebenso wird kein Wort darüber verloren, wie die Situation während der Baustellen-Phase aussehen soll. Eine Baustellenzufahrt über die Holtbrücke ist aufgrund der Lärmbelastung und der Belastung durch kontaminierten Staub durch die Baustellenfahrzeuge nicht hinnehmbar! Die BI Bahnhof Weimar stellt daher den Antrag: Falls es zu Baustellenverkehr kommt, dann muss dieser über die alte Springorum-Allee durch das Gewerbegebiet Springorum erfolgen. Anschließend muss diese Baustellenzufahrt als „Anlieger frei“-Straße als dauerhafte Zu- und Abfahrt eingerichtet werden!

Das Arbeits- und Sicherheitskonzept für die mögliche Baumaßnahme muss entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Belastung aufweisen (z. B. selbstaufnehmende Kehrmaschinen, Reifenwaschanlage, ggf. Schwarz-Weiß-Anlage). Vor Beginn der Baumaßnahme ist eine Schallschutzprognose durch einen Sachverständigen nach §26 BImSchG zu erstellen. Dies ist im Bebauungsplan oder städtebaulichen Vertrag festzuschreiben.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens werden gem. § 1 Abs. 7 BauGB die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Der sachgerechte Ausgleich der Belange beinhaltet auch, dass bestimmten Belangen entsprechend ihrer höheren Gewichtung gegenüber anderen Belangen der Vorrang eingeräumt werden muss. Im vorliegenden Fall kommt dem Belang der Zielsetzung des Bebauungsplanes Wohnbauland bereitzustellen, eine besondere Bedeutung zu. Im vorliegenden Fall treffen vor allen Dingen die Belange des angrenzenden Eigentümers auf die entgegenstehenden öffentlichen Belange nach einer städtebaulichen Entwicklung im Sinne des beschlossenen Wohnbaulandkonzepts.

Die bestehende Einzelbebauung (Wohnhäuser 41-49) entlang der ehemaligen Eisenbahnstrecke wird in den bebauten Siedlungsraum eingebunden. Die Erwartungen der Eigentümer an einer Beibehaltung der heutigen Situation werden hinter dem Ziel der Schaffung von Wohnbauland zurückgestellt. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich durch die Erweiterung und Schaffung einer gut strukturierten Wohnbebauung die Wohn- und Lebensqualität der angrenzenden Wohneigentümer objektiv verschlechtern wird.

Es liegt in der Natur der Sache, dass es während der Bauphase zu Belästigungen der Anwohner einer Baustelle durch Dreck und Lärm u. a. kommt. Auch wenn dies nicht gänzlich vermeidbar ist, so kann jedoch versucht werden, solche Belästigungen auf ein Minimum zu reduzieren, z. B. indem der Bauablauf und die Transportwege optimiert werden. Alle Belange zum Baustellenbetrieb und zum Arbeits- und Sicherheitskonzepts für mögliche Baumaßnahmen obliegen dem Bauherrn und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Hinsichtlich der Stellplatzproblematik gilt grundsätzlich Folgendes:

Gemäß § 51 BauO NRW sind bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist, die notwendigen Stellplätze und Garagen grundsätzlich auf eigenem Grundstück herzustellen. Dies wird im Rahmen des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens überprüft. Für den Besucherverkehr werden darüber hinaus ausreichend Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt. Im Verlauf der geplanten Erschließung werden alternierend Stellplätze und Grünscheiben angelegt. Dies dient der Verkehrssicherheit und der Geschwindigkeitsdämpfung. Dazu werden Regelungen im Rahmen der Straßenausbauplanung getroffen und vertraglich festgeschrieben.

Die Straße soll als Mischverkehrsfläche ausgebaut werden. Hier gilt gem. Straßenverkehrsordnung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h („Schrittgeschwindigkeit“); alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und zur gegenseitigen Rücksichtnahme angewiesen. Die Ausführungsplanung zum Ausbau der Holtbrücke ist im Übrigen nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Im Rahmen der Ausbauplanung werden mit dem Eigentümer des angesprochenen Schrankenwärterhauses entsprechende Lösungen abgestimmt, die eine gesicherte Erschließung gewährleisten.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Wie das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt angibt, sind die notwendigen Stellplätze und Garagen grundsätzlich auf eigenem Grundstück herzustellen. Für den Besucherverkehr werden darüber hinaus ausreichend Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt.

In Kapitel 6.2.1 (Verkehrskonzept) der Begründung zum Bebauungsplan wird beschrieben, dass nur zwei öffentliche Stellplätze im Straßenabschnitt zwischen der Straße „An der Holtbrücke“ und der ellipsenförmigen geplanten Ringstraße eingeplant sind.

In dem o. g. Straßenabschnitt sind mindestens 28 neue Wohneinheiten geplant. Des Weiteren existieren bereits heute etwa 27 Wohneinheiten im vorhandenen Wohnungsbestand, die derzeit auf dem Straßenabschnitt problemlos ihre Kfz parken können. Sollten in Zukunft für insgesamt 55 Wohneinheiten nur zwei öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen, befürchten wir, dass durch den Parkdruck auf die unmittelbar benachbarten Straßenabschnitte der Karl-Friedrich-Straße und der Straße am Kuhlenkamp ausgewichen werden muss. Da hier bereits heute eine angespannte Parkplatzsituation vorliegt, werden die Kfz-Halter, die auf den genannten Straßen keinen Parkplatz mehr finden, auf den Besucherparkplatz der Gaststätte des Hauses Karl-Friedrich-Straße 8 ausweichen.

Daher fordern wir vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt für den o. g. Straßenabschnitt ausreichend Stellplätze einzuplanen, damit in dem geplanten Wohngebiet kein Parkdruck entsteht, wie er heute z. B. im bereits bebauten Teil des Ruhrauenparks in Bochum-Dahlhausen auftritt. Hier hat sich interessanterweise der Investor (Wilma Bau) für das in Kürze zu bebauende Neubaugebiet freiwillig bereit erklärt, einen Stellplatzschlüssel von 2 Stellplätzen je Wohneinheit anzuwenden, weil im benachbarten Gebiet ein sehr hoher Parkdruck durch zu wenige Stellplätze entstanden ist.

Von einem Stellplatzschlüssel von 2 Stellplätzen je Wohneinheit kann in der o. g. Stichstraße an der Holtbrügge keine Rede sein. Ein Stellplatzschlüssel von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit im Bereich von Mehrfamilienhäusern ist heute Standard und kann auch von einem Stadtplanungsamt nicht einfach vom Tisch gewischt werden.

7. Minderung der Luftqualität (14.07.2014 und 07.07.2015)

In der Kurzbegründung zum Bebauungsplan Nr. 946 steht, dass eine Minderung der Luftqualität durch das neue Wohngebiet nicht zu befürchten ist, dabei gibt es im Umfeld keine aussagefähigen Luftmessungen. Wenn zukünftig ca. 100 neue Wohneinheiten die Luft durch Holzfeuerung verunreinigen, weil die vorgesehenen Erdwärmeheizungen nicht ausreichen, ist mit einem massiven Anstieg von Feinstaub und Stickoxiden in der Umgebungsluft zu rechnen. Auch die nahegelegene A 448 wird ihren Teil zur Luftverunreinigung in Weimar beitragen, weil kein Wald mehr da sein wird, der die Luft wirksam filtert.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Wie bereits in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 946 angemerkt, sind bei der Berechnung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) im Rahmen der Luftreinhalteplanung für das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 946 keine Grenzwertüberschreitungen im Sinne der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes sowohl im Jahresmittelwert als auch in der Anzahl an zulässigen Überschreitungen im Tagesmittelwert verzeichnet oder zu erwarten. Basis für die Berechnungen der Belastungskarten sind

1. die Emissionskataster Luft im LANUV mit den Bereichen:

- Straßenverkehr, Schiff, Schiene, Offroad,*
- Industrie*
- Hausbrand / sonstige Heizungsanlagen.*

2. Die Berechnung des regionalen Hintergrundes

3. Messungen des LANUV (regionale / urbane Hintergrundbelastung sowie Belastungsschwerpunkte)

4. Computerprogramme, die die Ausbreitung von Luft getragenen Schadstoffen berechnen

Die Belastung setzt sich zusammen aus den Beiträgen aus dem Straßenverkehr, den Anteilen der übrigen Quellgruppen (Kleinf Feuerungsanlagen, etc.) und der regionalen Hintergrundbelastung. Die Belastungskarten für Stickstoffdioxid und Feinstaub zeigen neben der Grenzwertüberschreitung auch Jahresmittelwerte an, bei denen eine Überschreitung der Tagesmittelwerte möglich ist. Auch diese Werte werden im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 946 nicht erreicht, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Kleinf Feuerungsanlagen der neuen Bebauung nach aktuellem Stand der Technik zu keiner erheblichen Zusatzbelastung oder Grenzwertüberschreitung führen werden.

Die Umweltauswirkungen der A 448 sind im Rahmen des Planfestellungsverfahrens beurteilt worden und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Dem Kapitel Klimaanalyse der Stadt Bochum (Seite 16 u. 17 des Umweltberichts) ist zu entnehmen, dass die geplante Ausweisung der Flächen als Baugebiet den Ausweisungen als Grünvernetzung und Ausgleichsraum widerspricht:

„In den raumspezifischen Hinweisen der Klimaanalyse sind für den Planungsraum sowohl Grünvernetzung als auch die Funktion als Ausgleichsraum dargestellt:

Grünvernetzung: die Vernetzung vorhandener Wald- und Freiflächen durch Grünzüge ist anzustreben. Ausgestaltung als parkartige Flächen zur Unterstützung von Luftregeneration, Filterfunktion und als Pufferwirkung. Keine weitere Bebauung, keine zusätzlichen Emissionen. Ausbau zu parkähnlichen Freiflächen mit Wald-, Gehölz- und Wiesenflächen. Luftleitbahnen beachten. Hausgärten und Innenhöfe miteinbeziehen. Für vorhandene Gebäude sind Dach- und Fassadenbegrünungen anzustreben.

Ausgleichsraum: Die Fläche des Bahnhofs sowie die westlich, nördlich und östlich angrenzenden stadtnahen Freiflächen sollen als Ausgleichsräume gesichert und aufgewertet werden. Daher sollen sie von Besiedlung freigehalten werden, von dort sollen keine Immissionen ausgehen, der Ausbau als Grünzug soll erfolgen. Waldgebiete sollen erhalten bleiben, der Ausbau zum Naherholungsgebiet soll angestrebt werden.

Die geplante Ausweisung der Flächen als Baugebiet widerspricht den Ausweisungen als Grünvernetzung und Ausgleichsraum.“

Auch zum Schutzgut Klima und Luft (Seite 36 des Umweltberichts) wendet sich die Stadt Bochum gegen ihre eigenen Vorgaben zur Erhaltung bzw. Verbesserung des Stadtklimas:

„Gemäß der Synthetischen Klimafunktionskarte Bochum“ ist das Bebauungsplangebiet als Klimatop „Freilandklima“ eingestuft, der Siedlungsbereich südlich angrenzend als Klimatop „Stadtrandklima“. Als Schutzziele sind für das Schutzgut Klima/Luft die Vermeidung von Luftverunreinigungen, die Erhaltung von Reinluftgebieten sowie die Erhaltung des Bestandsklimas und der lokalklimatischen Regenerations- und Austauschfunktion definiert.

Dabei sind zu berücksichtigen:

- *die Durchlüftungsfunktion*
- *die Luftreinigungsfunktion sowie*
- *die Wärmeregulationsfunktion.*

Der Untersuchungsraum stellt sich als heterogene, größtenteils auch weite, offene Ruderalfläche heraus, eingestreut finden sich Gehölzinseln- und Gruppen. Er ist für die Durchlüftung, Luftreinigung und die Wärmeregulation über das Plangebiet hinaus von nicht geringer Bedeutung.

Die Realisierung des Vorhabens hat – anlagebedingt – negative Auswirkungen auf das Schutzgut.“

Durch aktuelle Planungen ist in dem Bereich „Springorum“ durch Straßen- und Radwegeplanungen bereits sehr viel Wald verlorengegangen. Dem „Schutzgut Klima und Luft“ wird durch die geplante Bebauung nicht Rechnung getragen, obwohl die synthetische Klimafunktionskarte Bochum das Bebauungsplangebiet als Klimatop „Freilandklima“ ausweist. Die geplante Bebauung wird das Stadtklima bei Extremsituationen weiter aufheizen. Die Durchlüftungsfunktion, Luftreinigungsfunktion und die Wärmeregulation werden durch vorliegende Planung nichtig bzw. stark beeinträchtigt werden. Gemäß der Strategischen Umweltplanung ist der Nordwald dem stadtoökologischen Ausgleichsgebiet zuzuordnen, und darf in Zeiten des Klimawandels nicht leichtfertig vernichtet werden.

8. Etikettenschwindel / Immissionsschutz (14.07.2014 und 07.07.2015)

Gemäß Kurzbegründung soll hier ein „allgemeines Wohngebiet“ entstehen. Das ist sachlich falsch, denn auf dem Plan des Investors ist eindeutig ein „reines Wohngebiet“ zu sehen, ohne z.B. einen Bäcker, einen Kiosk o.ä.! Das, was wie eine kleine semantische Feinheit aussieht, hat aber erhebliche Auswirkungen auf den Bestandsschutz der hier ansässigen Gewerbebetriebe (s. unsere Anschreiben vom 19.01.2014 an die Stadt Bochum und 22.01.2014 an die Kommunalaufsicht).

So hat der ansässige Getränkefachgroßhandel gemäß Abstandserlass des Landes NRW einen Anspruch auf einen Abstand von 200m zu einem „allgemeinen“ Wohngebiet, zu einem „reinen Wohngebiet“ muss der Abstand sogar 300m betragen. Nebenbei bemerkt wurde bei dem Lärm-

schutzgutachten, das in Auftrag gegeben wurde, um den Abstandserlass „auszuhebeln“, der südlich gelegene Kfz-Betrieb überhaupt nicht berücksichtigt.

Der Bebauungsplanentwurf sieht vor, die den angrenzenden Gewerbebetrieben gesetzlich zustehenden Abstandsflächen zu ignorieren und stattdessen an einer kleinen Ecke eine 2 Meter hohe Schallschutzmauer zu errichten. Die Gewerbebetriebe müssen bei einer derart unzureichenden Planung um ihre Existenz fürchten, wenn die neuen Hausbesitzer Lärmemissionen der Gewerbebetriebe als störend empfinden und die Gewerbebetriebe verklagen. Wir fordern daher die Stadt auf, jegliche Klagemöglichkeit der heranrückenden Wohnbebauung gegen die Gewerbebetriebe durch entsprechende Festlegungen im Bebauungsplan zu verhindern.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Bei Neuplanungen müssen Wohngebiete generell sachgerecht in das Stadtgefüge eingepasst werden. Ein reines Wohngebiet wird u.a. geprägt durch besondere Anforderungen hinsichtlich der Wohnruhe, die zu seinem dauerhaft zu gewährleistenden Gebietscharakter beiträgt. Aufgrund dieses hohen Schutzanspruches gegen Lärm-immissionen ist die Ausweisung eines reinen Wohngebiets in vielen Lagen nicht möglich. So ist z.B. die Nachbarschaft eines störempfindlichen reinen Wohngebiets zu Gewerbe- und Industriegebieten grundsätzlich zu vermeiden.

Insgesamt ergibt sich für das Plangebiet nicht der städtebauliche Charakter eines reinen Wohngebietes, auch wenn nicht in allen Teilen alle in einem allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen Nutzungen vorhanden oder zulässig sind. Reine Wohngebiete dienen in erster Linie dem Wohnen. Andere, in geringem Umfang zulässige Nutzungen müssen sich nach ihrem städtebaulichen Gewicht und ihren Auswirkungen der Wohnnutzung deutlich unterordnen. Schon geringe Belästigungen oder Störungen der Wohnruhe durch andere Nutzungen sind mit dem Gebietscharakter unvereinbar, da in einem reinen Wohngebiet durch die Planung eine besondere Wohnruhe garantiert wird. In allgemeinen Wohngebieten ist ein breiteres Spektrum an Nichtwohnnutzungen denkbar.

Schließlich ist nicht etwa erklärtes Ziel der Planung, den Bewohnern des Gebietes eine besondere Wohnruhe zu gewährleisten, sondern in Ansehung eines bestehenden Bedarfs an Wohnraum innerhalb der Stadt in nennenswertem Umfang Wohnbauflächen auszuweisen. Zudem sind nachbarverträgliche Nutzungsmischungen generell städtebaulich zu begrüßen.

Darüber hinaus ist es nicht Ziel der Planung, eine entsprechende Einschränkung auf reine Wohnnutzungen in diesem Bereich vorzunehmen, sondern vielmehr auch nicht störende anderweitige Nutzungen zuzulassen. Der Wohncharakter dieses Gebietes muss dabei allerdings sofort ins Auge fallen. Gleichzeitig sind Nutzungsarten, die beispielsweise der Versorgung und der gesellschaftlichen Kommunikation dienen, sowie nicht störende Handwerksbetriebe, ebenfalls zulässig.

Der Immissionsschutz bleibt im übrigen keineswegs unberücksichtigt. Nach § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches (BauGB) sind bei der Bauleitplanung u. a. die Belange des Umweltschutzes und damit, als Teil des Immissionsschutzes, auch der Schallschutz zu berücksichtigen. Die vorhandenen Lärmimmissionen durch die östlich angrenzenden Gewerbebetriebe wurden gutachterlich untersucht. Die Planungen wurden dahingehend angepasst, dass einerseits die gesunden Wohnverhältnisse gewahrt bleiben und andererseits die Betriebe keine nachteiligen Auswirkungen erfahren.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt gibt an, ein „Allgemeines Wohngebiet“ nach §4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) erstellen zu wollen. Der Bebauungsplan sieht aber ausschließlich Wohneinheiten vor. Es handelt sich somit um ein „Reines Wohngebiet“ (§ 3 BauNVO). Die Festsetzung wird damit begründet, dass man sich die Option einer gewerblichen Nutzung von Gebäuden offenhalten wolle. Es ist aber nicht ansatzweise zu erkennen, wo im B-Plan Gebiet das verwirklicht werden könnte.

Die Deklaration als „Allgemeines Wohngebiet“ dient nur dazu, eine höhere Bebauungsdichte realisieren zu können, die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstände zu Gewerbebetrieben reduzieren zu können und den Neuanwohnern und auch den Altanwohnern höhere Lärmwerte zumuten zu können.

Ein reines Wohngebiet neben ein bestehendes Gewerbegebiet zu platzieren – einen krasserem Verstoß gegen fundamentale stadtplanerische Grundsätze kann es kaum geben! Daraus resultieren Probleme. Ein Bebauungsplan ist aber dazu da, Probleme zu lösen und nicht, sie zu schaffen!

In der Begründung dieses B-Planes wird versucht, den Eindruck zu vermitteln, dass die zum Prinz-Regent Gewerbegebiet gehörenden südöstlich des Plangebietes liegenden Gewerbebetriebe zu dem südlich des Plangebietes liegenden Mischgebietes gehörend erscheinen. Das hat zur Folge, dass der offensichtliche Konflikt der Anordnung eines Wohngebietes neben einem Gewerbegebiet nicht gelöst, sondern zunächst "verwischt" und dann in der Begründung nur "weggeschrieben" wird.

Des Weiteren muss festgestellt werden, dass gemäß §17 BauNVO (Abs.1) folgende Höchstwerte sowohl in allgemeinen wie auch in reinen Wohngebieten nicht überschritten werden dürfen:

- Grundflächenzahl GRZ 0,4
- Geschossflächenzahl GFZ 1,2.

(Abs.2): „ Die Obergrenzen des Absatzes 1 können aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.“

Und genau Letzteres geschieht eben nicht. Es werden durch die geplante Bebauung nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt nicht nur vermieden, sondern massiv produziert. Die im B-Plan deutlich höher liegenden Werte können nicht mit §17 BauNVO (Abs.2) begründet werden.

Darüber hinaus mussten wir feststellen, dass das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt ganz offenbar nicht die Gewerbebetriebe vor der heranrückenden Wohnbebauung schützen will, wie es im Abstandserlass NRW vorgegeben ist, sondern umgekehrt, „die Wohnbebauung vor den Gewerbebetrieben geschützt werden soll“, wie Herr [REDACTED] (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) am 24.03.2015 in der Sitzung der Bezirksvertretung Bochum-Südwest berichtete. Wird deshalb eine nur 2 m hohe Schallschutzwand im Bereich der Gewerbebetriebe geplant, um den Lärmpegel für die Anwohner so hoch zu legen, damit sie die Betriebe wegen Lärmimmissionen verklagen und damit vernichten können?

In einer Stellungnahme vom 21.07.2014 hatte die Gemeinsame Umweltschutzbehörde Hagen jedenfalls darauf hingewiesen, „dass die Lärmschutzwand sich derart erhöhen ließe, dass an allen Immissionsaufpunkten in allen Etagen die Immissionsrichtwerte, gemessen 0,5 m vor geöffnetem Fenster [...], an der Grundstücksgrenze eingehalten werden. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass der Kfz-Betrieb im Freien Arbeiten verrichtet“.

Warum wurde diese Einwendung der Gemeinsamen Umweltschutzbehörde Hagen nicht in der Begründung zum Bebauungsplan umgesetzt?

9. Fehlendes Verkehrskonzept (14.07.2014 und 07.07.2015)

Dem Bebauungsplan Nr. 946 fehlt ein Verkehrskonzept (s. unser Anschreiben vom 16.12.2013 und unser Bürgerantrag zum Kreisverkehr vom 31.03.2014). Es ist weder dem Plan des Investors noch der Kurzbegründung zu entnehmen, wie denn die deutliche Zunahme des Autoverkehrs geregelt werden soll! Es ist völlig irrelevant ob auf der Wasserstraße zwischen Stensstraße und Holtbrügge der Verkehr um wenige Prozent zunimmt. Man muss ja erst einmal von der Holtbrügge auf die Wasserstraße kommen! Der Verkehr staut sich morgens ja jetzt schon bis in Höhe Reiterhof. In Gegenrichtung fließt der Verkehr an der Einmündung zur Karl-Friedrichstraße/Am Kuhlenkamp ebenfalls stockend ab. Bevor man an diesen beiden Stellen im Stau steht, muss man aus der „Nadelöhr-Siedlung“ auch erst einmal herauskommen. Die Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar hat unter anderem aus diesem Grund einen Bürgerantrag zur Errichtung eines Kreisverkehrs für den Unfallschwerpunkt im Einmündungsbereich Karl-Friedrich Str./Am Kuhlenkamp/An der Holtbrügge gestellt.

Außerdem ist die von Seiten der Bürgerinitiative und der Bezirksvertretung Bochum Südwest dringend geforderte Anbindung des neuen Wohngebiets an die Springorumallee offenbar mit einem Federstrich zugunsten eines weiteren Luxusgrundstücks endgültig weggewischt worden. In der Sitzung der Bezirksvertretung Bochum Südwest vom 26.02.2014, in der die geplante Verlängerung der Springorumallee vorgestellt wurde, war noch eine Anbindung des geplanten Wohngebiets an die Springorumallee sowohl durch einen Radweg als auch durch eine Straße vorgesehen. Deshalb fordern wir die Erstellung eines unabhängigen Verkehrsgutachtens für den Bereich Karl-Friedrich-Straße, Am Kuhlenkamp, An der Holtbrücke unter Einbeziehung des zusätzlichen Einkaufsverkehrs in Richtung Weitmar-Mark sowie die zusätzliche Anbindung des Bebauungsplangebiets an die nördliche Springorumallee und den Radweg.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Für den Bebauungsplan wurde kein gesondertes Verkehrskonzept erarbeitet bzw. beauftragt. Der durch das neue Wohngebiet generierte Zusatzverkehr kann ohne erkennbare Leistungsfähigkeitseinbußen im städtischen Verkehrsnetz abgewickelt werden. Die Straßen "An der Holtbrücke", "Am Kuhlenkamp", Karl-Friedrich-Straße sowie Wasserstraße sind Straßen des Bochumer Vorbehaltsnetzes. Dieses dient dazu, den Kfz-Verkehr abzuwickeln, der über die reine Erschließungsfunktion der anliegenden Nutzer hinausgeht. Über dieses Straßennetz wird neben dem regionalen und überregionalen Verkehr auch der innerstädtische ortteilsverbindende Verkehr, inkl. Schwer- und Linienbusverkehr abgewickelt.

Durch die geplante Sanierung der Straße An der Holtbrücke, die Verlängerung der Springorumallee sowie den Ausbau des Stadtrings zur BAB 448 wird sich die Erschließungsqualität im Umfeld des Wohngebietes weiter verbessern.

Die erwartete Zunahme des Verkehrs beträgt ca. 330 Kfz/24h. In der Spitzenstunde liegt die Belastung bei 33 Kfz im Ziel – und Quellverkehr. Von einer deutlichen Zunahme des Autoverkehrs auf der Straße "An der Holtbrücke" kann also keine Rede sein.

Der Bürgerantrag zur Errichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung "An der Holtbrücke" / "Am Kuhlenkamp" / Karl-Friedrich-Straße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Zur Anbindung an die Springorumallee siehe Antwort zu Pkt. 1.5.2.5. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 965 Karl-Friedrich-Straße / Bergwerksstraße ein Verkehrsgutachten erarbeitet wird.

Aufgrund des geringen Zusatzverkehrs wird im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 946 auf ein Verkehrsgutachten verzichtet. Die Verwaltung wird die Situation in Weitmar-Mark jedoch weiter beobachten, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen der Verlängerung der Springorum-Allee und der Inbetriebnahme der BAB 448.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Erstmals mit Schreiben vom 16.12.2013 und auch im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir unsere Einwendungen gegen das fehlende Verkehrskonzept für das geplante Wohngebiet formuliert und die Erstellung eines solchen gefordert. In der nun ausgelegten Fassung des B-Plans Nr. 946 müssen wir feststellen, dass das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt noch immer kein Verkehrskonzept vorlegen kann. Die unter Fachplanungen Punkt p) in der Liste der ausgelegten Unterlagen aufgeführte Verkehrsplanung ist nichts weiter als ein Plan mit der Straßenführung. Auch in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar (Anlage 4 zur Vorlage Nr. 20150157) ist keine schlüssige Argumentation enthalten, geschweige denn ein Verkehrskonzept erkennbar, auch wenn die Überschrift des Kapitels 6 „Verkehrskonzept“ lautet.

Die in Kapitel 3.3 erfolgte Aussage der Verwaltung, eine frühere Buslinie auf der Straße „An der Holtbrücke“ hätte wegen des Zustands der Brücke verlegt werden müssen, ist falsch. Auf der Straße „An der Holtbrücke“ fuhr nie eine Buslinie. Diese Behauptung dient nur dazu, um den angeblichen Vorteil der Erschließungsvariante in Richtung Karl-Friedrich-Straße/„An der Holtbrücke“ zu unterstreichen und um nach der Sanierung Schwerlastverkehr über die Straße „An der Holtbrücke“ in Richtung Karl-Friedrich-Straße und die Straße „Am Kuhlenkamp“ bzw. umgekehrt fließen zu lassen. Die dadurch erfolgende Erhöhung des heute schon vorhandenen Lärmpegels von 70-75 dB(A) an den Hauswänden der Häuser Am Kuhlenkamp 1, 3 und 6 (Karte des Umgebungslärms

MKLUNV NRW) bzw. weiterer Wohnhäuser wurde nicht betrachtet. Hier fehlt eine entsprechende Diskussion und Abwägung seitens der Verwaltung oder eine Erklärung, wozu die Lüge von der Buslinie sonst dienen soll.

Die von uns wiederholt bemängelte Verschärfung der Situation auf der Wasserstraße zwischen Stensstraße und der Straße „An der Holtbrücke“ werden seitens der Verwaltung nicht geteilt mit der Begründung, dass im Vergleich zu dem dortigen Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 22.900 Fahrzeugen/Tag der Anteil aus dem neuen Wohngebiet bei deutlich unter einem Prozent liegt. Diese Aussage der Verwaltung suggeriert, dass die durch das neue Wohngebiet entstehende Verkehrssituation tatsächlich ernsthaft rechnerisch betrachtet worden wäre. Würde aber die reale Anzahl von 2 Fahrzeugen für jede der 120 geplanten Wohneinheiten berücksichtigt, ergibt sich folgende Rechnung: Selbst wenn diese 240 Fahrzeuge an einem Tag nur morgens das Wohngebiet verlassen würden und am gleichen Tag nicht mehr wiederkämen, wären es schon mehr als ein Prozent von 22.900 Fahrzeugen an diesem Tag. Tatsächlich ist aber nach unseren Erkundigungen bei einem Fachanwalt für Verwaltungsrecht voraussichtlich sogar mit bis zu 1000 Bewegungen pro Tag zu rechnen. Womit wird also diese Behauptung der Verwaltung begründet, wenn kein Verkehrsgutachten vorliegt, für dessen Erstellung seit unserem ersten Hinweis 2013 mehr als ausreichend Zeit zur Verfügung stand? In der Kurzbegründung von 2014 wurde wenigstens noch unscharf von wenigen Prozent Verkehrszunahme auf der Wasserstraße zwischen Stensstraße und Holtbrücke gesprochen. Obwohl seitdem die Zufahrten zum Oviedoring bzw. zur A 448 wieder geöffnet sind, hat sich die 2014 bemängelte Situation auf der Straße „An der Holtbrücke“ in Richtung Wasserstraße aber nicht verbessert.

Wir verweisen zudem erneut auf die unzulängliche Situation beim Abbiegen von der Straße „Am Kuhlenkamp“ in beide Richtungen auf die Karl-Friedrich-Straße und umgekehrt (vgl. dazu unser Schreiben vom 31.03.2014). Auch bleibt noch immer ungeklärt, wie das zu erwartende Verkehrsaufkommen aus der geplanten „Nadelöhr-Siedlung“ in Richtung Karl-Friedrich-Straße herauskommen soll. Diese Fragen werden durch die oben zitierte, verschleiende „Rechnung“ der Verwaltung in der aktuellen Begründung zum B-Plan nicht beantwortet.

Auch der Verweis auf die neue Springorumallee, die angeblich zur Entschärfung der Situation auf der Straße „An der Holtbrücke“ beitragen soll, ist unzulässig, denn gerade zur Springorumallee soll das neue Wohngebiet nach dem Willen der Verwaltung ja nicht erschlossen werden. Gerade eine Erschließung des geplanten Wohngebietes zur Springorumallee würde dieser Straße aber einen Sinn geben, für deren Bau im Frühjahr 2015 ca. 7.000 m² Sukzessionswald der jetzt unwiederbringlich zerschnittenen und geschädigten Biotopverbundfläche VB-A-4509-008 ohne Kompensation gerodet wurden.

Weiterhin ist zu bemängeln, dass das geplante Wohngebiet nur eine einzige Zufahrt für 120 Wohneinheiten erhalten soll. Ein zur Vortäuschung eines durchdachten Verkehrskonzepts im Bebauungsplan dargestellte Zuwegung (Fußweg) nach Süden zur Prinz-Regent-Straße durch die Privatgrundstücke ist aufgrund von Eigentümereinwendungen nicht möglich. Eine zusätzliche Zufahrt / Zuwegung zur Springorumallee ist somit zwingend notwendig. U.a. deshalb fordern wir erneut die Erstellung eines unabhängigen Verkehrsgutachtens für den Bereich Karl-Friedrich-Straße, Am Kuhlenkamp, An der Holtbrücke unter Einbeziehung des zusätzlichen Einkaufsverkehrs in Richtung Weitmar-Mark sowie die zusätzliche Anbindung des Bebauungsplangebiets nach Nordosten/Osten an die Springorumallee und den Radweg.

Des Weiteren fordern wir die Verwaltung auf, zu begründen, wodurch die in Anlage 4 zur Vorlage Nr. 20150157 Begründung zum Bebauungsplan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar getroffene Aussage begründet ist, bei beiden Varianten (Anbindung Karl-Friedrich-Straße / „An der Holtbrücke“ und Springorumallee) komme es zu keinen nennenswerten Belastungseffekten auf die umliegenden Verkehrsknoten an der Wasserstraße und an der Prinz-Regent-Straße. Ohne Zahlenangaben des zu erwartenden Quell- und Zielverkehrs entbehrt diese Behauptung jeglicher Begründung. Es wird

zudem behauptet, dass nach Fertigstellung der Umbaumaßnahmen am Knoten Wasserstraße / Stensstraße und den Auf- und Abfahrten Oviedoring von der zukünftigen A 448 Veränderungen in der Qualität der o.g. Knoten erwartet werden, welche die Einflüsse des im Wohngebiet erzeugten Verkehrs deutlich überwiegen werden. Wie kann eine solch unqualifizierte Aussage getroffen werden ohne ein unabhängiges Verkehrsgutachten, das eben genau diese Punkte nicht verschleiert, sondern genau betrachtet?

Der ausliegende Bebauungsplan enthält keine Zahlenangaben zu dem Quell- und Zielverkehr des neuen Wohngebiets. Woher kommt dann die Aussage der Verwaltung, die zusätzliche Belastung durch den Ziel- und Quellverkehr des neuen Wohngebietes könne auch jetzt schon im angrenzenden Verkehrsnetz abgewickelt werden weil sich durch die Verlängerung der Springorumallee und den Umbau der zukünftigen Autobahnanschlussstelle Wasserstraße dort Veränderungen ergeben, welche im Effekt deutlich überwiegen?

Auch die unfallträchtige Situation an der Kreuzung der Straßen „Am Kuhlenkamp“/Karl-Friedrich Straße wird durch die vorgelegte Planung nicht verändert, sondern durch den zusätzlichen Quell- und Zielverkehr aus dem Plangebiet und dem neuen Wohngebiet an der Franziskusstraße noch verschärft, denn die Kfz, die die Karl-Friedrich Straße hinabfahren, um in der Senke in die Straße „An der Holtbrücke“ hineinfahren, werden dies weiterhin mit unverminderter Geschwindigkeit tun. Der Antrag der Bürgerinitiative Bahnhof Weimar auf Errichtung eines Kreisverkehrs wurde seitens der Stadt Bochum abgelehnt. Wir fordern Sie nunmehr auf, diesen Einmündungsbereich rechtwinklig zu gestalten und die früher vorhandene „Tempo-30-Zone“ wieder einzurichten, damit die oben genannten Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit reduzieren müssen, wenn sie in die Holtbrücke abbiegen wollen. Gleichzeitig würde eine solche Verkehrsführung zur Klarstellung beitragen, welche Straße denn nun vorfahrtberechtigt ist. Auch sind an dieser Stelle sichere Querungshilfen/Zebrastrifen für Fußgänger über alle genannten Straßen einzurichten. Verzichten Sie auf die Linksabbiegerspur für den „versierten Radfahrer“!

Die innere Erschließung des Wohngebietes sieht zu wenige Stellplätze pro Wohneinheit vor. Öffentliche Stellplätze sind nur in verschwindend geringer Anzahl vorhanden. So beschreibt die Verwaltung z. B. dass nur zwei öffentliche Stellplätze im Straßenabschnitt zwischen der Straße „An der Holtbrücke“ und der ellipsenförmigen geplanten Ringstraße eingeplant sind. In dem o. g. Straßenabschnitt sind mindestens 28 neue Wohneinheiten geplant. Des Weiteren existieren bereits heute etwa 27 Wohneinheiten im vorhandenen Wohnungsbestand, die derzeit auf dem Straßenabschnitt problemlos ihre Kfz parken können. Wenn in Zukunft für insgesamt 55 Wohneinheiten nur zwei öffentliche Stellplätze zur Verfügung stehen, muss eine große Anzahl zusätzlicher Fahrzeuge auf die unmittelbar benachbarten Straßenabschnitte der Karl-Friedrich-Straße und der Straße am Kuhlenkamp ausweichen, wo schon jetzt erheblicher Parkdruck besteht. Die Planungen zur Anzahl der Stellplätze im Plangebiet sind somit mangelhaft und entsprechen nicht den heutigen Anforderungen von mindestens 1,5 bis 2 Fahrzeugen/Wohneinheit zzgl. öffentlicher Stellplätze. Wir fordern die Verwaltung deshalb auf, ein unabhängiges Gutachten über den Einfluss des Plangebiets auf den umgebenden öffentlichen Parkraum vorzulegen und die Planungen für das Plangebiet anzupassen.

Im Falle einer Havarie – und auch bei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten – der in N-S-Richtung durch das geplante Wohngebiet verlaufenden Hochdruck-Gasleitung, sind ca. zwei Drittel des Wohngebiets verkehrs- und somit sicherheitstechnisch eingeschlossen, da es für die insgesamt geplanten 120 Wohneinheiten außer der Anbindung an den Straßenpunkt Karl-Friedrich-Straße/„An der Holtbrücke“ keine weitere Anbindung (keine Zufahrt, keinen Fuß- und Radweg) nach Norden, Süden oder Osten gibt. Um dieses Problem zu lösen wird die in den früheren Planungen vorgesehene Notzufahrt zum Wohngebiet über den Springorum-Radweg, die im Kapitel 6.2.3 „Notzufahrt“ beiläufig zu einer für die Verkehrssicherheit notwendigen „zweiten (...) Anbindung im Bedarfsfall“ deklariert. Eine Notzufahrt ist aber definitionsgemäß keine „zweite Anbindung im Bedarfsfall“! Die Verwaltung deklariert jetzt also den Springorum-Radweg als „zweite Anbindung“ z. B. bei Bau- und Wartungsarbeiten auf der bisher einzigen geplanten Zufahrt am Straßenpunkt Karl-Friedrich-

Straße/„An der Holtbrücke“, um das gravierende verkehrstechnische Erschließungsproblem des neuen Wohngebiets zu verschleiern. Zudem ist zu bemängeln, dass auch der jetzt offensichtlich geplante Ausbau parallel zum Springorum-Radweg zur zweiten verkehrstechnischen Anbindung nicht das Verkehrsproblem des geplanten Wohngebiets löst, weil diese auch nur nach Westen in Richtung der Straße „An der Holtbrücke“ führt. Zudem stellt sich die Frage, wer für die Kosten zur Herstellung dieser parallel laufenden Zufahrt aufkommt. Zu dieser Planung wäre innerhalb der Fristen eine Beteiligung des RVR erforderlich gewesen. Auch wenden wir erneut ein, wie schon mit mehreren Schreiben aus 2013, dass die erfolgte Verlegung des Springorumradwegs von der durch Planfeststellung planungsrechtlich gesicherten Trasse entlang der Bahnlinie nicht korrekt erfolgt ist und fragen, ob der RVR dabei getäuscht wurde? Welche unnötigen Kosten sind der Stadt Bochum und dem RVR durch die weitläufige Umleitung entstanden, die nur dazu dient, den zukünftigen Anwohnern des Plangebiets die lästigen Radfahrer und Fußgänger zu ersparen? Wir betonen erneut, dass auch aus Sicherheitsgründen eine zweite verkehrstechnische Anbindung des Wohngebiets über eine Zufahrt/Zuwegung zur Springorumallee nach Nordosten/Osten zwingend erforderlich ist.

Des Weiteren ist dem ausgelegten Schreiben des zuständigen TöB für die o.g. RWE-Erdgashochdruckleitung L.-Str. 5020 vom 06.07.2012 zu entnehmen, dass der 6 m breite Schutzstreifen für diese Leitung von jeglicher Bebauung freizuhalten ist, dass das Lagern von Böden und Materialien sowie größere Bodenauf- und abträge (>0,20 m) nicht zulässig sind. Die vorgelegte Planung widersetzt sich diesen Forderungen, da das Gelände gemäß Planung durch Bodenauftrag um bis zu einem Meter angehoben werden soll. Zudem fordert der TöB ausdrücklich, dass das Befahren der Leitungstrasse mit (...) oder sonstigen Lastkraftwagen (...) ohne Zustimmung des TöB nicht erlaubt ist. Je nach Quelle und Erfassungsmethode können unter dem Begriff Schwerlastverkehr schon Nutzfahrzeuge ab 2,8 t zusammengefasst sein. Somit wurde schon bei den illegalen Rodungsarbeiten im Frühjahr 2014 auf dem Bahnhofsgelände mit Rodungsfahrzeugen und Fahrzeugen zum Abtransport der Bäume nachweislich gegen diese Vorgaben verstoßen! Die entsprechenden Regelwerke sehen für Gasleitungen, die von Schwerlastverkehr zu queren sind, höhere Rohrwanddicken vor. Wird also die Leitung durch den Investor im Plangebiet neu gebaut oder wie wird in Zukunft sichergestellt, dass zwei Drittel des Plangebiets niemals von z.B. dem Lieferverkehr von Garten- und sonstigen Baubetrieben aufgesucht werden, denn über die einzige Zufahrt von dem Straßenpunkt Karl-Friedrich-Straße/„An der Holtbrücke“ in das Wohngebiet können zwei Drittel des Wohngebiets nur durch Querung der Gasleitung erreicht werden! Auch als Notzufahrt für z. B. die Feuerwehr ist die Leitungstrasse ungeeignet, denn ein Feuerlöschzug wiegt mehr als 2,8 t. Werden im Notfall erst Baggermatratzen ausgelegt, bevor die Feuerwehr kommen darf? Die vorgelegte Planung hat somit ohne eine zweite Anbindung nach Nordosten/Osten schwerwiegende Sicherheitsprobleme, auf die wir im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens bereits mehrfach hingewiesen haben und die in der Planung trotzdem unberücksichtigt blieben.

Bei dem als wirtschaftlicher Vorteil für die Anbindung an den Straßenpunkt Karl-Friedrich-Straße/„An der Holtbrücke“ bezeichneten Investanteil von 400.000 €, den der Investor „großzügig“ beisteuert, handelt es sich nur um einen Anteil seines ohnehin durch ihn verursachten (Anhebung der Straße um 1,2 m in Höhe des Bahnwärterhauses „An der Holtbrücke“ Nr.40 auf das geplante Höhenniveau des Plangebietes, für die in der Begründung kein Argument vorliegt) und deshalb auch zu finanzierenden Erschließungsaufwandes für das Wohngebiet, der ihm bei dem Verkauf der städtischen Grundstücke außerdem großzügig vom Kaufpreis erlassen wurde. Diesen bzw. einen ggf. höheren prozentualen Investanteil muss der Investor also auch bei einer Anbindung nach Nordosten/Osten tragen, so dass das Argument der Wirtschaftlichkeit seitens der Verwaltung unbegründet bzw. unzulässig ist. Wir fordern die Verwaltung auf, eine detaillierte, d.h. revisionsfeste Aufstellung der Zusammenhänge zwischen dem Verkauf der städtischen Grundstücke und den Erschließungskosten für das Plangebiet vorzulegen, da es sich bei den städtischen Grundstücken um Eigentum der Steuerzahler handelt.

Zudem ist das Fazit der Verwaltung, die Zufahrt zur Straße „An der Holtbrücke“ sei mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, von einer Verwaltung, die jahrelang Parteien, Gremien, die Öffentlichkeit und die Anwohner manipuliert hat, um die planungsrechtlich nicht zulässige Einbeziehung des schützenswerten Nordwalds in das Plangebiet durchzusetzen, zynisch und aus Sicht der Anwohner unzulässig.

Absolut lächerlich ist auch das Argument, aus psychologischen Gründen sei eine Zufahrt durch ein Gewerbegebiet nicht zumutbar. Realisieren Sie eine Zufahrt über die alte Springorum Allee, also nach Nordosten, dann fährt man durch einen Sukzessionswald zum geplanten Wohngebiet, und nutzen Sie diese auch während der Baustellenphase als Zufahrt für die Baustellenfahrzeuge – u.a. auch um unzulässige Belastungen der o.g. Hochdruck-Gasleitung zu vermeiden.

Zudem ist die Abwägung zur Erschließungs-Variante „Anbindung an die Springorumallee“ unvollständig, da keine diesbezüglichen Planentwürfe vorgelegt wurden und somit die Angaben zu Kosten und Eingriffen nicht nachvollziehbare Behauptungen darstellen. Zudem wurde nur eine Möglichkeit und nicht die tatsächlich vorhandenen zwei Möglichkeiten einer Anbindung an die Springorumallee, nämlich nach Osten und nach Nordosten, betrachtet, was die Unvollständigkeit der erfolgten Abwägung in diesem Punkt unterstreicht.

Wir helfen Ihnen bei den mit dieser Einwendung für Sie verbundenen Hausaufgaben, in dem wir Ihnen die drei tatsächlich vorhandenen Möglichkeiten für eine zweite Anbindung (als erste Anbindung verstehen wir die Straße „An der Holtbrücke“ ab dem Bahnwärterhaus) nachfolgend einmal näher vorstellen. Zur rechnerischen Abschätzung der zu rodenden und zu versiegelnden Grünflächen (Wald plus Sukzessionsflächen) setzen wir eine volle Fahrbahnbreite mit dem Faktor 1 ein, um Flächeneinheiten (F.E.) zu erhalten.

1. Die erste Möglichkeit (aus Sicherheitsgründen leider ungeeignet, s.o.) ist die oben diskutierte Anbindung über die geplante Notzufahrt zum Springorumradweg und von dort parallel zu diesem in Richtung der Straße „An der Holtbrücke“, wie sie von der Verwaltung im ausliegenden Bebauungsplan favorisiert wird. Die Gesamtstrecke beträgt ab der nördlichen Ellipsenstrasse bis zur Straße „An der Holtbrücke“ ca. 200 m. Hierfür muss der Nordwald in voller Fahrbahnbreite gerodet, abgetragen und versiegelt werden, um bis zum Radweg zu kommen (ca. 50 m Strecke) und anschließend die Sukzessionsflächen in voller Fahrbahnbreite parallel zum Radweg (ca. 150 m Strecke) gerodet und versiegelt werden, da keine heute versiegelten Flächen für diese erste Möglichkeit zur Verfügung stehen. Nachteile sind hier eindeutig die Störung des Springorumradwegs auf einer Länge von ca. 150 m Länge und eine Vernichtung und Versiegelung von Grünflächen (Wald und Sukzessionsflächen) in voller Fahrbahnbreite über eine Gesamtstrecke von 200 m. Es ergeben sich $200 \text{ m} * \text{Faktor } 1 = 200 \text{ F.E.}$ zu rodende und zu versiegelnde Anbindungsstraßenfläche, von denen 50 F.E. keine Sukzessionsfläche, sondern Wald im Sinne des BWaldG sind, der aufgrund seines Schutzstatus u.a. im Masterplan Freiraum ohnehin nicht für Abgrabung und Versiegelung zur Verfügung steht für den Trassenverlauf.
2. Die zweite Möglichkeit beginnt am Ostende der Ellipse, führt zunächst nach Osten, um dann nach Nordosten abzuknicken und in die alte Springorumallee einzumünden, die Gesamtstrecke beträgt hier 320 m. Hierfür müssen zunächst ca. 160 m Sukzessionsfläche in voller Fahrbahnbreite teilweise gerodet und anschließend versiegelt werden, um bis zur alten, noch versiegelten Springorumallee zu kommen. Danach könnte aber die 6 m breite Trasse der alten Springorumallee ohne Eingriffe in Sukzessionsflächen genutzt werden, da diese ja noch versiegelt ist. Bei dieser Variante ergeben sich somit $160 \text{ m} * \text{Faktor } 1 \text{ plus } 160 \text{ m} * \text{Faktor } 0 = 160 \text{ F.E.}$, die ausschließlich Sukzessionsfläche sind und einen deutlich geringeren Eingriff darstellen als die unzulässige Möglichkeit 1. Ein weiterer Vorteil dieser Möglichkeit besteht darin, dass „Synergieeffekte“ mit den für die Plangebietsentwässerung

notwendigen Rodungsarbeiten für den Stauwasserkanal und dessen Fortsetzung erzielt werden können.

3. Die dritte Möglichkeit beginnt wie die zweite Möglichkeit auch am Ostende der Ellipse und führt von dort gerade nach Osten bis zur westlichen Prinz-Regent-Straße vor dem Grundstück der Firma Hartmann, wie es ursprünglich geplant war (Gesamtstrecke: 290 m). Bei dieser Möglichkeit müssen 290 F.E. Sukzessionsfläche versiegelt aber nur noch zu geringen Anteilen gerodet werden, was hinsichtlich der neu zu versiegelnden Fläche am Rand des Werksgeländes der Fa. Hartmann aber vernachlässigbar ist, da hier weite Teile bereits im Zuge des Radwegbaus gerodet wurden und außerdem Synergieeffekte mit dem Bau des Stauwasserkanals in Richtung Springorumallee bringt – beansprucht der Schutzstreifen immer noch Teile des Grundstücks der Fa. Hartmann? Ein weiterer Vorteil gegenüber Möglichkeit 2 besteht darin, dass eine gerade Trassenführung ohne Walddurchquerung möglich ist.

Mit vorstehender Hausaufgabe fordern wir die Verwaltung auf, darzulegen, wie sie auf die Behauptung kommt, für die zwingend notwendige zweite Anbindung in Richtung Springorumallee würden mehr Sukzessionsflächen beansprucht als für die zweite Anbindung zur Holtbrücke und warum die Variante nach Osten ohne weitere Abwägung verworfen wurde. Wir erwarten eine nachvollziehbare, detaillierte Abwägung und eindeutige Unterlagen der notwendigen zwei Anbindungen an das Plangebiet. Des Weiteren sind im Rahmen einer Kostenrisikoermittlung die Kostenanteile der Stadt Bochum für die Möglichkeiten 2 und 3 darzulegen, damit es nicht, wie zum Beispiel beim Bau des Musikhauses zu „unerwarteten“ Kostensteigerungen kommt, für die der Steuerzahler aufkommen muss – ein Vergleich der BTEX-Problematik im Plangebiet mit dem „unerwartet“ unter einer Tankstelle angetroffenen Benzol drängt sich hier auf. Wir verweisen erneut darauf, dass der Investor durch den Kauf der städtischen Grundstücke zum Dumpingpreis angeblich weitreichende Verpflichtungen zur Übernahme der Erschließungskosten übernommen hat.

Wie ist der Kostenanteil der Stadt Bochum an der geplanten zweiten Anbindung, die von der Verwaltung mal als Notzufahrt und mal als zweite Anbindung bezeichnet wird? Will die Stadt Bochum dann im Rahmen ihrer Anschlussplanung den Rest vom Nordwald, den der Investor stehen gelassen hat (hier 6-7 m höher als der Springorumradweg) abgraben und ihm das abgegrabene Gesteinsmaterial schenken zur Auffüllung des ehemaligen Bahngeländes? Wir verweisen hierzu auf unsere diesbezügliche Einwendung zu den Kosten der Anschlussplanung weiter unten.

Wir stellen abschließend fest, dass unsere Einwendungen von 2013 und 2014 unberücksichtigt geblieben sind und die ausliegenden Unterlagen zum Verkehrskonzept des Bebauungsplans Nr. 946 nicht vollständig sind. Es fehlt ein unabhängiges Verkehrsgutachten für das Wohngebiet und sein Umfeld, das auch den öffentlichen Parkraum und die Lärmentwicklung betrachtet, denn die tatsächliche Verkehrssituation wurde von der Verwaltung nur unzulänglich und unvollständig betrachtet. Angaben zum Quell- und Zielverkehr fehlen. Die Anzahl der privaten und öffentlichen Stellplätze entspricht bei Weitem nicht den heutigen Anforderungen. Die Darstellung der zweiten Anbindung ist unzulänglich und nicht durchführbar. Das sogenannte „Verkehrskonzept“ gewährleistet weder die Sicherheit noch die Verkehrssicherheit für die Anwohner des geplanten Wohngebiets.

Sämtliche in der Begründung der Verwaltung getroffenen Aussagen sind unvollständig, nicht belegt und weitgehend falsch. Deshalb ist die dargestellte Abwägung nicht vollständig und nicht korrekt. Die Auslegung des B-Plans Nr. 946 ist somit bzgl. des Verkehrskonzepts unzulässig.

10. Eigentum der Anwohner ist gefährdet / Erschütterungen durch Abgrabung (14.07.2014 und 07.07.2015)

Es ist geplant, das Schulgrundstück mit einem Mehrfamilienhaus zu bebauen. Um das Grundstück sinnvoll mit dem restlichen Wohngebiet verbinden zu können ist eine Abgrabung des 7 Meter höher liegenden Felsplateaus bis auf Gleisniveau geplant. Für den Bau von Tiefgaragen muss der felsige Untergrund dann noch tiefer abgebaut werden. Die Abgrabung kann nur mit schwerem Gerät erfol-

gen und wird zu massiven Erschütterungen in der Umgebung führen. Die Eigentümer der Häuser Karl-Friedrich-Straße 2, 7, 8, 9, 11 und 13, An der Holtbrücke 40 sowie Am Kuhlenkamp 1, 3 und 6 befürchten massive Schäden an ihren Gebäuden durch unsachgemäße Abgrabung (s. unsere Anschreiben vom 31.01. und 16.02.2014 an die Stadt Bochum und vom 22.01.2014 an die Kommunalaufsicht).

Das gewonnene Gesteinsmaterial soll zur Wiederauffüllung des Bahnhofsgeländes benutzt werden - genauso wie der Gesteinssockel des Nordwalds, der vollständig abgetragen werden soll, um an kostengünstiges Verfüllmaterial für das Bahnhofsgelände zu kommen. Auch die Anwohner der Häuser An der Holtbrücke 41 - 49 befürchten durch Erschütterungen bei der Abgrabung Schäden an ihren Häusern. Wir fordern daher die Stadt Bochum auf, das Grundrecht auf Unversehrtheit des Eigentums der Anwohner sicherzustellen. Es wird außerdem auf §3 Abs. 1 BauO NRW sowie §16 Satz 1 BauO NRW verwiesen.

Im Rahmen der „Flächenrisiko-Detailuntersuchung Bahnhof Weitmar“ wurde als Verfüllmaterial „kein bindiger Boden sondern Kies mit abgestufter Filterwirkung“ empfohlen. Wie lässt sich der Wiedereinbau der anstehenden Tonschiefer mit dieser Empfehlung vereinbaren?

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Die Flächen wurden bodengutachterlich untersucht. Außergewöhnliche Erschütterungen sind nicht zu erwarten. Eine Beweissicherung der im Nahbereich der Baumaßnahme gelegenen Bauwerke wird grundsätzlich vor Aufnahme der Erdarbeiten (Bestandsaufnahme) durch den Bauausführenden durchgeführt und ist gängige Praxis. Eine kontinuierliche Überwachung auf Bauschäden erfolgt nicht. Ggf. auftretende Schäden werden in einer Abschlussbegehung dokumentiert. Hierbei wird die Situation der Bestandsaufnahme mit der Situation nach Abschluss der Arbeiten verglichen. Sofern die entstandenen Schäden auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, sind diese vom Verursacher zu regulieren. Regelungen zu diesen Maßnahmen sind aber nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

In der Antwort des Stadtplanungsamtes bleiben unsere Einwendungen unberücksichtigt und z. T. unbeantwortet. Die Verwaltung weigert sich somit, die Unversehrtheit des Eigentums der benachbarten Anwohner durch Auflagen im Bebauungsplan zu gewährleisten. Dazu im Detail folgende Diskussion:

Die Verwaltung behauptet, dass die von den Anwohnern geforderten (Zitat) *„Auflagen nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens“* seien. Dieser Aussage widersprechen wir ausdrücklich. Die geforderten Auflagen müssen Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sein, weil angeblich ohne die geplanten Abgrabungen keine Bebauung erfolgen kann und die Abgrabung bis auf das Niveau des ehemaligen Bahnhofs Weitmar daher ein wesentlicher Aspekt des Bebauungsplanes ist. Die Verwaltung plant ohne Notwendigkeit, eine unkontrollierte Abgrabung der Grundstücke unter Ausschluss der Öffentlichkeit und insbesondere der betroffenen Anwohner zuzulassen.

Die Verwaltung behauptet, zur Abgrabung des Schulgrundstücks (Zitat) *„Die Flächen wurden bodengutachterlich untersucht. Außergewöhnliche Erschütterungen sind nicht zu erwarten“*. Wir stellen hierzu fest, dass folgende vier Gutachten zum Schulgrundstück bzw. Nordwald vorliegen:

- Die Gutachten des Grundbaulabors Bochum vom 12.12.2012 und 17.04.2014 behandeln ausschließlich den Altbergbau auf dem Nordwald- bzw. Schulgrundstück, der nicht vollständig dokumentiert ist und durchaus ein zusätzliches Risiko bei der Abgrabung darstellt. Das Wort „Erschütterungen“ ist in diesen Gutachten nicht vorhanden.
- Die Gutachten des Grundbaulabors Bochum vom 26.11.2013 und 17.04.2014 behandeln ausschließlich das Thema Altlasten. Die außerhalb des Schulgebäudes durchgeführten Erkundungsbohrungen konnten nur bis max. 0,8 m abgeteuft werden, weil darunter eben genau das harte Festgestein ansteht, das bis zu 10 Meter tief abgegraben werden soll. Das Wort „Erschütterungen“ ist auch in diesen Gutachten nicht vorhanden.

Die im ausliegenden B-Plan Nr. 946 zitierte Aussage, „mit Erschütterungen sei nicht zu rechnen“ aus einer gutachterlichen Kurzstellungnahme des Grundbaulabors Bochum, die den Anwohnern trotz wiederholter Anfrage aller Gutachten gemäß Informationsfreiheitsgesetz (IFG) NRW erst mit Auslage der Planunterlagen bekannt gemacht wurde, entbehrt jeder fachlichen Grundlage, u.a. weil keinerlei diesbezüglichen Untersuchungen durchgeführt wurden. Die Verwaltung lügt also gezielt, wenn sie aus den vorliegenden bodengutachterlichen Untersuchungen des Nordwaldes und des Schulgrundstücks schließt, dass nicht mit außergewöhnlichen Erschütterungen bei der Abgrabung des Festgesteins zu rechnen sei. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass bei der Ausschachtung der Fundamente für das Haus Am Kuhlenkamp 6 nach Aussagen älterer Anwohner Sprengungen notwendig waren.

Als zusammenfassendes Fazit fordern wir eine Klärung der folgenden Punkte:

- a. Was sind „keine außergewöhnlichen Erschütterungen“?
- b. Welchen Maßstab setzt die Verwaltung für „keine außergewöhnlichen Erschütterungen“ an?
- c. Wodurch wird die Einstufung „keine außergewöhnlichen Erschütterungen“ begründet?

Die grob fahrlässige Behauptung der Verwaltung, dass bei der tiefgründigen Abgrabung der städtischen Grundstücke „keine außergewöhnlichen Erschütterungen“ zu erwarten sind, muss im Bebauungsplan Nr. 946 eindeutig durch ein unabhängiges und vollständiges Erschütterungsgutachten beurteilt werden. Bei der geplanten Abgrabung des 1215 m² großen Schulgrundstücks um 7-10 m und bei der Abgrabung im westlichen Teil des Nordwaldes (> 400 m²) um mindestens 2 m handelt es sich u.a. nach Art. 14 des Grundgesetzes um einen Eingriff in die Eigentumsrechte der Anwohner. Auch gemäß u.a. §4 (2) des LG NRW ist eine Abgrabung ab 2 m Tiefe auf einer Grundfläche von mehr als 400 m² ein Eingriff in die Natur und Landschaft und gemäß u.a. §15.1 BNatSchG wegen ihrer Vermeidbarkeit zu unterlassen. Diese und weitere geplante Eingriffe im Zusammenhang mit dem Schulgrundstück sind schwerwiegend und wurden nicht im ausliegenden Bebauungsplan Nr. 946 berücksichtigt. Der Bebauungsplan Nr. 946 ist daher unvollständig und seine Auslegung ist in der vorliegenden Form unzulässig.

Der Stellungnahme des Dezernats 65 der Bezirksregierung Arnsberg vom 20.02.2014 ist darüber hinaus zu entnehmen, dass eine Haftbarkeit für die durch Festgesteinsabtrag verursachten Schäden zu unterstellen ist. Bisher hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt den betroffenen Anwohnern noch nicht mitgeteilt, dass dem Investor eine Haftpflichtversicherung für durch den Festgesteinsabtrag verursachte Schäden zur Auflage gemacht wurde. Diese Haftpflichtversicherung ist notwendig, da zu befürchten steht, dass der Investor bzw. die ausführende Baufirma größere Schäden an den Wohngebäuden nicht begleichen kann.

Sofern auch keine kontinuierliche Überwachung des Festgesteinsabbaus erfolgt, ist es fast unmöglich, nachzuweisen, dass die Schäden auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind. Die Hintertür zur Ablehnung von Schadensersatzforderungen der Anwohner ist für den Bauausführenden bzw. seinen Auftraggeber weit geöffnet.

11. Asbestkontamination im Bahnhofsgebäude (14.07.2014 und 07.07.2015)

Das Bahnhofsgebäude ist asbestkontaminiert und muss aufwendig saniert werden, bevor es abgerissen werden kann (s. unser Anschreiben vom 07.05.2014). Ebenfalls wurden Künstliche Mineralfasern (KMF) nachgewiesen. Damit müssen gefährliche Abfälle (Asbest und KMF) im Sinne KrWG abgefahren werden. In der Begründung des Bebauungsplans wird diese Tatsache mit keinem Wort erwähnt. Wir fordern daher zum Schutz der Anwohner vor Gesundheitsschäden die Stadt Bochum auf, die Sanierung des Gebäudes in den Bebauungsplan mit aufzunehmen.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes sondern wird im Rahmen des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens gesondert geprüft.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Das sogenannte „Umnutzungskonzept“ beschreibt, dass die Flächenaufbereitung gemäß FRIDU (2009) erfolgen soll. Die FRIDU deklariert u. a. die gefährlichen Abfälle:

- Asbesthaltiger Kleber 170605*
- A II Holz 170204*
- KMF 170603*
- Teerhaltiger Asphalt 170301*.

Auf die gefährlichen Abfälle wird im Umnutzungskonzept überhaupt nicht eingegangen. Als Mindestangabe wäre zumindest die aktuelle rechtliche Grundlage dafür zu benennen. Eine Sanierungsuntersuchung gemäß § 13 BBodSchG wurde genauso wenig durchgeführt wie eine eingrenzende Untersuchung zum Rückbau. Unter Punkt 12 der Begründung zum Bebauungsplan in der Version vom 03.03.2015 ist der Städtebauliche Vertrag aufgeführt. Da die Sanierung auch im städtebaulichen Vertrag verbindlich geregelt werden kann, ist auch der Rückbau mit der zugehörigen Asbestsanierung als Teil des Bebauungsplans festschreibbar.

Die rückzubauende Halle des Güterbahnhofs umfasst mehr als 300 m³ umbauten Raum. Das heißt, es ist ein Abbruchantrag bei der Bauaufsichtsbehörde zu stellen. In der Abbruchgenehmigung sind die Randbedingungen wie z. B. ein gegebenenfalls vorzulegendes Schadstoffkataster oder eine gutachterliche Begleitung klar zu definieren. Um eine Abbruchgenehmigung erteilen zu können, müssen aber bereits alle Informationen u.a. zum Schadstoffinventar vorliegen.

Darüber hinaus hat die Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar bereits mit Schreiben vom 07.05.2014 festgestellt, dass zur Beurteilung der Asbestbelastung der Gebäudesubstanz insgesamt nur eine einzige Materialprobe des Bahnhofsgebäudes auf ihren Asbestgehalt hin analysiert worden ist. Dabei befinden sich in dem Bahnhofsgebäude Estrichböden die potenziell auch Asbest enthalten können – die aber bisher nicht hinsichtlich Asbest untersucht worden sind. Beim Abriss der Opelgebäude hatte auch niemand mit dem Vorhandensein asbesthaltiger Estrichböden gerechnet, die dann zufälligerweise doch noch entdeckt worden sind. Darüber hinaus ist auch nicht auszuschließen, dass im Bahnhofsgebäude asbesthaltige Anstrichstoffe in Innenräumen verwendet worden sind. Diese wurden vor allem in den 1960er und 1970er Jahren verwendet.

Zum Schutz der Anwohner vor möglichen massiven gesundheitlichen Beeinträchtigungen ist es daher unumgänglich weitere Materialproben des Bahnhofsgebäudes hinsichtlich einer Asbestbelastung analysieren zu lassen und den Abriss des Bahnhofsgebäudes in das Bebauungsplanverfahren zu integrieren.

12. Altlastenuntersuchungen sind unzureichend (14.07.2014 und 07.07.2015)

Die bisher durchgeführten Altlastenuntersuchungen sind absolut unzureichend. Es wurde überhaupt nicht berücksichtigt, dass der ehemalige Bahnhof Weitmar auch von der Kokerei der Zeche Prinz Regent genutzt wurde. In den Nebengewinnungsanlagen der Kokerei wurden neben Teeröl auch aromatische Kohlenwasserstoffe hergestellt, in Kesselwagen abgefüllt und auf dem Bahnhofsgelände abgestellt. Bekanntlich war der Bahnhof Weitmar im zweiten Weltkrieg ein wichtiges Ziel der Bombardierungen. Zur Vermeidung von Bränden infolge der Bombardierung war die übliche Praxis, die Kesselwagen vor Ort zu entleeren. Dies wurde für den Bahnhof Weitmar von Zeitzeugen berichtet.

Darum ist es mehr als verwunderlich, dass der Boden und vor allem die Bodenluft am Bahnhof Weitmar nicht auf BTEX-Kontaminationen untersucht worden sind. Nach Auskunft des Umweltamtes ist es auch nicht geplant, diese Untersuchungen noch durchführen zu lassen. Wir fordern die Stadt zum Schutz der zukünftigen Bewohner daher auf, die fehlenden Untersuchungen durchzuführen. Schlagzeilen über schwersterkrankte Eigenheimbesitzer durch Benzolvergiftung sind kein gutes Aushängeschild für die Stadt Bochum und den Investor.

Der teerhaltige Asphalt wurde nicht auf Asbest untersucht. Dies ist im Vorfeld der Baumaßnahme nachzuholen, um den Entsorgungsweg für den Asphalt festlegen zu können.

Unter Punkt 3.2.4 der Kurz-Begründung wird ausgeführt, dass „potentiell schutzwürdige Böden im nördlichen und südlichen Randbereich“ zu erwarten sind. Im RFNP sind diese Böden als besonders schützenswert (sw3) eingestuft. Es sei auf §1 (1) LBodSchG NRW verwiesen. Es fehlt eine bodenkundliche Kartierung nach KA 5 und Bewertung der Ergebnisse gemäß der Methodendokumentation des Geologischen Dienstes NRW für diese Böden. Für diese schutzwürdigen Böden ist eine boden- und naturschutzrechtliche Kompensation zu ermitteln und zu berücksichtigen.

Unter Punkt 12 wird auf mögliche Ausgasungen hingewiesen. Wenn im Umfeld der Tagesöffnungen trotz Zone 0 mit Ausgasungen zu rechnen ist, dann sind diese Bereiche im Bebauungsplan entsprechend zu kennzeichnen und hierfür entsprechende Maßnahmen festzuschreiben (z. B. keine Unterkellerung, passive Drainagen unter Bauwerken und Verkehrsflächen, gasdiffusionsoffene Gehwegplattierungen, etc.).

Im Rahmen der „Flächenrisiko-Detailuntersuchung Bahnhof Weitmar“ wurde am nordöstlichen Grundstücksende der Fläche der DB Services Immobilien GmbH eine vergleichsweise untypische „lockere Lagerung“ bis in 5 m Tiefe ermittelt. Der Bereich wurde in den Folgeuntersuchungen nicht weiter eingegrenzt bzw. die Ursache wurde nicht ermittelt. Für die aktuelle Planung muss eine Neubewertung erfolgen.

Die DB hat entlang ihrer Strecken stets Pflanzenschutzmittel eingesetzt. Es fehlt v.a. für den ehemaligen Gleisbereich eine Untersuchung auf die Herbizide gemäß BBodSchV.

Auf dem ehem. Schulgrundstück (Flurstücke 263 und 264) wurden in 2 von 3 Mischproben der Auffüllung Schadstoffbelastungen durch PAK und PCB festgestellt, die nach LAGA 2004 der Zuordnungsklasse Z2 bzw. >Z2 entsprechen. Die Stadtverwaltung hat hier sicherzustellen, dass sämtliches Auffüllungsmaterial des Schulgrundstückes extern verwertet wird.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Zu a: Die BTEX-Analytik wurde orientierend im Feststoff und z. T. in Voruntersuchungen in der Bodenluft durchgeführt (vgl. Flächenrisiko-Detailuntersuchung FRIDU S. 26, 35, 70)

Zu b u. g: Im Bebauungsplan werden entsprechende Kennzeichnungen/Hinweise aufgeführt, dass die Erdarbeiten aus umwelttechnischen Gesichtspunkten durch einen Fachgutachter der Fachrichtungen Bodenschutz und/oder Altlastenerkundung bzw. -sanierung überwacht und begutachtet werden. Die Überwachung und Begutachtung der Erdarbeiten sind einschließlich der Analyseergebnisse durch den Fachgutachter in einem Abschlussbericht zu dokumentieren. Der Abschlussbericht ist spätestens vor der Fertigstellung des Bauvorhabens bei der Unteren Bodenschutzbehörde des Umweltamtes einzureichen. Diese Punkte sind darüber hinaus nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Zu c: Den potentiell schutzwürdigen Böden gemäß Kartenwerken (in nördl. und südl. Randbereichen) stehen im Norden Eintragungen im Altlastenkataster und Hinweise auf Schützenlöcher und Laufgräben gegenüber. Der südl. Randbereich weist gem. der Flächenrisiko-Detailuntersuchung vom 04.05.2009 nahezu vollständig Auffüllungen auf, also keine gewachsenen Böden. Eine Bodenkartierung ist aus Sicht der Verwaltung daher nicht erforderlich.

Zu d: Im Hinblick auf natürliche Methangasaustritte ist festzustellen, dass der Geltungsbereich nach der Arbeitskarte für potenzielle Methangasaustritte im Stadtgebiet Bochum innerhalb der Zone 0 liegt. Dies bedeutet, dass Methangasaustritte grundsätzlich nicht zu erwarten sind. Grundsätzlich muss jedoch im Bereich der Tagesöffnungen aller verlassenen Schächte des Steinkohlenbergbaus mit Methan(CH₄)-Zuströmungen gerechnet werden. In Abstimmung mit der Bezirksregierung Arnsberg, Abteilung für Bergbau und Energie, werden aufgrund der meist diffus auftretenden Gaszuströmungen bei Neubauvorhaben und bei Tiefbaumaßnahmen Vorsorgemaßnahmen erforderlich, die durch einen Sachverständigen zu konzipieren sind. Entsprechende Kennzeichnungen/Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen.

Zu e: Nach Untersuchungen der Flächenrisiko-Detailuntersuchung (FRIDU) ist von einer "lockere Lagerung" am nordöstlichen Grundstücksende auszugehen. Die Verwitterungszone ist hier mächtiger ausgebildet. Im Bereich der Kernrammbohrung KRB 29 / DPH 29 (Rammsondierung) wurde bis in Tiefen von 5 m u. GOK eine lockere Lagerung festgestellt. Allerdings befindet sich dieser Bereich außerhalb des Plangebiets, in dem

keine Wohnbebauung vorgesehen ist. Zusätzliche Gründungsmaßnahmen aufgrund der lockeren Lagerung ergeben sich aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde daher nicht.

Zu f: Eine analytische Untersuchung der Gleisschotter auf den Parameter Herbizide war nach gutachterlicher Einschätzung nicht zwingend erforderlich. (vgl. FRIDU S. 82 ff). Eine zusätzliche Untersuchung wird aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde als nicht notwendig erachtet.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Zur Antwort des Stadtplanungsamtes haben wir zunächst folgende Erwiderungen zu machen.

Zu 12a) Wenn der Anregung unserer Forderung nach Bodenluft-Untersuchungen auf BTEX-Aromaten im Gleisbereich gefolgt wird, heißt dies dann, es werden noch Bodenluft-Untersuchungen im Gleisbereich durchgeführt?

Zu 12b) Wenn der Asphalt asbesthaltig ist, ist er gefährlicher Abfall im Sinne §48 KrwG. Dann sollte auch im Vorfeld ein entsprechendes Rückbaukonzept mit Arbeitsschutzmaßnahmen erstellt werden, damit die Arbeiten störungsfrei laufen können. Ansonsten freut sich das Staatliche Amt für Arbeitssicherheit.

Zu 12c) Der Verzicht auf eine bodenkundliche Kartierung im Bereich der potentiell schutzwürdigen Böden steht im Widerspruch zum Einführungserlass des MKUNLV vom 31.05.2010 (Einführung des Leitfadens für die Praxis der Bodenschutzbehörden in der Bauleitplanung), zur Strategischen Umweltplanung Bochum und zum RFNP. Wenn die freistehenden Einfamilienhäuser im Norden auf einer Altlastenverdachts-Fläche stehen, mindert dies den Wert (und vor allem den Wiederverkaufswert) der Grundstücke erheblich.

Zu 12e) So häufig, wie die Planung bereits angepasst wurde, kann derzeit niemand mit Sicherheit ausschließen, dass der Bereich nordöstlich des aktuellen Bebauungsplangebietes nicht doch bebaut wird. Da die Ursache der lockeren Lagerung nicht eindeutig geklärt ist, kann auch niemand sichere Aussagen zur Reichweite und zu den möglichen Auswirkungen auf die zukünftige nächstliegende Bebauung machen. Es handelt sich hierbei um ein ausschließbares Baurisiko im Sinne des Eurocodes.

Zu 12f) Warum werden derartige Untersuchungen auf Herbizide im Rahmen von Bebauungsplan-Verfahren von anderen Bodenschutzbehörden im Ruhrgebiet dann gefordert? Sind die Anforderungen/Standards der Unteren Bodenschutz-Behörde Bochum einfach zu gering?

Darüber hinaus weisen wir noch einmal mit Nachdruck auf die fehlenden BTEX-Untersuchungen im Gleisbereich des Plangebietes hin. Im Rahmen des jetzt ausliegenden Bebauungsplanes Nr. 946 mussten wir feststellen, dass nach wie vor keine BTEX-Untersuchungen im Gleisbereich geplant sind. Dabei können Belastungen des Untergrundes durch BTEX im Gleisbereich immer noch nicht gutachterlich ausgeschlossen werden. Damit handelt das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Bochum äußerst fahrlässig, wie sich nachfolgend zeigt:

Im Positionspapier des Stadtplanungsamtes für Bochumer Kommunalpolitiker vom 21.11.2013 findet sich folgende Antwort:

„Bereits im Vorfeld zum Bebauungsplan wurden auf den Flächen der Deutschen Bahn Bodenproben genommen und analysiert. [...] Durch den Investor muss im Rahmen eines behördlich abgestimmten Sanierungsplanes der Nachweis geführt werden, dass alle für Wohngebiete geltenden Prüfwerte eingehalten werden. Nur dann dürfen die Grundstücke zu Wohnzwecken bebaut werden.“

Nach Akteneinsicht Ende März 2014 in das Gutachten zur Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU), das 2009 vom Bahngelände für die Deutsche Bahn erstellt wurde, konnte Seitens der Bürgerinitiative festgestellt werden, „dass im Gleisbereich des Bahnhofs Weitmar keine Boden- oder Bodenluftuntersuchungen hinsichtlich BTEX-Aromaten durchgeführt worden sind“.

Im Entwurf der Kurzbegründung zum B-Plan Nr. 946 vom 06.06.2014 findet sich nur der allgemeine Hinweis auf die durchgeführte Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) und die festgestellten Ver-

unreinigungen des Bodens im Gleisbereich durch Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK).

In den Einwendungen der Bürgerinitiative vom 14.07.2014 wurde das Fehlen von Bodenluftuntersuchungen auf BTEX bemängelt:

„Es ist mehr als verwunderlich, dass der Boden und vor allem die Bodenluft am Bahnhof Weitmar nicht auf BTEX-Kontaminationen untersucht worden sind. Nach Auskunft des Umweltamtes ist es auch nicht geplant, diese Untersuchungen noch durchführen zu lassen. Wir fordern die Stadt zum Schutz der zukünftigen Bewohner daher auf, die fehlenden Untersuchungen durchzuführen. Schlagzeilen über schwersterkrankte Eigenheimbesitzer durch Benzolvergiftung sind kein gutes Aushängeschild für die Stadt Bochum und den Investor.“

In der Antwort der Stadt Bochum (Anlage 1 zur Vorlage 20150157, vermutlich erstellt im Februar 2015) wird nur auf BTEX-Untersuchungen im Bereich des Bahnhofsgebäudes – nördlich des Gleisbereichs - verwiesen:

„Die BTEX-Analytik wurde orientierend im Feststoff und z. T. in Voruntersuchungen in der Bodenluft durchgeführt (vgl. Flächenrisiko-Detailuntersuchung FRIDU S. 26, 35, 70).“

Diese Information erhielt das Stadtplanungsamt am 19.02.2015 vom Umweltamt der Stadt Bochum (Herr Hartwig). Offenbar ist hier schlampig gearbeitet und das FRIDU-Gutachten nur teilweise gelesen worden. Im FRIDU-Gutachten von 2009 wurden 2 Flächen gutachterlich untersucht und im Gutachten gesondert dargestellt (Teil 1: Fläche der aurelis Real Estate: Bahnhofsgebäude und Freifläche nördlich der Bahngleise; Teil 2: Fläche der DB Services Immobilien GmbH: Gleisbereich).

Wurde vom Mitarbeiter des Umweltamtes nur Teil 1 (aurelis-Fläche) des Gutachtens gelesen, oder angenommen, dass die interessierte Öffentlichkeit zu dumm ist, das Gutachten vollständig fachlich auszuwerten? In Teil 1 findet sich tatsächlich ein Hinweis auf bereits 1999 durchgeführte Orientierende Untersuchungen, die nur geringe Belastungen durch BTEX-Aromaten ergaben – allerdings nur für den Bereich nördlich der Gleise.

Im Untergrund des eigentlichen Gleisbereichs wurden überhaupt keine Bodenluftuntersuchungen auf BTEX-Aromaten durchgeführt, wie das FRIDU-Gutachten (Teil 2) belegt. Hier genau wären aber BTEX-Aromaten zu vermuten. Untersuchte Feststoff-Mischproben der Auffüllungen (MP 3-5, LAGA-Analytik), aus denen sich anhand des Gutachtens nicht einmal nachvollziehen lässt, woher die Proben stammen, enthalten – zumindest geringe Mengen - BTEX-Aromaten, was bei leichtflüchtigen Stoffen nicht weiter verwundert.

Vermutlich scheut die Stadt Bochum vor den Bodenluftuntersuchungen zurück, weil diese überwiegend im klüftigen und durchlässigen Festgestein des Ruhrkarbons ausgeführt werden müssten. Das ist aufwändig und kostenintensiv. Andererseits würde mit diesen Untersuchungen auch Klarheit über die potenzielle Gefährdung zukünftiger Bewohner des Gleisgeländes geschaffen und die Stadt Bochum vor deren möglichen Schadensersatzforderungen bewahrt werden.

Mit Schreiben vom 15.02.2015 der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar an das Umweltamt der Stadt Bochum wurde noch einmal auf das Fehlen der BTEX-Untersuchungen im Gleisbereich hingewiesen:

„Die bisher am Standort durchgeführten Altlastenuntersuchungen sind aus fachlicher Sicht absolut unzureichend. Bekanntlich wurden im zweiten Weltkrieg auf der Fläche des ehemaligen Bahnhofs Weitmar Kesselwagen, die u. a. mit aromatischen Kohlenwasserstoffen gefüllt waren, in den Boden entleert, um Großbrände im Zuge der alliierten Bombenangriffe zu verhindern. Bei den bisherigen fachgutachterlichen Standortbewertungen wurde dieser Umstand nicht berücksichtigt. An Standorten mit derartiger Vorgeschichte sind Untersuchungen des Bodens und vor allem der Bodenluft auf BTEX-Kontaminationen völlig üblich – nicht zuletzt auch aus Gründen des Arbeitsschutzes. Sollen hier auf unübliche Weise die Sanierungskosten reduziert werden?“

Das Schreiben wurde vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Frau [REDACTED]) am 23.02.2015 – und nicht etwa vom Umweltamt - folgendermaßen beantwortet:

„Die BTEX-Analytik wurde orientierend im Feststoff und z. T. in Voruntersuchungen in der Bodenluft durchgeführt (vgl. Flächenrisiko-Detailuntersuchung FRIDU S. 26, 35, 70). Die Ergebnisse waren unauffällig“

Im Entwurf der Kurzbegründung zum B-Plan Nr. 946 vom 03.03.2015 findet sich wie schon in der Kurzbegründung von 2014 wiederum nur der allgemeine Hinweis auf die durchgeführte Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) und die festgestellten Verunreinigungen des Bodens im Gleisbereich durch Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK).

Die bisher durchgeführte Analytik auf die krebserregenden bzw. neurotoxischen Stoffe BTEX ist unzureichend für die Aufstellung des Bebauungsplans und muss durch eine umfassende Untersuchung der Bodenluft im Festgestein des gesamten Bahnhofsgeländes unterhalb der lockeren Böden ergänzt werden, um Gesundheitsrisiken für die zukünftigen Anwohner und Kostenrisiken für die Stadt Bochum durch deren Schadensersatzklagen auszuschließen.

13. Errichtung einer Deponie im Wohngebiet / Verstoß gegen Abfallrecht und Wasserrecht (14.07.2014 und 07.07.2015)

Die Stadt Bochum will erlauben, dass im Bebauungsplangebiet zur Geländeanhebung auch im Bereich von Hausgärten schadstoffbelasteter Boden der Zuordnungsklasse Z 1.2 der LAGA 1997 abgelagert werden darf. Das kommt de facto der Errichtung einer Deponie im Bebauungsgebiet gleich.

Folgender Hinweis sei uns hier gestattet: Böden der LAGA Zuordnungsklasse Z 1.2 dürfen in Gebieten mit hydrogeologisch ungünstigen Standortbedingungen – wie es hier der Fall ist - nicht eingebaut werden. Andere Ruhrgebietsstädte würden das so niemals erlauben. Wenn dort ein Einbau erlaubt wird, dann nicht mit den von der Stadt Bochum dargestellten Randbedingungen.

Der Investor hatte nach Angaben des Stadtplanungsamtes angekündigt, eine Altlastensanierung auf dem Bahnhofsgelände durchführen und das Gelände mit sauberem Boden wieder auffüllen zu wollen. Stattdessen wird ihm nun erlaubt, zusätzlich zu dem ohnehin auf dem Gelände vorhandenen kontaminierten Boden noch weiteren Abfall ablagern zu dürfen.

Eigentlich müsste der Investor den auf dem Gelände vorhandenen Z1.2-Boden teuer extern verwerten lassen. Braucht er aber mit der Genehmigung der Stadt Bochum nicht. Zusätzlich kann er auch noch für das von extern anzuliefernde Z1.2-Auffüllungsmaterial Geld einnehmen, denn der externe Abfallerzeuger ist froh, wenn jemand seinen schadstoffbelasteten Boden übernimmt. Von einer ursprünglich zugesagten Altlastensanierung kann da wohl kaum noch die Rede sein.

Unter Punkt 10.2 der Kurzbegründung wird angeführt, dass für anzulieferndes Bodenmaterial die gleichen Zuordnungskriterien gelten wie für intern umzulagerndes Material. Dies steht nicht im Einklang mit §7 BBodSchG und §9 BBodSchV. Für extern anzulieferndes Bodenmaterial muss im Bebauungsplan verbindlich die Einhaltung der Vorsorgewerte/Z0 festgeschrieben werden.

Der Schutz der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers, das durch zusätzliche Schadstoffeinträge belastet wird, ist mit den geplanten Abfallablagerungen nicht gewährleistet. Wir fordern die Stadt Bochum daher auf, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und die Altlastensituation am Bahnhof Weitmar – auch zum Wohl zukünftiger Bewohner – nicht noch weiter zu verschlechtern.

Antwort des Stadtplanungsamtes:

„Grundwasser wird im Plangebiet aufgrund von gutachterlichen Untersuchungen erst in größeren Tiefen im Grundgebirge als Kluffgrundwasserleiter zu finden sein. Trinkwasserschutzgebiete sind nicht vorhanden. Das Plangebiet stellt daher einen hydro-geologisch günstigen Standort dar. Daher sind Zuordnungsklassen der LAGA Z 1.2 möglich. Extern anzuliefernde Böden, die oberflächennah bis mind. 0,6 m u. der Geländeoberkante (GOK) eingebaut werden, müssen die Vorsorgewerte gem. der Bundesbodenschutzverordnung (BBodschV) oder die Zuordnungsklassen nach LAGA Z 0 einhalten. Entsprechende Kennzeichnungen/Hinweise werden im Bebauungsplan aufgenommen.“

Erwiderung und Einwendung vom 07.07.2015:

Die Stadt Bochum plant, im Bebauungsplangebiet zur Geländeanhebung auch im Bereich von Hausgärten die Ablagerung schadstoffbelasteter Böden der Zuordnungsklasse Z 1.2 der LAGA 1997 zu genehmigen. Diese geplante Errichtung einer Deponie ist ein wesentlicher Aspekt des Bebauungsplanverfahrens und kann deshalb nicht in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren verschoben werden.

Im Positionspapier des Stadtplanungsamtes für Bochumer Kommunalpolitiker vom 21.11.2013 findet sich folgende Aussage:

„Bereits im Vorfeld zum Bebauungsplan wurden auf den Flächen der Deutschen Bahn Bodenproben genommen und analysiert. [...] Durch den Investor muss im Rahmen eines behördlich abgestimmten Sanierungsplanes der Nachweis geführt werden, dass alle für Wohngebiete geltenden Prüfwerte eingehalten werden. Nur dann dürfen die Grundstücke zu Wohnzwecken bebaut werden. Im Rahmen des Sanierungsplanes sollen Böden, die keine gefährdenden Stoffe enthalten, genutzt werden, um die sanierten Altlastenflächen wieder aufzufüllen (internes Bodenmanagement). Die Böden im nördlichen Teil des Plangebietes (städtische Grundstücke) sollen hierzu genutzt werden. In diesem Zusammenhang müssen auch die dort stehenden Bäume entfernt werden. [...]“

Hier wird den kritisch nachfragenden Kommunalpolitikern vorgegaukelt, dass nach vollständiger Sanierung des Bahnhofsgeländes ausschließlich sauberer Boden wieder aufgefüllt werden soll. Dass diese Aussage eine Lüge ist, zeigt sich in den nachfolgenden Stellungnahmen bzw. Planungen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes.

Im Entwurf der Kurzbegründung zum B-Plan Nr. 946 vom 06.06.2014 finden sich folgende Hinweise:

„Bei einem Verzicht von Teilbereichen (z. B. dem nördlichen Wall / Nordwald) wäre das Entwurfskonzept in der vorhandenen städtebaulichen Qualität nicht umsetzbar. Die Untersuchung [...] hat gezeigt, dass [...] folgende gravierende Nachteile entstünden: Zusätzliche Anlieferung von unbelasteten externen Böden zur Auffüllung des Bodenaushubs im Bereich der Altlasten.“

„[...] Im Hinblick auf die zukünftige Nutzung als Wohngebiet werden alle belasteten Bodenbereiche entfernt, überbaut und mit sauberem Boden überdeckt.“

„[...] Die Oberböden (des Nordwaldes) können gemäß vorgelegter Analytik aufgrund der PAK-Gehalte der Zuordnungsklasse Z 1.2 zugeordnet werden. [...]“

„Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde können Aushubböden zur Geländemodellierung im Rahmen des Bodenmanagements genutzt werden. [...] Zur Geländegestaltung darf nur Bodenaushub angeliefert werden, der die Zuordnungswerte Z 1.2 der Technischen Regeln der LAGA Boden im Feststoff und im Eluat einhält.“

Hier widerspricht sich das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt selbst, indem erst behauptet wird, dass alle belasteten Böden entfernt werden sollen und das Gelände mit unbelasteten Böden aufgefüllt werden soll, dann aber gestattet, dass belastete Böden bis zur Zuordnungsklasse Z 1.2 auf dem Gelände verbleiben können und weiterer belasteter Boden nach LAGA Z 1.2 angeliefert werden kann. Es gestattet damit die Errichtung einer Deponie im Bebauungsplangebiet.

Im den Einwendungen der Bürgerinitiative vom 14.07.2014 wurde auf die Errichtung einer Deponie im Wohngebiet hingewiesen:

„[...] Folgender Hinweis sei uns hier gestattet: Böden der LAGA Zuordnungsklasse Z 1.2 dürfen in Gebieten mit hydrogeologisch ungünstigen Standortbedingungen – wie es hier der Fall ist - nicht eingebaut werden. Andere Ruhrgebietsstädte würden das so niemals erlauben. Wenn dort ein Einbau erlaubt wird, dann nicht mit den von der Stadt Bochum dargestellten Randbedingungen.

Der Investor hatte nach Angaben des Stadtplanungsamtes angekündigt, eine Altlastensanierung auf dem Bahnhofsgelände durchführen und das Gelände mit sauberem Boden wieder auffüllen zu wollen. Stattdessen wird ihm nun erlaubt, zusätzlich zu dem ohnehin auf dem Gelände vorhandenen kontaminierten Boden noch weiteren Abfall ablagern zu dürfen. Eigentlich müsste der Investor den auf dem Gelände vorhandenen Z1.2-Boden teuer extern verwerten lassen. Braucht er aber mit der Genehmigung der Stadt Bochum nicht. Zusätzlich kann er auch noch für das von extern anzuliefernde Z1.2-Auffüllungsmaterial Geld einnehmen, denn der

externe Abfallerzeuger ist froh, wenn jemand seinen schadstoffbelasteten Boden übernimmt. Von einer ursprünglich zugesagten Altlastensanierung kann da wohl kaum noch die Rede sein.

Unter Punkt 10.2 der Kurzbegründung wird angeführt, dass für anzulieferndes Bodenmaterial die gleichen Zuordnungskriterien gelten wie für intern umzulagerndes Material. Dies steht nicht im Einklang mit §7 BBodSchG und §9 BBodSchV. Für extern anzulieferndes Bodenmaterial muss im Bebauungsplan verbindlich die Einhaltung der Vorsorgewerte/Z0 festgeschrieben werden.

Der Schutz der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers, das durch zusätzliche Schadstoffeinträge belastet wird, ist mit den geplanten Abfallablagerungen nicht gewährleistet. Wir fordern die Stadt Bochum daher auf, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und die Altlastensituation am Bahnhof Weitmar – auch zum Wohl zukünftiger Bewohner – nicht noch weiter zu verschlechtern.“

In der Antwort der Stadt Bochum (Anlage 1 zur Vorlage 20150157, vermutlich erstellt im Februar 2015) wird weiterhin unter falschen Voraussetzungen auf dem Einbau von Böden gemäß LAGA Z 1.2 beharrt:

„Grundwasser wird im Plangebiet aufgrund von gutachterlichen Untersuchungen erst in größeren Tiefen im Grundgebirge als Kluffgrundwasserleiter zu finden sein. Trinkwasserschutzgebiete sind nicht vorhanden. Das Plangebiet stellt daher einen hydrogeologisch günstigen Standort dar. Daher sind Zuordnungsklassen der LAGA Z 1.2 möglich. Extern anzuliefernde Böden, die oberflächennah bis mind. 0,6 m u. der Geländeoberkante (GOK) eingebaut werden, müssen die Vorsorgewerte gem. der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) oder die Zuordnungsklassen nach LAGA Z 0 einhalten. Entsprechende Kennzeichnungen/Hinweise werden im Bebauungsplan aufgenommen.“

Bei dem am Bahnhof Weitmar anstehenden geologischen Untergrund handelt es sich um stark geklüftete und somit durchlässige natürliche Gesteine (Tonschiefer, Sandsteine und Siltsteine) des flözführenden Oberkarbons, die größtenteils keine quartäre Lockersediment-Überdeckung aufweisen.

Gemäß LAGA-Boden 1997 „stellen die Zuordnungswerte Z 1 (Z 1.1 und Z 1.2) die Obergrenze für den offenen Einbau unter Berücksichtigung bestimmter Nutzungseinschränkungen dar. Maßgebend für die Festlegung der Werte ist in der Regel das Schutzgut Grundwasser. Grundsätzlich gelten die Z 1.1–Werte. [...] Darüber hinaus kann [...] in hydrogeologisch günstigen Gebieten Boden mit den Gehalten bis zu den Zuordnungswerten Z 1.2 eingebaut werden. [...] Hydrogeologisch günstig sind u. a. Standorte, bei denen der Grundwasserleiter (Anmerkung: hier das geklüftete Oberkarbon) nach oben durch flächig verbreitete, ausreichend mächtige Deckschichten mit hohem Rückhaltevermögen gegenüber Schadstoffen überdeckt ist. Dieses Rückhaltevermögen ist in der Regel bei mindestens 2 m mächtigen Deckschichten aus Tonen, Schluffen oder Lehmen gegeben.“

Geklüftete Gesteine ohne die Überlagerung durch ausreichend mächtige Deckschichten repräsentieren hydrogeologisch ungünstige Bedingungen entsprechend der Technischen Regel LAGA Boden, da durch diese Gesteine Wasser leicht versickern kann. Direkt auf diese Festgesteine soll belasteter Boden gemäß LAGA Z 1.2 aufgebracht werden. Das ist aber gemäß der Technischen Regel LAGA Boden am Bahnhof Weitmar nicht zulässig, da Sickerwässer durch die belasteten externen Auffüllungsböden hindurch mit ihrer gelösten Schadstofffracht unmittelbar in den tiefer liegenden Grundwasserleiter gelangen können.

Problematisch ist vor allem, dass gemäß der Planungen möglichst großflächig Regenwasser im zukünftigen Wohngebiet am Bahnhof Weitmar versickern soll, um Einleitungen in das Kanalsystem zu minimieren. Die Technische Regel LAGA Boden sieht eindeutig vor, dass beim Einbau von Z 1.2 Böden eine Versickerung der Schadstoffe aus dem Boden in den Untergrund unterbunden sein muss. Gemäß der aktuellen Planungen ist dies am Bahnhof Weitmar aber nicht der Fall.

Außerdem sieht die LAGA-Boden vor, dass „bei Unterschreitung der Zuordnungswerte Z 1 (Z 1.1 und Z 1.2) ein offener Einbau von Boden in Flächen möglich ist, die im Hinblick auf ihre Nutzung als unempfindlich anzunehmen sind. Das können sein:

- bergbauliche Rekultivierungsgebiete,
- Straßenbau und begleitende Erdbaumaßnahmen,

- *Industrie-, Gewerbe- und Lagerflächen,*
- *Parkanlagen, soweit diese eine geschlossene Vegetationsdecke haben und*
- *Ruderalflächen, soweit für diese nicht Gründe des Biotopschutzes dem entgegenstehen.“*

Bei einem geplanten Wohngebiet kann wohl kaum von einer unempfindlichen Nutzung die Rede sein. Hier den Einbau von Z 1.2-Material als Kostensenkungsmethode für den Investor zuzulassen, bedeutet, das Altlastenrisiko auf die zukünftigen Hausbesitzer am Bahnhof Weitmar abzuschieben.

Wenn sich das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt im Rahmen der Sanierung des Bahngeländes schon an die veraltete LAGA-Regel (1997) klammert, ohne dass vor der Auslegung des B-Planes eine unerlässliche Sanierungsuntersuchung des Geländes durchgeführt wurde (das FRIDU-Gutachten kann rechtlich nicht als solche gewertet werden), muss sie sich auch an deren Vorgaben halten.

Hinzu kommt, dass die Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie missachtet werden, welche ein Verschlechterungsverbot für das Grundwasser vorsehen. Extern angelieferte schadstoffbelastete Böden würden definitiv zu einer Verschlechterung der Grundwassersituation im Bereich des Bahnhof Weitmar und darüber hinaus führen. Dass bereits belastete Böden am Bahnhof Weitmar vorhanden sind und das Grundwasser durch extern herangeschaffte belastete Böden nicht weiter verschlechtert würde, ist als Argument gemäß WHG nicht zulässig.

Wird tatsächlich belasteter externer Boden gemäß LAGA-Zuordnungsklasse Z 1.2 auf dem Bahnhofs Gelände abgelagert, würde sich auch das Grundwasser unter den benachbarten Wohnhäusern (An der Holtbrücke 43-49) verschlechtern. Diese nördlich gelegenen Wohnhäuser liegen genau im Abstrom des Bahnhofs Geländes, dessen Grundwasser in nördliche Richtung zum Marbach fließt. Diese Tatsache kann als direkter Eingriff in die Eigentumsrechte der jeweiligen Hauseigentümer gemäß Artikel 14 des Grundgesetzes gewertet werden.

Mit Schreiben vom 15.02.2015 der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar an das Umweltamt der Stadt Bochum wendet sich die Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar gegen die Errichtung einer Deponie im Wohngebiet:

„Der Kurzbegründung zum Bebauungsplan Nr. 946 (Ehem. Bahnhof Weitmar) ist nicht zu entnehmen, dass der vorhandene kontaminierte Boden abgetragen und durch unbelasteten Boden ersetzt werden soll. Zur Erinnerung sei hier angemerkt, dass es sich auf dem Bahnhofs Gelände um Böden handelt, die zu ca. 80% den Deponieklassen I und II (LAGA Z 3 und LAGA Z 4) zugeordnet worden sind (s. FRIDU-Gutachten 2008). Zusätzlich soll nach dem bisher vorliegenden Bebauungsplanentwurf zur Geländeanhebung auch im Bereich von Hausgärten extern anzuliefernder, schadstoffbelasteter Boden der Zuordnungsklasse Z 1.2 gemäß LAGA 1997 zugelassen werden (s. a. Einwendung Nr. 13 in „14 Einwendungen gegen den Bebauungsplan 946“ vom 14.07.2014).

Leider haben wir in unmittelbarer Nähe (Bebauungsgebiet Franziskusstraße) schon eine ähnlich erschreckende Situation vorgefunden: Hier wurde – warum auch immer – der Einbau von RCL 2-Material mit bis zu 100 mg/kg PAK im Feststoff zugelassen. Wegen der nachweislich krebserregenden Wirkung dieser polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) sind in Wohngebieten gemäß BBodSchV max. 4 mg Benzo(a)Pyren/kg Boden als Leitparameter zulässig. Werden die zukünftigen Bewohner der Bebauungsgebiete Franziskusstraße und ehem. Bahnhof Weitmar darüber informiert, dass sie auf einem Boden leben werden, der unzulässig hohe Anteile an krebserregenden Stoffen enthält?“

Das Schreiben wurde vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (Frau ██████) am 23.02.2015 – und nicht etwa vom Umweltamt - folgendermaßen beantwortet:

„[...] Im Hinblick auf die zukünftige Nutzung als Wohngebiet werden alle belasteten Bodenbereiche entfernt, überbaut und mit sauberem Boden überdeckt. Die Arbeiten werden [...] von einem Fachgutachter [...] überwacht und begutachtet. Nach Durchführung der Maßnahmen ist eine uneingeschränkte Nutzung als Wohngebiet sichergestellt.

Basierend auf den vorliegenden Fachgutachten und dem Umnutzungskonzept sind folgende Punkte in der Begründung enthalten und werden Bestandteil der nachgelagerten Genehmigungsverfahren:

Zur Geländemodellierung darf nur Bodenaushub angeliefert bzw. eingebaut werden, der die Zuordnungswerte Z 1.2 der Technischen Regeln der LAGA Boden im Feststoff und im Eluat einhält. [...]

Zur Verschleierung des abfallrechtlich unzulässigen Einbaus von Böden nach LAGA Z 1.2 werden nun vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt die Regelungen zur Ablagerung externer Böden in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren (Baugenehmigungen) verschoben. Hier scheint unter Ausschluss der Öffentlichkeit die illegale Entsorgung von unzulässig hoch kontaminierten Böden in einem Wohngebiet vorbereitet zu werden.

Im Entwurf der Kurzbegründung zum B-Plan Nr. 946 vom 03.03.2015 findet sich dann wirklich überhaupt keine Angabe mehr zu den Einbaukriterien für extern einzubauende Böden, obwohl diese gemäß des Schreibens vom 23.02.2015 zumindest noch in der Begründung zum Bebauungsplan enthalten sein sollten. Dafür enthält die Begründung ausführliche Planungskriterien z. B. für die Eingrünung von Mülltonnenstandplätzen.

„Umnutzungskonzept "Boden": Für das gesamte Gebiet wurde basierend auf den vorgenannten Fachgutachten ein fachgutachterliches Umnutzungskonzept "Boden" erstellt, welches die aktuelle und die geplante Topographie gegenüberstellt und die sich daraus ergebenden Erdbewegungen darstellt. Des Weiteren werden in diesem Konzept die aktuell bekannten, durch die Vornutzung des Geländes verursachten, Bodenverunreinigungen dargestellt. Das Konzept stellt die Grundlage der auszuführenden Arbeiten dar, die Einhaltung der beschriebenen Vorgehensweise wird im Rahmen einer gutachterlichen Begleitung der Arbeiten überwacht und dokumentiert. Es erfolgt zunächst der sanierungsbedingte Bodenaushub mit anschließendem Nachweis des Sanierungserfolges. Nach Feststellung des Sanierungserfolges erfolgt die Andeckung / Verfüllung des Bereiches mit intern oder extern angeliefertem Material. Vor Wiedereinbau von Bodenmaterialien wird der Unteren Bodenschutzbehörde eine gutachterliche Stellungnahme vorgelegt, die belegt, dass das Material den Einbaukriterien entspricht.“

Die in der Antwort der Stadt Bochum (Anlage 1 zur Vorlage 20150157) im Februar 2015 gemachte Angabe *„Entsprechende Kennzeichnungen / Hinweise werden im Bebauungsplan aufgenommen“* ist mit dem jetzt ausliegenden Bebauungsplan ganz offensichtlich Makulatur. Wie an diesem Beispiel deutlich zu erkennen ist, wurde hier die Öffentlichkeit getäuscht, um unbequeme Themen aus dem Bebauungsplanverfahren auszuschließen.

Inzwischen werden vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt gar keine Angaben mehr zu abfallrechtlichen Regelungen bei der Ablagerung externer Böden gemacht. Und das, obwohl zuvor noch im Schreiben vom 23.02.2015 beteuert wurde, diese Regelungen zumindest in die Begründung des Bebauungsplanes aufzunehmen.

Warum wird hier Stück für Stück der Rückzug der abfallrechtlichen Belange aus dem Bebauungsplanverfahren vorangetrieben?

Im geplanten Wohngebiet den Einbau von Z 1.2-Material zuzulassen, bedeutet, das unkalkulierbare Altlastenrisiko auf die zukünftigen Hausbesitzer am Bahnhof Weitmar abzuwälzen.

Noch bedenklicher ist die Herausnahme abfallrechtlich kritischer Planungen aus dem eigentlichen Bebauungsplanverfahren und Verschiebung dieser hochsensiblen Themen in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren.

Die großflächige Bodensanierung des Bahnhofsgeländes, bei der zehntausende Kubikmeter kontaminierten Bodens abgetragen bzw. von extern herangefahren werden müssen, kann gemäß § 214 BauGB von Seiten der Stadt Bochum nicht als unwesentlich abgetan und in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren verschoben werden. Auch in diesem Punkt ist die Auslegung des Bebauungsplanes fehlerhaft und der Bebauungsplan selbst nicht satzungsfähig.

14. Die Entwässerungsplanung ist unzureichend

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt plant im Rahmen des Brückenneubaus eine Straßenanhebung der Holtbrücke um 1,2 m im Bereich der Straßeneinmündung zum geplanten Wohngebiet.

Gleichzeitig soll auch das geplante Neubaugebiet um ca. 1m höher liegen. Die Straßenneigungen sind so geplant, dass das Regenwasser vor dem Haus An der Holtbrücke 49 in einem „Tal“ zusammenläuft. Das ist nicht akzeptabel, da bei Verstopfung des Wasserabflusses vor dem Haus ein „See“ entstehen würde, der auch die Bewohner der geplanten weiter östlich liegenden Bebauung von der „Außenwelt“ abschneiden würde. Auch der Eigentümer des Stellwerkshauses befürchtet nach der Anhebung der Straße die Überflutung seines Grundstückes bei Starkregenereignissen.

An dieser Stelle sei nochmals auf die fehlende Entwässerungsplanung des Bebauungsplangebietes hingewiesen, die nicht mit ausgelegt wurden. Stattdessen findet sich in den ausgelegten Planunterlagen nur ein wasserrechtlicher Antrag zum Bau eines Kanals, der aber nicht die Entwässerungsplanung im Detail zeigt. Ist die Entwässerungsplanung ein so unwesentlicher Aspekt des Bebauungsplanes, dass sie nicht öffentlich ausgelegt werden muss und in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren verschoben werden kann?

Zusätzlich zur Entwässerung des Bebauungsplangebietes Nr. 946 soll sowohl das Schmutz- als auch das Regenwasser des in der Entstehung befindlichen Neubaugebietes an der Franziskusstraße (65 Einfamilienhäuser, 1 MFH) durch diesen Kanal geleitet werden. Dies lässt sich aus der Formulierung im B-Plan 928 (Begründung S.23) jedenfalls so ableiten.

Wohlgemerkt: auch das komplette Niederschlagswasser, denn da das Neubaugebiet mit kontaminiertem RCL 2-Material verfüllt und aufgeschüttet wurde, darf das Regenwasser nicht einfach so ins Grundwasser versickern. Eine Wassersperre musste eingebaut werden, was zur Folge hat, dass das Regenwasser zusammen mit dem Abwasser schlussendlich auch im DN 900 landet. Zweifel sind angebracht, dass dieser Kanal das bewältigen kann!

Das geplante Baugebiet am Bahnhof Weitmar (ca. 121 Wohneinheiten) soll genauso wie das derzeit im Bau befindliche Baugebiet Franziskusstraße (ca. 70-80 Wohneinheiten) und das Gewerbegebiet Springorumallee (geplant) in Richtung Marbach entwässert werden.

Bereits heute gibt es schon Probleme mit der Entwässerung der bestehenden Flächen (Reiterhof Mateos) im Einzugsbereich oberhalb des Marbaches, so dass es im Bereich des städtischen Sammlers (kurz vor dem Einzugsbereich der Emschergenossenschaft) bei stärkeren Regenereignissen zu Überschwemmungen kommt.

Für das Baugebiet am ehem. Bahnhof Weitmar ist zwar die Errichtung eines Stauraumkanals geplant, allerdings besteht bei den betroffenen Anliegern die Befürchtung, dass der für die Entwässerung mehrerer neuer Gebiete geplante Rückhaltekanal zu klein dimensioniert ist, um letztlich auch Schaden vom Marbach abzuhalten.

Zudem weist die Emschergenossenschaft mit Schreiben vom 21.07.2014 auf folgenden Sachverhalt hin, an den auch die Stadt Bochum gebunden ist:

„Die Stadt Bochum hat im Jahr 2005 gemeinsam mit den anderen Emscher-Kommunen und dem Land NRW die Zukunftsvereinbarung Regenwasser unterzeichnet und bekennt sich somit zu dem Ziel, den Abfluss in der Mischkanalisation bis zum Jahr 2020 um 15 % zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, die Abflüsse in die Mischkanalisation zu verringern und keine zusätzlichen Flächen anzuschließen.“

Die aktuelle Entwässerungsplanung am Bahnhof Weitmar steht im krassen Widerspruch zu der auch von der Stadt Bochum unterzeichneten Vereinbarung.

15. Die Lage und Größe der Spielfläche im Bebauungsplangebiet ist problematisch

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt plant eine Spielfläche in der Größenordnung von 615 m² unmittelbar angrenzend an die Lärm emittierenden Gewerbegrundstücke, von diesen durch eine 2m hohe Lärmschutzwand getrennt.

Gemäß der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung (BauO NRW) §9 (2) darf ein Gebäude mit Wohnungen nur errichtet werden, wenn eine ausreichende Spielfläche für Kleinkinder auf dem Grundstück bereitgestellt wird.

Die Bereitstellung auf dem Grundstück ist nicht erforderlich, „wenn in unmittelbarer Nähe a) eine solche Spielfläche auf einem anderen Grundstück geschaffen wird oder vorhanden ist und sie sowie ihre Unterhaltung öffentlich-rechtlich gesichert ist, b) eine Gemeinschaftsanlage nach § 11 oder c) ein geeigneter öffentlicher Spielplatz geschaffen wird oder vorhanden ist. Die Größe der Spielfläche richtet sich nach Zahl und Art der Wohnungen auf dem Grundstück.“

In den ausgelegten Unterlagen findet sich ein Schreiben der Stadt Bochum (Grünflächenamt), in dem klar ausgesagt wird, dass die Stadt für die Unterhaltung der Spielfläche nicht aufkommen wird. Die Unterhaltung ist also öffentlich-rechtlich nicht gesichert! Dies bedeutet: es dürfen keine Gebäude auf Grundstücken errichtet werden auf denen keine ausreichende Spielfläche für Kleinkinder bereitgestellt werden kann. Dies betrifft alle 9 Mehrfamilienhäuser im B-Plangebiet 946. Die Errichtung der Mehrfamilienhäuser ist mithin nicht möglich!

Gemäß Punkt 2. „Spielflächensystem“ der Hinweise für die Planung von Spielflächen (RdErl d. Innenministers v. 31.7.1974 - V C 2 - 901.11 (am 01.01.2003: MSWKS) (31.07.1974) – Bauleitplanung) ist die von Ihnen geplante Spielfläche dem Spielbereich B (Versorgungsfunktion für einen Wohnbereich) zuzuordnen. Spielbereiche B sind vorzugsweise für die schulpflichtigen Kinder bestimmt und auf deren Erlebnis- und Betätigungsdrang ausgerichtet.

Nach Punkt 3 der oben genannten Bauleitplanungshinweise errechnet sich der Spielflächenbedarf bei einer Wohndichte von 350 Einwohnern/ha mit dem Faktor 3,3 qm/EW (der Richtwert beträgt sogar 4 qm/EW). Bei den von Ihnen geplanten 121 Wohneinheiten, die mit mindestens 3 Bewohnern pro Wohneinheit zu berechnen sind (Familien mit kleinen Kindern!), ergibt sich eine Bruttospielfläche von rund 1200 m². Die von Ihnen geplante Spielfläche ist also deutlich zu klein!

In Punkt 4 wird bezüglich der Lage und Zugänglichkeit der Spielflächen folgendes ausgeführt: „...Spielflächen sollen auch nicht im Einwirkungsbereich von Flächen und Anlagen liegen, von denen Luftverunreinigungen und stark störende Geräusche und besondere Gefahren ausgehen.“ Von den unmittelbar angrenzenden Gewerbebetrieben gehen sehr wohl stark störende Geräusche aus. Die Lage der von Ihnen geplanten Spielfläche ist daher falsch gewählt!

Erschwerend kommt hinzu, dass Ihre gesamte Spielflächenplanung vor dem Hintergrund geschieht, dass der Bedarfsdeckungsgrad in Spielflächen in Weitmar-Mark ohnehin nur bei 80% liegt (Stellungnahme des Jugendamtes)

16. Baustellensituation

Die Anwohner der Straßen An der Holtbrücke, Karl-Friedrich-Straße und Am Kuhlenkamp würden mindestens 3 Jahre neben einer Baustelle leben – mit entsprechenden Lärm- und Staubbelastungen.

Daher fordern wir eine Baustellenzufahrt direkt von der Springorum-Allee aus zu realisieren. Entweder direkt am Grundstückszaun der Fa. Hartmann entlang (Vorteil: keine Querung des Springorum-Radweges nötig) oder über die alte Springorum-Allee, die quer durch das Grüngelände asphaltiert bis zum Radweg verläuft und anschließend bis zum B-Plan Gebiet verlängert werden müsste - durch einen Bereich hindurch, der von Bauschuttabkippungen geprägt ist und ohnehin „kultiviert“ werden muss)

Diese Baustellenzufahrt ist später als Anlieger-Frei Straße als zweite Zufahrt zum B-Plangebiet einzurichten. Ein Vorteil ist, dass man auf die aktuell geplante Notzufahrt über den Springorum Radweg verzichten kann. Ein weiterer Vorteil ist, dass die geplante Regenwasser-Entwässerung entlang bzw. unter dieser Straße erfolgen könnte!

17. Schleichende Zunahme der Wohneinheiten

Der ursprüngliche Entwurf aus dem Wohnbaulandkonzept sah insgesamt 66 Wohneinheiten vor:



Zur Abstimmung über den Aufstellungsbeschluss am 03.07.2013 wird ein Plan mit 78 Wohneinheiten vorgelegt:



Ein Jahr später wurde anlässlich der Bürgerversammlung am 02.07.2014 der nächste Planentwurf präsentiert. Unter Einbeziehung des städtischen Schulgrundstückes (das B-Plangebiet wurde arrondiert) ist die Zahl der Wohneinheiten nunmehr auf 108 angestiegen, da vier Mehrfamilienhäuser mit eingeplant wurden:



Kurz bevor die Bezirksvertretung Südwest am 24.03.2015 die Auslegung des B-Planes Nr. 946 beschließen sollte, wird ein völlig neuer Plan vorgelegt. Jetzt sind bereits 9 Mehrfamilienhäuser geplant und bei Ausschöpfung der vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt genehmigten Geschosshöhen sogar 121 Wohneinheiten möglich:



Schaut man sich diesen aktuellen Planentwurf genauer an, dann stellt man fest, dass die Käufer der Grundstücke in der Mitte der Ellipse „mit Zitronen gehandelt haben werden“, denn Ihnen wird die Nachmittags- und Abendsonne durch die drei viergeschossigen und zwei dreigeschossigen Mehrfamilienhäuser im Westen der inneren Ellipse praktisch entzogen. Auch werden sie ständig „unter Beobachtung stehen“, wenn sie ihre Gärten nutzen.

Zudem kann bei dem geplanten Versiegelungsgrad bis zu 80 %, der sich aus dem aktuellen Planentwurf ergibt, von einem „Wohngebiet mit aufgelockerter Bebauung“ wohl nicht die Rede sein.

18. Die geplante Kompensationspflanzung ist inakzeptabel

Die geplante Aufforstung jenseits der A43 in Kornharpen ist inakzeptabel und die Kompensation ist nicht ausreichend. Sie bringt für die Bürger des Stadtteils Weimar keinen Nutzen, gefährdet aber die Existenz eines Landwirtes.

Für die Vernichtung z. B. eines gesunden Eichenmischwaldes sollen als Kompensationspflanzungen u. a. Hecken- und Strauchgehölze sowie Dachbegrünungen angerechnet werden. Wir fordern eine Anpassung der Kompensation durch die Pflanzung von einheimischen Bäumen.

Ein weiterer Teil der Kompensationsanpflanzungen sollen auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche erfolgen. Das Ende des landwirtschaftlichen Betriebes, der diese Fläche gepachtet hatte, scheint damit besiegelt zu sein. Von ursprünglich 170 ha sind dem Landwirt mittlerweile nur noch 50 ha Nutzfläche verblieben und durch den anstehenden sechsspürigen Ausbau der A43 werden ihm weitere Flächen entzogen werden. Kurzum: der Nordwald muss bestehen bleiben!

19. Verschlechterung der Naherholungsmöglichkeiten

Für die Bürger, die im nördlichen Teil von Weimar-Mark wohnen, sind das Bahnhofsgelände und die angrenzenden Grünflächen der einzige fußläufig zu erreichende Naherholungsbereich. Das Weitmarer Holz ist fußläufig kaum zu erreichen. Daraus resultieren unnötige Kfz-Fahrten, die in der Abwägung zum Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben.

Die Verlängerung der Springorum-Allee und weitere Planungen haben die Biotop-Verbundfläche VB-A-4509-008 bereits zerschnitten. Der Nordwald gehört ebenfalls zu dieser Biotop-Verbundfläche und bei Fällung dieses Waldes und anschließender Bebauung würde die Biotop-Verbundfläche um ca. 7400 m² reduziert.

Im Zuge der unnötigen Verlängerung der Springorum-Allee sind bereits 7000 m² Wald aus dieser Biotop-Verbundfläche gefällt worden. Kompensationspflanzungen hierfür? – leider Fehlanzeige! Die Naherholungsmöglichkeit der umliegenden Anwohner ist dadurch bereits verringert worden und würde durch die Realisierung des Bebauungsplanes Nr. 946 weiter erheblich vermindert. Weimars Attraktivität sinkt unnötig!

20. Entwertung einer Sehenswürdigkeit

Ohne die geplante Anhebung des Geländes am Bahnhof Weimar gäbe es absolut keinen Grund, die Straße „An der Holtbrügge“ in Höhe des Stellwerkshauses um 1,2 m höher zu legen. Durch die Höherlegung der Straße wird das Stellwerkshaus als prägende Landschaftsmarke entwertet. Das Stellwerkshaus ist, neben dem Bahnhofsgelände, das einzig verbliebene Relikt der industriellen Historie des Güterbahnhofs Weimar.

21. Unvollständigkeit der ausgelegten Planunterlagen

Bei der Einsichtnahme der ausgelegten Planunterlagen musste festgestellt werden, dass folgende Dokumente fehlten:

- das der Landschaftspflegerische Begleitplan bzw. das Artenschutzgutachten in seiner endgültigen Version
- die Anlage 2 zur Kanalplanung (Anlage 12.n): Längsschnitte Schmutz- und Regenwasser

- das Gutachten/der Bericht zur Straßenplanung (Anlage 12.o)
- das Gutachten/der Bericht zur Verkehrsplanung (Anlage 12.p)
- eine vollständige Sanierungsuntersuchung sowie der Sanierungsplan für die Altlasten und das Bahnhofsgebäude

Interessanterweise wurden jetzt auch Unterlagen nicht ausgelegt, die aber bereits im Juni/Juli 2014 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt haben, wie z. B. die Entwässerungsplanung und die Erschließungsplanung mit vielen Längsschnitten, aus denen man Details der Planung herauslesen konnte. Sollen die direkt betroffenen benachbarten Anwohner über die genaue Planung – und hier besonders die Höhenplanung – im Unklaren gelassen werden? So informiert man die Öffentlichkeit nicht!

22. Unnötige Kosten für die Stadt Bochum durch entstehende Anschlussplanungen

In dem ausliegenden Bebauungsplan bleiben die Folgekosten des Projekts für die Stadt Bochum unerwähnt. Dagegen erheben wir Einwendung weil die Planung zahllose Mängel hat und u.a. wegen der geplanten Abgrabungen der städtischen Grundstücke unnötige Folgekosten für die Stadt Bochum verursacht.

Wir geben dafür ein Beispiel. In der 2014 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch ausliegenden Entwurfsplanung mit Geländeschnitten der Firma Geoplan vom 09.04.2014 ist z.B. im Höhenplan Achse A ein Hinweis auf Anschlussplanungen der Stadt Bochum am Nordrand des Nordwalds. Nach der geplanten Abgrabung des Nordwalds durch den Investor verbleibt eine Geländekante am Nordrand des Plangebiets. Gräbt hier die Stadt Bochum den verbleibenden Geländesockel ab, baut auf eigene Kosten die sogenannte „Notzufahrt“ und schenkt dem Investor den Boden für die Auffüllung des Geländes? Was ist mit weiteren Anschlusskosten, die – wie in unserem Beispiel - nur durch die unsinnige Plangebietsgrenze im Norden, entstehen? Es fehlt eine Aufstellung der Anschlussplanungen durch die Stadt Bochum und der damit verbundenen Kosten.

Es fehlt auch eine für den Steuerzahler einsehbare Kostenrisiko-Betrachtung der Stadt Bochum. Dabei müssen mindestens zwei Varianten betrachtet werden, erstens die Kosten und Kostenrisiken für den Haushalt der Stadt Bochum bzgl. Erschließungs-/Anschlusskosten für die vorgelegte Planung, in der großflächige Abgrabungen und ähnlicher Unsinn geplant sind und zweitens für mindestens eine Alternative auf einer zulässigen Plangebietsfläche ohne städtische Grundstücksverkäufe und ohne Abgrabungen.

Wir vermissen zudem die entfernten Unterlagen zu diesem Themenkreis, die 2014 noch auslagen sowie eine Abwägung der Alternativen, wie es im Rahmen des Projektmanagements vor einer finalen Investitionsentscheidung erforderlich ist. Sollen hier Folgekosten wie bei dem Bau des Musikhauses verschleiert werden, wo „plötzlich und unerwartet“ Benzol im Boden unter einer seit Jahrzehnten bekannten, alten Tankstelle gefunden wurden? Ein Problem, das uns am Bahnhof Weitmar ja nicht unbekannt ist...

Aus dem städtebaulichen Entwurf generiert die Stadt dem Steuerzahler mit dem vorliegenden, schwerwiegend mangelhaften Planentwurf ohne jegliche Risikoabschätzung zusätzliche und vor allem unnötige Kosten, obwohl sie unter Haushaltsvorbehalt steht. Die ständig wiederholte Aussage der Verwaltung, der Investor beteilige sich doch mit 400.000 € beim Ausbau der Straße „An der Holtbrücke“ relativiert sich hier. Die verschleierte Anschlusskosten (Abgrabung, zweite Anbindung etc.) dürften wohl die vermeintlichen Ersparnisse (die beim Verkauf der städtischen Grundstücke kompensiert wurden) beim Bau der Holtbrücke deutlich übersteigen.

23. Die Auslegung des Bebauungsplanes Nr. 946 widerspricht dem § 3 BauGB und ist daher unzulässig

Am 18.07.2013 hat das BVerwG ein Urteil gefällt, wonach die ortsüblichen Bekanntmachungen der Auslegung eines Bauleitplan-Entwurfs auch schlagwortartig Informationen darüber enthalten

müssen, welche Umweltbelange in den verfügbaren Stellungnahmen behandelt werden. Eine Auflistung der vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen wird der erforderlichen Anstoßfunktion regelmäßig nicht gerecht.

Das BVerwG führt aus, dass die planende Gemeinde auf der „sicheren Seite“ sei, wenn der Bekanntmachungstext einen zwar stichwortartigen, aber vollständigen Überblick über diejenigen Umweltbelange ermöglicht, die aus der Sicht der im Zeitpunkt der Auslegung vorliegenden Stellungnahmen und Unterlagen in der betreffenden Planung eine Rolle spielen, wie er etwa einer vollständigen und ausreichend differenzierten Gliederung eines sachgerecht verfassten Umweltberichtes zu entnehmen sein kann.

Gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB bekanntzumachen sind die „verfügbaren“ umweltbezogenen Informationen. Es ist nicht erforderlich den Inhalt der Umweltinformationen in Detail wiederzugeben. Es genügt die Angabe von Gattungsbegriffen. Eine Befugnis der Gemeinde zur Selektion der bekanntzumachenden Umweltinformationen, lässt sich dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB nicht entnehmen.

Die Bekanntmachung der Stadt Bochum wird den Anforderungen des Urteils nicht gerecht. Sie erwähnt die schutzwürdigen Tier- bzw. Pflanzengattungen nicht einmal. Eine Genehmigung des Bebauungsplanes ist somit nicht möglich. Demnach ist die Auslegung des Bebauungsplanes fehlerhaft und der Bebauungsplan selbst nicht satzungsfähig.

Anders als § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB, der für die öffentliche Auslegung ausdrücklich regelt, dass nur die „nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen ... umweltbezogenen Stellungnahmen“ der Auslegungspflicht unterfallen, enthält § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB eine entsprechende Einschränkung der Bekanntmachungspflicht nicht.

Auch die großflächige Bodensanierung des Bahnhofsgeländes, bei der zehntausende Kubikmeter kontaminierten Bodens abgetragen bzw. von extern herangefahren werden müssen, kann gemäß § 214 Abs. 1 BauGB von Seiten der Stadt Bochum nicht als unwesentlich abgetan und in die nachgelagerten Genehmigungsverfahren verschoben werden. Auch in diesem Punkt ist die Auslegung des Bebauungsplanes fehlerhaft und der Bebauungsplan selbst nicht satzungsfähig.

Aus den o. g. Gründen widersprechen wir der Rechtmäßigkeit des ausgelegten Bebauungsplanes Nr. 946 in seiner aktuellen Form.

24. Behinderung und Manipulation der Parteien und Gremien

Im Bebauungsplanverfahren Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar wurde die Entscheidungsfindung der Parteien und Gremien behindert. Die im B-Planverfahren durch die Parteien und Gremien gefällten Entscheidungen wurden durch falsche Darstellungen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum bei der Darstellung der Natur-, Klima- und Umweltaspekte sowie bei dem Verkauf der städtischen Grundstücke manipuliert.

Nach einer kurzen Darstellung der Vorgaben und Grundlagen zum Bebauungsplangebiet (1.) gibt die anschließende tabellarische Chronologie (2.) des Bebauungsplanverfahrens Nr. 946 in Auszügen die Vorgehensweise des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes zu den Natur-, Klima- und Umweltaspekten wieder.

1. Vorgaben und Grundlagen zum Bebauungsplangebiet Nr. 946

Die nachstehend aufgelisteten Vorgaben und Grundlagen waren dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Bochum nachweislich schon zu Beginn der Bebauungsplanung bekannt, wurden aber den Parteien und Gremien bei den Abstimmungsprozessen verschwiegen und durch gezielte Planungslügen bis zur Auslegung des B-Plans 2015 verschleiert. Erst nach Recherche und auf massiven Druck der Öffentlichkeit wurden diese Vorgaben und Grundlagen in dem nun ausliegenden B-Plan Nr. 946, d.h. erst nachdem alle wesentlichen Entscheidungen durch Parteien und

Gremien gefällt sind, vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt teilweise eingeräumt, bleiben aber unberücksichtigt (vgl. auch Anlagen 1 und 2):

Bekannte Vorgaben zum sogenannten Nordwald auf städtischem Grundstück (Gemarkung Weitmar, Flur 7, Fl.St. 256 tlw. und 744):

- Der Wald ist Wald im Sinne des BWaldG und steht auf potenziell schützenswerten Böden.
- Der Nordwald ist Freiraum gemäß Masterplan Freiraum der Stadt Bochum von 2004 und über den Flächennutzungsplan Emscher Landschaftspark planungsrechtlich gesichert.
- Im Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) von 2010 ist das Plangebiet als Außenbereichsinsel im Innenbereich dargestellt.
- Der Nordwald ist Bestandteil der LANUV Natura 2000 Biotopverbundfläche VB-A-4509-008, die auch im RFNP dargestellt ist.
- Eingriffe hätten erhebliche Auswirkungen gemäß Steckbrief BO14 des RFNP (2010).
- Im nördlichen und südlichen Randbereich des Plangebiets sind gemäß Themenkarten Nr. 7A und 7B des RFNP potentiell schutzwürdige Böden verzeichnet.
- In der „Karte der naturnahen und schutzwürdigen Böden“ des Geologischen Dienstes (GD) NRW sind u.a. für den Bereich des Nordwalds besonders schützenswerte Böden (sw 3) eingetragen.
- Gemäß Klimaanalyse der Stadt Bochum (aus: Umweltbericht der Fa. Herrmanns zum B-Plan 946 Stand Februar 2015) wird die Bedeutung des Nordwalds zur Grünvernetzung und als Ausgleichsraum betont und keine Bebauung vorgesehen.
- Die Strategische Umweltplanung (StrUP 2010) der Stadt Bochum sieht 0% Versiegelung auf den Flächen des Nordwalds vor, da besonders schutzwürdige Böden vorhanden sind.

Bekannte Vorgaben zum sogenannten Schulgrundstück auf städtischem Grundstück (Gemarkung Weitmar, Flur 8, Fl.St. 263 und 264):

- Das Schulgrundstück liegt nicht an der Straße „An der Holtbrücke“ sondern mit zwei Seiten an der Straße „Karl-Friedrich-Straße“.
- Auf dem Schulgrundstück stand bis in die 1970er Jahre eine Schule, die von der Straße „Karl-Friedrich-Straße“ erschlossen war bzw. ist. Zum Bebauungsplangebiet (d.h. vom Bahnhofsgelände) wird das Schulgrundstück durch eine 6-7 Meter hohe Geländestufe aus Sandstein getrennt. Die vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt zur Rechtfertigung des Verkaufs unter Wert und ohne Ausschreibung dargestellte ausschließliche Erschließbarkeit vom Bahngelände ist nicht zutreffend.

2. Chronologie des Bebauungsplanverfahrens Nr. 946 (Auszüge mit Kommentaren):

2010	<p>Broschüre „Wohnbaulandentwürfe“ der Stadt Bochum</p> <p>Auf einem Luftbild des ehemaligen Bahnhofs Weitmar schließt die nördliche Grenze der möglichen Bebauung den Nordwald aus. Eine Seite weiter schließt der Wohnbaulandentwurf im Kartenbild den Nordwald mit ein (s. Anlage 1).</p> <p><i>Kommentar: Trotz Kenntnis der Natur- und Umweltbelange der städtischen Fläche des Nordwalds erfolgte seine Einbeziehung in die Bebauungsplanung seitens der Verwaltung also bereits im Jahr 2010. Durch die Manipulation der Luftbild- und Kartendarstellung wurde den Parteien und Gremien vorenthal-</i></p>
------	---

	<p>ten, dass es sich bei ca. 20% des Plangebiets nicht um die Brachfläche des ehemaligen Bahnhofs Weitmar handelt, sondern um den Nordwald.</p>
<p>26.06.2013 bzw. 03.07.2013</p>	<p>Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20131236 Aufstellungsbeschluss und beschleunigtes Verfahren gemäß §13a BauGB</p> <p>Die Flächen des ehemaligen Bahngeländes Güterbahnhof Weitmar liegen brach [...] und sollen entwickelt werden. [...] Im gültigen Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) ist das Plangebiet als Wohnbaufläche (W) und „Allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) dargestellt. [...] Mit der Planung wird das Ziel verfolgt, die Brachfläche zu revitalisieren [...]</p> <p>Das [...] Plangebiet befindet sich im Stadtteil Bochum Weitmar größtenteils auf den Flächen des ehemaligen Bahngeländes des Güterbahnhofs Weitmar [...] Mittlerweile stellt sich das Plangebiet überwiegend als ungenutzte, verwilderte Brache dar.</p> <p>Aufgrund der Nähe zu den nördlich gelegenen, landschaftsräumlich bedeutsamen Naherholungsbereichen [...] stellt das Plangebiet einen attraktiven Wohnstandort dar. Im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes (RFNP) wurde bereits die Reaktivierung der alten Brachfläche des ehemaligen Güterbahnhofs für Wohnbauzwecke vorbereitet. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im RFNP als -Wohnbaufläche/Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)- dargestellt. Das Plangebiet liegt nicht innerhalb des Geltungsbereichs eines festgesetzten Landschaftsschutzgebietes des rechtsgültigen Landschaftsplans.</p> <p>Das Bebauungsplanverfahren wird als so genanntes beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) durchgeführt. [...] Das Planverfahren kann somit auf der Grundlage des § 13 a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt werden, ohne dass eine formelle Umweltprüfung oder ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist.</p> <p>Kommentar:</p> <p><i>Auch in dieser Beschlussvorlage wird der städtische Nordwald – immerhin ca. 20 % der geplanten Wohnbaufläche – und sein bekannter Status u.a. bzgl. RFNP und Masterplan Freiraum mit keinem Wort erwähnt. Das Schulgrundstück ist nicht enthalten, obwohl schon zu diesem Zeitpunkt seine Einbeziehung in den B-Plan vorgesehen war. Den Parteien und Gremien wird hier erneut suggeriert, das B-Plangebiet bestünde nur aus der Brachfläche des Bahnhofsgeländes und der Straßenbaumaßnahme „An der Holtbrügge“. Außerdem wird trotz erfolgter Konsultation des RFNP vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt festgelegt, dass keine formelle Umweltprüfung und kein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich ist und deshalb ein beschleunigtes Verfahren nach §13a durchgeführt wird.</i></p> <p><i>Die Vorlage diskutiert vorrangig, wie der Investor zu begünstigen und zu fördern ist, um den Verkauf „brachliegender“ und somit quasi wertloser städtischer Grundstücke vorzubereiten.</i></p>
<p>25.09.2013</p>	<p>Anfrage der Grünen aus der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung vom 21.09.2013 - Vorlage Nr. 20132208</p> <p>In der 43. Ausschusssitzung vom 03.07.2013 wurde der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar beschlossen. Die Beschlussvorlage Nr. 20131236 legt nahe, dass sich das Plangebiet „überwiegend als ungenutzte, verwilderte Brache“ darstellt, so dass mit der „Revitalisierung des brachlie-</p>

	<p>genden Bahngeländes“ unter anderem ein positiver Beitrag zum Flächenrecycling geleistet wird.</p> <p>Bei genauerer Betrachtung stellt sich jedoch heraus, dass es sich gerade bei den städtischen Grundstücken (im nördlichen Bereich), für die eine Veräußerung an den Investor geplant ist, um einen seit Jahrzehnten gewachsenen Baumbestand in Hügellage mit beträchtlichen Höhenunterschieden handelt, der sich gänzlich anders darstellt, als die eigentliche Bahnbrache.</p> <p>Da die Stadt in der Regel nur baureife Grundstücke veräußert, stellen sich für uns folgende Fragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie hoch beziffern sich voraussichtlich die Kosten für die Baureifmachung (Röschung des Baumbestandes, Planierung der Höhenunterschiede, ggf. Altlastensanierung) der städtischen Grundstücke? 2. Geht die Stadt davon aus, dass nach Abzug dieser Kosten ein Erlös für die Stadt erzielt werden kann? 3. Wurden schon geologische Voruntersuchungen in dem Gelände vorgenommen und wenn ja mit welchem Ergebnis? 4. Ist in dem vorliegenden Fall nicht aufgrund der oben beschriebenen naturräumlichen Situation zumindest eine Einzelfallprüfung für die Notwendigkeit einer Umweltprüfung erforderlich? 5. Wer kommt für die nach Baumschutzsatzung erforderliche Kompensation auf? <p>[...]</p> <p>Kommentar: Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt beantwortet diese Anfrage aus taktischen Gründen erst in der Vorlage 20142852 zum 21.01.2014 bzw. 29.01.2014, d.h. mehr als ein Vierteljahr später kurzfristig vor der geplanten Abstimmung zum Verkauf der städtischen Grundstücke (04.02.2014).</p>
20.10.2013	<p>Schreiben der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar an Stadtbaurat Herrn [REDACTED]</p> <p>[...] hat sich am Donnerstag, den 17.10.2013 die Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar gegründet. Anlass der Gründung sind die aktuellen Planungen und der gewählte Verfahrensweg der Stadt Bochum zur Bebauung des Bahnhofs Weitmar und der angrenzenden schützenswerten Waldgebiete [...]</p>
29.10.2013	<p>Schreiben der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar an Stadtbaurat Herrn [REDACTED] auf seine Aussage „das ist ein altes Eisenbahnrangier-Gelände [...], kein Biotop.“ in den RuhrNachrichten vom 22.10.2013</p> <p>Dem in Ihrem Hause verfassten Steckbrief BO-14 (Bahnhof Weitmar) des Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP) kann man Folgendes entnehmen: "Biotopenverbund: Teilweise Biotopverbundstufe 2: die ehemaligen Bahngleise haben darüber hinaus lineare Vernetzungsfunktionen für den kommunalen Biotopverbund" und "Der Bereich hat aufgrund der unterschiedlichen Biotopstrukturen u. a. mit Extremstandorten ein mittleres bis hohes ökologisches Potential; der Bereich ist landschaftsschutzwürdig. [...] Wald ist vorhanden."</p> <p>Bleiben Sie vor diesem Hintergrund bei Ihrer Aussage, dass es sich nicht um ein Biotop handelt? Können Sie bestätigen, dass der städtische Wald, der sich auf dem Gelände des ehemaligen Kraftwerkes Springorum und ebenso innerhalb der Gren-</p>

	zen des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 946 befindet, Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes ist?
10.11.2013	<p>Schreiben der Bürgerinitiative Bahnhof Weimar an Stadtbaurat Herr [REDACTED]</p> <p>Im Rahmen der aktuellen Bebauungsplanung (B-Plan Nr. 946) sollen am Bahnhof Weimar insgesamt ca. 2,8 ha Grünfläche gerodet und weitgehend durch Bebauung und Verkehrsflächen versiegelt werden. Davon ist allein am nördlichen und südlichen Rand des Geländes ca. 1 ha schützenswerter Wald mit u. a. Traubeneichen (Baum des Jahres 2014) auf städtischem Grund [...] betroffen. Der nördliche Wald [...] gehört zur Biotopverbundfläche (VB-A-4509-008) des regionalen Flächennutzungsplans (RFNP). Es handelt sich um eine Fläche der Biotopverbundstufe 2 [...]</p> <p>Kommentar: Der Brief blieb unbeantwortet</p>
17.11.2013	<p>Schreiben der Bürgerinitiative an Stadtbaurat Herr [REDACTED]: Baureifmachung Bahnhof Weimar</p> <p>Gemäß der Karte der schützenswerten Böden NRW (Geologischer Dienst), handelt es sich um schützenswerten Boden hinsichtlich der Bodenfruchtbarkeit (sw3 besonders schutzwürdig). Im Rahmen eines Treffens am ehem. Bahnhof Weimar vom 02.09.2013 ging Herr [REDACTED] allerdings davon aus, dass es sich hier um angeschüttetes Material handelt und nicht etwa um ein natürliches Boden- und Felsprofil.</p> <p>Am 15.11.2013 wurden erneut Bodenuntersuchungen durch das Grundbaulabor Bochum auf dem Plateau des nördlichen Waldgeländes durchgeführt. [...] handelt es sich bei dem Plateau eindeutig um natürlichen Quartär-Boden, der auf dem Sandstein des Ruhrkarbons aufliegt. Der Fels beginnt dabei bereits in einer Tiefe von maximal 2 m unter Geländeoberkante (GOK). Um die Fläche auf das Niveau des Bahngeländes abzutragen, müsste also eine nicht unerhebliche Menge Fels der Bodenklasse 6-7 mit einer Mächtigkeit bis zu 3 m kostenintensiv abgetragen werden.</p> <p>Anhand der beiliegenden historischen Karten und Luftbilder [...] ist deutlich zu erkennen, dass es sich bei dem Gelände ursprünglich um landwirtschaftliche Fläche handelte. Mit dem Bau des Bahnhof Weimar wurde die südliche Kante des Plateaus geschaffen. Mit der Errichtung des Kraftwerks Springorum erfolgte der Bau eines zusätzlichen Bahngleises, wobei die nördliche Kante entstand. Somit blieb das Plateau als natürlicher geologischer Sockel bis heute stehen.</p> <p>Sollte das Gelände ohne vorherige Baureifmachung von der Stadt Bochum an den Investor übergeben werden, könnten aufgrund der vorher evtl. nicht eingeplanten Mehrkosten für die Beseitigung des Felsrückens Regressforderungen seitens des Investors auf die Stadt Bochum zukommen.</p> <p>Kommentar: Das Schreiben blieb unbeantwortet, weil es „nicht die Aufgabe eines Stadtbaurats ist, ständig Bürgeranfragen zu beantworten“.</p>
21.11.2013	<p>Stadtplanungs- und Bauordnungsamt: Positionspapier und Plandarstellungen/Abbildungen von Herr [REDACTED]</p> <p>Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung hat die Aufstellung des o.a. Bebauungsplans am 03.07.2013 mit dem Ziel beschlossen, das ehemalige brachliegende Bahngelände zu einem aufgelockerten Wohngebiet zu entwi-</p>

ckeln [...]

Zum Vorwurf der Bürgerinitiative: Zerstörung Naturoase/Wald

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen ehemaligen Bahnhof der Deutschen Bahn [...] Erst in der Zwischenzeit ist dort eine sogenannte „Natur auf Zeit“ entstanden, also eine Spontanvegetation auf baulich vorgemerkten Flächen. Sowohl das Landschaftsschutzgesetz als auch das Baugesetzbuch fördern eine Wiedernutzung solcher Brachflächen, um anderweitige Naturräume vor der Zersiedlung zu schützen [...] Das Landschaftsgesetz NRW sieht vor, dass die Beseitigung von „Natur auf Zeit“ nicht als Eingriff in Natur und Landschaft gewertet wird.

Durch die bauliche Nutzung des Bahnhofsgeländes kann somit die Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken [...] auf einer Fläche der Innenentwicklung befriedigt werden, während Außenflächen geschont werden.

Zum Vorwurf der Bürgerinitiative: Verwendung des Begriffs „Brache“

[...] Brachflächenrecycling [...] Gegenüber der Nutzung „unbelasteter Flächen“ ergibt sich hierbei meist ein deutlich höherer Aufwand. So müssen im Falle des Bahnhofs Weitmar umfangreiche Bodensanierungsmaßnahmen durchgeführt, Bau-ruinen und alte Schwellen entfernt werden. Als Ausgleich für diese Mehraufwendungen bestehen aber auch gesetzliche Erleichterungen [...] zur Verfügung.

Zum Vorwurf der Bürgerinitiative: Beschleunigtes Verfahren ist unzulässig

[...] Der Gesetzgeber sieht für „Maßnahmen der Innenentwicklung“ [...] Verfahrenserleichterungen vor, um den Gemeinden die Wiedernutzung von Brachflächen und die Nachverdichtung bereits bebauter Gebiete zu erleichtern. Nach dem BauGB kann [...]:

a) [...]

b) auf eine formelle Umweltprüfung verzichtet werden,

c) auf die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffs-Ausgleichs-Regelung verzichtet werden.

Beim vorliegenden Bebauungsplan [...] liegen die gesetzlichen Voraussetzungen zur Durchführung des beschleunigten Verfahrens vor. [...]

Zum Vorwurf der Bürgerinitiative: Verletzung des Artenschutzes

Inwieweit im Plangebiet wertvolle bzw. geschützte Pflanzen und Tiere vorhanden sind, ist Gegenstand eines artenschutzrechtlichen Gutachtens, das während des Bebauungsplanverfahrens erstellt wird [...] Unabhängig davon ist aber auch festzuhalten, dass es sich beim Plangebiet größtenteils um einen durch den Menschen geprägten Standort handelt, bei dem bereits Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt sind. Die Stadt Bochum ist gehalten, solche Flächen bevorzugt gegenüber natürlichen Landschaftsräumen für Bauvorhaben zu nutzen.

Zum Vorwurf der Bürgerinitiative: Altlasten

[...] Im Rahmen des Sanierungsplanes sollen Böden, die keine gefährlichen Stoffe enthalten, genutzt werden, um die sanierten Altlastenflächen wieder aufzufüllen [...] Die Böden im nördlichen Teil des Plangebiets sollen hierzu genutzt werden. In diesem Zusammenhang müssen die dort stehenden Böden entfernt werden [...]

	<p><u>Städtebaulicher Entwurf</u></p> <p>[...] Bei der Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs werden auch die im nördlichen Teil des Plangebiets liegenden städtischen Flächen in Anspruch genommen. Diese werden in das interne Bodenmanagement einbezogen. Das Grundstück soll an den Investor [...] veräußert werden. [...] Bei einem Verzicht auf diese Fläche würden sich folgende nachteilige Änderungen des städtebaulichen Entwurfes ergeben:</p> <p>Erhöhung des relativen Erschließungsaufwands (Verhältnis Verkehrs- zu Bauflächen sowie Verhältnis interne und externe Erschließungskosten)</p> <p>Keine Nutzung der unbelasteten Böden für das interne Bodenmanagement</p> <p>Verringerung der Zahl der Wohneinheiten und damit des Angebots für interessierte Bauherren</p> <p>Verlust der Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf für den städtischen Haushalt [...]</p> <p><u>Allgemeiner Hinweis</u></p> <p>Die Argumentation der Verwaltung gibt den aktuellen, noch frühen Planungsstand wieder. [...]</p> <p><i>Kommentar: Die Einbeziehung der angeblich wertlosen städtischen Flächen wird hier vorrangig mit der notwendigen Gewinnung von kostenlosem Schüttmaterial begründet. Die Stadtverwaltung besteht trotz eingelegter Rechtsbehelfe weiterhin darauf, dass es sich bei dem gesamten Plangebiet nur um Brachflächen handelt und dass Außenflächen geschont werden, um das beschleunigte Verfahren nach §13a BauGB ohne Umweltprüfung und Artenschutz auch weiter durchführen zu können.</i></p> <p><i>Die Stadtverwaltung redet auch hier wieder den Wert der städtischen Grundstücke gezielt klein und bekräftigt dies durch Betonung des hohen Erschließungsaufwands auf den nicht städtischen Flächen des ehemaligen Bahnhofs. Dadurch wird der Verkauf der angeblich „brachliegenden“ städtischen Grundstücke zum Dumpingpreis weiter vorangetrieben. Zur Verschleierung dieses Umstands werden dann noch Einnahmeverluste der Stadt betont, falls die städtischen Grundstücke nicht verkauft würden.</i></p>
11.12.2013	<p>Internes Schreiben des Umweltamtes (von Herrn Dieter W. Hartwig) zur städtischen Fläche Gemarkung Weitmar, Flur 7, Fl.St. 256 tlw. und 744 (Nordwald)</p> <p>[...] ist vermutlich der überwiegende Teil der städtischen Fläche als natürlich gewachsen anzusehen [...]</p> <p>[...] hat der Geologische Dienst (GD) NRW [...] für das gesamte Plangebiet des RFNP eine „Karte der naturnahen und schutzwürdigen Böden“ erstellt. Im Bereich der städtischen Flächen könnten hiernach potentiell schutzwürdige Böden vorliegen. Gestützt wird diese Annahme dadurch, dass [...] kaum aufgefüllte Böden erbohrt wurden. Bestätigt werden könnte dies jedoch nur mittels einer fachgutachterlichen Bodenfunktionskartierung.</p> <p>Grundsätzlich führen Abgrabung, Überbauung und Versiegelung zu Verlust von natürlichen Bodenfunktionen, was zu einem möglichen Konflikt mit der Bodenschutzklausel und dem Vermeidungsgebot führen kann. Dies wurde bereits im</p>

	<p>RFNP Steckbrief BO 14 dokumentiert.</p> <p>Gemäß Strategischer Umweltplanung (StrUP) ist die städtische Fläche dem stadt-ökologischen Ausgleichsgebiet zuzuordnen, hierzu ist der StrUP mindestens Erhalt von Quantität und Qualität Schutzwürdiger Biotope; generell null Prozent Netto-Neuersiegelung im Gesamtraum; Erhalt unzerschnittener Räume und schutzwürdiger Böden; [...] zu entnehmen.</p> <p><i>Kommentar: Die vom Umweltamt zur Klärung empfohlene Bodenfunktionskartierung ist bis heute nicht erfolgt. Stattdessen betont Herr ████████ vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes anhand von Laufgräben und Schützenlöcher am südlichen Rand der städtischen Fläche (, die deutlich weniger als 5% der Flächen einnehmen,) und einer angeblich auf der Fläche des Nordwaldes vorhandenen Druckluft-Leitung (, die eindeutig südlich des Nordwalds verläuft,) den „Brachflächenstatus“ des städtischen Grundstücks um dessen Grundstückswert und seine ökologische Funktion kleinzureden.</i></p>
16.12.2013	<p>Schreiben der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar: Richtigstellung zum Positionspapier der Verwaltung vom 21.11.2013</p> <p><u>Zerstörung Naturoase/Wald</u></p> <p>Bei dem Plangebiet handelt es sich nicht nur um einen ehemaligen Bahnhof der Deutschen Bahn, sondern auch um mehrere Grundstücke im Eigentum der Stadt [...] Die Formulierung, es sei „eine Spontanvegetation auf baulich vorge nutzten Flächen entstanden“ gilt nur für die eigentliche Fläche des Güterbahnhofs Weitmar. Für den [...] Waldstreifen, der sich auf städtischem Grund befindet, ist diese Aussage falsch, weil es sich um mindestens 60 Jahre alten schützenswerten Waldbestand auf schützenswerten Böden handelt und keinesfalls um Sukzessiv-Vegetation auf angeschütteten Böden. [...] Diese Fläche war niemals baulich vorge nutzt und der Wald ist Lebensraum zahlreicher schützenswerter Tierarten! Außerdem handelt es sich bei dem Bauplangebiet um eine Fläche des Außenbereichs, so dass auch die Aussage, dass „Außenflächen geschont werden“, falsch ist. [...]</p> <p><u>Artenschutz</u></p> <p>Die Formulierung, „dass es sich bei dem Plangebiet größtenteils um einen durch den Menschen geprägten Standort handelt“ verschleiert die Tatsache, dass die Stadt Bochum genau in diesem B-Plan Verfahren plant, rund 10.000 m² natürlichen Landschaftsraum für das Bauvorhaben zu opfern [...] Des Weiteren verweisen wir auf die vom LANUV veröffentlichten Informationen zur Biotopverbundfläche VB-A4509-008 [...]</p> <p><u>Städtebaulicher Entwurf</u></p> <p>Es steht wohl außer Frage, dass bei einem veränderten städtebaulichen Entwurf (Verzicht auf die Bebauung der städtischen Waldflächen) ein unnötiger Eingriff in Natur und Landschaft verhindert werden kann.</p> <p>[...] Die geplante Verwertung des nördlichen Waldgebietes als Recyclingmaterial für die Sanierungsflächen auf dem Bahngelände erscheint aus ökologischer und klimatischer Sicht grotesk. Hier soll offensichtlich zur Reduzierung von Sanierungskosten [...] ein schützenswerter Lebensraum geopfert werden.</p> <p>Hinsichtlich des zu generierenden Kaufpreises der städtischen Grundstücke ist</p>

	<p>folgendes anzumerken:</p> <p>1. Die Stadt Bochum geht offenbar davon aus, dass die Böden des nördlichen Waldgrundstückes unbelastet sind und als unbelasteter Boden intern auf dem Bahngelände verwertet werden können. Darum können bei einem Verkauf keine Sanierungskosten abgezogen werden.</p> <p>2. Die Planungs- und Erschließungskosten werden normalerweise den zukünftigen Hauseigentümern durch den Bauträger in Rechnung gestellt. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Investor in diesem Fall von der üblichen Praxis abweichen wird. Sollten dem Investor beim Verkauf der städtischen Waldgrundstücke diese Kosten – wie offenbar geplant – abgezogen werden, so würde er seine Gewinnspanne unlauter erhöhen.</p> <p>Wie bereits in unserem Schreiben vom 05.12.2013 ausgeführt, besteht ein Großteil des städtischen Waldgebietes (natürliches geologisches Plateau) aus gewachsenem Sandstein, der unter hohem Kostenaufwand abgetragen werden müsste. Diese Tatsache sowie die o. g. Abzüge für die Baureifmachung würde dazu führen, dass ein Gewinn aus dem Grundstücksverkauf für die Stadt Bochum wohl nicht erwirtschaftet werden kann. Mit der Abgabe des Grundstücks würde wohl eher ein Verlust generiert. [...]</p>
<p>21.01.2014 bzw. 29.01.2014</p>	<p>Antwort der Verwaltung auf die Anfrage aus der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur- und Stadtentwicklung vom 25.09.2013 - Vorlage Nr. 20132852</p> <p><u>Antwort der Verwaltung zu Frage 1 und 2 – Wie hoch beziffern sich voraussichtlich die Kosten für die Baureifmachung (Rodung des Baumbestandes, Planierung der Höhenunterschiede, ggf. Altlastensanierung) der städtischen Grundstücke und Geht die Stadt davon aus, dass nach Abzug dieser Kosten ein Erlös für die Stadt erzielt werden kann?</u></p> <p>Die Ermittlung des Kaufpreises erfolgt ausgehend vom zu erwartenden Baulandwert der zukünftigen Baugrundstücke. Die kalkulierten Baureifmachungskosten (Rodung des Baumbestandes, Aufbereitung und Planierung der vorhandenen Aufschüttungen, eventuelle Sanierung, Bergschadensicherung sowie Löschung eines vorhandenen Bergschadenverzichtes u. ä.) werden davon in Abzug gebracht. [...] Dennoch ist davon auszugehen, dass nach Abzug aller Kosten noch ein Erlös (über Buchwert) für die Stadt erzielt werden kann.</p> <p>Kommentar: Der Buchwert wurde dann mit 11.000 € angegeben.</p> <p><u>Antwort der Verwaltung zu Frage 3 – Wurden schon geologische Voruntersuchungen in dem Gelände vorgenommen und wenn ja mit welchem Ergebnis?:</u></p> <p>[...] Für das Plangebiet liegen nunmehr die gutachterlichen Bodenuntersuchungen für die Privateigentumsflächen sowie für die städtischen Flächen vor. [...]</p> <p>Der Boden des nördlichen geböschten städtischen Anteils ist unbelastet und soll im Rahmen eines Bodenmanagementkonzepts dazu genutzt werden, die sanierten Altlastenflächen wieder aufzufüllen. In diesem Zusammenhang müssen auch die dort stehenden Bäume entfernt werden. [...]</p> <p>Kommentar: Die tatsächlich vorhandenen Erkenntnisse über den ökologischen Status des Nordwalds werden erneut verschwiegen.</p> <p><u>Antwort der Verwaltung zu Frage 4 – Ist in dem vorliegenden Fall nicht aufgrund</u></p>

	<p><u>der oben beschriebenen naturräumlichen Situation zumindest eine Einzelfallprüfung für die Notwendigkeit einer Umweltprüfung erforderlich?:</u></p> <p>Bei dem Plangebiet handelt es sich größtenteils um einen ehemaligen Bahnhof [...] in der Zwischenzeit ist dort eine sogenannte „Natur auf Zeit“ entstanden, also eine Spontanvegetation auf baulich vorge nutzten Flächen. Sowohl das Landschaftsgesetz NRW als auch das Baugesetzbuch fördern eine Wiedernutzung solcher Brachflächen, um anderweitige Naturräume vor der Zersiedelung zu schützen. Das Baugesetzbuch sieht daher vor, dass für Bebauungspläne, die der Wiedernutzbarmachung von Flächen dienen, [...], keine Pflicht zur Durchführung einer Vorprüfung der Umweltauswirkungen besteht (§ 13 a BauGB). Zudem gelten hier Eingriffe in Natur und Landschaft bereits als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Wegen dieser Fiktion sind die zu erwartenden Eingriffe nicht ausgleichspflichtig. [...] Sollte durch eine Änderung der Planung im weiteren Verfahren der Schwellenwert von 20.000 qm überschritten werden, wird eine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt und ggf. das Bebauungsplanverfahren auf ein „Normalverfahren“ mit Umweltbericht umgestellt. Wesentliche Änderungen hinsichtlich der Anforderungen an den Umgang mit potenziell betroffenen Umweltgütern dürften sich hierdurch jedoch nicht ergeben.</p> <p><i>Kommentar: Zu diesem Zeitpunkt war der Verwaltung längst bekannt, dass das Verfahren nach § 13a BauGB unzulässig ist.</i></p> <p><u>Antwort der Verwaltung zu Frage 5:</u></p> <p>Der Investor hat sich aufgrund der unvermeidbaren Eingriffe in den starken Bewuchs der Brachfläche bereit erklärt, einen freiwilligen naturschutzrechtlichen Ausgleich zu leisten. [...] Für sämtliche Kompensationsmaßnahmen kommt der Investor auf. Soweit ein Kompensationsbedarf auf der städtischen Teilfläche entsteht, wird dieser bei der Berechnung des Kaufpreises jedoch berücksichtigt.</p> <p><i>Kommentar: Der Investor soll also dafür entschädigt werden, dass er die Bäume des Nordwalds entfernen und den Boden für die Auffüllung des Bahnhofsgeländes abtragen „muss“. Ein weiterer Trick der Verwaltung, um den städtischen Grundstückspreis zu senken.</i></p>
29.01.2014	Die Untere Forstbehörde stellt bei einem Termin vor Ort fest, dass es sich bei dem Nordwald um Wald gemäß Bundeswaldgesetz handelt.
29.01.2014 04.02.2014 26.02.2014	<p>Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 20140110 Verkauf <u>eines</u> städtischen Grundstücks an der Straße „An der Holtbrügge“</p> <p>Das städtische Grundstück besteht aus Teilen der Flurstücke Gemarkung Weitmar, Flur 7, Nrn. 256 und 744 sowie Flur 8, Nrn. 263 und 264 und ist rund 6445 m² groß [...] Der Buchwert für die städtische Fläche beträgt 11.000 EUR. [...] Der Kaufpreis beträgt 60 EUR/m² [...]</p> <p><i>Kommentar: Hier taucht erstmals das Schulgrundstück „offiziell“ auf, das nicht im Aufstellungsbeschluss enthalten ist. In der Vorlage wird aber verschwiegen, dass es sich um <u>zwei</u> Grundstücke handelt, Nordwald und Schulgrundstück. Das Schulgrundstück liegt zudem nicht – wie von der Verwaltung dargestellt – an der Straße „An der Holtbrügge“ sondern eindeutig mit zwei Seiten an der Straße „Karl-Friedrich-Straße“, auf deren Höhenniveau es bereits erschlossen ist. Zu der Straße „An der Holtbrügge existiert kein Zugang. Das Schulgrundstück ist zudem nicht Gegenstand des Aufstellungsbe-</i></p>

	schlusses für den B-Plan Nr. 946 vom 26.06.2013 bzw. 03.07.2013.
30.01.2014	<p>Ruhr Nachrichten: Bürgerinitiative glaubt an Teilsieg</p> <p>[...] hat sich die Untere Forstbehörde den Wald angesehen [...] das ist kein Wald auf Zeit, sondern ein Wald auf natürlichem Grund [...] Das sieht [REDACTED] anders. „Das ist meine Behörde“, erklärte [REDACTED] auf Anfrage. Er bestreitet, dass es sich um einen Wald handelt. Der Bebauungsplan soll also durchgesetzt werden.</p> <p>Kommentar: Diese Einlassung des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes unterstreicht die Vorgehensweise im B-Planverfahren Nr. 946 trotz intern und extern eindeutig erfolgter Bestätigung der bisherigen vorsätzlichen Planungsfehler bzgl. des ökologischen Status und auch des Grundstückswerts des städtischen Nordwalds.</p>
03.02.2014	<p>Brief der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar an das Umweltministerium NRW: B-Plan 946 –Abholzung von 8000 m² Waldfläche in Bochum</p> <p>Die Stadt Bochum stellt derzeit den Bebauungsplan 946 (Bahnhof-Weitmar) im beschleunigten Verfahren auf, d.h. ohne Umweltvorprüfung und ohne die vorzeitige Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (z. B. der Unteren Forstbehörde). Auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit hat es bisher nicht gegeben.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollen ca. 10.000 m² Wald gerodet werden. [...]</p> <p>Am 29.01.2014 hat die Untere Forstbehörde auf unsere Bitte hin das Bebauungsplanangebot überprüft und festgestellt, dass es sich bei dem nördlichen (städtischen) Waldgrundstück nicht um einen Wald auf Zeit, sondern um Wald auf natürlichem Boden handelt.</p> <p>Wir bitten Sie zu prüfen, ob das beschleunigte Bebauungsplan-Verfahren [...] in diesem Fall zulässig ist (UVP-RL (85/337/EWG), da mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt (s. Steckbrief des RFNP Nr. BO-14) zu rechnen ist. Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine sog. Außenbereichsinsel, die für die Innenentwicklung genutzt werden soll. In einem solchen Fall dürfte u. E. gemäß Plan-UP-RL (Art. 3 Abs. 1, Abs. 3 und Abs. 4) kein beschleunigtes Verfahren durchgeführt werden, da es sich bei dem städtischen Wald um eine baulich nicht vorgenutzte Fläche dementsprechend nicht um eine Wiedernutzbarmachung von Flächen handelt. Wir halten daher die Durchführung einer UVP für unerlässlich.</p>
23.02.2014	<p>Antwort des Umweltministeriums</p> <p>Von: [REDACTED], [REDACTED] Gesendet: Sonntag, 23. Februar 2014 21:58 An: 'baerbelkube@web.de' Betreff: WG: AW: Stadt Bochum B-Plan Nr. 946 - Abholzung von 8000 m² Waldfläche Wichtigkeit: Hoch</p> <p>Liebe Frau Kube,</p> <p>ja, ich meine, dass es sich um keine Innenstadtbebauung handeln dürfte, kein Fall des § 13 a vorliegt. Dies bedeutet die Notwendigkeit eines "normalen" Verfahrens mit SUP. Wir sind aber nicht weisungsberechtigt gegenüber der Stadt Bochum, und haben der Stadt deswegen nichts mitgeteilt. Wenn die Stadt weitermacht, könnte jemand klagen. Ich kann nur dieses Schreiben an meine Kollegin im Städtebaumi-</p>

	<p>nisterium weiterleiten.</p> <p>Gruß</p> <p>■■■■ ■■■■</p> <p>Kommentar: Das Ministerium bestätigt somit die Unzulässigkeit des beschleunigten Verfahrens nach §13a BauGB aufgrund der Einstufung des Nordwalds als Wald im Sinne des BWaldG auf die Anfrage der BI vom 03.02.2014. Diese Bestätigung wurde von der Bürgerinitiative als Rechtsbehelf eingelegt.</p>
26.02.2014	<p>Beschlussfassung zum Verkauf der städtischen Grundstücke in der Bezirksvertretung Bochum Südwest</p>
<p>Vergleich Entwurf B-Plan vom 06.06.2014 mit B-Plan vom 03.03.2015</p>	<p>Vergleich der Begründung zum B-Planentwurf Nr. 946 (Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung) vom 06.06.2014 mit der Begründung zum ausliegenden B-Plan vom 03.03.2015</p> <p><i>Erläuterung: Die Nummern der auszugsweise zitierten Kapitel sind in beiden Versionen identisch, so dass ein direkter Vergleich möglich ist. Änderungen zwischen dem B-Plan-Entwurf 2014 und B-Plan 2015 sind rot markiert:</i></p> <p><u>Kapitel 1 Räumlicher Geltungsbereich des Plangebiets</u></p> <p>[...] Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen (Im B-Plan 2015 ergänzt) das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Bochum-Weitmar sowie angrenzende Teilflächen des ehemaligen Springorum-Kraftwerkgeländes und einen Teilbereich der öffentlichen Verkehrsfläche der Straße „An der Holtbrügge“. Die Grenze des Geltungsbereichs soll im weiteren Verfahren um die südwestlich gelegene Teilfläche (Flurstücke 263 + 264, ehemaliges Schulgrundstück) [...] entlang der Straße „An der Holtbrügge“ erweitert und künftig in die Planungen einbezogen werden. (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt)</p> <p>Kommentar: Im B-Planentwurf von 2014 wird trotz zahllos eingelegter Rechtsbehelfe noch immer suggeriert, dass es sich nur um Brachflächen handelt und keine wertvollen/geschützten Grünflächen zerstört werden sollen. Zudem wird noch immer suggeriert, das Schulgrundstück läge an der Straße „An der Holtbrügge“ und gehöre somit ohnehin eigentlich zum Geltungsbereich. Das Schulgrundstück liegt mit zwei Seiten an der „Karl-Friedrich-Straße“, zu der es bereits erschlossen ist, und ist vom Bahnhofsgelände durch eine 6-7 Meter hohe Geländestufe aus hartem Sandstein getrennt. Zur Straße „An der Holtbrügge existiert daher kein Zugang und keine Erschließungsmöglichkeit ohne tiefgründige Abgrabung des Grundstücks.</p> <p><u>Kapitel 2 Anlass, Erfordernis und Ziele des B-Plans</u></p> <p>[...] Durch die bauliche Nutzung des Plangebiets kann somit die Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken [...] auf einer Fläche der Innenentwicklung (Brachflächenrecycling) befriedigt werden, während Außenflächen (LSG, Grünzüge etc.) geschont werden.</p> <p>[...] Planvorstellungen folgen dem übergeordneten Planungsziel des Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP), der den Planbereich als Wohnbaufläche (W) und „Allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) dargestellt.</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes folgt den allgemeinen Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechend der planerischen Zielsetzung vorrangig die</p>

Nachverdichtung und Vervollständigung bestehender Siedlungsbereiche vor der Entwicklung neuer Siedlungsflächen im Freiraum [...]

Kommentar: Nach der vorangegangenen Chronologie stellen die zitierten Aussagen dieses Kapitels, die im ausliegenden B-Plan unverändert übernommen wurden, ausnahmslos Planungslügen dar. Die Verwaltung wusste spätestens zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung 2014 vollumfänglich von der Stellung und Bedeutung des Nordwalds gemäß RFNP und Masterplan Freiraum.

Kapitel 3.1 Derzeitige Situation

Das Plangebiet [...] grenzt im Westen an die Straße „An der Holbrücke“ [...] Weiter nördlich des Plangebiets erstreckt sich eine Grünanlage. Im Osten endet das Plangebiet [...] Im nördlichen Teil des Plangebiets befindet sich ein [...] Wall, der [...] als Restfläche verblieben ist. Auf ihm befindet sich ein hoher Baumbestand, versehen mit zum Teil starkem Baumholz und zum Teil mit abgängigem und geschädigten Gehölzbestand [...] Auf Teilflächen wurde bereits gerodet [...] **(Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt)**

Auf der Rippe befindet sich Wald im Sinne des Bundeswald- bzw. Landesforstgesetzes NW. Hierbei handelt es sich um einen Laubmischwaldbestand mit starkem Baumholz aus überwiegend einheimischen Laubbaumarten. **(Im B-Plan 2015 ergänzt)**

Kommentar: Die im Entwurf von 2014 erfolgte Manipulation der Verwaltung, den Nordwald als „abgängig und geschädigt“ darzustellen, hatte bei Parteien und Gremien im Rahmen der erfolgten Abstimmungen leider lange Erfolg, so dass sie jetzt im B-Plan 2015 angepasst werden konnte.

Die im Entwurf von 2014 noch dargestellte „Rodung“ des Bahngeländes erfolgte am Ende Februar, Anfang März und Mitte April 2014 illegal, um das Gelände anschließend illegal großflächig mit externem Boden aufzufüllen und dadurch die Erstellung des notwendigen vollständigen artenschutzrechtlichen Gutachtens für das Plangebiet zu verhindern – der Investor konnte ja nach den Ausführungen der Verwaltung davon ausgehen, dass die artenschutzrechtliche Prüfung nach §13a BauGB gesetzlich nicht erforderlich ist. Die zu diesem Zeitpunkt illegale Auffüllung mit externem Boden wurde auf Hinweis der Bürgerinitiative Bahnhof Weitmar durch das Grünflächenamt unterbrochen, nachdem bereits einige Bodenmieten angeliefert waren – die dort noch immer lagern.

Kapitel 3.2 Umweltbelange

Für das Planverfahren, dass auf der Grundlage des §13a BauGB – Bebauungsplan der Innenentwicklung – durchgeführt werden soll, ist grundsätzlich keine formelle Umweltprüfung durchzuführen oder ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich. Denn der Gesetzgeber hat der Wiedernutzung von Brachflächen und der Nachverdichtung bestehender Siedlungsstrukturen Vorrang vor der Außenentwicklung eingeräumt [...] **(Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt)**

Kommentar: Die Planungslügen zu §13a BauGB und den Umweltbelangen wurden zur fortgesetzten Manipulation der Parteien und Gremien auch im B-Planentwurf von 2014 wiederholt. Im ausliegenden B-Plan 2015 werden diese Planungslügen in Ansätzen korrigiert, weil sie ja in den vorangegangenen Abstimmungen der Parteien und Gremien ihren Zweck erfüllt haben und des-

halb das Planverfahren auf ein „normales“ Verfahren umgestellt werden konnte.

Kapitel 3.2.1 Biotopverbundfläche

Ein Teil des nördlichen Plangebiets liegt in der Biotopverbundfläche Nr. VB-A-4509-008 mit dem Namen "Siepenfelder und Grünflächen im Raum Weimar / Weimar Mark". Dieser von Siedlungsgebieten und zahlreichen Verkehrswegen durchzogene Biotopkomplex hat einen hohen Wert als Vernetzungsbiotop am südlichen Innenstadtrand von Bochum. **Bei Teilen der nördlichen und südlichen Flächen innerhalb des Plangebiets handelt es sich um biotopähnliche Strukturen. Dieses Biotop hat zumindest in Teilen eine gewisse potentielle Bedeutung für Flora, Fauna und den Biotopverbund (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt)** Auch nach Umsetzung der Planung bleibt der Biotopverbund erhalten, weil die Sukzessionsflächen im Bereich des ehemaligen Springorum-Kraftwerks nur geringfügig tangiert werden.

Kommentar: Noch immer wird nicht vom ökologischen Wert des Nordwalds (der eben keine Sukzessionsfläche darstellt!) gesprochen. Stattdessen wird unterstrichen, die nördlich an das Plangebiet anschließenden Sukzessionsflächen würden nur „geringfügig tangiert“. Hier wird so getan, als wären die Sukzessionsflächen der wichtigste Teil der Biotopfläche.

Kapitel 3.2.2 Artenschutz

Der Vorhabenbereich (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt) Ein Teil des nördlichen Plangebiets (Im B-Plan 2015 ergänzt) weist eine potentielle Bedeutung als Lebensraum europarechtlich geschützter Arten auf (s. Anlage Messtischblatt LANUV 2013 (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt)). Inwieweit im Plangebiet wertvolle bzw. geschützte Pflanzen und Tiere vorhanden sind, ist Gegenstand eines des artenschutzrechtlichen Gutachtens, das während des Bebauungsplanverfahrens erstellt wurde [...]

Kommentar: Wäre den Parteien und Gremien dieser Umstand nicht jahrelang vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt vorenthalten worden, hätten diese niemals so kritiklos dem Aufstellungsbeschluss und dem Verkauf der städtischen Grundstücke zugestimmt.

Kapitel 3.2.3 Wald

[...] Der nördliche Wald stockt auf einer Geländerippe aus weitgehend natürlich anstehendem Boden. Lediglich im südlichen Flächenbereich waren ehemals ein oder mehrere Laufgräben und vier Schützenlöcher verzeichnet. Die nördliche Waldfläche stellt sich als überwiegend unversiegelt dar. **Sie unterliegt nach Auffassung des Regionalforstamtes und der Unteren Umweltbehörde bei der Stadt Bochum damit nicht den Bestimmungen des § 4 Abs. 2 Zf. 1 LG NRW (Natur auf Zeit) (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt) [...]** Der nördliche Wald ist damit nicht als "Natur auf Zeit" einzustufen. **(Im B-Plan 2015 ergänzt)**

Kommentar: Der 2014 konsequent verschwiegene Status des Nordwalds war dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt seit 2010 bekannt!

Kapitel 3.2.4 Boden / Altlasten

[...] Den Themenkarten Nr. 7A und 7B des RFNP zufolge sind im nördlichen und südlichen Randbereich des Plangebiets potentiell schutzwürdige Böden zu entnehmen [...]

Kapitel 4.1 Landesentwicklungsplan

[...] Die Siedlungsentwicklung ist bedarfsgerecht und flächensparend an [...] den naturräumlichen [...] Entwicklungspotentialen auszurichten [...]

Ziel: Vorrang der Innenentwicklung Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen **im Außenbereich (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt) jenseits des Siedlungszusammenhangs (neu)** [...] Brachflächen von Industrie und Gewerbe, Militär und Bahn stellen ein erhebliches innerstädtisches Flächenpotential dar, das es vorrangig auszuschöpfen gilt [...] Durch die bauliche Nutzung des Plangebiets kann somit die Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken [...] auf einer Fläche der Innenentwicklung befriedigt werden, während **Außenflächen (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt) Flächen in den Freiräumen (Im B-Plan 2015 ergänzt)** geschont werden [...]

Kommentar: Hier wurden alte Lügen gegen neue Lügen ersetzt, denn der Nordwald ist Freiraum gemäß Masterplan Freiraum der Stadt Bochum.

Kapitel 4.2 Regionaler Flächennutzungsplan

[...] Er soll dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern [...] ergänzende Maßnahmen zum Biotopverbund durchzuführen [...]

Kommentar: Genau dagegen verstößt aber doch die Einbeziehung des Nordwalds in den B-Plan, weil sie den Biotopverbund verkleinert und nicht ergänzt! Erneut Lügen zur Verschleierung der tatsächlichen Situation, die hier als „Abwägung“ dargestellt werden.

Kapitel 4.3.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept -Wohnbaulandkonzept-

[...] der planungsbegünstigte Eigentümer und damit auch die Stadt Bochum verpflichtet werden, mindestens 20 % der Grundstücke an von der Verwaltung definierte Bedarfsgruppen und zu einem Kaufpreis, der mindestens 20 % unter dem jeweiligen Verkehrswert liegt, zu veräußern [...]

Kommentar: Es finden sich nur leider keine Interessenten aus den sogenannten Bedarfsgruppen, so dass das Wohnbaulandkonzept lediglich eine Förderungsmaßnahme für Investoren darstellt, die es ermöglicht, städtisches Eigentum zu Dumpingpreisen zu verschleudern.

Kapitel 4.4.1 Strategische Umweltplanung

[...] Ziel ist es, Umweltfunktionen nachhaltig zu stärken [...] schutzwürdige Lebensräume und deren Arteninventar erhalten und entwickelt [...] Im Rahmen des Bauungsplanverfahrens kann die strategische Umweltplanung Bochum (StrUP) allerdings keine uneingeschränkte und absolute Beachtung beanspruchen [...]

Kommentar: Hier wird bewusst nicht auf das Schreiben des Umweltamtes vom 11.12.2013 eingegangen, in dem die ökologische Bedeutung des Nordwalds betont wird.

[...]

Belange der Stadtentwicklung

[...] **vorrangig die Nachverdichtung und Vervollständigung bestehender Siedlungsbereiche vor der Entwicklung neuer Siedlungsflächen im Freiraum zu betreiben (Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt) [...]**

Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Pla-

nungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Freiraum [...] Durch die bauliche Nutzung des Plangebiets kann somit die Nachfrage nach Wohnbaugrundstücken auf einer Fläche der Innenentwicklung befriedigt werden, während Freiflächen und Grünzüge geschont werden (**Im B-Plan 2015 ergänzt**) [...]

Kommentar: Hier passt die Verwaltung bei ihren Lügen besser auf, denn der Ausdruck „Freiraum“ wurde gestrichen und durch „Freiflächen und Grünzüge“ ersetzt. Es bleibt aber dabei, dass sich um eine Außenbereichsinsel im Innenbereich handelt.

Umweltauswirkungen

Die Innenentwicklung hat Vorrang vor der Entwicklung von Flächen außerhalb des Siedlungsbereiches. Insbesondere die Wiedernutzung von Brachflächen leistet einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden sowie der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Daher ist die Nutzung der brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes aus Sicht des Umweltschutzes positiv zu bewerten. Gleichwohl werden auch durch Sukzession entstandene Gehölze entfernt, was grundsätzlich als Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist.

Für Maßnahmen der Innenentwicklung gem. §13a BauGB besteht jedoch [...] keine Ausgleichspflicht. Zudem werden große Bereiche des Areals auch als „Natur auf Zeit“ [...] eingestuft (**Aus B-Plan-Entwurf 2014 entfernt**)

Dies wird auch durch eine Umweltprüfung und einen landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bebauungsplan dokumentiert. Im Rahmen der Umweltprüfung werden sämtliche Eingriffe in Wald, Natur und Landschaft erfasst und bilanziert. Die sich daraus ergebenden Kompensationsmaßnahmen sollen innerhalb und außerhalb des Plangebiets erfolgen. Die konkreten Eingriffe, die Festlegung des Kompensationsumfangs sowie die Art und Weise des Ausgleichs sind dem Umweltbericht und ergänzend dem landschaftspflegerischen Fachbeitrag zu entnehmen (**Im B-Plan 2015 ergänzt**).

Kommentar: In diesem Absatz fällt erneut kein Wort zur Vernichtung des Nordwalds, der immerhin 20% der Fläche der Wohnbebauung ausmacht. Stattdessen zur konsequenten Verschleierung der u.a. im Umweltbericht dokumentierten, erheblichen Umweltauswirkungen der Bebauungsplanung wieder nur der positive Umweltaspekt einer Bebauung von Brachflächen wiederholt.

Diese vorstehende, beweisführende Chronologie belegt die Vorgehensweise des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes im Bebauungsplanverfahren Nr. 946, gegen die wir ausdrücklich Einwendung erheben. Die im Rahmen des Verfahrens getroffenen Entscheidungen sind aufgrund der oben auszugsweise dargestellten Manipulationen ungültig. Wir können diese Chronologie anhand zahlreicher weiterer Rechtsbehelfe und Einlassungen beliebig verlängern, was wir aber an dieser Stelle aus Mangel an Zeit nicht schaffen, da wir, wie Sie vorstehend gelesen haben, eine Unzahl von Mängeln des ausliegenden Bebauungsplans innerhalb der Auslegungsfrist bearbeiten mussten. Die vollständige Chronologie stellen wir dann später der Staatsanwaltschaft zur Verfügung.

Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt hat durch jahrelanges konsequentes Verschweigen und Verschleiern der spätestens seit 2010 bekannten Klima-, Natur- und Umweltaspekte das Plange-

biets die Parteien und Gremien sowie die Öffentlichkeit manipuliert, um die bisher erfolgten Beschlüsse zum Bebauungsplangebiet Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar gegen die regional- und stadtplanerischen Vorgaben sowie die Interessen der Bürger durchzusetzen.

Wären die Parteien und Gremien nicht jahrelang vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt manipuliert worden, wären die bisherigen Beschlüsse zum Verkauf der städtischen Grundstücke Nordwald und Schulgrundstück und deren Einbeziehung in den B-Plan niemals so kritiklos gefasst worden.

Im Gegenteil, den Parteien und Gremien wäre bei einer korrekten Darstellung des Plangebiets die Möglichkeit gegeben worden, ein unsinnig großes Wohngebiet mit inzwischen 121 Wohneinheiten auf ein sinnvolles Maß, d.h. den tatsächlichen Bahnhofsbereich, zu beschränken und so für einen Bebauungsplan im Einklang mit Klima-, Natur- und Umweltschutz sowie den regional- und stadtplanerischen Vorgaben einzutreten!

Wir halten aufgrund der oben in Auszügen dargelegten Manipulation und Behinderung der Parteien und Gremien durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Bochum den Verkauf der städtischen Grundstücke, ihre Einbeziehung in das Plangebiet und die in diesem Zusammenhang gefassten Beschlüsse für ungültig und somit die Auslegung des Bebauungsplans Nr. 946 Ehemaliger Bahnhof Weitmar für unzulässig.

Nachfolgend finden Sie die Anlagen 1 - 4