

## Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

zum

### Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 965 - Karl-Friedrich-Straße/Bergwerksstraße - in der Fassung vom 07.04.2016

Gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes hat sich eine Bürgergemeinschaft gegründet. Diese sowie weitere Personen haben sich bereits im Vorfeld der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung an die Verwaltung und die Politik gewandt. Die Belange dieser Stellungnahmen werden bei der Abwägung entsprechend berücksichtigt.

Die relevanten Stellungnahmen aus der frühzeitigen sowie der förmlichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie die jeweiligen Antworten der Verwaltung sind nachfolgend zusammengefasst.

#### 1.1 Stellungnahmen Öffentlichkeit zur/nach Beschlussfassung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

##### 1.1.1 Stellungnahme 1 vom 17.04.2015

- A) *Es werden Bedenken zur Anbindung des Einzelhandelsmarktes im Kurvenbereich der Karl-Friedrich-Straße vorgetragen.*

##### Antwort:

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag des Bauherren eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, Ingenieurbüro für Verkehrs- und Infrastrukturplanung ambrosius blanke verkehr.infrastruktur (abvi), Bochum) erarbeitet. Die Verkehrsuntersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass der Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Einzelhandelsmarkt (Parkplatz/Anlieferung) mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen ist.

Für den wartepflichtigen Linksabbiegestrom von der Karl-Friedrich-Straße aus östlicher Richtung und für den nach rechts vom geplanten Markt-Parkplatz ausfahrenden Verkehrsstrom ergeben sich nur geringere mittlere Wartezeiten unterhalb von 10 sec/Fahrzeug. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in diesen Fahrbeziehungen kann den Knotenpunkt somit nahezu ungehindert passieren. Die Verkehrsqualität ist als sehr gut (Stufe A) zu bezeichnen.

Bei der Ausfahrt vom Markt-Parkplatz als Linkseinbieger ergeben sich jedoch mit ca. 20 sec/Fz mittlerer Wartezeit gewisse Einschränkungen im Verkehrsablauf. Der Schwellenwert einer noch akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz mittlerer Wartezeit wird jedoch deutlich unterschritten.

Die Betrachtung der jeweils kombinierten Fahrspuren als Mischströme weist in der Ausfahrt vom Markt-Parkplatz in der Prognose eine Kapazitätsreserve von ca. 240 Pkw-Einheiten pro Stunde (Pkw-E/h) und in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße von mehr als 1.100 Pkw-E/h auf. Die 95%-Staulänge wird sowohl für die Ausfahrt vom Markt-Parkplatz als auch in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße mit 12 m (2 Fahrzeuge) berechnet.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

B) *Es wird angeregt, das Bauvorhaben abzulehnen, wenn sich dieses negativ auf das Mikroklima auswirken wird.*

**Antwort:**

Die Karte der aktuellen Klimatope (Bochum Ist) stellt für das Plangebiet überwiegend den Klimatotyp „Siedlungsklima“ dar, Flächen mit der Tiefe einer Bauzeile südlich der Karl-Friedrich-Straße sind, so wie auch weitere Flächen nördlich der Karl-Friedrich-Straße sowie zwischen Pfarrer-Halbe-Straße und Markstraße und zwischen der Markstraße und der Kemnader Straße, mit dem Klimatotyp „Innenstadtklima“ verzeichnet.

Es handelt sich somit um klimaökologische Lasträume, wobei die höchsten Belastungen vor allem im Bereich der Karl-Friedrich-Straße und der Heinrich-König-Straße und in den Siedlungsflächen nördlich und südlich der Markstraße zu sehen sind, während es sich in den westlich anschließenden Wohngebieten um eher gering belastete Flächen handelt, die für Wohnnutzungen gute Eignung aufweisen.

Dementsprechend ist auch in der „Handlungskarte Klimaanpassung“ der Bereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Heinrich-König-Straße sowie der Bereich zwischen Markstraße und Kemnader Straße als ein „Gebiet mit einer Hitzebelastung im Ist-Zustand“ („Hitzeinsel“) verzeichnet, in dem Handlungsbedarf besteht. Die das Plangebiet im Westen, Norden und Süden umgebenden Siedlungsflächen weisen demzufolge aber keinen nennenswerten Bedarf an klimatisch-lufthygienischem Ausgleich auf. Ausgenommen hiervon ist der Bereich des Schulgrundstücks zwischen Natorpstraße und Karl-Friedrich-Straße. Dieser Schulkomplex ist ebenfalls als ein „Gebiet mit einer Hitzebelastung im Ist-Zustand“ („Hitzeinsel“) verzeichnet, in dem Handlungsbedarf besteht.

Eine Luftleitungsfunktion kommt dem Plangebiet nicht zu. Die Bildung und der Abfluss von Kaltluft sowie eine Leistung zur Luftregeneration oder eine Funktion als Klimaoase sind im Plangebiet aufgrund der geringen Größe und der konkreten Biotop- und Nutzungsstruktur nicht zu erwarten. Wesentliche klimatisch-lufthygienische Ausgleichsleistungen für benachbarte Flächen erbringt das Plangebiet somit nicht.

Aktuelle Daten zur Beurteilung der Immissionssituation im Plangebiet liegen nicht vor. In Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen ist davon auszugehen, dass die Belastung der regional üblichen Hintergrundbelastung entspricht. Es gibt keine Hinweise darauf, dass für Luftschadstoffe festgesetzte Grenzwerte im Plangebiet überschritten werden.

Durch die Bebauung wird es eine deutliche Veränderung der kleinklimatischen Verhältnisse, aber keine wesentliche Verschiebung der siedlungsklimatischen Charakteristika geben, die durch die Einbindung des Plangebietes in größere Siedlungszusammenhänge bestimmt sind. Erhebliche klimatische oder lufthygienische Auswirkungen auf benachbarte Flächen sind trotz des im Plangebiet erheblich zunehmenden Versieglungsgrades und der durch den Baukörper des großflächigen Einzelhandelsbetriebes veränderten Durchlüftungsverhältnisse nicht zu befürchten. Durch das Planungsvorhaben sind großräumig keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima zu erwarten.

Punktuell entstehen neue Schadstoffemissionen durch den Kraftfahrzeugverkehr in der Stellplatzanlage des Sondergebietes. Diese werden jedoch angesichts der Durchlüftungsverhältnisse nicht zu gravierenden Verschlechterungen führen, die einer gesonderten Berücksichtigung bedürfen. Die Gefahr von bedenklichen Schadstoffanreicherungen besteht also nicht. In Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen ist insbesondere nicht zu erwar-

ten, dass die einschlägigen Grenzwerte für die relevanten Schadstoffe überschritten werden könnten.

Maßnahmen speziell zum Schutzgut Klima und Lufthygiene sind nicht vorgesehen.

Die aus gestalterischen Gründen festgesetzte Dachbegrünung im Sondergebiet sowie die aus gleichen Gründen geplante Begrünung des Außengeländes wird allerdings in gewissem Umfang auch positiv mindernde Wirkung auf die Ausbildung urbaner Klimaausprägungen (Hitzeinsel) haben.

Zusammenfassend sind Auswirkungen auf das Schutzgut "Klima und Lufthygiene" unvermeidlich mit der Bebauung von Freiflächen verbunden, diese werden aber im konkreten Fall als nicht erheblich bewertet.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

- C) *Es werden Bedenken geäußert, dass durch Anpassungen des Masterplans Einzelhandel an die Planungen des Investors, zukünftig keine Einzelhandelssteuerung mehr möglich sein wird. In der Folge würden Gerichte den Masterplan Einzelhandel nicht mehr als verbindlich einstufen.*

**Antwort:**

Ein Ziel des Masterplanes Einzelhandel - Fortschreibung 2012 ist es, die Entwicklung großflächiger Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment in Abhängigkeit von der Zentrenkategorie positiv zu steuern. So soll gewährleistet werden, dass Neuansiedlungen sowie Erweiterungen bestehender Betriebe mit dem Angebotsschwerpunkt im nahversorgungsrelevanten Sortimentsbereich der Sicherung und Stärkung der wohnortnahen Grund- und Nahversorgung dienen, ohne diese an anderer Stelle im Bestand zu gefährden oder gewünschte Entwicklungen zu beeinträchtigen. Eine für die Bochumer Zentrenstruktur verträgliche Größenordnung solcher Entwicklungen ist dabei abhängig von der Hierarchiestufe des jeweiligen zentralen Versorgungsbereiches.

Die Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Nahversorgung sowie der Zentren können dabei allerdings nur den Rahmen für die zukünftige Entwicklung bilden. Die Umsetzung erfolgt durch die kommunale Bauleitplanung (Bebauungsplan) und schlussendlich durch die Beschlüsse des Rates der Stadt Bochum.

Wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 der Stadt Bochum empfohlen, wurde das Vorhaben mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert. Der Konsultationskreis Einzelhandel, als Fortführung des bereits existierenden Arbeitskreises Einzelhandel, setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteuren zusammen.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher

Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*D) Es wird angeregt, die IHK Mittleres Ruhrgebiet und den Einzelhandelsverband Bochum an dem Planvorhaben zu beteiligen.*

**Antwort:**

Die IHK Mittleres Ruhrgebiet und der Einzelhandelsverband Bochum wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 24.08.2015 um Stellungnahme gebeten (siehe Ziffer 1.3.6).

Darüber hinaus wurde das Planvorhaben regelmäßig im Konsultationskreis Einzelhandel erörtert. Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

**Der Anregung wird gefolgt.**

*E) Es wird angeregt, auf dem Antragsgrundstück barrierefreie Wohnbebauung anzusiedeln.*

**Antwort:**

Der Bauherr ist wirtschaftlich als Handelsgesellschaft tätig und verfügt über grundlegende, langjährige Erfahrungen im Segment des (Lebensmittel-) Einzelhandels. Die Errichtung von Wohnungen gehört nicht zum Kerngeschäft der Handelsgesellschaft und wird daher für das Vorhabengrundstück auch nicht als Ziel definiert. Ziel des Bauherrn ist die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes und ergänzende Nutzungen und einem ausreichenden Stellplatzangebot innerhalb des Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

*F) Es wird angeregt, den Einzelhandelsbetrieb auf dem bisher als Marktplatz genutzten Grundstück anzusiedeln.*

**Antwort:**

Die Liegenschaften an der Pfarrer-Halbe-Straße befinden sich nicht im Eigentum des Bauherrn. Für diese Flächen ist ein konkretes Planungserfordernis für den Investor nicht gegeben. Die Eigentümerbelange des Antragstellers haben aufgrund der grundsätzlichen Bebaubarkeit der Innenbereichsgrundstücke ein besonderes Gewicht. Die widerstreitenden öffentlichen und privaten Belange sind im Rahmen der Abwägung zu gewichten, d. h., es ist eine Gewichtung zwischen den eigentumsrechtlich geschützten Bauwünschen des Antragstellers und den hiervon berührten öffentlichen Belangen vorzunehmen. Im Rahmen der planerischen Abwägung wird diesbezüglich den Belangen des Antragstellers Vorrang

gegenüber dem sich wesentlich unterscheidenden Planungsvorschlag (Marktplatz), welcher sich außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark befindet, eingeräumt.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

### **1.1.2 Stellungnahme 2 vom 15.06.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass sich durch den Umbau des Knotenpunktes Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz, die schon jetzt bestehenden Verkehrsstauungen noch verlängern werden.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag des Bauherren eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Das erstellte Verkehrsgutachten (Stand 23.07.2015) gelangt für den Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße zu folgendem Ergebnis:

Bedingt durch den geplanten Einzelhandelsmarkt und die weiteren Einzelhandelsnutzungen werden sich die Verkehrsbelastungen zwangsläufig in allen betroffenen Verkehrsströmen / Signalgruppen an dem vorgenannten Knotenpunkt erhöhen. Dies führt in den Zufahrten Karl-Friedrich-Straße und Markstraße zu durchaus spürbaren Zunahmen der mittleren Wartezeiten und einer Verschlechterung der Verkehrsqualität um eine Stufe.

In der westlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße ist die Verkehrsqualität jedoch auch in der Prognose als ausreichend zu bezeichnen (Stufe D). In dieser Zufahrt ergibt sich im Bestand eine 95%-Staulänge von 60 m. Diese wird in der Prognose durch zusätzliche Verkehre in der kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiegespur auf 80 m erhöht. Diese Rückstaulänge ist bei der Erschließungskonzeption des geplanten Marktes für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Nach dem aktuellen Planungskonzept ist vorgesehen, die Zufahrt zum Parkplatz in einem Abstand von ca. 100 m von der Haltelinie in der westlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße abzurücken. Insofern sind keine Beeinträchtigungen für die Erschließung des geplanten Marktes durch rückgestaute Fahrzeuge auf der Karl-Friedrich-Straße durch die Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes zu erwarten.

In der nördlichen Zufahrt Markstraße wird jedoch in der Prognose der Schwellenwert einer noch ausreichenden Verkehrsqualität von 70 sec/Fz überschritten. Die Bewertung der Verkehrsqualität verändert sich von der Stufe D in der Analyse in die Stufe E in der Prognose. Die Rückstaulänge wird sich jedoch nicht erhöhen. Eine Verbesserung des Verkehrsablaufes in der Zufahrt Markstraße kann durch geringe Anpassungen der Signalprogrammstruktur erreicht werden, beispielsweise durch Verlängerung der Grünzeit um 1 Sekunde bei gleichzeitiger Verkürzung der Grünzeit in der Zufahrt Kemnader Straße um 1 Sekunde.

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist grundsätzlich auch der Umbau des o. g. Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz in Betracht zu ziehen. Grundlage der Leistungsfähigkeitsüberprüfung ist ein Kreisverkehr mit jeweils einspurigen Kreiszufahrten und einstreifiger Kreisfahrbahn. In allen Kreisverkehrszufahrten wird der Schwellenwert einer akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz sowohl in der Analyse als auch in der Prognose unterschritten.

In den beiden Zufahrten Heinrich-König-Straße und Kemnader Straße werden die Fahrmöglichkeiten in den Kreiszufahrten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme zwar vom bevorrechtigten Verkehr in der Kreisfahrbahn beeinflusst. Der Verkehrsablauf ist jedoch als deutlich stabil und die Verkehrsqualität in allen Kreiszufahrten zumindest als gut (Stufe B) zu bezeichnen.

In den Zufahrten Karl-Friedrich-Straße und Markstraße sind die Wartezeiten bereits in der Analyse spürbar; sie fallen jedoch deutlich geringer aus als bei der bestehenden Signalisierung. Durch die Zusatzverkehre des geplanten Einzelhandelsbetriebes werden sich die Wartezeiten in diesen beiden Kreiszufahrten noch einmal erhöhen, so dass die Wartezeiten für einzelne Fahrzeuge hohe Werte annehmen können. Dennoch ist der Verkehrszustand nach den vorliegenden HBS-Berechnungen (HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) auch in der Prognose mit einer Verkehrsqualität der Stufe D als stabil zu bezeichnen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch die geplante Zufahrt zum Parkhaus des Einzelhandelsbetriebes, durch Zulassung aller Fahrbeziehungen, Rückstaus auf der Karl-Friedrich-Straße zu erwarten sind.*

**Antwort:**

Das erstellte Verkehrsgutachten (Stand 23.07.2015, abvi, Bochum) gelangt für den Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße / Zufahrt Einzelhandelsmarkt zu folgendem Ergebnis:

Für den wartepflichtigen Linksabbiegestrom von der Karl-Friedrich-Straße aus östlicher Richtung und für den nach rechts vom geplanten Markt-Parkplatz ausfahrenden Verkehrstrom ergeben sich nur geringere mittlere Wartezeiten unterhalb von 10 sec/Fz. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in diesen Fahrbeziehungen kann den Knotenpunkt somit nahezu ungehindert passieren. Die Verkehrsqualität ist als sehr gut (Stufe A) zu bezeichnen.

Bei der Ausfahrt vom Markt-Parkplatz als Linkseinbieger ergeben sich jedoch mit ca. 20 sec/Fz mittlerer Wartezeit gewisse Einschränkungen im Verkehrsablauf. Der Schwellenwert einer noch akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz mittlerer Wartezeit wird jedoch deutlich überschritten.

Die Betrachtung der jeweils kombinierten Fahrspuren als Mischströme weist in der Ausfahrt vom Markt-Parkplatz in der Prognose eine Kapazitätsreserven von ca. 240 Pkw-Einheiten pro Stunde (Pkw-E/h) und in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße von mehr als 1.100 Pkw-E/h auf.

Die 95%-Staulänge wird sowohl für die Ausfahrt vom Edeka-Parkplatz als auch in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße mit 12 m (2 Fahrzeuge) berechnet.

Der neue Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Markt-Parkplatz ist daher mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass jeweils nur ein Lkw im Parkhaus im Bereich der Warenlieferung entladen werden kann und weitere Lkw's auf der Karl-*

*Friedrich-Straße mit laufenden Motoren/Kühlaggregate zur Steigerung der Emissionen beitragen werden.*

**Antwort:**

Die Warenanlieferung für den Lebensmittelvollsortimenter kann gemäß § 9 BauGB - Inhalt des Bebauungsplanes - planungsrechtlich nicht geregelt werden und ist daher nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965. Im Interesse der Handelsgesellschaft wird die Warenanlieferung ohne Zeitverluste durch Wartezeiten erfolgen, um eine wirtschaftliche Abwicklung zu erzielen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

D) *Es wird angeregt, den Bebauungsplan gründlich zu prüfen, da durch das Planvorhaben mit angenommenen Öffnungszeiten von 7:00 Uhr bis 22:00 Uhr eine Erhöhung der Lärmbelastungen erwartet wird.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der VDH Projektmanagement GmbH eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015, Peutz Consult GmbH, Dortmund) erarbeitet. Die Schallimmissionsprognose der Gewerbelärmimmissionen gemäß TA Lärm und die Untersuchung zu der Veränderung des Verkehrslärms im Umfeld des Plangebietes gelangt zu folgendem Ergebnis:

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöhen sich ebenfalls die Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen und auch die Verkehrslärmerhöhung, treten nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

An der Karl-Friedrich-Straße, südlich des Einzelhandelsmarktes treten teilweise mit 0,5 dB(A) die höchsten Verkehrslärmerhöhungen tags auf. Weitgehend liegen die Erhöhungen jedoch bei 0,1 bis 0,3 dB(A). Diese Erhöhungen von kleiner 2 dB(A) sind in der Regel für das menschlich Gehör nicht wahrnehmbar.

An der Karl-Friedrich-Straße und besonders in den Kreuzungsbereichen liegen bereits in der Bestandssituation hohe Verkehrslärmimmissionen von bis zu und über 70 dB(A) vor. Bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) tags / 60dB(A) nachts sind auch geringfügige Erhöhungen relevant. Es treten an der meist belasteten schutzbedürftigen Nutzung Verkehrslärmerhöhungen von 71,1 dB(A) auf 71,3 dB(A) auf.

In den weiteren Verläufen der Straßen verteilt sich die Mehrbelastung des Verkehrs immer weiter auf, sodass noch Verkehrslärmerhöhungen von 0,1 bis 0,2 dB(A) vorliegen.

Direkt gegenüber des geplanten Einzelhandelsmarktes liegt in den oberen Geschossen der Karl-Friedrich-Straße 115 keine Erhöhung vor. Dies ist dadurch bedingt, dass der Verkaufsraum des Einzelhandelsmarktes niedriger ist als die heute noch vorhandene Wohnbebauung (Karl-Friedrich-Straße 106) an dieser Stelle und die Reflexionen des Verkehrslärms an den Obergeschossen der gegenüberliegenden Bebauung mit Umsetzung des Einzelhandelsmarktes wegfallen werden.

An den vom Verkehrslärm am meisten betroffenen Gebäuden treten tags bereits Beurteilungspegel von bis zu und über 70 dB(A) auf. In allen betrachteten Gebäuden, bei

denen eine Erhöhung des Verkehrslärms über 70 dB(A) auftritt, befinden sich mindestens in den Erdgeschosebenen gewerbliche Nutzungen. Meist sind hier auch nicht zu öffnende Fenster (Schaufenster) oder auch teilweise mit nicht schutzbedürftigen Raumnutzungen (Verkaufsräume) vorhanden.

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen im Null-Fall an einer schutzbedürftigen Nutzung liegen im 1. Obergeschoss des Gebäudes Karl-Friedrich-Straße 98 mit 71,1 dB(A) vor. Im Plan-Fall erhöht sich die Immission dort um 0,2 dB(A) auf 71,3 dB(A). Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist in diesen Größenordnungen nicht durch das menschliche Gehör wahrnehmbar. Die Erhöhung einzelner Schallereignisse oder Töne ist in der Regel erst ab einer Steigerung des Schalldruckpegels von mind. 2 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrnehmbar.

An den betroffenen Gebäuden kann durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen ein passiver Schallschutz herbeigeführt werden und hierdurch eine Minderung der Verkehrslärmbelastung erzielt werden.

An den den Immissionsorten zugeordneten Fassaden liegt dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz vor. Zeigt eine Prüfung des vorhandenen Fassadenaufbaus in Kombination mit einer Berechnung des daraus resultierenden Schalldämmmaßes der Fassade, dass im Ist-Zustand kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist, ist in der Regel eine Förderung von baulichen Maßnahmen zur Erhöhung des Schallschutzes (Einbau von Schallschutzfenstern) durch den Vorhabenträger vorzunehmen. Liegt bereits im Ist-Zustand eine ausreichende Schalldämmung vor, so findet keine bauliche Maßnahme zur Erhöhung der Schalldämmung statt.

**Der Anregung wird gefolgt.**

### **1.1.3 Stellungnahme 3 vom 21.06.2015**

A) *Es wird der Einwand erhoben, dass der geplante Einzelhandelsmarkt mit 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für den Bedarf im Stadtteil völlig überdimensioniert ist.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark durch das Büro Junker und Kruse, Dortmund (Stand: Dezember 2014/Februar 2015 Teil A / B) erarbeitet. Diesen Bewertungen lag zunächst eine Gesamtverkaufsfläche von 2.900 m<sup>2</sup>, die sich auf einen Lebensmittelvollsortimenter mit 1.500 m<sup>2</sup>, einen Fachmarkt mit 800 m<sup>2</sup> sowie ergänzenden Einzelhandelsbausteinen mit 600 m<sup>2</sup> bezog, zugrunde. Mit ergänzendem Beschluss des Ausschusses für Planung und Grundstücke vom 21.04.2015 wurde die Gesamtverkaufsfläche auf 2.000 m<sup>2</sup> reduziert, wovon 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf einen Lebensmittelvollsortimenter und 500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf ergänzende Nutzungen entfallen. Durch die deutlichere Verkleinerung des Vorhabens ist eine Überarbeitung der städtebaulichen Wirkungsanalyse nicht erforderlich. Die nachfolgenden Ergebnisse haben weiterhin Bestand:

- Der Untersuchungsraum in den projektrelevanten Warengruppen (Nahrungs- und Genussmittel, Bekleidung, Schuhe / Lederwaren, Spielwaren / Hobbyartikel) weist derzeit noch ein nennenswertes Entwicklungspotenzial für Angebotsausweitungen auf. Etwaige Entwicklungsspielräume ergeben sich auch in dem Sortiment Drogeriewaren, wobei hier



keine so hohen Kaufkraftabflüsse wie im Bereich der Nahrungs- und Genussmittel zu verzeichnen sind.

- Fast 100 % des potenziellen Vorhabenumsatzes wird sich somit durch die Rückgewinnung bestehender Kaufkraftabflüsse an Standorte außerhalb des Untersuchungsraumes - insbesondere außerhalb des Stadtbezirks Südwest - erwirtschaften lassen. Eine Ausnahme hiervon bildet lediglich das Sortiment der Drogeriewaren.
- Aufgrund des nicht näher definierten Fachmarktes und der geplanten Größenordnung können für das Sortiment der Drogeriewaren negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierten Standorte nicht ausgeschlossen werden. Es wird daher eine Reduzierung der Gesamtverkaufsfläche des Fachmarktes auf ca. 500 m<sup>2</sup> mit ca. 300 bis maximal 400 m<sup>2</sup> sortimentspezifische Verkaufsfläche im Sortiment Drogeriewaren empfohlen.
- Unter Berücksichtigung dieses raumökonomischen Rahmens und der städtebaulichen Überlegungen im Zusammenhang mit der räumlichen Integration des Vorhabenstandortes in den zentralen Versorgungsbereich „Stadtteilzentrum Weitmar-Mark“ ist aus gutachterlicher Sicht eine Ansiedlung dieses „kleinen Einkaufszentrums“ (Lebensmittelmarkt mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen) grundsätzlich positiv zu bewerten. Dies gilt auch für eine Vorhabenvariante mit Fachmarkt „Drogeriewaren, unter Berücksichtigung der Empfehlungen zur Reduzierung der sortimentspezifischen Verkaufsfläche der Drogerieartikel.
- Eine Umsetzung des Planvorhabens am Vorhabenstandort stellt aus städtebaulicher Sicht eine Profilierung der Karl-Friedrich-Straße im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark dar und kann zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit des Zentrums beitragen.
- Das geplante Angebot steht sowohl im Einklang mit der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark als auch im Verhältnis zur entsprechenden Nachfrage im funktionalen Versorgungsgebiet.
- Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Für bestehende Wettbewerber innerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark kann kein „Konkurrenzschutz“ formuliert werden.
- Um eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung in diesem Stadtbereich zu sichern, ist eine Positionierung von einem funktionsfähigen zentralen Versorgungsbereich mit modernen, zukunftsfähigen Betrieben anzustreben.
- Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters innerhalb des „kleinen Einkaufszentrums“ sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.
- Im Sinne einer wohnungsnahen (und somit auch fußläufigen) Versorgung ist es sinnvoll, durch verträgliche Angebotsausweitungen und die Etablierung moderner, zukunftsfähiger Angebote im Stadtteilzentrum möglichen Angebotsverschiebungen an nicht-integrierte Standorte im Stadtgebiet entgegen zu wirken. Sofern Betriebe in nicht-integrierten Lagen von Umsatzumverteilungen betroffen sind, führt dies nicht zu städtebaulich negativen Auswirkungen, da die Nahversorgungsstruktur dadurch nicht gefährdet wird.

- Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts zeigt ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit (Gesamtzentralität in allen untersuchungsrelevanten Branchen von ca. 0,5), aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.
- Ein Umschlagen absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen im Sinne von § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung ist angesichts der vorhandenen Angebotsstruktur für die Branchen Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Getränke), Bekleidung, Schuhe / Lederwaren, Spielwaren / Hobbyartikel in zentralen oder städtebaulich integrierten Lagen nicht zu erwarten.

Die Vorhabenplanung mit 1.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für einen Lebensmittel-Vollsortimenter und einer Gesamtverkaufsfläche von 500 m<sup>2</sup> für ergänzende Nutzungen zeigt eine geringe Konzentration auf und ist demnach nicht überdimensioniert.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass der Eingangsbereich mit Treppe in keiner Weise der Bevölkerung, die zu großem Teil älter und oft gehbehindert ist, entspricht.*

**Antwort:**

Verkaufsstätten gehören gemäß § 55 Landesbauordnung NRW (BauO NRW) zu den öffentlich zugänglichen Gebäuden und müssen in den dem allgemeinen Besuchsverkehr dienenden Teilen von Menschen mit Behinderung, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreicht werden können. Die stufenlose Erreichbarkeit der Gebäudeebenen kann über einen Aufzug ermöglicht werden. Zur Einhaltung dieser Anforderung ist im vorliegenden Planungsvorhaben als alternative Erschließung über die Treppenanlage die Errichtung eines Aufzugs vorgesehen, welcher Kinderwagen, Rollstühle, Krankentragen und Lasten aufnehmen und Haltestellen in allen Geschossen haben muss. Der Aufzug muss von allen Ebenen und der öffentlichen Verkehrsfläche stufenlos erreichbar sein. Mit der Errichtung eines Aufzugs ist eine barrierefreie Erreichbarkeit der Verkaufsebene mit den einzelnen Verkaufsstätten für die o. g. Personengruppen gewährleistet.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass der Lärmpegel durch die ansteigende Anzahl von motorisierten Kunden deutlich steigen wird.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der VDH Projektmanagement GmbH eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015, Peutz Consult GmbH, Dortmund) erarbeitet. Die Schallimmissionsprognose der Gewerbelärmimmissionen gemäß TA Lärm und die Untersuchung zu der Veränderung des Verkehrslärms im Umfeld des Plangebietes gelangt zu folgendem Ergebnis:

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöhen sich ebenfalls die Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen und auch die

Verkehrslärmerhöhung, treten nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

An der Karl-Friedrich-Straße, südlich des Einzelhandelsmarktes treten teilweise mit 0,5 dB(A) die höchsten Verkehrslärmerhöhungen tags auf. Weitgehend liegen die Erhöhungen jedoch bei 0,1 bis 0,3 dB(A). Diese Erhöhungen von kleiner 2 dB(A) sind in der Regel für das menschlich Gehör nicht wahrnehmbar.

An der Karl-Friedrich-Straße und besonders in den Kreuzungsbereichen liegen bereits in der Bestandssituation hohe Verkehrslärmimmissionen von bis zu und über 70 dB(A) vor. Es treten an der meist belasteten schutzbedürftigen Nutzung Verkehrslärmerhöhungen von 71,1 dB(A) auf 71,3 dB(A) auf.

In den weiteren Verläufen der Straßen verteilt sich die Mehrbelastung des Verkehrs immer weiter auf, sodass noch Verkehrslärmerhöhungen von 0,1 bis 0,2 dB(A) vorliegen.

Direkt gegenüber des geplanten Einzelhandelsmarktes liegt in den oberen Geschossen der Karl-Friedrich-Straße 115 keine Erhöhung vor. Dies ist dadurch bedingt, dass der Verkaufsraum des Einzelhandelsmarktes niedriger ist als die heute noch vorhandene Wohnbebauung (Karl-Friedrich-Straße 106) an dieser Stelle und die Reflexionen des Verkehrslärms an den Obergeschossen der gegenüberliegenden Bebauung mit Umsetzung des Einzelhandelsmarktes wegfallen werden.

An den vom Verkehrslärm am meisten betroffenen Gebäuden treten tags bereits Beurteilungspegel von bis zu und über 70 dB(A) auf. In allen betrachteten Gebäuden, bei denen eine Erhöhung des Verkehrslärms über 70 dB(A) auftritt, befinden sich mindestens in den Erdgeschossebenen gewerbliche Nutzungen. Meist sind hier auch nicht zu öffnende Fenster (Schaufenster) oder auch teilweise mit nicht schutzbedürftigen Raumnutzungen (Verkaufsräume) vorhanden.

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen im Null-Fall an einer schutzbedürftigen Nutzung liegen im 1. Obergeschoss des Gebäudes Karl-Friedrich-Straße 98 mit 71,1 dB(A) vor. Im Plan-Fall erhöht sich die Immission dort um 0,2 dB(A) auf 71,3 dB(A). Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist in diesen Größenordnungen nicht durch das menschliche Gehör wahrnehmbar. Die Erhöhung einzelner Schallereignisse oder Töne ist in der Regel erst ab einer Steigerung des Schalldruckpegels von mind. 2 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrnehmbar.

Um eine Minderung der Verkehrslärmbelastung herbeizuführen, können aktive Minderungsmaßnahmen z. B. durch eine Verringerung der Schallemissionen durch die Senkung der Verkehrsbelastung, die Senkung der Fahrgeschwindigkeit oder dem Einbringen einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche oder Schallabschirmungen (Schallschutzwände) in Betracht gezogen werden. Weiterhin können auch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden, z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen durchgeführt werden.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

D) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass sich die Abgasbelastung durch den vermehrten PKW- und LKW-Verkehr deutlich erhöhen wird.*

**Antwort:**

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöht sich ebenfalls der Eintrag luftverunreinigender Stoffe im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte zusätzliche Verkehrsaufkommen und auch der Eintrag luftverunreinigender Stoffe, tritt nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

Im Hinblick auf die Klimadynamik / Luftaustauschprozesse wird der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans vom Stadtklima geprägt. Durch die dichte städtische Bebauung bilden sich ausgeprägte Wärmeinseln. Der verringerte Luftaustausch führt zu bioklimatischen und lufthygienischen Belastungen. Das Plangebiet liegt im Einflussbereich mehrerer Hauptverkehrsstraßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen (Karl-Friedrich-Straße, Markstraße, Kemnader Straße sowie Heinrich-König-Straße).

Das Plangebiet liegt nördlich im Einfluss von Park- bzw. Waldklima. Diese klimaökologischen Ausgleichsräume erstrecken sich südlich der Heinrich-König-Straße in südwestlicher Richtung innerhalb des im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten „Regionalen Grünzugs“. Durch die relative Nähe zu den vorgenannten Ausgleichsräumen kann eine Frischluft- und Kaltluftzufuhr erfolgen. Westlich und nördlich grenzen Bereiche an, die von Parkklima und Stadtrandklima mit meist schwachen Wärmeinseln und ausreichendem Luftaustausch geprägt sind (meist aufgelockerte und durchgrünte Wohnsiedlungen), wobei die nördlich angrenzenden Bereiche teilweise von Parkklima der örtlichen Parkanlagen gegliedert werden.

Der Planbereich liegt nicht in der Bochumer Umweltzone. Nach den Belastungskarten des LANUV wurden keine Belastungsschwerpunkte festgestellt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist von erhöhten Schadstoffemissionen auszugehen, welche sich kleinräumig negativ auf den Planbereich auswirken werden. Großräumig sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Schädliche Luftinhaltsstoffe werden durch die Heizungsanlage des großflächigen Lebensmittelmarktes und durch die Kfz der Kunden und der Anlieferungskraftfahrzeuge emittiert. Da die Größe der Heizungsanlage (und damit das Emissionsverhalten) erst im konkreten Bauantrag festgelegt werden, ist nur die pauschale Aussage möglich, dass Gefährdungen bzw. erhebliche Belästigungen der Nachbarschaft auszuschließen sind, wenn die Anlage nach den Vorschriften der Verordnung über Kleinf Feuerungsanlagen errichtet und betrieben wird.

Die Kfz-Emissionen erreichen ihre höchste Konzentration auf dem Parkplatzgelände selbst. Eine Gefährdung der Kunden ist schon aus der eigenen Lebenserfahrung heraus zu verneinen. Gefährdungen der Nachbarschaft durch Emissionen des Parkplatzes/Zufahrt sind zu verneinen, da es bei der Transmission der Stoffe dort hin zu einem Verdünnungseffekt kommt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- E) *Es wird der Einwand erhoben, dass im Bereich der Warenanlieferung nur ein Lkw be- /entladen werden kann und weitere Lkw mit laufenden Motoren/Kühlaggregate auf der Karl-Friedrich-Straße stehen werden.*

**Antwort:**

Die Warenanlieferung für den Lebensmittelvollsortimenter kann gemäß § 9 BauGB - Inhalt des Bebauungsplanes - planungsrechtlich nicht geregelt werden und ist daher nicht Gegen-

stand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965. Im Interesse der Handelsgesellschaft wird die Warenanlieferung ohne Zeitverluste durch Wartezeiten erfolgen, um eine wirtschaftliche Abwicklung zu erzielen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

F) *Es werden Bedenken gegen das Linksabbiegen für Lkw's bei der Ein- und Ausfahrt vorgetragen. Fußgänger (Kinder und Senioren vor allem) werden dadurch unverhältnismäßig gefährdet.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahrung, auch durch Lkw, ist keine vorhabenspezifische Sonderregelung, sondern wie an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die erforderlichen Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

G) *Es werden Bedenken gegen die Errichtung eines neuen Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße vorgetragen. Die Gefährdungssituation für Fußgänger (besonders Kinder und Senioren) und Radfahrer wird sich ohne Signalisierung (Ampeln) der Querungsbereiche erhöhen.*

**Antwort:**

Die Errichtung eines neuen Kreisverkehrsplatzes an o. g. Knotenpunkt ist nicht Gegenstand dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens.

Die Planungen für einen Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße berücksichtigen standardmäßig Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in allen Zu- und Abfahrten und die dafür vorgeschriebene Beleuchtung. Durch diese Bevorrechtigung wird sich die Situation für die Fußgänger gegenüber der heutigen Situation sogar verbessern.

Als Vorteil gegenüber einem signal- oder vorfahrtgeregelten Verkehrsknoten gilt die größere Verkehrssicherheit. Diese wird vor allem durch die niedrige Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge erzielt, aber auch durch die bessere Übersichtlichkeit, wodurch Unfälle glimpflicher ablaufen. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Gleichzeitig kann dabei der Verkehrsfluss gesteigert werden. Die Durchlassgeschwindigkeit ist oft höher als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung, da der Verkehr flüssiger laufen kann.

Während eine Kreuzung mit mehr als vier Zufahrten mittels Ampel wesentlich komplexer zu steuern ist, ist bei einem Kreisverkehr die Anzahl der möglichen Einfahrten nur von der Größe des Ringes abhängig. Er stellt prinzipbedingt jegliche Verkehrsbeziehung der angeschlossenen Straßen bereit. Es muss niemand unnötigerweise warten, wenn kein Verkehr auf einer anderen Straße naht, wie es bei Ampeln manchmal der Fall ist.

Der Grund für die zunehmende Anwendung liegt in zahlreichen positiven Wirkungen, die aus der Praxis und Untersuchungen belegt sind:

- Mit Kreisverkehrsplätzen lässt sich im allgemeinen eine höhere städtebauliche Qualität erreichen als mit herkömmlichen Knotenpunkten.
- Kreisverkehrsplätze weisen gegenüber konventionellen, nicht signalisierten Knotenpunkten eine günstigere Unfallbilanz auf. Insbesondere die schweren Unfälle werden deutlich verringert.
- Bei geeigneter Ausbildung können erhebliche geschwindigkeitsreduzierende Wirkungen bis in die zuführenden Straßen erreicht werden.
- Bei ungefähr gleichem Flächenbedarf ist der Kreisverkehrsplatz bis zu Belastungen von etwa 25.000 Kfz/Tag in der Regel leistungsfähiger als ein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt.
- Zu den Schwachzeiten treten im Unterschied zum lichtsignalgeregelten Knoten kaum Wartezeiten auf, die gleichmäßigere Fahrweise führt zu einer Lärminderung und weniger Abgasen.
- Speziell für Schwerfahrzeuge sind die Ein- und Ausfahrten im Gegensatz zur Kreuzung, wo es zu Behinderungen des Gegenverkehrs kommen kann, wesentlich leichter zu durchfahren, wenn der Radius ausreichend groß ist.
- So ist es den Verkehrsteilnehmern auch möglich, den Kreisverkehr ohne Behinderung zum Wenden zu nutzen.
- Betriebs- und Unterhaltungskosten für eine Lichtsignalanlage entfallen.
- Der Umbau eines herkömmlichen Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz wird von den Verkehrsteilnehmern und den Anwohnern in der Regel positiv aufgenommen.

Insgesamt führt die Einrichtung eines Kreisverkehrs zu einer Verstärkung des motorisierten Verkehrs auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau, so dass sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

## **1.2 Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

### **1.2.1 Stellungnahme 1 vom 11.09.2015**

*Gegen die Errichtung einer Lärmschutzwand an bzw. auf der Grundstücksgrenze des betroffenen Einwenders wird Widerspruch eingelegt. Der Einwender spricht sich für die Errichtung einer Zaunanlage aus.*

#### **Antwort:**

Das in Rede stehende Flurstück 612 befindet sich nicht im Eigentum des Vorhabenträgers und wird daher auch nicht beplant. Zur Minderung der aus dem Gewerbelärm resultierenden Schallimmissionen sind gemäß der schalltechnischen Untersuchung zu dem geplanten Einzelhandelsmarkt (Stand: 13.07.2015) Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Neben der Auskleidung der Deckenunterseite des Parkdecks mit schallabsorbierendem Material ist die

Errichtung von Schallschutzwänden erforderlich. Die Vorhabenplanung sieht östlich des angesprochenen Flurstücks 167 bzw. nördlich der Flurstücke 612/177 die Errichtung von 2,0 m hohen Schallschutzwänden vor. Diese sind jedoch nicht auf der Grundstücksgrenze geplant und müssen daher die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen einhalten. Weiter östlich ist nordwestlich der Flurstücke 353/2255 die Errichtung einer 3,5 m hohen Schallschutzwand, ebenfalls abgerückt von der Grundstücksgrenze, geplant. Auch diese Schallschutzwand muss die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen einhalten.

Die in unmittelbarer Nähe der Grundstücksgrenze vorhandenen Bäume werden durch die geplanten Schallschutzwände nicht betroffen.

Die Errichtung einer grenzständigen Zaunanlage wird planungsrechtlich nicht festgesetzt und ist zwischen den Grundstückseigentümern einvernehmlich privatrechtlich zu regeln.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

### **1.2.2 Stellungnahme 2 vom 15.09.2015**

*Es werden Bedenken vorgetragen, dass an dem neuen Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße/Zufahrt zum Einzelhandelsmarkt Fußgänger (Schulkinder) und Radfahrer aufgrund des Verkehrsaufkommens gefährdet werden.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine Sonderregelung, sondern an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die Gehwegüberfahrten werden z. B. mittels eines Aufmerksamkeitsfeldes als Bodenindikator und farblicher Akzentuierung des Überfahrtbereiches markiert. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

### **1.2.3 Stellungnahme 3 vom 16.09.2015**

A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass an dem neuen Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße/Zufahrt zum Einzelhandelsmarkt Fußgänger (Schulkinder und Senioren) aufgrund des Verkehrsaufkommens gefährdet werden.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine Sonderregelung, sondern an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die Gehwegüberfahrten werden z. B. mittels eines Aufmerksamkeitsfeldes als Bodenindikator und farblicher Akzentuierung des Überfahrtbereiches markiert. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*B) Es werden Bedenken vorgetragen, dass sich durch die Errichtung eines neuen Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße die Gefährdungssituation für Fußgänger (Grundschulkinder) erhöhen wird.*

**Antwort:**

Die Errichtung eines neuen Kreisverkehrsplatzes an o. g. Knotenpunkt ist nicht Gegenstand dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens.

Die Planungen für einen Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße berücksichtigen standardmäßig Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in allen Zu- und Abfahrten und die dafür vorgeschriebene Beleuchtung. Durch diese Bevorrechtigung wird sich die Situation für die Fußgänger gegenüber der heutigen Situation sogar verbessern.

Als Vorteil gegenüber einem signal- oder vorfahrtgeregelten Verkehrsknoten gilt die größere Verkehrssicherheit. Diese wird vor allem durch die niedrige Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge erzielt, aber auch durch die bessere Übersichtlichkeit, wodurch Unfälle glimpflicher ablaufen. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weitaus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Gleichzeitig kann dabei der Verkehrsfluss gesteigert werden. Die Durchlassgeschwindigkeit ist oft höher als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung, da der Verkehr flüssiger laufen kann.

Während eine Kreuzung mit mehr als vier Zufahrten mittels Ampel wesentlich komplexer zu steuern ist, ist bei einem Kreisverkehr die Anzahl der möglichen Einfahrten nur von der Größe des Ringes abhängig. Er stellt prinzipbedingt jegliche Verkehrsbeziehung der angeschlossenen Straßen bereit. Es muss niemand unnötigerweise warten, wenn kein Verkehr auf einer anderen Straße naht, wie es bei Ampeln manchmal der Fall ist.

Der Grund für die zunehmende Anwendung liegt in zahlreichen positiven Wirkungen, die aus der Praxis und Untersuchungen belegt sind:

- Mit Kreisverkehrsplätzen lässt sich im allgemeinen eine höhere städtebauliche Qualität erreichen als mit herkömmlichen Knotenpunkten.



- Kreisverkehrsplätze weisen gegenüber konventionellen, nicht signalisierten Knotenpunkten eine günstigere Unfallbilanz auf. Insbesondere die schweren Unfälle werden deutlich verringert.
- Bei geeigneter Ausbildung können erhebliche geschwindigkeitsreduzierende Wirkungen bis in die zuführenden Straßen erreicht werden.
- Bei ungefähr gleichem Flächenbedarf ist der Kreisverkehrsplatz bis zu Belastungen von etwa 25.000 Kfz/Tag in der Regel leistungsfähiger als ein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt.
- Zu den Schwachzeiten treten im Unterschied zum lichtsignalgeregelten Knoten kaum Wartezeiten auf, die gleichmäßigere Fahrweise führt zu einer Lärminderung und weniger Abgasen.
- Speziell für Schwerfahrzeuge sind die Ein- und Ausfahrten im Gegensatz zur Kreuzung, wo es zu Behinderungen des Gegenverkehrs kommen kann, wesentlich leichter zu durchfahren, wenn der Radius ausreichend groß ist.
- So ist es den Verkehrsteilnehmern auch möglich, den Kreisverkehr ohne Behinderung zum Wenden zu nutzen.
- Betriebs- und Unterhaltungskosten für eine Lichtsignalanlage entfallen.
- Der Umbau eines herkömmlichen Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz wird von den Verkehrsteilnehmern und den Anwohnern in der Regel positiv aufgenommen.

Insgesamt führt die Einrichtung eines Kreisverkehrs zu einer Verstärkung des motorisierten Verkehrs auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau, so dass sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass der Verkehr aufgrund des signalisierten Knotenpunktes Karl-Friedrich-Straße/Pfarrer-Halbe-Straße/Neulingstraße nicht störungsfrei durch die Karl-Friedrich-Straße fließen wird.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die aktuelle Verkehrssituation für die Karl-Friedrich-Straße und den unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt Markstraße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße / Heinrich-König-Straße wurde ermittelt und mit den Zusatzverkehren des geplanten Marktes zu maßgebenden Prognose-Verkehrsbelastungen überlagert. Auf der Basis der Prognose-Frequenzen wurde dann die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität des bestehenden, signalisierten Knotenpunktes und des zusätzlichen Einmündungsbereiches zwischen Karl-Friedrich-Straße und Zufahrt Markt nach den Berechnungsverfahren des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS bestimmt. Die den Leistungsfähigkeitsberechnungen zugrunde gelegten PROGNOSE-Verkehrsbelastungen ergeben sich durch die Überlagerung der durch Zählung vor Ort am Dienstag, dem 17. Oktober 2013 in der Nachmittagsspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr erhobenen ANALYSE-Verkehrsbelastungen mit den vorhabenbezogenen Kfz-Verkehren des geplanten Einkaufszentrums. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen verdeutlichen, dass an dem Knotenpunkt Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße mit den vorhandenen Grünzeiten weitestgehend angemessene Verkehrsqualitäten gewährleistet werden können. Auch der neue Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Edeka-Parkplatz ist mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

#### **1.2.4 Stellungnahme 4 vom 17.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass an dem neuen Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße/Zufahrt zum Einzelhandelsmarkt aufgrund des Verkehrsaufkommens (Kunden-Pkw und Lkw-Anlieferung) ein erhöhtes Unfallrisiko für Fußgänger (Schulkinder) besteht.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine Sonderregelung, sondern an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- B) *Es wird vorgetragen, dass die Feinstaubbelastungen durch die ansteigende Verkehrsdichte ansteigen werden. Ferner wird angeregt, die zusätzliche Belastung durch ein Fachgutachten nachzuweisen, da eine dauerhafte Gefährdung der Anwohner befürchtet wird.*

#### **Antwort:**

Bedingt durch die Ansiedlung des geplanten Einzelhandelsmarktes und der weiteren Einzelhandelsnutzungen werden sich die Verkehrsbelastungen in den betroffenen Verkehrsströmen der Karl-Friedrich-Straße erhöhen. Dadurch bedingt erhöht sich ebenfalls der Eintrag luftverunreinigender Stoffe im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte zusätzliche Verkehrsaufkommen sowie auch der Eintrag luftverunreinigender Stoffe, tritt nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder für die Nachbarschaft herbeizuführen" (§ 3 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Luftverunreinigende Stoffe sind danach entsprechend § 3 Abs. 4 BImSchG "Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft, insbesondere durch Rauch, Ruß, Staub, Gase, Aerosole, Dämpfe oder Geruchsstoffe".

Der Planbereich liegt nicht in der Bochumer Umweltzone. Nach den Belastungskarten des LANUV wurden keine Belastungsschwerpunkte festgestellt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist von erhöhten Schadstoffemissionen auszugehen, welche sich kleinräumig negativ auf den Planbereich auswirken werden. Großräumig sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Punktuell entstehen neue Schadstoffemissionen durch den Kraftfahrzeugverkehr in der Stellplatzanlage des Sondergebietes. Diese werden jedoch angesichts der Durchlüftungs-

verhältnisse nicht zu gravierenden Verschlechterungen führen, die einer gesonderten Berücksichtigung bedürfen. Eine Gefährdung der Kunden ist schon aus der eigenen Lebenserfahrung heraus zu verneinen. Gefährdungen der Nachbarschaft durch Emissionen des Parkplatzes/Zufahrt sind zu verneinen, da es bei der Transmission der Stoffe dort hin zu einem Verdünnungseffekt kommt.

Die Gefahr von bedenklichen Schadstoffanreicherungen besteht also nicht. In Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen ist insbesondere nicht zu erwarten, dass die einschlägigen Grenzwerte für die relevanten Schadstoffe überschritten werden könnten. Maßnahmen speziell zum Schutzgut Klima und Lufthygiene sind nicht vorgesehen.

Die aus gestalterischen Gründen festgesetzte Dachbegrünung im Sondergebiet sowie die aus gleichen Gründen geplante Begrünung des Außengeländes wird allerdings in gewissen Umfang auch positiv mindernde Wirkung auf die Ausbildung urbaner Klimaausprägungen (Hitzeinsel) haben.

Zusammenfassend sind Auswirkungen auf das Schutzgut "Klima und Lufthygiene" unvermeidlich mit der Bebauung von Freiflächen verbunden, diese werden aber im konkreten Fall als nicht erheblich bewertet.

#### **Der Anregung wird nicht gefolgt**

- C) *Es werden Bedenken gegen die Gestaltung der Gebäudearchitektur und die städtebauliche Einbindung des Baukörpers vorgetragen.*

#### **Antwort:**

Mit der Umsetzung der Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht verbunden. Die zeitgemäße Gestaltung der Fassaden spiegelt die inneren Nutzungen zum öffentlichen Raum wieder. So wird beispielsweise die Fassade an der Karl-Friedrich-Straße durch vertikale Fensterbänder gegliedert. Eine horizontale Gliederung erfolgt durch eine differenzierte Ausgestaltung der Außenwandoberflächen mit unterschiedlichen Materialien und Farbgebungen. Die Ansicht zur Bergwerkstraße wird ebenfalls durch unterschiedliche Außenwandoberflächen gegliedert, in welche die horizontalen Fensterbänder eingefügt werden. Auch die Ansichten zu den Nachbargrundstücken werden durch Material- und Farbwechsel der Außenwandoberflächen maßstabsgerecht gegliedert.

Die Vorhabenplanung sieht eine in der Höhe gestaffelte Bebauung vor. Die differenzierte Höhenentwicklung nimmt Bezug auf die vorhandene Bebauungsstruktur an der Karl-Friedrich-Straße, wie auch an der Bergwerksstraße. Bei der Ausgestaltung der maximalen Gebäudehöhen des Baukörpers müssen die Regelungen gemäß § 6 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung (BauO NRW) eingehalten werden, wonach vor den Außenwänden von Gebäuden Abstandsflächen von oberirdischen Gebäuden freizuhalten sind. Hält ein Vorhaben die bauordnungsrechtlichen Vorschriften des § 6 BauO NRW ein, bedeutet dies regelmäßig, dass damit das Vorhaben nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstößt. Die vor Außenwänden von Gebäuden freizuhaltenden Flächen (Abstandsflächen) müssen auf dem Grundstück selbst liegen. Die Abstandsflächen dürfen auch bis zur Mitte öffentlicher Verkehrsflächen liegen.

Durch Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Verbindung mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan wird das Einfügen des Planungsvorhabens unter städtebaulichen Gesichtspunkten gewährleistet.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

**1.2.5 Stellungnahme 5 vom 18.09.2015**

- A) *Es wird der Einwand erhoben, dass die Vorgaben des Masterplans Einzelhandel - Fortschreibung 2012 nicht eingehalten werden.*

**Antwort:**

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert.

Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass der vorhandene Einzelhandelsbesatz durch die Ansiedlung des Lebensmittelmarktes und der ergänzenden Nutzungen verdrängt werden könnte. Eine Stärkung des Einzelhandels wird in der Schaffung zusätzlicher Stellplätze und zusätzlicher Wohnbebauung gesehen.*

**Antwort:**

Großflächige Einzelhandelsbetriebe können erhebliche Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung sowohl in ihrer näheren Umgebung, in anderen Bereichen der Stadt oder in Nachbarstädten haben. Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde daher im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark in Bochum (Stand: Dezember 2014/Februar 2015) erarbeitet.

Wie im Masterplan Einzelhandel Fortschreibung 2012 ausführlich dargelegt, strebt die Stadt Bochum eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet durch zukunftsfähige zentrale Versorgungsbereiche und ein funktionsfähiges Netz von Nahversorgungsstandorten

an. Die gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark gelangt zu folgendem Ergebnis:

Die untersuchungsrelevante Marktanalyse zeigt, dass der Untersuchungsraum in den projektrelevanten Warengruppen (Nahrungs- und Genussmittel, Bekleidung, Schuhe / Lederwaren, Spielwaren / Hobbyartikel) derzeit noch ein nennenswertes Entwicklungspotenzial für Angebotsausweitungen aufweist. Fast 100 % des potenziellen Vorhabenumsatzes wird sich somit durch die Rückgewinnung bestehender Kaufkraftabflüsse an Standorte außerhalb des Untersuchungsraumes – insbesondere außerhalb des Stadtbezirks Südwest – erwirtschaften lassen.

Unter Berücksichtigung dieses raumökonomischen Rahmens und der städtebaulichen Überlegungen im Zusammenhang mit der räumlichen Integration des Vorhabenstandortes in den zentralen Versorgungsbereich „Stadtteilzentrum Weitmar-Mark“ ist aus gutachterlicher Sicht eine Ansiedlung dieses „kleinen Einkaufszentrums“ grundsätzlich positiv zu bewerten.

Eine Umsetzung des Planvorhabens am Vorhabenstandort stellt aus städtebaulicher Sicht eine Profilierung der Karl-Friedrich-Straße im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark dar und kann zur Stärkung der Zukunftsfähigkeit des Zentrums beitragen.

Das geplante Angebot steht sowohl im Einklang mit der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums als auch im Verhältnis zur entsprechenden Nachfrage im funktionalen Versorgungsgebiet.

Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Für bestehende Wettbewerber innerhalb des Stadtteilzentrums kann kein „Konkurrenzschutz“ formuliert werden. Um eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung in diesem Stadtbereich zu sichern, ist eine Positionierung von einem funktionsfähigen zentralen Versorgungsbereich mit modernen, zukunftsfähigen Betrieben anzustreben. Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters innerhalb des „kleinen Einkaufszentrums“ sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.

Im Sinne einer wohnungsnahen (und somit auch fußläufigen) Versorgung ist es sinnvoll, durch verträgliche Angebotsausweitungen und die Etablierung moderner, zukunftsfähiger Angebote im Stadtteilzentrum möglichen Angebotsverschiebungen an nicht-integrierte Standorte im Stadtgebiet entgegen zu wirken. Sofern Betriebe in nicht-integrierten Lagen von Umsatzumverteilungen betroffen sind, führt dies nicht zu städtebaulich negativen Auswirkungen, da die Nahversorgungsstruktur dadurch nicht gefährdet wird.

Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts zeigt ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit (Gesamtzentralität in allen untersuchungsrelevanten Branchen von ca. 0,5), aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.

Ein Umschlagen absatzwirtschaftlicher Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen i. S. v. § 11 Absatz 3 BauNVO ist angesichts der vorhanden Angebotsstruktur für die Branchen Nahrungs- und Genussmittel, Bekleidung,

Schuhe / Lederwaren, Spielwaren / Hobbyartikel in zentralen oder städtebaulich integrierten Lagen nicht zu erwarten.

Auch bei einer Überprüfung der Zulässigkeitsvoraussetzungen im Sinne des § 34 Absatz 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) wären Beeinträchtigungen der Wettbewerbsfähigkeit vorhandener Einzelhandelsbetriebe unbeachtlich.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

#### **1.2.6 Stellungnahme 6 vom 19.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass ein Teil des durch den neuen Einzelhandelsmarkt erzeugten zusätzlichen Verkehrs über die Neulingstraße fließen wird. In der Verkehrsuntersuchung sollten die Auswirkungen auf die Neulingstraße geprüft und bewertet werden.*

#### **Antwort:**

Probleme, die sich aus der Verkehrsverteilung im öffentlichen Straßennetz ergeben, müssen mit Mitteln des Straßenverkehrsrechtes geregelt werden und sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanes. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass ein Teil des induzierten Verkehrs über die Neulingsstraße fahren wird. Die Neulingsstraße ist jedoch von ihrem Querschnitt und Zustand geeignet, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Die Verwaltung wird nach Fertigstellung des Einzelhandelsmarktes und des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße / Markstraße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße im Rahmen eines Monitorings die Verkehrsabläufe beobachten und ggfs. verkehrslenkende Maßnahmen ergreifen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- B) *Es wird angeregt, die Neulingstraße, im parallel zur Heinrich-König-Straße verlaufenden Abschnitt, für sämtlichen Durchgangsverkehr zu sperren.*

#### **Antwort:**

Fragen der Verkehrssicherung und der Verkehrslenkung (z. B. die Anordnung von Einbahnstraßen) sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Ein Verkehrsverbot nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) darf nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Bisher sind solche besonderen Umstände für die Neulingstraße nicht bekannt. Es gibt weder Behinderungen im fließenden Verkehr noch ist die Notwendigkeit eines Durchfahrtsverbotes aufgrund der Verkehrsbelastung bekannt.

Darüberhinaus wäre bei der Entscheidung hinsichtlich einer Durchfahrtsbeschränkung zu berücksichtigen, dass Anlieger nicht nur die Bewohner einer Straße, sondern auch deren Besucher sind. Unter den Begriff "Besucher" fallen z. B. auch sämtliche Handwerker, Ärzte, Pflege- und Postdienste, andere Gewerbetreibende und - im Falle der Neulingstraße - auch sämtliche Besucher der Neulingschule.

Da der Neulingstraße zusätzlich die Erschließungsfunktion für sämtliche Straßen des angrenzenden Wohngebietes zukommt, wären diese zum großen Teil nur noch über Umwege

erreichbar und würden mit einer deutlich verstärkten Belastung der Natorpstraße einhergehen.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

### **1.2.7 Stellungnahme 7 vom 20.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Vorgaben des Masterplans Einzelhandel - Fortschreibung 2012 nicht eingehalten werden und der Regionale Flächennutzungsplan geändert werden müsse.*

#### **Antwort:**

Zum Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012:

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert.

Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

Zum Regionalen Flächennutzungsplan:

Im zeichnerischen Teil, der zum Zeitpunkt der Planaufstellung geltenden Fassung des RFNP, sind die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes zwischen den Straßen „Neulingstraße, Karl-Friedrich-Straße, Heinrich-König-Straße und der Bergwerksstraße“ überwiegend als gemischte Bauflächen bzw. Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) d. h., Bereich mit hoher Nutzungsintensität und -dichte dargestellt. Lediglich zwischen der Bergwerksstraße und der Heinrich-König-Straße sind Flächen des Plangebietes als Wohnbauflächen/Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) dargestellt.

Sowohl die dargestellten gemischten Bauflächen/ASB als auch die Wohnbauflächen/ASB entsprechen überwiegend der Realnutzung, d. h. dem vorhandenen Gebäudebestand in dem Gebiet. Gemischte Bauflächen/ASB sind Bereiche, die vorwiegend entsprechend tatsächlicher Nutzung dargestellt werden und durch einen engen räumlichen Bezug von Wohnen und Arbeiten charakterisiert sind. Die dargestellten Wohnbauflächen/ASB entsprechen dem vorhandenen Wohnungsbestand in der Region.

Gemäß des Ziels 1 des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) - Sachlicher Teilplan Großflächiger Einzelhandel, dürfen Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) - hier großflächige Einzelhandelsbetriebe mit mehr als 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche - nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen (ASB) festgesetzt werden.

Der RFNP bildet damit die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 965. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen den Anforderungen des § 1 Abs. 4 BauGB (Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung) sowie des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB (Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan). Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 965 werden somit entsprechend den Ableitungsregeln des RFNP aus den Darstellungen des regionalen Flächennutzungsplanes entwickelt.

Eine Änderung des Regionalen Flächennutzungsplanes zur Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes ist nicht erforderlich.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*B) Es werden Bedenken vorgetragen, dass der Kaufkraftabfluss aus dem Stadtteilzentrum durch die Ansiedlung eines Einzelhandelsbetriebes nicht verhindert werden kann.*

**Antwort:**

Ein wesentliches Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist die zukunftsfähige Entwicklung, Stärkung und Attraktivierung des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark durch die planungsrechtliche Sicherung großflächigen Einzelhandels und ergänzender Nutzungen mit einem hinreichenden Parkplatzangebot. Die Verhinderung von Kaufkraftabfluss ist kein vorrangiges Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Lebensmittelangebote innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark stehen durchaus in unmittelbarem Wettbewerb zu den Angebotsstandorten in anderen zentralen Versorgungsbereichen. In Folge der regelmäßigen Nachfrage nach Gütern des täglichen Bedarfs werden die Versorgungseinkäufe in nahversorgungsrelevanten Sortimenten üblicherweise möglichst in der Nähe des Wohnortes getätigt.

Im Rahmen der gutachterlichen Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark wurde der Untersuchungsraum aufgrund der vergleichsweise lockeren Siedlungsstruktur südlich des Vorhabenstandortes und der speziellen Topographie vor allem auf Wohnsiedlungsbereiche, die bis zu 3 km Fahrdistanz vom Vorhabenstandort entfernt liegen, konzentriert. Die Abgrenzung des Einzugsgebietes dient als Grundlage zur Analyse der Wettbewerbssituation.

Die gutachterliche Bewertung gelangt zu dem Ergebnis, dass in den untersuchungsrelevanten Branchen, hier auch für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel, eine unterdurchschnittliche Zentralität von 0,7 vorhanden ist. Dies bedeutet, dass größere Kaufkraftströme (rd. 30 %) nicht innerhalb des Untersuchungsraumes gebunden werden können und somit Kaufkraft zu anderen Wettbewerbsstandorten - zu Teilen auch außerhalb der Stadt Bochum - abfließt. Die Zentralität errechnet sich dabei durch Gegenüberstellung des lokalen, einzelhandelsrelevanten Kaufkraftvolumens und der getätigten Umsätze im Untersuchungsraum.



Die Analyse der Angebotssituation für die Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters zeigt, dass ein gewisses Angebot im Bereich Nahrungs- und Genussmittel vorhanden ist, jedoch die vorhandene warengruppenspezifische Ausstattung nicht annähernd die lokale Kaufkraft binden kann. In Folge der sehr kleinteiligen Angebotsstrukturen sowie teilweise deutlich in die Jahre gekommenen Lebensmittelmärkte fließt derzeit rund 30 % dieser warengruppenspezifischen Kaufkraft außerhalb des Untersuchungsraumes ab. Somit kann durch das Planvorhaben ein Teil dieser Kaufkraft zurückgewonnen werden. Auch wenn es sich hierbei um Umsatzumverteilungen handelt, sind diese nicht städtebaulich relevant und negativ in ihrem Sinne, da durch das Vorhaben die hier resultierenden Verkehrswege weiterhin klein verbleiben. Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierte Standorte außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark ist in Folge des Ansiedlungsvorhabens des Lebensmittelvollsortimenters nicht zu erwarten. Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können.

**Fazit:**

Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Wirkungsbereich des Vorhabenstandorts zeigt ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit im Bereich der Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Getränke), aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass das Verkehrskonzept nicht ausreichend ausgearbeitet ist und sich die bisherige Verkehrssituation noch verschlechtert, insbesondere für (Schul-) Kinder.*

**Antwort:**

Bedingt durch die Ansiedlung des geplanten Einzelhandelsmarktes und der weiteren Einzelhandelsnutzungen werden sich die Verkehrsbelastungen in den betroffenen Verkehrsströmen der Karl-Friedrich-Straße erhöhen.

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurden für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine Sonderregelung, sondern an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

D) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch den Zusatzverkehr die Lärmbelastungen stark zunehmen werden.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der VDH Projektmanagement GmbH eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015, Peutz Consult GmbH, Dortmund) erarbeitet. Die Schallimmissionsprognose der Gewerbelärmimmissionen gemäß TA Lärm und die Untersuchung zu der Veränderung des Verkehrslärms im Umfeld des Plangebietes gelangt zu folgendem Ergebnis:

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöhen sich ebenfalls die Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen und auch die Verkehrslärmerhöhung, treten nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

An der Karl-Friedrich-Straße, südlich des Einzelhandelsmarktes treten teilweise mit 0,5 dB(A) die höchsten Verkehrslärmerhöhungen tags auf. Weitgehend liegen die Erhöhungen jedoch bei 0,1 bis 0,3 dB(A). Diese Erhöhungen von kleiner 2 dB(A) sind in der Regel für das menschlich Gehör nicht wahrnehmbar.

An der Karl-Friedrich-Straße und besonders in den Kreuzungsbereichen liegen bereits in der Bestandssituation hohe Verkehrslärmimmissionen von bis zu und über 70 dB(A) vor. Bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte von 70 dB(A) tags / 60dB(A) nachts sind auch geringfügige Erhöhungen relevant. Es treten an der meist belasteten schutzbedürftigen Nutzung Verkehrslärmerhöhungen von 71,1 dB(A) auf 71,3 dB(A) auf.

In den weiteren Verläufen der Straßen verteilt sich die Mehrbelastung des Verkehrs immer weiter auf, sodass noch Verkehrslärmerhöhungen von 0,1 bis 0,2 dB(A) vorliegen.

Direkt gegenüber des geplanten Einzelhandelsmarktes liegt in den oberen Geschossen der Karl-Friedrich-Straße 115 keine Erhöhung vor. Dies ist dadurch bedingt, dass der Verkaufsraum des Einzelhandelsmarktes niedriger ist als die heute noch vorhandene Wohnbebauung (Karl-Friedrich-Straße 106) an dieser Stelle und die Reflexionen des Verkehrslärms an den Obergeschossen der gegenüberliegenden Bebauung mit Umsetzung des Einzelhandelsmarktes wegfallen werden.

An den vom Verkehrslärm am meisten betroffenen Gebäuden treten tags bereits Beurteilungspegel von bis zu und über 70 dB(A) auf. In allen betrachteten Gebäuden, bei denen eine Erhöhung des Verkehrslärms über 70 dB(A) auftritt, befinden sich mindestens in den Erdgeschossebenen gewerbliche Nutzungen. Meist sind hier auch nicht zu öffnende Fenster (Schaufenster) oder auch teilweise mit nicht schutzbedürftigen Raumnutzungen (Verkaufsräume) vorhanden.

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen im Null-Fall an einer schutzbedürftigen Nutzung liegen im 1. Obergeschoss des Gebäudes Karl-Friedrich-Straße 98 mit 71,1 dB(A) vor. Im Plan-Fall erhöht sich die Immission dort um 0,2 dB(A) auf 71,3 dB(A). Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist in diesen Größenordnungen nicht durch das menschliche Gehör wahrnehmbar. Die Erhöhung einzelner Schallereignisse oder Töne ist in der Regel erst ab einer Steigerung des Schalldruckpegels von mind. 2 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrnehmbar.

Um eine Minderung der Verkehrslärmbelastung herbeizuführen, können aktive Minderungsmaßnahmen z. B. durch eine Verringerung der Schallemissionen durch die Senkung der Verkehrsbelastung, die Senkung der Fahrgeschwindigkeit oder dem Einbringen einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche oder Schallabschirmungen (Schallschutzwände) in Betracht gezogen werden. Weiterhin können auch passive Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden, z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen durchgeführt werden.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- E) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Ansiedlung eines weiteren (Lebensmittel) Einzelhandelsbetriebes nicht erforderlich sei, da bereits ausreichend Lebensmittel-einzelhandelsbetriebe im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark vorhanden seien.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen durch das Büro Junker + Kruse, Dortmund erarbeitet.

Die gutachterliche Bewertung gelangt zu dem Ergebnis, dass in den untersuchungsrelevanten Branchen, hier auch für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel (Lebensmittel), eine unterdurchschnittliche Zentralität von 0,7 vorhanden ist. Dies bedeutet, dass größere Kaufkraftströme (rd. 30 %) nicht innerhalb des Untersuchungsraumes gebunden werden können und somit Kaufkraft zu anderen Wettbewerbsstandorten - zu Teilen auch außerhalb der Stadt Bochum - abfließt. Die Zentralität errechnet sich dabei durch Gegenüberstellung des lokalen, einzelhandelsrelevanten Kaufkraftvolumens und der getätigten Umsätze im Untersuchungsraum.

Die Analyse der Angebotssituation für die Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters zeigt, dass ein gewisses Angebot im Bereich Nahrungs- und Genussmittel vorhanden ist, jedoch die vorhandene warengruppenspezifische Ausstattung nicht annähernd die lokale Kaufkraft binden kann. In Folge der sehr kleinteiligen Angebotsstrukturen sowie teilweise deutlich in die Jahre gekommenen Lebensmittelmärkte fließt derzeit rund 30 % dieser warengruppenspezifischen Kaufkraft außerhalb des Untersuchungsraumes ab. Somit kann durch das Planvorhaben ein Teil dieser Kaufkraft zurückgewonnen werden. Auch wenn es sich hierbei um Umsatzumverteilungen handelt, sind diese nicht städtebaulich relevant und negativ in ihrem Sinne, da durch das Vorhaben die hier resultierenden Verkehrswege weiterhin klein verbleiben. Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierte Standorte außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark ist in Folge des Ansiedlungsvorhabens des Lebensmittelvollsortimenters nicht zu erwarten. Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können.

**Fazit:**

Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts zeigt ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit im Bereich der Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Getränke), aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteil-

zentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

F) *Es wird angeregt, Wohnraum für Familien, altengerechte Wohnungen und Freiraumangebote als Ziel einer zukunftsorientierten Stadtentwicklungspolitik zu formulieren.*

**Antwort:**

Der Bauherr ist wirtschaftlich als Handelsgesellschaft tätig und verfügt über grundlegende, langjährige Erfahrungen im Segment des (Lebensmittel-) Einzelhandels. Die Errichtung von Wohnungen gehört nicht zum Kerngeschäft der Handelsgesellschaft und wird daher für das Vorhabengrundstück auch nicht als Ziel definiert. Ziel des Bauherrn ist die Errichtung eines großflächigen Einzelhandlsbetriebs und ergänzende Nutzungen und einem ausreichenden Stellplatzangebot innerhalb des Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

**1.2.8 Stellungnahme 8 vom 20.09.2015**

A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass das Verkehrskonzept vor dem Hintergrund anderweitiger Baumaßnahmen im Umfeld dieses Planvorhabens nicht ausreichend ausgearbeitet ist.*

**Antwort:**

Bedingt durch die Ansiedlung des geplanten Einzelhandelsmarktes und der weiteren Einzelhandelsnutzungen werden sich die Verkehrsbelastungen in den betroffenen Verkehrsströmen der Karl-Friedrich-Straße erhöhen.

Zum Nachweis einer angemessenen Verkehrserschließung wurde daher im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird die aktuelle Verkehrssituation für die Karl-Friedrich-Straße und den unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt Markstraße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße / Heinrich-König-Straße ermittelt und mit den Zusatzverkehren des geplanten Marktes zu maßgebenden Prognose-Verkehrsbelastungen überlagert.

Die den Leistungsfähigkeitsberechnungen zugrunde gelegten PROGNOSE-Verkehrsbelastungen ergeben sich durch die Überlagerung der durch Zählung vor Ort am Dienstag, den 17. Oktober 2013 in der Nachmittagsspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr erhobenen ANALYSE-Verkehrsbelastungen mit den vorhabenbezogenen Kfz-Verkehren des geplanten Einkaufszentrums.

Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen verdeutlichen, dass an dem Knotenpunkt Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße mit den vorhandenen Grünzeiten weitestgehend angemessene Verkehrsqualitäten gewährleistet werden können.

Der neue Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Edeka-Parkplatz ist daher mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch erforderliche Anpassungen am Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 dieser keine regelnde Wirkung mehr entfalten kann.*

**Antwort:**

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert. Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

C) *Es wird angeregt, die Rampenneigung der Tiefgarage auf 15 % zu erhöhen oder die Parkplätze auf zwei Ebenen anzuordnen, damit die Grenzen des im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 dargestellten Stadtteilzentrums Weitmar-Mark eingehalten werden können.*

**Antwort:**

Die Ein-/ Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt über eine Anbindung an die Karl-Friedrich-Straße und dient der Unterbringung des ruhenden (Kunden-)verkehrs sowie als Warenanlieferung. Da die Warenanlieferung tlw. auch mittels Sattelzügen erfolgt, sind zur Dimensionierung der maximal zulässigen Rampenneigungen im Bereich der Ein-/Ausfahrt Sattelzüge zu Grunde zu legen. Eine Rampenneigung von 15 % scheidet für diese Lieferfahrzeuge aus. Ferner müssen bei der Anlage von Rampen über 10 % Neigung die sogenannten Kuppen (Übergang der aufsteigenden Rampe zur Horizontalen) und Wannan (Übergang der Horizontalen zur aufsteigenden Rampe) abgeflacht werden. Diese Abflachungen Verlängern die Rampenlänge entsprechend.

Eine zweite Tiefgaragenebene ist betriebswirtschaftlich im Verhältnis zur (vermietbaren) Nutzfläche nicht darzustellen und scheidet aus Kostengründen aus.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

D) *Es wird angeregt, die Lagerflächen und weiteren Nebenräume teilweise im Staffelgeschoss anzuordnen, damit die Grenzen des im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 dargestellten Stadtteilzentrums Weitmar-Mark eingehalten werden können.*

**Antwort:**

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

#### **1.2.9 Stellungnahme 9 vom 22.09.2015**

A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass gemäß Baunutzungsverordnung nur ein Handelsbetrieb mit maximal 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche errichtet werden darf.*

**Antwort:**

Gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind als sonstige Sondergebiete (SO) solche Gebiete festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheiden. Nach § 11 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sind großflächige Einzelhandelsbetriebe, zu denen der hier plangegenständliche Lebensmittelvollsortimenter gehört, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können, außer in Kerngebieten nur in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig. Auswirkungen sind bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben in der Regel anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1.200 m<sup>2</sup> überschreitet. Großflächig sind Einzelhandelsbetriebe, deren Verkaufsfläche 800 m<sup>2</sup> oder mehr beträgt.

Der in Rede stehende großflächige Einzelhandelsbetrieb mit einer Gesamtverkaufsfläche von 2.000 m<sup>2</sup> ist demnach in dem für ihn festgesetzten sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung - großflächiger Lebensmittelmarkt und ergänzende Nutzungen - generell zulässig. Ferner wäre der großflächige Einzelhandelsbetrieb außer in Kerngebieten in den anderen Baugebieten nicht zulässig.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Ansiedlung weiterer Verkaufsflächen nicht erforderlich sei, da bereits ausreichend Verkaufsflächen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark vorhanden seien.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen durch das Büro Junker + Kruse, Dortmund erarbeitet.

Die gutachterliche Bewertung gelangt zu dem Ergebnis, dass in den untersuchungsrelevanten Branchen, hier auch für die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel (Lebensmittel), eine unterdurchschnittliche Zentralität von 0,7 vorhanden ist. Dies bedeutet, dass größere Kaufkraftströme (rd. 30 %) nicht innerhalb des Untersuchungsraumes gebunden werden können und somit Kaufkraft zu anderen Wettbewerbsstandorten - zu Teilen auch außerhalb der Stadt Bochum - abfließt. Die Zentralität errechnet sich dabei durch Gegenüberstellung des lokalen, einzelhandelsrelevanten Kaufkraftvolumens und der getätigten Umsätze im Untersuchungsraum.

Die Analyse der Angebotssituation für die Ansiedlung eines Lebensmittelvollsortimenters zeigt, dass ein gewisses Angebot im Bereich Nahrungs- und Genussmittel vorhanden ist, jedoch die vorhandene warengruppenspezifische Ausstattung nicht annähernd die lokale Kaufkraft binden kann. In Folge der sehr kleinteiligen Angebotsstrukturen sowie teilweise deutlich in die Jahre gekommenen Lebensmittelmärkte fließt derzeit rund 30 % dieser warengruppenspezifischen Kaufkraft außerhalb des Untersuchungsraumes ab. Somit kann durch das Planvorhaben ein Teil dieser Kaufkraft zurückgewonnen werden. Auch wenn es sich hierbei um Umsatzumverteilungen handelt, sind diese nicht städtebaulich relevant und negativ in ihrem Sinne, da durch das Vorhaben die hier resultierenden Verkehrswege weiterhin klein verbleiben. Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierte Standorte außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark ist in Folge des Ansiedlungsvorhabens des Lebensmittelvollsortimenters nicht zu erwarten. Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können.

**Fazit:**

Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts zeigt ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit im Bereich der Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Getränke), aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

**1.2.10 Stellungnahme 10 vom 23.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Grenzen des im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 dargestellten Stadtteilzentrums Weitmar-Mark nicht eingehalten werden.*

**Antwort:**

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert.

Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen. Lediglich nach Westen, angrenzend an die Bergwerksstraße sowie nach Süden werden die Grenzen des Nahversorgungsbereichs Weitmar-Mark überschritten. Innerhalb dieser Flächen werden untergeordnete Nebennutzflächen (z. B.: Kundenstellplätze, Lagerflächen, Lkw-Anlieferung, Transformatorenstation, etc.) angeordnet.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*B) Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch die geplante Zufahrt zum Parkhaus des Einzelhandelsbetriebs die Sicherheit der Fußgänger (Schulkinder /Schulwegsicherheit) und Autofahrer gefährdet wird, insbesondere durch die Lkw-Anlieferung.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine vorhabenspezifische Sonderregelung, sondern wie an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die erforderlichen Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**



- C) *Es wird angeregt, zunächst den Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Markstraße / Heinrich-König-Straße / Kemnader Straße / Karl-Friedrich-Straße zu errichten und danach die Verkehrssituation zu beurteilen.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Verkehrsuntersuchung gelangt zu folgendem Ergebnis:

- Der aus der Ansiedlung des Planungsvorhabens resultierende Zusatzverkehr kann mit dem bestehenden signalisierten Knotenpunkt Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße in weitestgehend angemessenen Verkehrsqualitäten abgewickelt werden. Der Schwellenwert einer ausreichenden Verkehrsqualität von 70 sec/Fz mittlerer Wartezeit wird in nahezu allen Verkehrsströmen bzw. Signalgruppen sehr deutlich unterschritten.
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird grundsätzlich auch ein Umbau des bestehenden Knotenpunktes Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße zu einem Kreisverkehrsplatz in Betracht gezogen. Daher erfolgte auch eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung für einen Kreisverkehrsplatz mit jeweils einspurigen Kreiszufahrten und einstreifiger Kreisfahrbahn. In allen Kreisverkehrszufahrten wird der Schwellenwert einer akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz sowohl in der Analyse als auch in der Prognose unterschritten.
- Zusammengefasst und abschließend ergeben sich somit aus rein verkehrstechnischer Sicht sowohl für den bestehenden Knotenpunkt als auch für den Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz keine Bedenken gegen den geplanten Edeka-Markt am Standort Karl-Friedrich-Straße in Bochum. Das Planungsvorhaben kann unabhängig von der Gestaltung des Knotenpunktes Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße zur Ausführung gelangen.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

**1.2.11 Stellungnahme 11 vom 24.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Luftbelastungen durch den zusätzlichen Verkehr des neuen Einzelhandelsbetriebes erheblich erhöht werden.*

**Antwort:**

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöht sich ebenfalls der Eintrag luftverunreinigender Stoffe im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte zusätzliche Verkehrsaufkommen und auch der Eintrag luftverunreinigender Stoffe, tritt nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

Im Hinblick auf die Klimadynamik / Luftaustauschprozesse wird der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans vom Stadtklima geprägt. Durch die dichte städtische Bebauung bilden sich ausgeprägte Wärmeinseln. Der verringerte Luftaustausch führt zu bioklimatischen und lufthygienischen Belastungen. Das Plangebiet liegt im Einflussbereich

mehrerer Hauptverkehrsstraßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen (Karl-Friedrich-Straße, Markstraße, Kemnader Straße sowie Heinrich-König-Straße).

Das Plangebiet liegt nördlich im Einfluss von Freiland- bzw. Waldklima. Diese klimatologischen Ausgleichsräume erstrecken sich südlich der Heinrich-König-Straße in südwestlicher Richtung innerhalb des im Regionalen Flächennutzungsplan dargestellten „Regionalen Grünzugs“. Durch die relative Nähe zu den vorgenannten Ausgleichsräumen kann eine Frischluft- und Kaltluftzufuhr erfolgen. Westlich und nördlich grenzen Bereiche an, die von Parkklima, Vorstadtklima und Stadtrandklima geprägt sind (meist aufgelockerte und durchgrünte Wohnsiedlungen), wobei die nördlich angrenzenden Bereiche teilweise von Freilandklima der örtlichen Parkanlagen gegliedert werden.

Der Planbereich liegt nicht in der Bochumer Umweltzone. Nach den Belastungskarten des LANUV wurden keine Belastungsschwerpunkte festgestellt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist von erhöhten Schadstoffemissionen auszugehen, welche sich kleinräumig negativ auf den Planbereich auswirken werden. Großräumig sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Schädliche Luftinhaltsstoffe werden durch die Heizungsanlage des großflächigen Lebensmittelmarktes und durch die Kfz der Kunden und der Anlieferungskraftfahrzeuge emittiert. Da die Größe der Heizungsanlage (und damit das Emissionsverhalten) erst im konkreten Bauantrag festgelegt werden, ist nur die pauschale Aussage möglich, dass Gefährdungen bzw. erhebliche Belästigungen der Nachbarschaft auszuschließen sind, wenn die Anlage nach den Vorschriften der Verordnung über Kleinfeuerungsanlagen errichtet und betrieben wird.

Die Kfz-Emissionen erreichen ihre höchste Konzentration auf dem Parkplatzgelände selbst. Eine Gefährdung der Kunden ist schon aus der eigenen Lebenserfahrung heraus zu verneinen. Gefährdungen der Nachbarschaft durch Emissionen des Parkplatzes/Zufahrt sind zu verneinen, da es bei der Transmission der Stoffe dort hin zu einem Verdünnungseffekt kommt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*B) Es werden Bedenken vorgetragen, dass bedingt durch Staus auf der Karl-Friedrich-Straße, die benachbarten Anwohner im Umfeld des Planvorhabens sich nur erschwert in den Verkehr der Karl-Friedrich-Straße einordnen können.*

**Antwort:**

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs sowohl auf der Karl-Friedrich-Straße als auch auf den umliegenden Straßen. Für nach rechts ausfahrende Fahrzeuge werden sich nur geringere mittlere Wartezeiten unterhalb von 10 sec/Fz ergeben. Für nach links ausfahrende Fahrzeuge werden sich jedoch mit ca. 20 sec/Fz mittlerer Wartezeit gewisse Einschränkungen im Verkehrsablauf ergeben. Der Schwellenwert einer noch akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz mittlerer Wartezeit wird jedoch deutlich unterschritten werden.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*C) Es werden Bedenken vorgetragen, dass der Lärmpegel durch die ansteigende Anzahl von motorisierten Kunden insbesondere im Bereich der neuen Zufahrt zum Einzelhandelsmarkt deutlich steigen wird.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der VDH Projektmanagement GmbH eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015, Peutz Consult GmbH, Dortmund) erarbeitet. Die Schallimmissionsprognose der Gewerbelärmimmissionen gemäß TA Lärm und die Untersuchung zu der Veränderung des Verkehrslärms im Umfeld des Plangebietes gelangt zu folgendem Ergebnis:

Durch den Betrieb des Einzelhandelsmarktes entsteht eine Erhöhung des Verkehrs auf den umliegenden Straßen. Dadurch bedingt erhöhen sich ebenfalls die Verkehrslärmimmissionen im Umfeld des Plangebietes. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen und auch die Verkehrslärmerhöhung, treten nur im Tageszeitraum auf, da nachts keine relevanten Verkehre durch den Einzelhandelsmarkt ausgelöst werden.

An der Karl-Friedrich-Straße, südlich des Einzelhandelsmarktes treten teilweise mit 0,5 dB(A) die höchsten Verkehrslärmerhöhungen tags auf. Weitgehend liegen die Erhöhungen jedoch bei 0,1 bis 0,3 dB(A). Diese Erhöhungen von kleiner 2 dB(A) sind in der Regel für das menschlich Gehör nicht wahrnehmbar.

An der Karl-Friedrich-Straße und besonders in den Kreuzungsbereichen liegen bereits in der Bestandssituation hohe Verkehrslärmimmissionen von bis zu und über 70 dB(A) vor. Es treten an der meist belasteten schutzbedürftigen Nutzung Verkehrslärmerhöhungen von 71,1 dB(A) auf 71,3 dB(A) auf.

In den weiteren Verläufen der Straßen verteilt sich die Mehrbelastung des Verkehrs immer weiter auf, sodass noch Verkehrslärmerhöhungen von 0,1 bis 0,2 dB(A) vorliegen.

Direkt gegenüber des geplanten Einzelhandelsmarktes liegt in den oberen Geschossen der Karl-Friedrich-Straße 115 keine Erhöhung vor. Dies ist dadurch bedingt, dass der Verkaufsraum des Einzelhandelsmarktes niedriger ist als die heute noch vorhandene Wohnbebauung (Karl-Friedrich-Straße 106) an dieser Stelle und die Reflexionen des Verkehrslärms an den Obergeschossen der gegenüberliegenden Bebauung mit Umsetzung des Einzelhandelsmarktes wegfallen werden.

An den vom Verkehrslärm am meisten betroffenen Gebäuden treten tags bereits Beurteilungspegel von bis zu und über 70 dB(A) auf. In allen betrachteten Gebäuden, bei denen eine Erhöhung des Verkehrslärms über 70 dB(A) auftritt, befinden sich mindestens in den Erdgeschosebenen gewerbliche Nutzungen. Meist sind hier auch nicht zu öffnende Fenster (Schaufenster) oder auch teilweise mit nicht schutzbedürftigen Raumnutzungen (Verkaufsräume) vorhanden.

Die höchsten Verkehrslärmimmissionen im Null-Fall an einer schutzbedürftigen Nutzung liegen im 1. Obergeschoss des Gebäudes Karl-Friedrich-Straße 98 mit 71,1 dB(A) vor. Im Plan-Fall erhöht sich die Immission dort um 0,2 dB(A) auf 71,3 dB(A). Eine Erhöhung des Verkehrslärms ist in diesen Größenordnungen nicht durch das menschliche Gehör wahrnehmbar. Die Erhöhung einzelner Schallereignisse oder Töne ist in der Regel erst ab einer Steigerung des Schalldruckpegels von mind. 2 dB(A) durch das menschliche Gehör wahrnehmbar.

Um eine Minderung der Verkehrslärmbelastung herbeizuführen, können aktive Minderungsmaßnahmen z. B. durch eine Verringerung der Schallemissionen durch die Senkung der Verkehrsbelastung, die Senkung der Fahrgeschwindigkeit oder dem Einbringen einer lärmoptimierten Fahrbahnoberfläche oder Schallabschirmungen (Schallschutzwände) in Betracht gezogen werden. Weiterhin können auch passive Maßnahmen an den betroffenen

Gebäuden, z. B. durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen durchgeführt werden.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

#### **1.2.12 Stellungnahme 12 vom 24.09.2015**

A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Schulwegsicherheit gewährleistet sein muss.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handels-gesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt als Gehwegüberfahung durch Pkw und Lkw. Hier handelt es sich nicht um eine Sonderregelung, sondern wie auch an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet übliche Erschließung. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass bedingt durch Linksabbieger in die Tiefgarage hinein, auf der Karl-Friedrich-Straße Staus verursacht werden können.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Verkehrsuntersuchung gelangt zu folgendem Ergebnis:

Für den wartepflichtigen Linksabbiegestrom von der Karl-Friedrich-Straße aus östlicher Richtung und für den nach rechts vom geplanten Edeka-Parkplatz ausfahrenden Verkehrstrom ergeben sich nur geringere mittlere Wartezeiten unterhalb von 10 sec/Fz. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in diesen Fahrbeziehungen kann den Knotenpunkt (Karl-Friedrich-Straße / Zufahrt Edeka-Markt) somit nahezu ungehindert passieren. Die Verkehrsqualität ist als sehr gut (Stufe A) zu bezeichnen.

Der neue Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Edeka-Parkplatz ist daher mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Grenzen des im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 dargestellten Stadtteilzentrums Weitmar-Mark überschritten werden.*

**Antwort:**

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert.

Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen. Lediglich nach Westen, angrenzend an die Bergwerksstraße sowie nach Süden werden die Grenzen des Nahversorgungsbereichs Weitmar-Mark überschritten. Innerhalb dieser Flächen werden untergeordnete Nebennutzflächen (z. B.: Kundenstellplätze, Lagerflächen, Lkw-Anlieferung, Transformatorenstation, etc.) angeordnet.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*D) Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch das geplante Vorhaben zehn Wohnungen ersatzlos verloren gehen.*

**Antwort:**

Der Bauherr ist wirtschaftlich als Handelsgesellschaft tätig und verfügt über grundlegende, langjährige Erfahrungen im Segment des (Lebensmittel-) Einzelhandels. Die Errichtung von Wohnungen gehört nicht zum Kerngeschäft der Handelsgesellschaft und wird daher für das Vorhabengrundstück auch nicht als Ziel definiert. Ziel des Bauherrn ist die Errichtung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes und ergänzende Nutzungen und einem ausreichenden Stellplatzangebot innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*E) Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch das geplante Vorhaben andere Einzelhandelsbetriebe in ihrem Bestand gefährdet werden könnten.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandels-

bausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark (Stand: Dezember 2014/Februar 2015, Junker + Kruse, Stadtforschung - Planung, Dortmund) erarbeitet. Die städtebauliche Wirkungsanalyse gelangt zu folgendem Ergebnis:

- Das geplante Angebot steht sowohl im Einklang mit der Versorgungsfunktion des Stadtteilzentrums als auch im Verhältnis zur entsprechenden Nachfrage im funktionalen Versorgungsgebiet.
- Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Für bestehende Wettbewerber innerhalb des Stadtteilzentrums kann kein „Konkurrenzschutz“ formuliert werden. Um eine nachhaltige Versorgung der Bevölkerung in diesem Stadtbereich zu sichern, ist eine Positionierung von einem funktionsfähigen zentralen Versorgungsbereich mit modernen, zukunftsfähigen Betrieben anzustreben. Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters innerhalb des „kleinen Einkaufszentrums“ sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.
- Die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit (Gesamtzentralität in allen untersuchungsrelevanten Branchen von ca. 0,5) zeigt, aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.
- Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierte Standorte außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark in Folge des Ansiedlungsvorhabens des Lebensmittelvollsortimenters nicht zu erwarten ist. Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können. Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.
- Ebenso ist ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Folge eines möglichen Ansiedlungsvorhabens eines Fachmarktes für die Branchen Bekleidung, Schuhe / Lederwaren sowie Spielwaren / Hobbyartikel nicht zu erwarten. Das Vorhaben könnte ebenfalls primär der Kaufkraftrückgewinnung dienen, bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig zu erfüllen. Lediglich für die Branche Sport und Freizeit sowie Drogeriewaren können negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche aufgrund des derzeitigen Angebotsbestandes nicht ausgeschlossen werden. Hier ist somit eine Reduzierung des Vorhabens für die Branche Sport und Freizeit bzw Drogeriewaren erforderlich. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Sport und

Freizeit wird auf max. 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Drogeriewaren wird auf max. 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt.

Letztlich sind Beeinträchtigungen der Wettbewerbsfähigkeit vorhandener Einzelhandelsbetriebe unbeachtlich.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

### **1.2.13 Stellungnahme 13 vom 25.09.2015**

A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Sicherheit für Fußgänger (Schulwegsicherheit) nicht ausreichend berücksichtigt wird.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Der geplante Einmündungsbereich wird für die Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig eingestuft. Die Schleppkurven für die Lkw-Anlieferung wurde für alle Fahrbeziehungen links / rechts rein sowie links / rechts raus nachgewiesen. Eine Gehwegüberfahung, auch durch Lkw, ist keine vorhabensspezifische Sonderregelung, sondern wie an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet gängige Praxis. Die erforderlichen Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden zusätzlich mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass bedingt durch Linksabbieger, sowohl bei der Ein- als auch Ausfahrt in/aus die/der Tiefgarage, Verkehrsgefährdungen zu besorgen sind.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt als Gehwegüberfahung durch Pkw und Lkw. Hier handelt es sich nicht um eine Sonderregelung, sondern um eine, wie auch an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet vorhanden, übliche Erschließung. Die erforderlichen Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass im Verkehrskonzept die Sicherheit für Fahrradfahrer nicht ausreichend berücksichtigt ist.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen wurden die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf das Straßennetz betrachtet. Fragen der Verkehrssicherheit sind zwar nicht Bestandteil solcher Untersuchungen. Für die Radfahrer sind jedoch auf der Karl-Friedrich-Straße sog. Schutzstreifen markiert, um einen entsprechenden Schutz für den Radfahrer zu gewährleisten. Aus Sicht der Verwaltung ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer gegeben.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

D) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass im Stadtteilzentrum keine zusätzlichen Einzelhandelsbetriebe/Verkaufsflächenenerweiterungen erforderlich seien.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark (Stand: Dezember 2014/Februar 2015, Junker + Kruse, Stadtforschung - Planung, Dortmund) erarbeitet. Die städtebauliche Wirkungsanalyse gelangt zu dem Ergebnis, dass

- die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit (Gesamtzentralität in allen untersuchungsrelevanten Branchen von ca. 0,5) zeigt, aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.
- Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können. Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.
- Ebenso ist ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Folge eines möglichen Ansiedlungsvorhabens eines Fachmarktes für die Branchen Bekleidung, Schuhe / Lederwaren sowie Spielwaren / Hobbyartikel nicht zu erwarten. Das Vorhaben könnte ebenfalls primär der Kaufkraftrückgewinnung dienen, bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig zu erfüllen. Lediglich für die Branche Sport und Freizeit sowie Drogeriewaren können negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche aufgrund des derzeitigen Angebotsbestandes nicht ausgeschlossen werden. Hier ist somit eine Reduzierung des Vorhabens für die Branche Sport und Freizeit bzw Drogeriewaren erforderlich. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Sport und Freizeit wird auf max. 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Drogeriewaren wird auf max. 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt.



**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

**1.2.14 Stellungnahme 14 vom 25.09.2015**

- A) *Es wird angeregt, das Planungsvorhaben nicht auf den Bereich der Liegenschaften Bergwerksstraße 24 - 28 auszudehnen, da die Gebäudehöhen des geplanten Einzelhandelsbetriebes die Gebäudehöhen der Bestandsbebauung an der Bergwerksstraße 23 - 25 überragen.*

**Antwort:**

Mit der Umsetzung der Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht verbunden. Die Vorhabenplanung sieht eine in der Höhe gestaffelte Bebauung vor. Die differenzierte Höhenentwicklung nimmt Bezug auf die vorhandene Bebauungsstruktur an der Karl-Friedrich-Straße, wie auch an der Bergwerksstraße. Bei der Ausgestaltung der maximalen Gebäudehöhen des Baukörpers müssen die Regelungen gemäß § 6 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung (BauO NRW) eingehalten werden, wonach vor den Außenwänden von Gebäuden Abstandsflächen von oberirdischen Gebäuden freizuhalten sind. Hält ein Vorhaben die bauordnungsrechtlichen Vorschriften des § 6 BauO NRW ein, bedeutet dies regelmäßig, dass damit das Vorhaben nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstößt. Die vor Außenwänden von Gebäuden freizuhaltenden Flächen (Abstandsflächen) müssen auf dem Grundstück selbst liegen. Die Abstandsflächen dürfen auch bis zur Mitte öffentlicher Verkehrsflächen liegen.

Auch auf die Beibehaltung der bisherigen städtebaulichen Situation im innerstädtischen Siedlungsbereich besteht kein Anspruch, da es in der Planungshoheit der Stadt Bochum liegt, welche Baugebiete mit welcher Bebauungsdichte auf dem Gemeindegebiet zugelassen werden. Ein gebietsübergreifender Schutz eines Nachbarn vor gebietsfremden Nutzungen im lediglich angrenzenden Plangebiet besteht grundsätzlich nicht, selbst wenn das Grundstück des Einwenders nur getrennt durch eine Straße (Bergwerksstraße) an das Plangebiet angrenzt.

Gemäß § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB ist mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Die Ansiedlung des Einzelhandelsbetriebs soll gerade nicht auf der sogenannten „grünen Wiese“, sondern innerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung sowie zur Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche erfolgen.

**Der Anregung wird nicht gefolgt.**

- B) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch das Planungsvorhaben der Immobilienpreis der Liegenschaften im Umfeld des Plangebietes negativ beeinflussen könnte.*

**Antwort:**

Grundsätzlich hat der einzelne Grundstückseigentümer keinen Anspruch darauf, vor jeglicher Wertminderung bewahrt zu werden, da sich jede Nachbarbebauung auf den Wert der umliegenden Grundstücke auswirken kann. Unter dem Gesichtspunkt der Wertminderung kommt ein Abwehranspruch nur dann in Betracht, wenn die Wertminderung die Folge einer

dem Betroffenen unzumutbaren Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks ist.

Eine Minderung kann dann geltend gemacht werden, wenn dem Nachbarn durch das hinzutretende Planungsvorhaben erheblich mehr Lärm- und/oder Schadstoffbeeinträchtigungen entstehen. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Des Weiteren liegt nicht zwingend eine Beeinträchtigung der Wohn-, Aufenthalts- und/oder Lebensqualität vor. Durch die Umsetzung des Planungsvorhabens wird keine zusätzliche Einschränkung der Nutzbarkeit des benachbarten Grundstücks erfolgen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die hier gegenständlichen Grundstücke bereits mit Wohngebäuden bebaut, eine Aussicht in z. B. in die sog. „freie Landschaft“ ist schon jetzt nicht gegeben. Das Ortsbild ist durch die innerstädtische Lage im Stadtteil Weitmar Mark geprägt. Für das Landschaftsbild des Plangebietes und der Umgebung ist der Bestand von Baukörpern charaktergebend. Die bislang vorhandene Wohnbebauung ist zwar entlang der Bergwerksstraße mit Bäumen eingegrünt (Gartenflächen mit tlw. fremdländischen Gehölzen), diese Bäume unterliegen jedoch keiner Erhaltungs- bzw. Ersatzverpflichtung und könnten unter Beachtung der einzuhaltenden Rodungsfristen beseitigt werden.

Letztlich wird die Grenze der Sozialbindung des Eigentums nicht überschritten.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, das die Außenanlagen des Planungsvorhabens lediglich mit Rasenflächen gestaltet werden und die massiven Gebäudeteile den Eindruck eines Industriegebietes erwecken könnten.*

**Antwort:**

Mit der Umsetzung der Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht verbunden. Aufgrund der in Teilflächen vorgesehenen Unterbauung des Plangrundstücks mit einer Tiefgarage ist ein vollständiger Erhalt der Vegetation nicht möglich. Die Sicherung einer grünräumlichen Gestaltqualität des Gebäudes und der Gebäudevorbereiche im Vorhabensbereich erfolgt über differenzierte Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB. Es werden Festsetzungen zur extensiven Dachbegrünung, zum Anpflanzen von Einzelbäumen sowie zur Begrünung von Schallschutzwänden getroffen. Die grünordnerischen Maßnahmen sind mit Ersatzverpflichtung dauerhaft zu unterhalten.

Mit den festgesetzten Anpflanzgeboten ist eine grünräumliche Einbettung der Vorhabennutzung in den bestehenden stadträumlichen Kontext gewährleistet. Eine weitergehende Konkretisierung der Pflanztypen wird in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Bochum im weiteren Umsetzungsprozess des Planvorhabens getroffen.

**1.2.15 Stellungnahme 15 vom 25.09.2015**

- A) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass sich das Planungsvorhaben aufgrund seines Bauvolumens (Baumasse) nicht in die Umgebung einfügt.*

**Antwort:**

Mit der Umsetzung der Zielsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in städtebaulicher und architek-

tonischer Hinsicht verbunden. Die zeitgemäße Gestaltung der Fassaden spiegelt die inneren Nutzungen zum öffentlichen Raum wieder. So wird beispielsweise die Fassade an der Karl-Friedrich-Straße durch vertikale Fensterbänder gegliedert. Eine horizontale Gliederung erfolgt durch eine differenzierte Ausgestaltung der Außenwandoberflächen mit unterschiedlichen Materialien und Farbgebungen. Die Ansicht zur Bergwerkstraße wird ebenfalls durch unterschiedliche Außenwandoberflächen gegliedert, in welche die horizontalen Fensterbänder eingefügt werden. Auch die Ansichten zu den Nachbargrundstücken werden durch Material- und Farbwechsel der Außenwandoberflächen maßstabsgerecht gegliedert.

Die Vorhabenplanung sieht eine in der Höhe gestaffelte Bebauung vor. Die differenzierte Höhenentwicklung nimmt Bezug auf die vorhandene Bebauungsstruktur an der Karl-Friedrich-Straße, wie auch an der Bergwerksstraße. Bei der Ausgestaltung der maximalen Gebäudehöhen des Baukörpers müssen die Regelungen gemäß § 6 Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbauordnung (BauO NRW) eingehalten werden, wonach vor den Außenwänden von Gebäuden Abstandsflächen von oberirdischen Gebäuden freizuhalten sind. Hält ein Vorhaben die bauordnungsrechtlichen Vorschriften des § 6 BauO NRW ein, bedeutet dies regelmäßig, dass damit das Vorhaben nicht gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstößt. Die vor Außenwänden von Gebäuden freizuhaltenden Flächen (Abstandsflächen) müssen auf dem Grundstück selbst liegen. Die Abstandsflächen dürfen auch bis zur Mitte öffentlicher Verkehrsflächen liegen.

Durch Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplan in Verbindung mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan wird das Einfügen des Planungsvorhabens unter städtebaulichen Gesichtspunkten gewährleistet.

#### **Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*B) Es werden Bedenken vorgetragen, dass der zusätzliche (Neu-) Verkehr nicht ausreichend über die Karl-Friedrich-Straße abgewickelt werden kann. Ferner wird bezweifelt, dass alle Fahrbeziehungen (Links-/Rechtsabbiegen) sowohl in, als auch aus der Tiefgarage zufriedenstellend abgewickelt werden.*

#### **Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Verkehrsuntersuchung gelangt zu folgendem Ergebnis:

Die detaillierten Leistungsfähigkeitsberechnungen verdeutlichen, dass die Karl-Friedrich-Straße die durch das Planungsvorhaben verursachte Verkehrszunahme in der Nachmittagsspitzenstunde in angemessener Verkehrsqualität abwickeln kann.

Für den wartepflichtigen Linksabbiegestrom von der Karl-Friedrich-Straße aus östlicher Richtung und für den nach rechts vom geplanten Edeka-Parkplatz ausfahrenden Verkehrsstrom ergeben sich nur geringere mittlere Wartezeiten unterhalb von 10 sec/Fz. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in diesen Fahrbeziehungen kann den Knotenpunkt somit nahezu ungehindert passieren. Die Verkehrsqualität ist als sehr gut (Stufe A) zu bezeichnen.

Bei der Ausfahrt vom Edeka-Parkplatz als Linkseinbieger ergeben sich jedoch mit ca. 20 sec/Fz mittlerer Wartezeit gewisse Einschränkungen im Verkehrsablauf. Der Schwellenwert einer noch akzeptablen Verkehrsqualität von 45 sec/Fz mittlerer Wartezeit wird jedoch deutlich unterschritten.

Die Betrachtung der jeweils kombinierten Fahrspuren als Mischströme weist in der Ausfahrt vom Edeka-Parkplatz in der PROGNOSE eine Kapazitätsreserven von ca. 240 Pkw-Einheiten pro Stunde (Pkw-E/h) und in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße von mehr als 1.100 Pkw-E/h auf.

Die 95%-Staulänge wird sowohl für die Ausfahrt vom Edeka-Parkplatz als auch in der östlichen Zufahrt Karl-Friedrich-Straße mit 12 m (2 Fahrzeuge) berechnet.

Der neue Einmündungsbereich zwischen der Karl-Friedrich-Straße und der Zufahrt zum Edeka-Parkplatz ist daher mit einer Vorfahrtregelung in der Nachmittagsspitzenstunde als grundsätzlich leistungsfähig einzustufen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- C) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch den geplanten Knotenpunkt Karl-Friedrich-Straße/Zufahrt Einzelhandelsmarkt Gefährdungen für Fußgänger als auch Autofahrer begründet werden. Insbesondere die Schulwegsicherheit muss in der Planung gewährleistet werden.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der EDEKA Handelsgesellschaft Rhein-Ruhr mbH, Moers eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015, abvi, Bochum) erarbeitet. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des geplanten Einmündungsbereiches Karl-Friedrich-Straße / Ein-/ Ausfahrt Tiefgarage legt die Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage „Vorfahrt achten“ zugrunde. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt als Gehwegüberfahung durch Pkw und Lkw. Hier handelt es sich nicht um eine Sonderregelung, sondern um eine, wie auch an zahlreichen Liegenschaften im Stadtgebiet vorhanden, übliche Erschließung. Die Schallschutzwände im Bereich der Sichtdreiecke der Ein- / Ausfahrt werden zur Gewährleistung der Sichtbeziehungen transparent ausgeführt. Die ausfahrenden Fahrzeuge werden mittels einer Signallampe auf den Gehweg hingewiesen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

- D) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass das Planungsvorhaben die Grenzen des zentralen Versorgungsbereiches Weitmar-Mark überschreitet.*

**Antwort:**

Das Planungsvorhaben wurde, wie im Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012 empfohlen, mehrfach im Konsultationskreis Einzelhandel der Stadt Bochum erörtert.

Der Konsultationskreis Einzelhandel setzt sich aus Vertretern der an der kommunalen Einzelhandelsentwicklung beteiligten Akteure zusammen. Konkret besteht dieses Fachgremium aus Vertretern des Einzelhandelsverbands Ruhr-Lippe e. V., der ver.di (Gewerkschaft), der IHK Mittleres Ruhrgebiet, der Wirtschaftsförderung Bochum GmbH sowie des Rechtsamtes und des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes der Stadt Bochum.

Die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit ergänzenden Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum „Weitmar-Mark“ wird vom Konsultationskreis Einzelhandel grundsätzlich begrüßt. Das Vorhaben liegt gemäß Masterplan Einzelhandel - Fortschreibung 2012, welcher als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen ist, überwiegend innerhalb der Abgrenzung

des zentralen Versorgungsbereichs Weitmar-Mark und entspricht auch seinen weiteren Zielsetzungen bezüglich der Verkaufsflächenobergrenzen.

Gegen die Beanspruchung der zusätzlichen Flächen, die sich außerhalb des abgegrenzten Stadtteilzentrums „Weitmar-Mark“ befinden, bestehen aus einzelhandelsfachlicher Perspektive keine Bedenken, da sich das Vorhaben größtenteils innerhalb des Zentrums befindet und sich zum zentralen Versorgungsbereich orientiert. Die Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs soll nachrichtlich in der nächsten Fortschreibung des Masterplans Einzelhandel erfolgen.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

*E) Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch die Ansiedlung des Planungsvorhabens die im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark bestehenden Einzelhandelsbetriebe in ihrem Bestand gefährdet werden.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der Stadt Bochum eine gutachterliche Bewertung zur geplanten Ansiedlung von Einzelhandelsbausteinen im Stadtteilzentrum Weitmar-Mark (Stand: Dezember 2014/Februar 2015, Junker + Kruse, Stadtforschung - Planung, Dortmund) erarbeitet. Die städtebauliche Wirkungsanalyse gelangt zu dem Ergebnis, dass

- die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageanalyse im Auswirkungsbereich des Vorhabenstandorts ein deutliches quantitatives Angebotsdefizit (Gesamtzentralität in allen untersuchungsrelevanten Branchen von ca. 0,5) zeigt, aus dem sich ein absatzwirtschaftliches Entwicklungspotenzial ableiten lässt. Eine Weiterentwicklung der diesbezüglichen Angebotsstruktur wäre in der Lage, den zentralen Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Weitmar-Mark funktional zu stärken und zu einer räumlich ausgewogeneren Versorgungssituation im südlichen Bochumer Stadtgebiet beizutragen.
- Ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen auf die schützenswerten zentralen Versorgungsbereiche und integrierte Standorte außerhalb des Stadtteilzentrums Weitmar-Mark in Folge des Ansiedlungsvorhabens des Lebensmittelvollsortimenters nicht zu erwarten ist. Das Vorhaben dient primär der Kaufkraftrückgewinnung bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig erfüllen zu können. Eine mögliche kleinräumige Angebotsverschiebung innerhalb des Zentrums würde keine Verschlechterung der Angebotssituation insgesamt bewirken. Durch die Ansiedlung des Vollsortimenters sind dahingehend positive Effekte zu erwarten, dass der Standort modern und zukunftsfähig aufgestellt ist und die Attraktivität des Stadtteilzentrums durch eine langfristig tragfähige Grundversorgung des Kerneinzugsbereichs gewährleistet werden kann.
- Ebenso ist ein Umschlagen der absatzwirtschaftlichen Auswirkungen in negative städtebauliche Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche in Folge eines möglichen Ansiedlungsvorhabens eines Fachmarktes für die Branchen Bekleidung, Schuhe / Lederwaren sowie Spielwaren / Hobbyartikel nicht zu erwarten. Das Vorhaben könnte ebenfalls primär der Kaufkraftrückgewinnung dienen, bei einer gleichzeitigen Steigerung der warengruppenspezifischen Verkaufsfläche um den Versorgungsauftrag als Stadtteilzentrum im Sinne des Masterplanes Einzelhandel der Stadt Bochum zukunftsfähig zu erfüllen. Lediglich für die Branche Sport und Freizeit sowie

Drogeriewaren können negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche aufgrund des derzeitigen Angebotsbestandes nicht ausgeschlossen werden. Hier ist somit eine Reduzierung des Vorhabens für die Branche Sport und Freizeit bzw Drogeriewaren erforderlich. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Sport und Freizeit wird auf max. 150 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt. Die max. Verkaufsfläche für die Sortimentsgruppe Drogeriewaren wird auf max. 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche begrenzt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

F) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass durch die Ansiedlung des Planungsvorhabens Wohnraum verloren geht.*

**Antwort:**

Mit der Umsetzung der Entwicklungsziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 965 ist eine vollständige Neuordnung des Vorhabengrundstücks in den neu formulierten städtebaulichen und architektonischen Zielsetzungen verbunden. Neben den Wohn- und Geschäftshäusern Karl-Friedrich-Straße 104a und 106 werden auch die Einfamilienhäuser Bergwerksstraße 24 und 28 im Rahmen der Umsetzung des Planvorhabens abgebrochen und die Grundstücke einer neuen Nutzung zugeführt. Der Verlust der Wohngebäude ist unvermeidbar mit der Ansiedlung des Planungsvorhabens verbunden und wird gegenüber dem Belang der Erhaltung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches Weitmar-Mark zurückgestellt. Ebenso vor dem Belang der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung wird der Belang der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung und die Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen zurückgestellt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

G) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass konkrete Lärminderungsmaßnahmen in der Begründung zum Bebauungsplan nicht aufgezeigt werden.*

**Antwort:**

Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag der VDH Projektmanagement GmbH, Erkelenz eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015, Peutz Consult GmbH) erarbeitet. Die Schallimmissionsprognose gelangt zu dem Ergebnis, dass

- zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte (Gewerbelärm) auf dem Vorhabengrundstück Schallschutzwände zu errichten sind und die Deckenunterseite des Parkdecks mit schallabsorbierendem Material auszukeiden ist.
- Zur Minderung der Verkehrslärmbelastung sieht das Lärmschutzkonzept für die vom Verkehrslärm betroffenen Gebäude den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen vor.

Zur planungsrechtlichen Sicherung der gutachterlichen Ergebnisse zum Gewerbelärm werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

H) *Es werden Bedenken vorgetragen, dass die Verkaufsflächen nur über eine Treppenanlage/Aufzug zu erreichen sind.*

**Antwort:**

Verkaufsstätten gehören gemäß § 55 Landesbauordnung NRW (BauO NRW) zu den öffentlich zugänglichen Gebäuden und müssen in den dem allgemeinen Besuchsverkehr dienenden Teilen von Menschen mit Behinderung, alten Menschen und Personen mit Kleinkindern barrierefrei erreicht werden können. Die stufenlose Erreichbarkeit der Gebäudeebenen kann über einen Aufzug ermöglicht werden. Zur Einhaltung dieser Anforderung, ist im vorliegenden Planungsvorhaben, als alternative Erschließung über die Treppenanlage, die Errichtung eines Aufzugs vorgesehen, welcher Kinderwagen, Rollstühle, Krankentragen und Lasten aufnehmen und Haltestellen in allen Geschossen haben muss. Der Aufzug muss von allen Ebenen und der öffentlichen Verkehrsfläche stufenlos erreichbar sein. Mit der Errichtung eines Aufzugs ist barrierefreie Erreichbarkeit der Verkaufsebene mit den einzelnen Verkaufsstätten für die o. g. Personengruppen gewährleistet.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind der Mitteilung der Verwaltung zum nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung beigefügt (Vorlage Nr.: 20160452).

### **1.3 Stellungnahmen der Behörden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB gingen folgende Stellungnahmen ein, die im Zuge der Planaufstellung zu berücksichtigen waren:

#### **1.3.1 Stadtwerke Bochum Holding GmbH, Bochum, vom 07.09.2015/30.10.2015**

- A) *Es werden Anregungen vorgetragen, dass zur Stromversorgung des geplanten großflächigen Einzelhandelsbetriebes die Errichtung einer 10kV-Transformatorstation im Plangebiet erforderlich ist, und die Abstimmung zwischen Projektträger und der Stadtwerke Bochum Netz GmbH frühzeitig zu erfolgen hat. Ferner erfolgt der Hinweis, dass im öffentlichen Raum (Gehweg) der Karl-Friedrich-Straße diverse Strom-, Fernmelde- und Beleuchtungskabel sowie eine Gas- und eine Wasserleitung liegen. Die Planung muss entweder so ausgelegt werden, dass auf die Leitungen und Kabel keine Einwirkungen stattfinden können oder es bedarf der Sicherung bzw. Umlegung dieser Leitungen und Kabel. Die Kosten hat der Vorhabenträger zu tragen.*

#### **Antwort:**

In der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowie auf der Planzeichnung wird ein textlicher Hinweis zur frühzeitigen Abstimmung des Standortes der 10kV-Transformatorstation zwischen Projektträger und dem Versorgungsträger sowie zu den im Gehweg der Karl-Friedrich-Straße befindlichen Leitungen aufgenommen. Ferner wird die Festsetzung getroffen, dass die der Versorgung des sonstigen Sondergebietes mit Elektrizität dienenden Anlagen als Ausnahme zugelassen werden.

**Den Anregungen wird gefolgt.**

- B) *Es erfolgt der Hinweis, dass die Löschwassermenge von 96 m<sup>3</sup>/h für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 965 aus den Hydranten in der Karl-Friedrich-Straße vor Haus Nr. 112 und in der Bergwerkstraße vor Haus Nr. 24 entnommen werden kann.*

#### **Antwort:**

Die Bereitstellung von Löschwassermengen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, dennoch wird in der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan das Kapitel 12.1 Erschließung - Versorgung um den Hinweis der vor Ort verfügbaren Löschwassermenge ergänzt.

**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

#### **1.3.2 BR Arnsberg - Abt. 6 Bergbau und Energie in NRW, Dortmund, vom 16.09.2015**

*Es werden folgende Hinweise zum ehemaligen Bergbau vorgetragen:  
Das Planungsvorhaben liegt über dem auf Steinkohle, Eisenstein und Bleierz verliehenen Bergwerksfeld „Prinzregent“ und über dem auf Steinkohle verliehenen Bergwerksfeld „Prinzregent I“. Eigentümerin der Bergwerksfelder „Prinzregent“ bzw. „Prinzregent I“ ist die E.ON SE (Anschrift: E.ON SE, Herrn Mühlenbeck, Brüsseler Platz 1, 45131 Essen).*



*Nach den derzeit vorhandenen Grubenbildern hat im Bereich des Plangebietes Gewinnung von Steinkohle im tiefen Bereich stattgefunden. Die „Bergschaden-technische Gefahrenanalyse“ vom 09.10.2014 erstellt von der ibg - Ingenieurgesellschaft für Bodenmanagement und Geotechnik mbH - wurde zur Kenntnis genommen. In den vorliegenden Unterlagen, der E.ON SE, ist an der nordöstlichen Bebauungsplangrenze ein Flözaufschluss dokumentiert. Es wird empfohlen die E.ON SE um Stellungnahme zu bitten.*

*Folgende allgemeingültige Hinweise zur Einwirkungsrelevanz der o. g. umgegangenen bergbaulichen Tätigkeiten sind zum jetzigen Zeitpunkt möglich:*

*Nach der allgemeinen Lehrmeinung sind Bodenbewegungen auf Grund von Gewinnung, die im tiefen Bereich geführt wurde, spätestens fünf Jahre nach Einstellung der Gewinnungstätigkeiten abgeklungen.*

*Aus bergbehördlicher Sicht wird mit Bezug auf die Ausgasungsproblematik im Stadtgebiet Bochum ergänzend darauf hingewiesen, dass das Plangebiet in einem Bereich liegt, in dem aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Methanaustritte an der Tagesoberfläche nicht zu erwarten sind (Zone 0).*

*Über mögliche zukünftige, betriebsplanmäßig noch nicht zugelassene bergbauliche Tätigkeiten ist bei der Bezirksregierung Arnsberg - Abt. 6 nichts bekannt. Es erfolgt die Empfehlung, auch die o. g. Eigentümerin der bestehenden Bergbauberechtigungen an der Planungsmaßnahme zu beteiligen.*

**Antwort:**

In der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowie auf der Planzeichnung erfolgt eine Kennzeichnung gemäß den von der Bezirksregierung Arnsberg - Abt. 6 Bergbau und Energie in NRW mitgeteilten Hinweisen. Die E.ON SE wurde als Eigentümerin der Bergwerksfelder im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 24.08.2015 um Stellungnahme zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 965 gebeten. Eine Stellungnahme der E.ON SE zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 965 wurde mit Schreiben vom 22.09.2015 abgegeben (siehe Ziffer 1.3.5).

**Den Anregungen wird gefolgt.**

**1.3.3 BR Arnsberg - Dezernat 53, Arnsberg, vom 22.09.2015**

*Gegen das geplante Vorhaben bestehen grundsätzlich keine immissionsschutzrechtlichen Bedenken.*

*Aufgrund der im Umfeld des Planvorhabens bestehenden Wohnnutzung sind möglicherweise Konflikte hinsichtlich Lärm zu erwarten.*

*Ebenso sind die Belange der Luftreinhalteplanung zu beachten, so dass keine Verschlechterung der Schadstoffimmissionssituation hervorgerufen wird. Derartige Aspekte sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.*

*Darüber hinaus verweise ich auf die Zuständigkeit der Unteren Immissions-schutzbehörde der Städte Bochum, Dortmund und Hagen.*

**Antwort:**

Mögliche immissionsschutzrechtliche Konflikte (Lärmimmissionen) und die Belange der Luftreinhalteplanung werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung wurde im Auftrag des Bauherren eine Verkehrsuntersuchung (Stand: 23.07.2015) sowie eine schalltechnische Untersuchung (Stand: 13.07.2015) erarbeitet. Gemäß Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

(UVPG) ist für das Planungsvorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG - UVP-Pflicht im Einzelfall vorgesehen. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gelangt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Aufgrund dessen wird zur öffentlichen Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht wird der Beschlussvorlage als Anlage beigelegt.

Die gemeinsame Untere Umweltschutzbehörde der Städte Bochum, Dortmund und Hagen (Unteren Immissionsschutzbehörde) wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 24.08.2015 um Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 23.09.2015 teilt die gemeinsame Untere Umweltschutzbehörde der Städte Bochum, Dortmund und Hagen mit, dass gegen die Planung keine Bedenken bestehen.

**Den Anregungen wird gefolgt.**

#### **1.3.4 DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH, Bochum, vom 22.09.2015**

*Es wird folgende Anregung vorgetragen:*

*Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH.*

*Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Baugebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt wird. Bei Änderungen beteiligen Sie uns bitte erneut.*

#### **Antwort:**

In der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowie auf der Planzeichnung erfolgt ein Hinweis, dass für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie für die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger, der Beginn und der Ablauf der Erschließungsmaßnahmen mindestens 3 Monate vor Baubeginn, schriftlich bei der Deutschen Telekom Technik GmbH angezeigt werden muss. Die Deutschen Telekom Technik GmbH, Bochum wird im Rahmen der formellen Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB am weiteren Bebauungsplanverfahren beteiligt.

**Der Anregung wird gefolgt.**

#### **1.3.5 E.ON SE Immobilien/Montan, Essen, vom 22.09.2015**

*Es wird folgende Anregung vorgetragen:*

*Der Planbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 965 liegt über dem stillgelegten Bergwerkseigentum der E.ON SE.*

*Im Grenzbereich, sowie im Umfeld und in unmittelbarer Nachbarschaft des Bebauungsplanes liegen Hinweise auf tagesnahen Uraltbergbau vor, der geplante Bauvorhaben gefährden kann.*

*Zudem wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes nach den geologischen Gegebenheiten Abbau Dritter, den die E.ON SE nicht zu vertreten hat, nicht ausgeschlossen werden kann.*

*Der gesamte Geltungsbereich ist gemäß § 9 Abs. 5 BauGB als Umgrenzung von Flächen, bei deren Bebauung besondere Vorkehrungen gegen Einwirkungen des früheren Bergbaus erforderlich werden können, zu kennzeichnen.*

*Diese Kennzeichnung ist in den Bebauungsplan zu übernehmen. Ferner wird auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in das amtliche Grubenbild und weiterer informativen alten Kartenunterlagen durch einen anerkannten Sachverständigen für Markscheidewesen und Bergschadenskunde bei der Bezirksregierung Arnsberg, Abt.6 „Bergbau und Energie in NRW“, Goebenstraße 25, 44135 Dortmund, hingewiesen.*

### **Antwort:**

Der gesamte Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 965 wird gemäß § 9 Absatz 5 BauGB gekennzeichnet als Umgrenzung von Flächen, bei deren Bebauung besondere Vorkehrungen gegen Einwirkungen des früheren Bergbaus erforderlich werden können. In der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden im Kapitel 8.2.1 Bergbau textliche Aussagen zum ehemaligen Bergbau vorgenommen. Diese werden auch als textliche Kennzeichnung in der Planurkunde aufgeführt.

Die Bezirksregierung Arnsberg - Abt. 6 Bergbau und Energie in NRW, Goebenstraße 25, 44135 Dortmund wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 24.08.2015 um Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 16.09.2015 trägt die Bezirksregierung Arnsberg - Abt. 6 Bergbau und Energie in NRW, Goebenstraße 25, 44135 Dortmund die unter Ziffer 1.3.2 (s. o.) genannten Hinweise vor.

Ferner wurde im Rahmen der Projektentwicklung bzw. der Planerstellung im Auftrag der VDH-Projektmanagement GmbH eine Bergschadentechnische Gefahrenanalyse - Stellungnahme zur Standsicherheit der Geländeoberfläche im Zusammenhang mit dem ehemaligen Bergbau (Stand: 09.10.2015) erarbeitet. Die zusammenfassende bergbaulich-geotechnische Beurteilung kann der Bergschadentechnischen Gefahrenanalyse bzw. der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan im Kapitel Bergbau entnommen werden. Die Gefahrenanalyse gelangt zu folgendem Ergebnis:

- Die Bodenbewegungen aus dem in der Umgegend der geplanten Baumaßnahme geführten Tiefbau durch die Zeche Carl Friedrich Erstelln sind nach Einstellung der Abbautätigkeiten spätestens in den 1960er Jahren abgeklungen. Anpassungs- und/oder Sicherungsmaßnahmen gegen diesen Bergbau sind nicht erforderlich.
- Senkungsfähiger oberflächennaher Bergbau hat ausweislich der vorgelegten Grubenbilder nicht stattgefunden.
- Bruchauslösender tagesnaher Bergbau ist in den vorgelegten bergbaulichen Aufzeichnungen ebenso nicht dokumentiert. Aufgrund der hohen tektonischen Beanspruchung der Lagerstätte im Untersuchungsbereich wird auch ein nicht dokumentierter Uraltbergbau ausgeschlossen.

**Der Anregung wird gefolgt.**

**1.3.6 IHK Mittleres Ruhrgebiet, Bochum, vom 29.09.2015**

- A) *Es wird folgende Anregung vorgetragen:  
Der Masterplan Einzelhandel begrenzt das nahversorgungsrelevante Kernsortiment für das Stadtteilzentrum Weitmar-Mark (Zentrenkategorie III - Stadtteilzentren) -auf  $\leq 1.500 \text{ m}^2$  Verkaufsfläche. Dieses gilt es nicht zu überschreiten.*

**Antwort:**

Zur Begrenzung des nahversorgungsrelevanten Kernsortimentes wird die maximale Verkaufsfläche des großflächigen Lebensmittelmarktes Masterplan konform auf  $1.500 \text{ m}^2$  begrenzt. Die Festsetzung zur Begrenzung der maximalen Verkaufsfläche  $\leq 1.500 \text{ m}^2$  wird zusammen mit der Art der baulichen Nutzung „sonstiges Sondergebiet“ verknüpft. Über die Festsetzungen werden ausschließlich die am Standort geplanten Vorhabennutzungen entsprechend den im Vorhaben- und Erschließungsplan und im Durchführungsvertrag vereinbarten Entwicklungszielen planungsrechtlich gesichert.

**Der Anregung wird gefolgt.**

- B) *Es wird folgende Anregung vorgetragen:  
Gemäß dem Masterplan Einzelhandel liegt das Vorhaben überwiegend innerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches. Da sich das Vorhaben zum Kern des Stadtteilzentrums hin orientiert, wird das Vorhaben im Grundsatz positiv gewertet. Allerdings ist darauf zu achten, dass sich die Verkaufsflächen im entsprechend abgegrenzten zentralen Versorgungsbereich befinden. Eine entsprechende Feinjustierung des Baukörpers (inkl. entsprechendem Raumkonzept) sowie dessen Positionierung sind im weiteren Verfahren zu konkretisieren und die Baufenster im Bebauungsplan entsprechend auszulegen.*

**Antwort:**

Die Verkaufsflächen des großflächigen Einzelhandelsbetriebs sowie die Verkaufsflächen der ergänzenden Nutzungen werden innerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiches angeordnet. Der Eingangsbereich orientiert sich zur Karl-Friedrich-Straße und damit zum zentralen Versorgungsbereich. Außerhalb der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches werden lediglich Nebennutzflächen (z. B. Lager, Anlieferung, etc.) sowie die Pkw-Stellplätze und die Lkw-Anlieferung angeordnet. Nähere Einzelheiten sind dem Vorhaben- und Erschließungsplan zu entnehmen.

**Der Anregung wird gefolgt.**

- C) *Es wird folgende Anregung vorgetragen:  
Die Sortimente der Fachmärkte sind zwingend zu definieren, um sicherzustellen, dass die Ziele und Grundsätze des als städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen Masterplans eingehalten werden.*

**Antwort:**

Neben der Festsetzung des Betriebstyps mit maximalen Verkaufsflächengrößen werden auf Grundlage der zentrentypischen Sortimente gemäß Anlage 1 zum LEP Sachlicher Teilplan großflächiger Einzelhandel und der Bochumer Sortimentsliste für die Einzelhandelnutzungen zusätzliche Festsetzungen zum zulässigen Umfang der betriebstypischen Haupt- und Randsortimente als sortimentsbezogene maximale Verkaufsflächenanteile getroffen.

**Der Anregung wird gefolgt.**

- D) *Es wird folgende Anregung vorgetragen:  
Vor dem Hintergrund der bestehenden Wohnnutzungen und schutzbedürftigen Nutzungen sind Festsetzungen zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte zu treffen, um mögliche betriebshemmende Festlegungen im Vorfeld auszuschließen. Ggf. sollten weitere Untersuchungen durchgeführt werden, sofern sich bereits nach den vorliegenden Unterlagen herausstellt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend sind, um die entsprechenden Grenzwerte einzuhalten. Dies wird im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung und den damit verbundenen Verkehrslärm notwendig, da durch die entstehende Belastung neben aktiven Schallschutzmaßnahmen voraussichtlich auch passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden müssen.*

**Antwort:**

Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte (Gewerbelärm) der bestehenden Wohnnutzungen und schutzbedürftigen Nutzungen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bzw. im Durchführungsvertrag aktive Lärminderungsmaßnahmen festgelegt.

Durch das Planvorhaben erhöhen sich ebenso die Verkehrslärmimmissionen im Tageszeitraum an den meisten betrachteten Immissionsorten. Dies resultiert aus der Steigerung des Verkehrsaufkommens. Im Nachtzeitraum erfolgt keine Steigerung der Verkehrslärmimmissionen, da nachts keine zusätzlichen relevanten Verkehre durch das Planvorhaben ausgelöst werden. Das Lärmschutzkonzept sieht zur Minderung der Verkehrslärmbelastung neben aktiven Minderungsmaßnahmen wie z. B. die Senkung der Verkehrsbelastung oder die Senkung der Fahrgeschwindigkeit auch passive Lärminderungsmaßnahmen vor. An den betroffenen Gebäuden kann durch den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen ein passiver Schallschutz herbeigeführt werden.

An den den Immissionsorten zugeordneten Fassaden liegt dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz vor. Zeigt eine Prüfung des vorhandenen Fassadenaufbaus in Kombination mit einer Berechnung des daraus resultierenden Schalldämmmaßes der Fassade, dass im Ist-Zustand kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist, ist in der Regel eine Förderung von baulichen Maßnahmen zur Erhöhung des Schallschutzes (Einbau von Schallschutzfenstern) durch den Vorhabenträger vorzunehmen. Liegt bereits im Ist-Zustand eine ausreichende Schalldämmung vor, so findet keine bauliche Maßnahme zur Erhöhung der Schalldämmung statt.

**Der Anregung wird gefolgt.**

**1.3.7 BOGESTRA, Bochum, vom 13.10.2015**

*Es wird folgende Anregung vorgetragen:  
Durch den geplanten Bau des Einzelhandelsbetriebs an der Karl-Friedrich-Straße soll die Verkehrsbelastung auf der Karl-Friedrich-Straße sowie im Knotenpunkt Markstraße / Karl-Friedrich-Straße / Kemnader Straße / Heinrich-König-Straße steigen. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wird hierdurch gemindert. Hier fahren tagsüber die Buslinien 346, 349 und 353. Im Kapitel 3.6.1 Lärm-Immissionsschutz werden verschiedene Möglichkeiten vorgestellt, zulässige Immissionswerte zu erfüllen. Eine dieser Varianten wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Karl-Friedrich-Straße.*

*Führt der Linienweg auf größeren Streckenabschnitten durch Tempo-30-Zonen, entsteht ein höherer Fahrzeitbedarf. Die Folgen können sein, dass die an den Endhaltestellen vorhandenen Pausenzeiten nicht mehr ausreichen, um Verspätungen auszugleichen. Oder sie können zur Gewährung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen nicht mehr herangezogen werden. Damit sind - ohne Erweiterung des Fahrplanangebots - höhere Kosten durch Personal- und Fahrzeugaufwand verbunden. Da die Buslinien zumeist über mehrere Stadtteile führen, müssen die Auswirkungen auf den ÖPNV infolge der Einführung von Tempo-30-Regelungen in einem größeren Zusammenhang gesehen werden.*

*Zwar ist der betroffene Streckenabschnitt nur etwa 200 m lang, aber die hier verkehrende Buslinie 346 hat tagsüber mit 2 Minuten Wendezeit an der Scharpenseelstraße und 5 Minuten Wendezeit an der Fachhochschule nur geringe Ausgleichszeiten. Eine weitere Reduzierung der Ausgleichszeiten durch einen erhöhten Fahrzeitbedarf können wir nicht befürworten.*

**Antwort:**

Das in der schalltechnischen Untersuchung der Peutz Consult GmbH, Stand 13.07.2015 erarbeitete Lärmschutzkonzept schlägt neben aktiven Minderungsmaßnahmen (beispielsweise Senkung der Fahrgeschwindigkeit) als sogenannte passive Minderungsmaßnahme den Einbau von Schallschutzfenstern und schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen der betroffenen Gebäude vor. Nach weiterer Konkretisierung der Planung soll die passive Minderungsmaßnahme zur Umsetzung gelangen, eine Senkung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Bereich des Planungsvorhabens wird nicht in Erwägung gezogen. Eine Einschränkung der Ausgleichszeiten der hier verkehrenden Buslinie 346 durch einen erhöhten Fahrzeitbedarf ist durch die Ansiedlung des Planungsvorhabens daher nicht zu besorgen.

**Der Anregung wird gefolgt.**

Die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind als Anlage Nr. 2 dieser Beschlussvorlage beigefügt.