

Rahmenplanung A40 Bochum

zur Qualifizierung der städtebaulichen Entwicklung entlang der Autobahn A40

IMPRESSUM

Herausgeber:

Stadt Bochum
Die Oberbürgermeisterin
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Willy-Brandt-Platz 2–6
44777 Bochum

Tel.: +49 (0)234 / 910 2501
Fax: +49 (0)234 / 910 2343
E-Mail: amt61@bochum.de

Für Rückfragen stehen Ihnen
Eckart Kröck, Jens Hendrix und Dorothee Dahl zur Verfügung.

Konzept und Bearbeitung:

orange edge
Stadtforschung und Stadtplanung
Stefanie Bremer, Henrik Sander
Boniverstraße 30
45883 Gelsenkirchen

HafenCity Universität Hamburg
Prof. Michael Koch

Bergische Universität Wuppertal
Prof. Felix Huber

Gestaltung/Layout:

Stefan Becker

Mitarbeit:

Sven Demuth, Dominika Dyla,
Sylvia Hasselhoff, Simon Quindel
Patrick Voss

ISBN: 978-3-8093-0252-0
Bochum, November 2009

A. Ausgangslage	07
1. Einsichten: Der Raum heute	08
2. Aussichten: Der Raum in Zukunft	30
3. Zusammenfassung: Probleme und Chancen	40
B. Leitbild	42
1. Ziele und Handlungsebenen	43
2. Planungsansatz	45
3. Sequenzmodell	46
C. Rahmenplanung	48
1. Qualifizierung der Randbereiche	49
2. Qualifizierung der Strecke	78
3. Strategische Orte als Impulsgeber	86
D. Handlungskonzept	104
1. Kommunikation: Die Akteure und der Prozess	105
2. Qualifizierung: Von der Bauberatung bis zum moderierten Entwurfsverfahren	107
3. Umsetzung: Selbstbindung der Akteure	108
E. Zusammenfassung und Ausblick	109
Literatur	111
Bildnachweis	111
Dokumentationen	112

Von der A40 aus ist von der Stadt Bochum nicht viel zu erkennen. Wer weiß schon, dass sich hinter dem Abstandsgrün die Jahrhunderthalle Bochum, Starlight Express und eines der größten Stahlwalzwerke Europas verbergen. Ähnlich wie in Essen und Dortmund könnte die A40 auch in Bochum eine Adresse für den Strukturwandel, einen Baustein der Metropole Ruhr bilden.



Die A40 | B1 ist eine Stadtautobahn, die sich von Westen nach Osten durch das ganze Ruhrgebiet auf einer Länge von 75 km erstreckt. Dabei tangiert sie die Städte Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund.

Die A40 folgt in Teilen dem historischen Hellweg. Die Dichte der Abfahrten, teilweise in Abständen von wenigen hundert Metern, die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit sowie die Nähe der umgebenden Gebäude und Stadträume bilden die Grundlage für die einzigartige Struktur und für den Mythos, der diese Straße noch immer umgibt.

Die A40 | B1 ist mehr als eine Autobahn im klassischen Sinne. Formal ist sie eine Bundesfernstraße, die dem überörtlichen Verkehr dient. De facto ist es so, dass sie bei einem relativ geringen Transitanteil in hohem Maße der regionalen Erschließung dient. Sie ist nicht nur Transport-, sondern auch Integrationselement. Ihre Einbindung in den umgebenen Stadtraum stellt eine wesentliche Aufgabe für die städtebauliche Struktur der Stadt Bochum und des polyzentrischen Siedlungsraums Ruhrgebiet dar.

Diese Eigenart der A40 impliziert Mängel und Potenziale. So ist sie auf der einen Seite eine Schnellstraße mit einem der höchsten Verkehrsaufkommen in Deutschland, was zwangsläufig zu Staus in den Stoßzeiten führt. Auf der anderen Seite resultieren aus ihrer Dichte, der Nähe umgebender Nutzungen und ihrem Identitätswert vielfältige Potenziale.

Die Stadt Bochum hat eine städtebauliche Rahmenplanung für ihren Bereich der A40 beauftragt. Im Zuge der Planung werden die Situation analysiert, konzeptionelle Überlegungen angestellt und der Blick auf den regionalen Zusammenhang geworfen. Es werden Strategien aufgezeigt, um eine Aufwertung der Räume entlang der A40 zu erreichen. Ziel ist es, den Raum aus stadtplanerischer Perspektive zu steuern und eine dauerhafte Qualifizierung sowohl einzelner Baumaßnahmen der öffentlichen und privaten Hand als auch des Gesamtraums zu erreichen.

Die vorliegende Rahmenplanung dient als Entwicklungsgrundlage und gestalterische Leitlinie.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre!

Dr. Ernst Kratzsch

ANLASS UND ZIELE DER ARBEIT

Seit 2001 beschäftigen sich die Städte des Ruhrgebiets mit der A40 als wichtiger Verkehrs- und Entwicklungsachse der Region. Im Rahmen der Kulturhauptstadt Ruhr.2010 soll unter Federführung der Stadt Bochum ein regionales Ausstellungs- und Stadtkulturprojekt stattfinden, das erstmals sichtbare Zeichen für einen neuen Umgang mit den Stadträumen entlang der A40 setzen wird. Die Stadt Dortmund hat bereits 2004 einen Masterplan zur A40 I B1 vorgelegt, der die weitere bauliche Entwicklung entlang der Straße innerhalb Dortmunds steuert.

All diese Projekte zur A40 haben eine Gemeinsamkeit: Sie betrachten die Straße nicht nur als Verkehrsraum, sondern sehen die Möglichkeiten der Qualifizierung des angrenzenden Stadtraums in seinen Nutzungs- und Entwicklungsoptionen. Die Straße ist ein *Stadtmacher*, der problematische, aber auch strategische Räume erzeugen kann. Wohngebäude in direkter Nachbarschaft zur Fernstraße verfügen über wenig Entwicklungsoptionen, in Teilen sind bereits Leerstände erkennbar. Auf der anderen Seite haben gewerbliche Standorte an der A40 überregionale Bedeutung. In einer schrumpfenden Region können diese Standorte Entwicklungsmotoren sein, ihre Qualifizierung wird die A40 Schritt für Schritt zum Schaufenster der Stadt Bochum und der Metropole Ruhr machen.

Die Rahmenplanung A40 Bochum soll Impulse für eine Stabilisierung und Qualifizierung des Stadtraums an der Autobahn liefern. Mit der Rahmenplanung sollen die planerischen Ansätze der einzelnen Fachplanungsträger aufeinander abgestimmt und vertieft werden. Die Rahmenplanung beantwortet folgende Fragen:

1. Analyse der Situation: Welche Probleme und Potenziale birgt der Stadtraum A40 in Bochum? Welche Art von Stadt entsteht hier im Windschatten der großen Straße? Wie würde die bauliche Entwicklung entlang der A40 unter den bestehenden Rahmenbedingungen weitergehen?
2. Konzeptionelle Überlegungen: Wie können vorhandene positive Entwicklungstendenzen genutzt und gestärkt werden? Wie kann das Potenzial des Verkehrsbandes, ein regionaler Raum der Metropole Ruhr zu sein, besser genutzt werden? Wie können für die in ihrer weiteren Entwicklung gefährdeten Gebiete entlang der Straße Perspektiven aufgezeigt werden?

A. Ausgangslage

Kapitel A beschreibt die Ausgangslage und gliedert sich in drei Bausteine:

> **Teil 1 – Einsichten: Der Raum heute.**

Zunächst wird der Raum in seinem heutigen Zustand aus den unterschiedlichen sektoralen Perspektiven der Stadt- und Verkehrsplanung, den Perspektiven der öffentlichen und privaten Investoren und der Nutzer der A40 beschrieben.

> **Teil 2 – Aussichten: Der Raum in Zukunft.**

In einem zweiten Schritt wird gezeigt, wie sich der Raum ohne planerische Qualifizierung entwickeln würde.

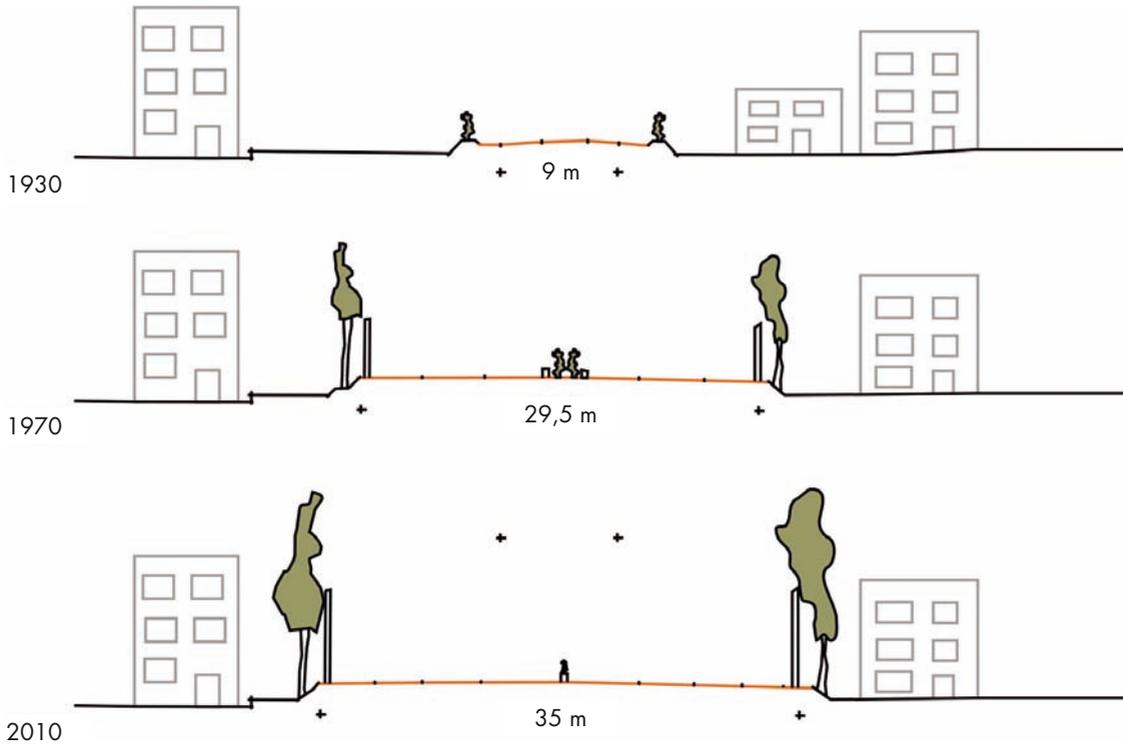
> **Teil 3 – Zusammenfassung: Probleme und Chancen**

Auf Grundlage der Erkenntnisse aus Teil 1 und 2 werden die Probleme und Chancen des Stadtraums A40 zusammenfassend dargestellt.

A.1 Ausgangslage.

Einsichten: Der Raum heute

A.1.1 DER RAUM AUS VERKEHRSPLANERISCHER SICHT



Aus verkehrsplanerischer Sicht handelt es sich bei der A40 um eine Stadtautobahn. Prägend sind die hohe Verkehrsbelastung und die dadurch verursachte Stauanfälligkeit. Der *Ruhr-schnellweg* präsentiert sich in Bochum vor allem als *Ruhrschleichweg* – ein Dauerproblem der Straße.

A.1.1.1 Trassenverlauf

Die heutige A40 wurde zwischen Duisburg und Dortmund seit 1954 autobahnähnlich ausgebaut. Der Trassenverlauf folgt auf weiten Strecken der damals dreistreifigen Bundesstraße B1 bzw. weiter östlich der damaligen B60. Beim Ausbau wurde die vorhandene Straße so weit wie möglich verbreitert. In Duisburg und Essen wurden teilweise auch neue Trassen gelegt.

Die heutige A40 ist in Bochum überwiegend vierstreifig angelegt. Mit dem sechsstreifigen Ausbau von Essen bis zur Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen wurde im Frühjahr 2008 begonnen. Anders als in Essen, Mülheim a. d. Ruhr oder Dortmund wird auf der A40 in Bochum keine Bus- oder Bahnspur im Mittelstreifen geführt. So ist die A40 in Bochum im Verhältnis zu den Streckenabschnitten in Essen oder Dortmund schmaler.

Vor allem im zentralen Bereich des Bochumer Stadtgebietes wird die A40 in Hochlage geführt. Sie verfügt über acht Vollanschlüsse, über zwei einseitige Anschlüsse und ist über einen Vollknoten mit der A43 verbunden. Die westliche Anbindung an den Donezkring erfolgt bislang über die L633. Mit dem Ausbau des Westkreuzes Bochum erfolgt ein direkter Verbund.

Gesamtlänge der A40 im Bochumer Stadtgebiet	16 km
Breite	25 bis 30 m
Anschlussstellen	10
Durchschnittlicher Abstand zwischen zwei Abfahrten	1454 m
Geringster Abstand zwischen zwei Abfahrten	800 m
Maximaler Abstand zwischen zwei Abfahrten	2500 m
Anzahl der querenden Brückenbauwerke	15
davon:	
Straßenbrücken	7
Bahnbrücken	1
Fußgängerbrücken	3
Deckelungen	1
Nicht mehr genutzte Brücken	3
Gesamtlänge der beidseitigen Lärmschutzmaßnahmen	9300 m
davon:	
Lärmschutzwälle	ca. 1700 m
Lärmschutzwände	ca. 7300 m
Einhausungen	327 m



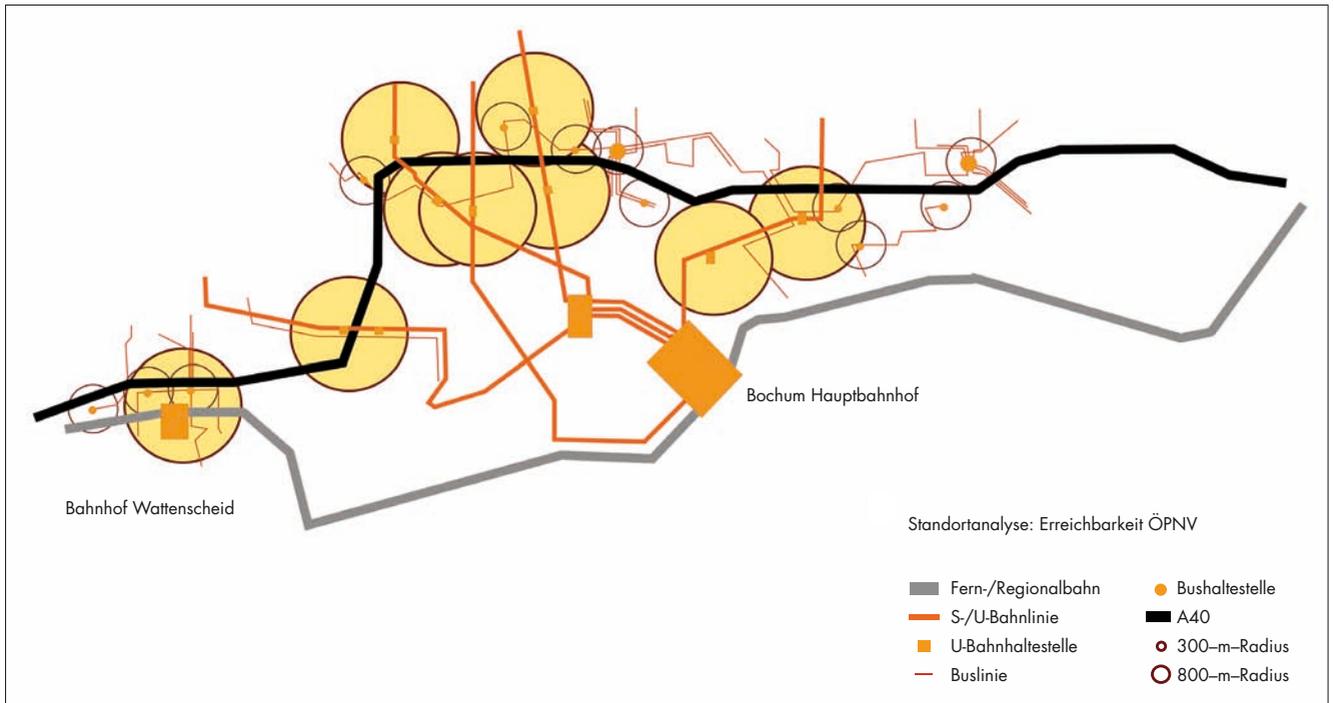
Erzbahn Zeche Carolinenglück 1963/2008

Besonders markante und aufwändige verkehrstechnische Anlagen gibt es kaum. Lediglich im Bereich Bochum-Grumme ist eine 327 m lange Einhausung mit vorgeschalteter Tieflage vorhanden. Die historische Erzbahn der Zeche Carolinenglück war ehemals ein markantes Bauwerk, ist heute aber nur noch rudimentär in seiner einzigartigen Struktur zu erkennen.

Anders als in Dortmund, wo die B1 sich teilweise noch aus Polygonzügen mit gradlinigen Streckenanschnitten zusammensetzt, sind in Bochum alle Kurven leicht geschwungen und gehen nahtlos ineinander über. Besonders auffällig ist die scharfe Westkurve im Bereich der Anschlussstelle Bochum-Hamme.

A.1.1.2 Multimodale Knotenpunkte

Das Bochumer Stadtzentrum mit dem Hauptbahnhof liegt nicht direkt an der A40. Der stärkste multimodale Knotenpunkt der A40 befindet sich in Wattenscheid, wo sie direkt an den Regionalbahnhof angebunden ist. Auch in den Bereichen Bochum-Stahlhausen, Bochum-Hamme, Bochum-Zentrum und Bochum-Harpen bestehen multimodale Verknüpfungspunkte zum Straßenbahnnetz.





A.1.1.3 Verkehrsbelastung

Stau auf der A40

Auffälligstes Merkmal der A40 ist die hohe tägliche Verkehrsbelastung. In Spitzenzeiten werden Verkehrsstärken von über 120.000 Pkw/Tag erreicht. Der Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs liegt bei ca. 7 %, der Anteil des Schwerlastverkehr bei ca. 15 %. Größtenteils handelt es sich um lokale und regionale Verkehre innerhalb des Ruhrgebiets.

Die A40 gehört vor allem im Bochumer Streckenabschnitt zu den stauanfälligsten Straßen der Bundesrepublik. Die Stauwahrscheinlichkeit liegt vor allem in den Morgen- und Abendstunden bei 100 %. Dabei ist die A40 eine relativ sichere Straße mit wenigen Unfällen. Die Zahl der schweren Unfälle mit Todesfolge nimmt kontinuierlich ab. Die geringe Unfallhäufigkeit und die geringe Schwere der Unfälle sind auch durch die hohe Verkehrsbelastung und die damit verbundenen niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten begründet.

A.1.2 DER RAUM AUS STADTSTRUKTURELLER SICHT

A.1.2.1 Flächennutzung der angrenzenden Grundstücke

Rund 433 Grundstücke grenzen in Bochum an die A40. Davon sind 78 % bebaut. Der überwiegende Teil der bebauten Grundstücke ist wohngenutzt. In Bezug auf den realen Flächenanteil liegt der gewerbliche Anteil bei ca. 46 %.

A40: Angrenzende Grundstücke

Anzahl insgesamt	436
Bebaute Grundstücke	333
davon:	
Wohnnutzung	237
Gewerbliche Nutzung	96
Unbebaute Grundstücke	103
davon:	
Land- oder forstwirtschaftliche Nutzung	19
Brachland	28
Öffentliche Einrichtungen, Sportplätze	11
Friedhöfe	3
Kleingartenparzellen	42

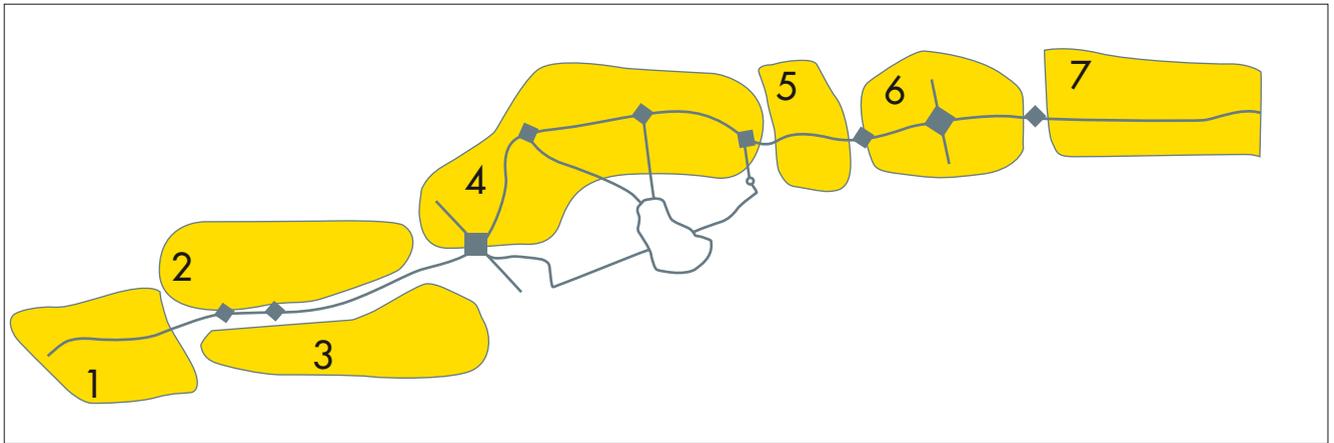


Raumsituation Anschlussstelle
Bochum-Zentrum

A.1.2.2 Gliederung der Strecke in stadtstrukturelle Teilbereiche

Der Stadtraum der A40 lässt sich nur schwer in charakteristische Teilbereiche gliedern, dafür fehlen den verschiedenen Orten einheitliche Prägungen. Fast alle Gebiete entlang der A40 können vielmehr als *Zwischenstadt* bezeichnet werden, d. h. Merkmal dieser Räume ist vor allem ihre Eigenschaftslosigkeit. Sie sind teils vorstädtisch, teils ländlich, teils gewerblich, teils aber auch durch Wohnen geprägt. Die Baustruktur wechselt häufig. Die Übergänge von einem Teilbereich in den nächsten sind unklar, so dass großflächig geprägte Gewerbegebiete unvermittelt auf kleinteilig strukturierte Wohngebiete treffen.

In Anlehnung an die Wahrnehmungsstudie des Stadtplanungsamtes Bochum (Stadt Bochum 1999) und die Arbeit zur Analyse von Stadträumen entlang von Autobahnen von Donald Appleyard, Kevin Lynch und John R. Myer (Appleyard et al. 1964) können sieben Teilbereiche unterschieden werden:



Gliederung der Strecke in stadtstrukturelle Teilbereiche

Teilbereich 1: Westliche Stadteinfahrt

Der westliche Abschnitt grenzt an den regionalen Grünzug C, der überwiegend landwirtschaftlich genutzt wird. Felder bieten einen tiefen Blick in den Landschaftsraum mit dem Hochpunkt des Förderturms des Gewerbegebiets Holland und der Himmelstreppe von Herman Prigann auf der Halde Rheinelbe.

Teilbereich 2: Wattenscheider Stadtrand

Im nördlichen Bereich zwischen Stadtgrenze und Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen liegt der südliche Innenstadtrand von Wattenscheid. Die meisten Flächen sind auf das Wattenscheider Zentrum ausgerichtet. Hier befinden sich die Wohnbebauung ergänzende Nutzungen wie Sportstätten, Schulen, Friedhöfe, Kleingärten und punktuell gewerbliche Nutzungen. Die Bebauungsstruktur ist uneinheitlich. Neben oftmals gründerzeitlichen Blockstrukturen gibt es auch aufgelockerte Einfamilienhausstrukturen.

Teilbereich 3: Wattenscheider Zwischenstadt

Im südlichen Bereich zwischen Stadtgrenze und Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen befindet sich die Wattenscheider Zwischenstadt, die im Vergleich zum Teilbereich 2 stärker gewerblich geprägt ist. Visuell wird dieser Bereich vom Thyssen-Krupp-Walzwerk geprägt. Hier haben sich auch großflächige Einzelhandelsbetriebe wie Real und Bauhaus sowie autoorientierte Nutzungen wie D&W und McDonalds angesiedelt. Der Bahnhof Wattenscheid mit seinem Park-and-Ride-Platz (P+R) stellt die multimodale Erschließung dieses Teilbereichs sicher. In zweiter Reihe liegen weitere Gewerbegebiete, die immer wieder von Wohnnutzungen oder landwirtschaftlichen Flächen durchzogen sind.

Teilbereich 4: Zentrum

Der Teilbereich zwischen den Anschlussstellen Bochum-Stahlhausen und Bochum-Stadion, in dem die zwei nördlichen Cityradialen Dorstener und Herner Straße sowie der Stadionring die A40 kreuzen, lässt sich nur schwer als Gebiet mit einer einheitlichen Prägung beschreiben. Direkt an der A40 haben sich auf der nördlichen Seite Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe angesiedelt (Yellow-Möbelmarkt, Ratio-Großmarkt, Schlachthof Bochum). Eine für innerstädtische Bereiche typische dichte, urbane Struktur fehlt. Auch hier liegt eine zwischenstädtische Prägung vor: Autowaschstraßen, offene Wohnbebauung, Fragmente städtisch geschlossener Bebauung, Freiräume, Zwischenlösungen. Der Bereich Zentrum wird durch die durch die Regionalbahnlinie 46 in in zwei Teilbereiche getrennt. Markant sticht der Standort des ehemaligen IMAX Kinos hervor, der auf den dahinterliegenden Veranstaltungsbereich mit Starlight Express, RuhrCongress Bochum und Stadion verweist.

Teilbereich 5: Grünes Wohnen

Prägendes Element des Teilbereichs zwischen den Anschlussstellen Bochum-Stadion und Bochum-Harpen ist die Deckelung in Grumme, die die Wohnbebauung vor dem Verkehrslärm der A40 schützt. Der östlich angrenzende Wohnbereich ist durch Lärmschutzwände und Begleitgrün von der A40 aus weitgehend unsichtbar. Aus Osten kommend bildet das Gebäude der Regionalniederlassung Ruhr von Straßen.NRW einen markanten Sichtpunkt.

Teilbereich 6: Kreuz Bochum

Der Teilbereich um das Autobahnkreuz Bochum zwischen den Anschlussstellen Bochum-Harpen und Bochum-Werne ist durch gewerbliche Nutzungen und Einzelhandel geprägt. Das Autobahnkreuz Bochum hat zur Ansiedlung des Ruhr-Parks, eines der größten Einkaufszentren Deutschlands, und einer Vielzahl an Logistikunternehmen im Gewerbegebiet am Harpener Hellweg geführt. Die gewerblichen Nutzungen sind weitgehend durch Begleitgrün von der Straße abgeschirmt. In das Begleitgrün sind Sichtfenster geschnitten, damit die Werbeflyer des Ruhr-Parks von der A40 aus sichtbar bleiben.

Teilbereich 7: Östliche Stadteinfahrt

Die östliche Stadteinfahrt zwischen den Anschlussstellen Bochum-Werne und Dortmund-Lütgendortmund wird durch den regionalen Grünzug E und den nördlichen Rand des Stadtteils Werne geprägt. Der lang gestreckte, landschaftlich geprägte Bereich markiert den Übergang zwischen Bochum und Dortmund, ist vom Autofahrer aber nicht als eigenständiges Landschaftsfenster wahrnehmbar.

A.1.2.3 Nutzungskonflikte

Die heterogene Struktur der Bebauung entlang der A40 erzeugt Nutzungskonflikte, da Gewerbebetriebe unvermittelt an Wohngebiete grenzen. Für die Anwohner kommt es zu Störungen, aber auch die Betriebe sind durch die Nachbarschaft zu Wohngebäuden in ihren Erweiterungsmöglichkeiten eingeschränkt. Die A40 verschärft durch Lärm- und Schadstoffemissionen der Fahrzeuge diese Konflikte. Gleichzeitig bildet die Trasse der A40 eine physische Barriere im Stadtraum. Raumfolgen werden durchbrochen und der südliche Bereich Wattenscheids ist durch die A40 vom Zentrumsbereich abgekoppelt. Wohngebiete und Freiräume zeigen eine starke Tendenz zur Abschottung, auch wenn sich im Vergleich mit anderen Ruhrgebietsstädten die Bochumer Wohnstandorte durch ihre kleinteilige Struktur mit relativ hohem Eigentumsanteil ohne direkte Sichtbeziehungen zur A40 immer noch durch eine Fähigkeit zur Selbststabilisierung auszeichnen. Insgesamt lässt sich für den bebauten Rand der A40 ein *Rückzug des Städtischen* beschreiben, der einen exterritorialen Raum erzeugt.

Gewerbliche Bauflächen entwickeln sich konstant, Stagnation und Leerstand sind gering. Vor allem Einzelhandelsbetriebe mit Sichtbeziehungen zur Straße können sich gut etablieren.

A.1.2.4 Nutzungssynergien

Gleichzeitig lässt sich beobachten, dass der exterritoriale Raum der A40 für bestimmte Nutzungen attraktiv ist. Es siedeln sich Unternehmen an, die die besondere Lagegunst der Straße aus Erreichbarkeit und Sichtbarkeit nutzen, z. B. D&W, Real. Der große Einzugsbereich, über den die Standorte an der A40 verfügen, führte zur Ansiedlung überregional bedeutender Unternehmen, wie beispielsweise im Veranstaltungsbereich der RuhrCongress Bochum und Starlight Express, aber auch Logistikunternehmen oder Entertainmentnutzungen wie die Discothek Club Taksim.

Andere Nutzungen wiederum profitieren von den Restbereichen, die sich durch den Bau der A40 ergeben haben. So finden sich hier Nutzungsarten, die in der „Europäischen Stadt“ eher am Rand zu finden sind (Stadtwerke, Schlachthof). Auch fallen generische Nutzungen entlang der Straße auf, wie Tankstellen, Bordelle, Clubs, Schnellrestaurants. Gewerbliche Bauflächen entwickeln sich konstant, Stagnation und Leerstand sind gering. Vor allem Einzelhandelsbetriebe mit Sichtbeziehungen zur Straße können sich gut etablieren.

Viele Unfälle werden durch Übermüdung oder Ablenkung der Fahrer verursacht. Die gestalterische Aufwertung des Stadtraums der A40 könnte zur Steigerung der Aufmerksamkeit beitragen.



A.1.3.1 Fahrerlebnis, Fahrverhalten

Der Stadtraum entlang der A40 ist von der Straße kaum sichtbar. Wer über die A40 fährt, sieht meist nur die Straße selbst und am Rand Begleitgrün. Der Raum wird in erster Linie als Verkehrsraum wahrgenommen. Bei freier Fahrt fährt man durch einen scheinbar ereignislosen Raum. Erst bei Stau treten einzelne Elemente der Stadt ins Bewusstsein des Fahrers. Von Bochum prägen sich keine auffälligen Elemente ein. Sichtbar für den Verkehrsteilnehmer sind eher Lärmschutzanlagen, das Abstandsrünst, die vielen Brücken und Verkehrsschilder. Die Schilder behindern den freien Blick in den Raum und es entsteht oft der Eindruck, durch eine Röhre zu fahren. Das Stadtplanungsamt Bochum sprach in seiner Studie von einem „eher introvertierten Eindruck“ (Stadt Bochum 1999). Gerade im Vergleich mit Streckenabschnitten wie der Essener Skyline und der Dortmunder Stadtkrone wirkt die Fahrt auf dem Bochumer Teilstück der A40 monoton. Viele Unfälle werden durch Übermüdung oder Ablenkung der Fahrer verursacht. Die gestalterische Aufwertung des Stadtraums der A40 könnte zur Steigerung der Aufmerksamkeit beitragen.

A.1.3.2 Sichtbarkeit als Wirtschaftsfaktor

Insbesondere Einzelhandelsnutzungen bemühen sich um eine Sichtbarkeit von der Straße her. Einige Betriebe nutzen die Straße als Kommunikationsmedium mit 120.000 potenziellen Kunden täglich. Durch Fahnen, Banner, auffällige Farbgestaltung der Fassaden oder Werbepylone machen die Betriebe auf sich aufmerksam. Neben den global standardisierten Tankstellen fällt an der A40 das D&W-Gebäude des größten europäischen Tuningzubehörhändlers auf. Das Gebäude wird durch seine Fassadengestaltung mit Licht und ergänzenden Werbeanlagen zu einem einprägsamen Element der Straße.

Untersuchungen zeigen: Sichtbarkeit ist ein Standortvorteil, der sich in höheren Grundstückswerten an Autobahnen niederschlägt. Die Entwicklung der Flächen und ihre Nutzungsart können in Teilen über die Sichtbarkeit der Standorte gesteuert werden (Bruinsma 1996).





Der Dückerweg ist zurzeit der auffälligste Ort der A40. Der Yellow-Möbelmarkt orientiert sich ebenfalls zur A40. Ein Schaufenster bietet dem Autofahrer einen direkten Einblick in den Showroom.



A40 Bochum: Begleitgrün und Infrastrukturbauwerke prägen den Raum.

A.1.3.3 Die Straße als Navigationshilfe

Die A40 ist in Bochum keine Navigationshilfe durch den Raum. Dem Autofahrer bieten sich kaum markante Punkte zur Orientierung. Potenzielle Landmarken wie z. B. die Regionalniederlassung Ruhr von Straßen.NRW, das ehemalige IMAX Kino, das neue 4Haus, die Epiphaniaskirche oder das Thyssen-Krupp-Walzwerk verschwinden entweder hinter Begleitgrün oder sind für die Wahrnehmung des Autofahrers in der Geschwindigkeit unzureichend gestaltet und erreichen kaum raumprägende Wirkung. Die meisten Autofahrer nehmen diese Gebäude nur unbewusst wahr.

Gebäude an der A40 können nur selten als Orientierungspunkte dienen, weil sie entweder zu versteckt und eingegrünt sind, keine architektonische Einprägsamkeit besitzen oder die Sichtbeziehungen auf die Gebäude zu kurz und abrupt erfolgen. Prägend ist der Bereich Dückerweg mit seinen Elementen des amerikanischen Strips. Durch die Lärm-schutzmaßnahmen im Zuge des sechsspurigen Ausbaus wird aber auch dieser Bereich mittelfristig aus der Wahrnehmung verschwinden.

Gebäude an der A40 können nur selten als Orientierungspunkte dienen, weil sie entweder zu versteckt und eingegrünt liegen, keine architektonische Einprägsamkeit besitzen oder die Sichtbeziehungen auf die Gebäude zu kurz und abrupt erfolgen.



A.1.4.1 Vegetation und Tierwelt

Die A40 in Bochum ist stark begrünt. Vorherrschende Gehölzarten sind Ahorn, Esche und Hainbuche. Diese Gehölzarten werden im Straßenbau oft verwendet, weil sie genügsam, industriehart, pflegeextensiv und günstig sind. Die direkt an den Seitenstreifen angrenzenden Bereiche werden in den Sommermonaten gemäht, so dass hier vor allem Gräser und ein- oder mehrjährige Wiesenpflanzen anzutreffen sind. Anders als in Dortmund ist im Bochumer Abschnitt der A40 keine Alleebepflanzung vorhanden, die den Straßenraum säumt. Im Bereich des Bochumer Stadtgebiets dominiert eher der Eindruck von Spontan- und Wildvegetation. Der wilde Charakter wird durch angrenzende Brachen und pflegeextensive Hecken und Knickbepflanzung verstärkt. Auch der Mittelstreifen der A40 in Bochum ist meist wild bewachsen.

A.1.4.2 Bedeutung der Grünflächen

Grün als Lebensraum

Die begrünten Randbereiche der A40 dienen Vögeln und Insekten, aber auch Niederwildarten wie Kaninchen und Bussarden als Lebensraum. Es sind vor allem Pionierflora und -fauna, die auf den Flächen heimisch sind. Dieser Biotopwert wird durch den hohen Neophytenanteil verringert. Auf vielen Flächen haben sich beispielsweise japanischer Knöterich, Goldruten und seit Neuestem auch armenischer Beifuß ausgebreitet. Diese Pflanzenarten sind erst im Zuge der Industrialisierung ins Ruhrgebiet gekommen und können sich hier aufgrund fehlender biologischer Feinde besser und schneller vermehren als heimische Tier- und Pflanzenarten. Studien zeigen, dass sich Neophyten vor allem entlang von Autobahnen verbreiten. Die Samen werden an Autoreifen über teils weite Strecken transportiert und erzeugen lineare Verbreitungskorridore (Kowarik 2003).

Grün als Landschaftsband

Alle Grünflächen der A40 zusammen bilden einen schmalen Grünzug. Aufgrund der geringen Tiefe dieses Saums und der direkten Lage an der A40 kann dieser Grünzug aber kaum eine Funktion als Sauerstoffschneise übernehmen. Von größerer Bedeutung dagegen sind die regionalen Grünzüge C, D und E, die quer zur A40 in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufen und den Bochumer Bereich der A40 queren. Sie dienen als Grün- und Frischluftschneisen zwischen den Städten und helfen, das Siedlungsgefüge des Ruhrgebiets zu strukturieren. Diese Nord-Süd-Grünzüge könnten in der Wahrnehmung des Autofahrers auf der A40 eine klare Zäsur zwischen den Städten markieren, sind aber derzeit so stark eingegrünt, dass sie sich kaum von den restlichen Abstandsgrünflächen der A40 unterscheiden und daher nicht als gliederndes Raumelement wahrgenommen werden.

Der Grünsaum führt zwar zu keiner messbaren Reduzierung des Lärmpegels, in psychologischer Hinsicht verringert der Grünsaum allerdings die Lärmsensibilität. Dieser psychologische Lärmschutz ist entlang von Wohngebieten von besonderer Bedeutung.

Grün als Gestaltungselement

Beim Ausbau der A40 in den 1950er und 1960er Jahren wurde auf die landschaftliche Integration der Straße Wert gelegt. Die Flächen sollten so angelegt werden, dass „eine auf das Ruhrgebiet belebende Landschaftsgestaltung“ (BMV 1963) entsteht. Schon damals wurde die raumstörende Wirkung der A40 erkannt. Durch eine Bepflanzung sollten die störenden städtebaulichen Effekte der Straße abgemildert werden: „Sie [die A40] wird nie einen Schönheitspreis bekommen, auch wenn wir uns anstrengen, ihre Ränder durch Bepflanzung zu dekorieren und lebendiger zu gestalten“, so Bernd Reiff anlässlich der Ausstellungseröffnung *B1. Gesichter einer Straße* des Kommunalverbands Ruhrgebiet (KVR 1989). Die gestalterische Intention der 1950er und 1960er Jahre ist heute nicht mehr ablesbar. Das Budget für den Erhalt und die Pflege des Begleitgrüns ist gering und reicht meist nur für Maßnahmen zur Wahrung der Verkehrssicherheit (keine Einschränkung der Sicht an Anschlussstellen, keine Gefahr durch herabfallende Äste oder nasses Laub). Der Grünsaum der A40 ist heute eine Pufferzone zum umgebenden Stadtraum, dient aber nicht mehr als Gestaltungselement.

Grün als psychologischer Lärmschutz

Den größten Wert bieten die Grünflächen der A40 heute vor allem für die Anwohner. Der Grünsaum führt zwar zu keiner messbaren Reduzierung des Lärmpegels, in psychologischer Hinsicht verringert der Grünsaum allerdings die Lärmsensibilität. Dieser psychologische Lärmschutz macht insbesondere entlang von Wohngebieten den eigentlichen Wert der Grünflächen aus.

A.1.5. DER RAUM AUS REGIONALER SICHT

A.1.5.1 Straßenplanung als regionale Aufgabe

Die A40 verläuft in Teilen auf dem Hellweg, einem der wichtigsten europäischen Handelswege des Mittelalters. Entlang dieser Straße entstand das Städtesystem zwischen Dortmund und Duisburg, wie es heute noch das Ruhrgebiet prägt. In den 1920er Jahren begann der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) mit einem der ersten regional geplanten Gemeinschaftsprojekte: dem Ausbau der Verbandsstraße 1 zur regionalen, dreistreifigen Verkehrsachse. Bis heute wurde diese Straße kontinuierlich zur A40 ausgebaut. Dieser Ausbau war immer nur in einem fachübergreifenden regionalen Dialog möglich. Am Ausbau waren das Bundesverkehrsministerium ebenso beteiligt wie die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe, der SVR (später KVR, heute RVR) und die Städte mit unterschiedlichen Fachplanungsabteilungen. Die Planung, der Ausbau und Umbau der Straße erforderten regionale Abstimmung und fachübergreifende Kooperation.

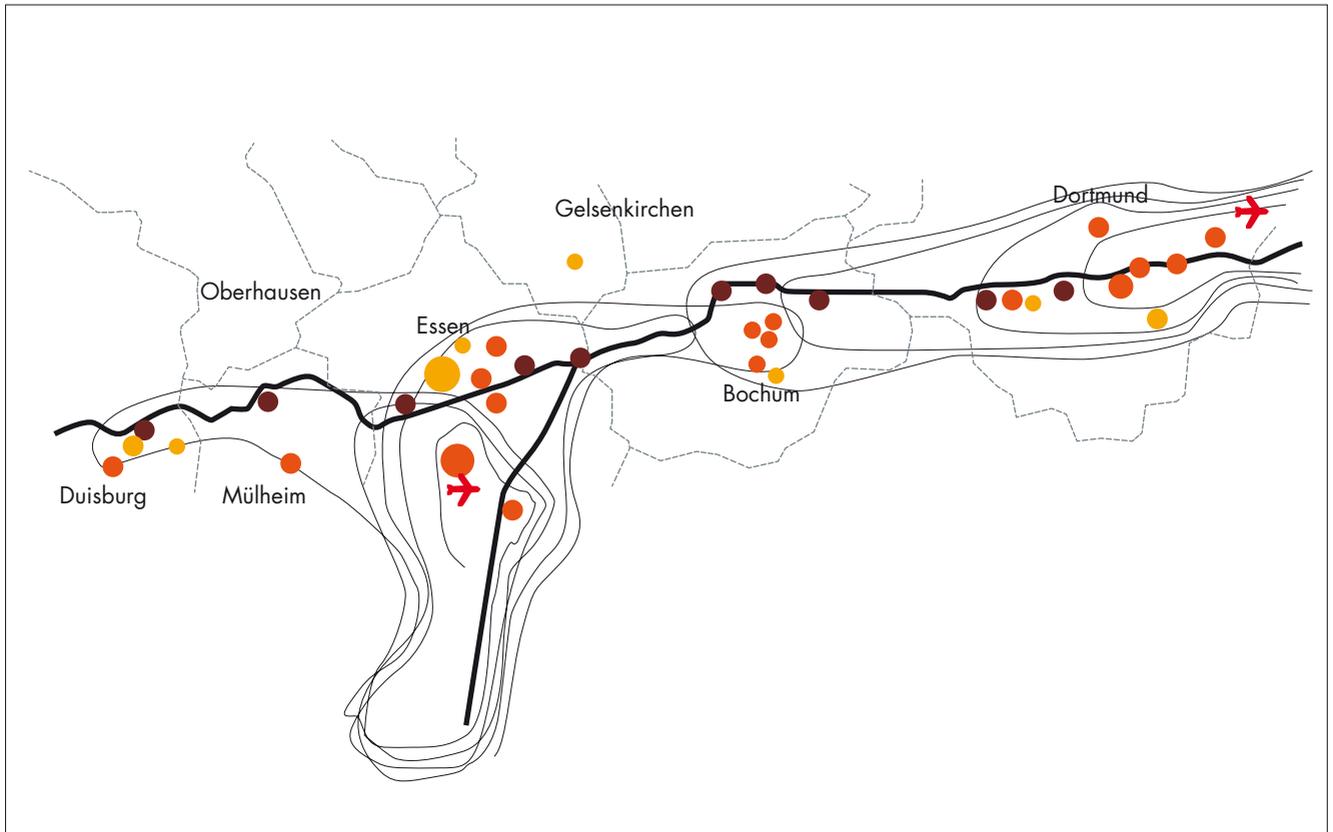
A.1.5.2 Historisches Identitätsband der Region

Der Hellweg, der Ruhrschnellweg, die A40 sind mehr als nur Verbindungswege, sie sind Teil der regionalen Identität des Ruhrgebiets. Zwar gehört die A40 nicht zu berühmten Straßen wie Champs-Élysées, Unter den Linden oder Broadway, aber gerade ihre historische Verankerung in Verbindung mit den alltäglichen, individuellen Lebenserfahrungen macht die A40 aus kultureller Perspektive bedeutend, auch wenn man diese kulturelle Bedeutung der Straße immer weniger ablesen kann. Wahrzeichen der Geschichte und Identität sind verloren gegangen, wie etwa der Gasometer der Zeche Carolinenglück, der 1988 abgerissen wurde. Die Straße läuft Gefahr, ihre geschichtlichen Spuren und ihre kulturelle Bedeutung weiter zu verlieren.



Gasometer Bochum, abgerissen 1988 –
ein Beispiel für den Verlust historischer Spuren

Von der A40 aus gesehen ist Bochum bisher nicht Teil der Metropole Ruhr.



Standorte an der A40 könnten die Position der Stadt Bochum an der A40 als der Entwicklungsachse der Metropole Ruhr stärken.

A.1.5.3 Metropolbildung als regionale Aufgabe

Entlang der A40 entwickelt sich die regionale Metropole Ruhr. Viele alte und neue Orte des Strukturwandels wie der Duisburger Innenhafen, die Essener City, der Dortmunder Technologiepark und der Flughafen Dortmund liegen teilweise gut sichtbar an der A40 und prägen ihr Bild als regionale Entwicklungsachse der Metropole Ruhr.

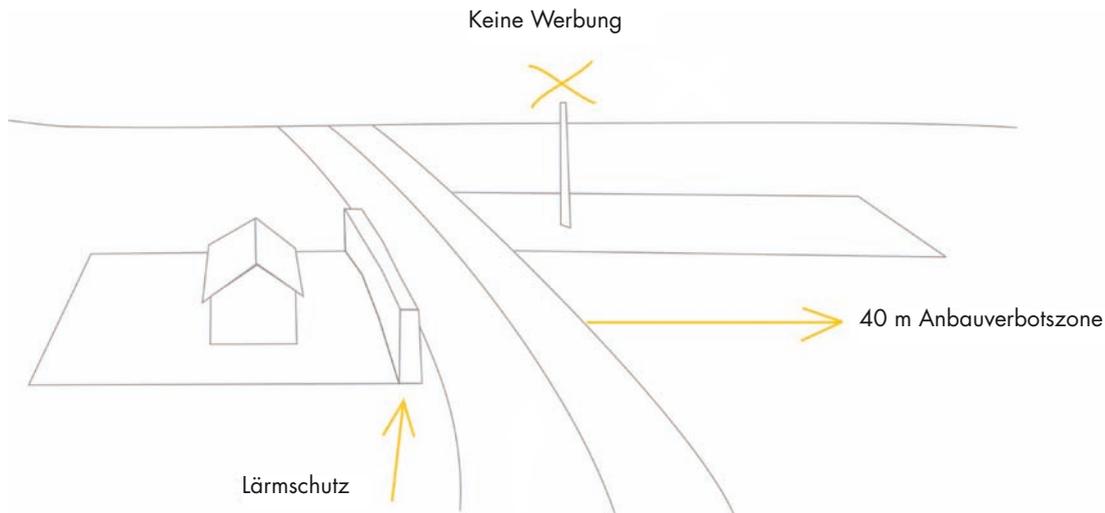
Essen profitiert dabei vor allem von der Verknüpfung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, in Dortmund verbindet die A40 | B1 die erfolgreichen Bürostandorte der Stadtkrone/Stadtkrone Ost und die Hochschulstandorte mit dem Flughafen. In Duisburg ist es die attraktive Lage des Innenhafens zwischen Autobahn und Innenstadt, die den Standort prägt. Demgegenüber fallen die vergleichsweise unauffälligen Streckenabschnitte in Bochum und Mülheim a. d. Ruhr ab. Die A40 hat hier eher den Charakter einer Umgehungsstraße. Zwar finden sich auch hier einige national und global bedeutende Unternehmen wie Thyssen-Krupp oder D&W direkt an der A40. Die meisten Standorte präsentieren sich aber nicht und sind in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung von der Straße aus kaum erkennbar. Die beiden Städte können sich insofern nicht in die Perlenkette des erfolgreichen Strukturwandels einreihen. Von der A40 aus gesehen ist Bochum bisher nicht Teil der Metropole Ruhr. Die Entwicklung der A40 ist insofern nicht nur eine Aufgabe der Verkehrsplanung, sondern in zunehmendem Maß eine städtebauliche Aufgabe abgestimmter Stadtentwicklungskonzepte.

A.2 Ausgangslage.

Aussichten: Der Raum in Zukunft

Wie wird sich der Verkehrs- und Stadtraum der A40 unter den bisherigen Rahmenbedingungen, aber ohne integrierte Rahmenplanung entwickeln: Welche Art von Gebäuden mit welchen Nutzungen würde entlang der Straße entstehen? Welche Nutzungsarten würden verschwinden? Wie würde sich der Freiraum weiterentwickeln? Zur Beantwortung dieser Fragen werden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

1. Darstellung der Maßnahmen und Planungen der öffentlichen Hand.
2. Darstellung der aktuell beantragten privaten Vorhaben sowie ergänzender Markteinschätzungen.
3. Ableitung der räumlichen Konsequenzen aus den öffentlichen Maßnahmen und privatwirtschaftlichen Vorhaben.



Verkehrs- und immissionsschutzrechtliche Restriktionen der städtebaulichen Entwicklung an Autobahnen.

A.2.1.1 Regionale Planungen

Regionaler Flächennutzungsplan

Der Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) befindet sich im Aufstellungsverfahren, das voraussichtlich 2009 abgeschlossen sein wird. Er ersetzt die bislang gültigen kommunalen Flächennutzungspläne (FNP). Für die angrenzenden Stadträume der A40 gibt es nur punktuell verbindliche Bauleitpläne.

Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

Zur Steuerung der Entwicklung im Einzelhandel haben die Städte des östlichen Ruhrgebiets gemeinsam ein regionales Einzelhandelskonzept verabschiedet. Um zentrale Einzelhandelsstandorte zu stärken, definiert dieser Masterplan zentrumsrelevante Warensortimente, die an nicht integrierten Standorten nicht angeboten werden dürfen. Als informelles Planwerk hat das Konzept beratenden und informativ-aktivierenden, aber keinen verbindlichen Charakter.

Kulturhauptstadt Ruhr.2010

Seit 2001 gab es verschiedene vorbereitende Projekte zum Thema Stadtraum A40 auf regionaler Ebene. Aus diesen Aktivitäten hat sich mit Unterstützung der Stadt Bochum das Projekt *B1 | A40. Die Schönheit der großen Straße* entwickelt. Als Leitprojekt der Kulturhauptstadt Ruhr.2010 wird es im regionalen Zusammenhang mit künstlerischen und architektonischen Projekten die A40 als Boulevard der Metropole Ruhr inszenieren und sichtbar machen. Das Ausstellungsprojekt ist gleichzeitig Denk- und Produktionsraum – ein Labor, in dem neue Modelle für eine Stadtentwicklung auf regionaler Ebene entwickelt werden sollen.

Regionaler Masterplan A40 | B1 – 75 km Stadtraum

Bis 2009 werden die Städte Unna, Dortmund, Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg und Moers mit Unterstützung des Bundes im Rahmen des ExWoSt-Forschungsvorhaben „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ einen *Regionalen Masterplan A40 | B1* erarbeiten. Damit eröffnet sich zum ersten Mal die Chance, den Entwicklungskorridor A40 als gemeinsamen Raum zu gestalten und langfristig aus dem Verkehrsraum einen regionalen Boulevard neuen Typs zu entwickeln.

Neben den regionalen Planungen sind für die weitere Entwicklung an der A40 die nachfolgend aufgeführten informellen Planwerke der Stadt von Interesse.

Gestalterische Qualifizierung von Hauptverkehrsstraßen

Das Cityradialen-Konzept befasst sich mit den wichtigsten Bochumer Radialstraßen als Eingangs- und Zufahrtbereiche zur Innenstadt. Dem stadträumlichen Stellenwert der Straßen entsprechend werden verschiedene Konzepte zur Weiterentwicklung und gestalterischen Fassung der Raumkanten vorgestellt. Teilbereiche beschäftigen sich auch mit Stadtbereichen der A40 (Anschlussstellen Bochum-Hamme, Bochum-Zentrum, Bochum-Stadion, Bochum-Harpen). Das Planwerk hat für die Stadt Bochum einen selbstbindenden Charakter, da viele vorgeschlagene Maßnahmen, z. B. zur Straßenraumgestaltung, in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand fallen.

Qualifizierung und Stabilisierung der Wohnnutzung an Hauptverkehrsstraßen

In Bochum ist noch kein gravierender Leerstand von Wohngebäuden mit entsprechenden Problemen aufgetreten. Insgesamt ist die Situation auf dem Bochumer Wohnungsmarkt in weiten Teilen entspannt. Der demografische Wandel wird allerdings auch in Bochum zu einem veränderten Nachfrageverhalten führen, auf den sich die Stadt vorbereitet. Strategischer Kern ist die Förderung der Nachverdichtung und die Aufwertung und Sicherung bestehender Wohngebiete durch Sanierung und Modernisierung. Eine städtebauliche Leitlinie der Stadt sieht kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtungen zur präventiven Klassifizierung von Erhaltungs- und Handlungsbedarf im Stadtgebiet vor (Stadt Bochum 2004). Noch liegt keine Studie vor, die klärt, inwieweit Wohngebiete entlang der A40 von schleichenden Abwertungstendenzen betroffen sind oder sein werden. Grundsätzlich wird im Ruhrgebiet nicht von flächenhaften, sondern von lage- und objektbezogenen Leerständen ausgegangen (Masterplan Ruhr, 2006).

Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

Der Masterplan Einzelhandel Bochum weist parzellenscharf Versorgungszentren und sogenannte nicht integrierte Sonderstandorte an der A40 aus, z. B. Ruhr-Park und Dückerweg. Die Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen innerhalb und außerhalb der Zentren und der Sonderstandorte wird hier geregelt.

Steuerung der Entwicklung von Gewerbegebieten

Durch die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung der Stadt werden vor allem bestehende Gewerbegebiete gesichert und ehemals schwerindustriell geprägte Gebiete für eine Neustrukturierung geöffnet. Um künftigen Nachfragern adäquate Angebote machen zu können, wird die Stadt zusätzlich einige neue Gewerbeflächen ausweisen.

Im Zuge der Neustrukturierung schwerindustriell geprägter Gewerbegebiete wurden in den vergangenen Jahren Qualifizierungsmaßnahmen durchgeführt und gestalt-

qualitätssichernde Konzepte erstellt (Zeche Holland, Dienstleistungspark Trimonte). Für die ehemalige Zeche Carolinenglück, die direkt an die A40 grenzt, wurde die bauliche Neuentwicklung nach der Stilllegung dagegen weitgehend über den § 34 BauGB geregelt, was zu einer heterogenen Nutzungsstruktur und einer ungeordneten Standortentwicklung führte. Eine besondere planerische Herausforderung in Bochum liegt in der Reaktivierung und Qualifizierung von Flächen, deren Entwicklung durch unter- oder minder genutzte Gewerbehallen erschwert wird. Auch ein Teil der Gewerbegebiete entlang der A40 kann so eingestuft werden, z. B. das Umfeld des Schlachthofes. Strategien zur Reaktivierung solcher Gewerbegebiete spielen an der A40 eine besondere Rolle. Die hierfür notwendigen differenzierten Handlungsstrategien liegen noch nicht vor.

Steuerung und Förderung der Büromarktentwicklung

Durch den RFNP werden vorhandene Bürostandorte in Bochum gesichert und weiterentwickelt. Die wichtigsten Standorte liegen im Stadtzentrum, an der Universität und der Universitätsstraße im südlichen Teil der Stadt. Es liegen noch keine Aussagen vor, inwieweit büro- und dienstleistungsorientierte Nutzungen auch entlang der A40 entwickelt werden sollen.

Masterplan Freiraum

Ziel des Masterplanes Freiraum ist es, die über das Stadtgebiet verlaufenden Regionalen Grünzüge C, D, E und F als Verbindung zwischen dem Emscher Landschaftspark und dem Ruhrtal zu entwickeln und ein durchgängiges Freiraumkonzept zu realisieren. Die Grünzüge C, D und E kreuzen die A40 und sind gleichzeitig landschaftsplanerische Projektschwerpunkte, die im Rahmen von Rekultivierungsplänen wiederherzustellen und einer landschaftsgerechten Nutzung zuzuführen sind. Zwischen den Grünzügen C und D ist nördlich der A40 ein Freiraumverbund geplant, der Bereich nördlich des Stadtparks ist als kommunale Grünverbindung ausgewiesen.

Steuerung von Entertainmenteinrichtungen

Vergleichbar mit dem Masterplan Einzelhandel wird aktuell ein Masterplan Entertainment seitens der Stadt Bochum erarbeitet. Ziel ist die Qualifizierung von Entertainment-Einrichtungen sowie die Steuerung der planungsrechtlichen Zulässigkeit entsprechender Vorhaben. Entlang der A40 bezieht sich dies unter anderem auf Einzelhandelsstandorte wie den Ruhr-Park und den Dückerweg, auf große Gewerbegebiete und auf bereits heute entsprechend genutzte Standorte wie den Bereich Freudenbergstraße oder den Veranstaltungsbereich IMAX – Stadionring – RuhrCongress Bochum.

Rahmenplanung Wattenscheider Straße

Im Bereich zwischen dem künftigen Westkreuz und der Innenstadt-West mit der Triennale-Spielstätte Jahrhunderthalle Bochum soll der Straßenraum umgestaltet werden. Ziel der Planung ist die Qualifizierung des Straßenraums, die verbesserte Nutzbarkeit der Anliegerstraßen sowie die optisch-räumliche Abgrenzung der Stadtzufahrt.

A.2.1.3 Verkehrsplanung

Verkehrsplanerische Rahmenbedingungen, die sich aus dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ergeben, sind für die weitere städtebauliche Entwicklung entlang der A40 von Bedeutung.

Allgemeine verkehrsrechtliche Bindungen

Entlang von Autobahnen gilt grundsätzlich ein eingeschränktes Baurecht. In der 40-m-Anbauverbotszone ist die Errichtung von baulichen Anlagen grundsätzlich nicht erlaubt. Innerhalb der 100-m-Anbaubeschränkungszone unterliegen An- oder Umbauvorhaben sowie die Errichtung von Werbeanlagen einer besonderen Genehmigungspflicht durch den Straßenbaulastträger. Dabei ist aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht von Bedeutung, ob es sich bei den angrenzenden Flächen um Wohn- oder gewerblich genutzte Gebäude handelt. Das Verkehrsrecht zielt darauf ab, den an Autobahnen grenzenden Raum so weit es geht von Gebäuden freizuhalten oder die Entwicklung einzufrieren, um bei eventuellen Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen eine einfachere und kostengünstigere Zugriffsmöglichkeit auf Flächen zu haben.

Auch Teile des Bundes-Immissionsschutzrechts und entsprechende EU-Normen haben Auswirkungen auf den Stadtraum entlang von Hauptverkehrsstraßen. Ziel dieser Regelungen ist es, lärmsensible Nutzungen (Wohnen, Krankenhäuser etc.) vor Belastungen zu schützen und Bauträger zu Schutzmaßnahmen zu veranlassen. Entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung sind beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung einzuhalten. Die Kosten für die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen können nicht auf die Anlieger übertragen werden.

Mittel- bis langfristige Planungen

Der sechsstreifige Ausbau der A40 von der Stadtgrenze Essen bis zur Anschlussstelle Stahlhausen wird zurzeit durchgeführt. Dies ist der erste Teil des in Bochum geplanten schrittweisen flächendeckenden Ausbaus der A40 auf sechs Spuren, der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 als weiterer Bedarf beschieden wurde.

A.2.1.4 Bauliche Maßnahmen der öffentlichen Hand

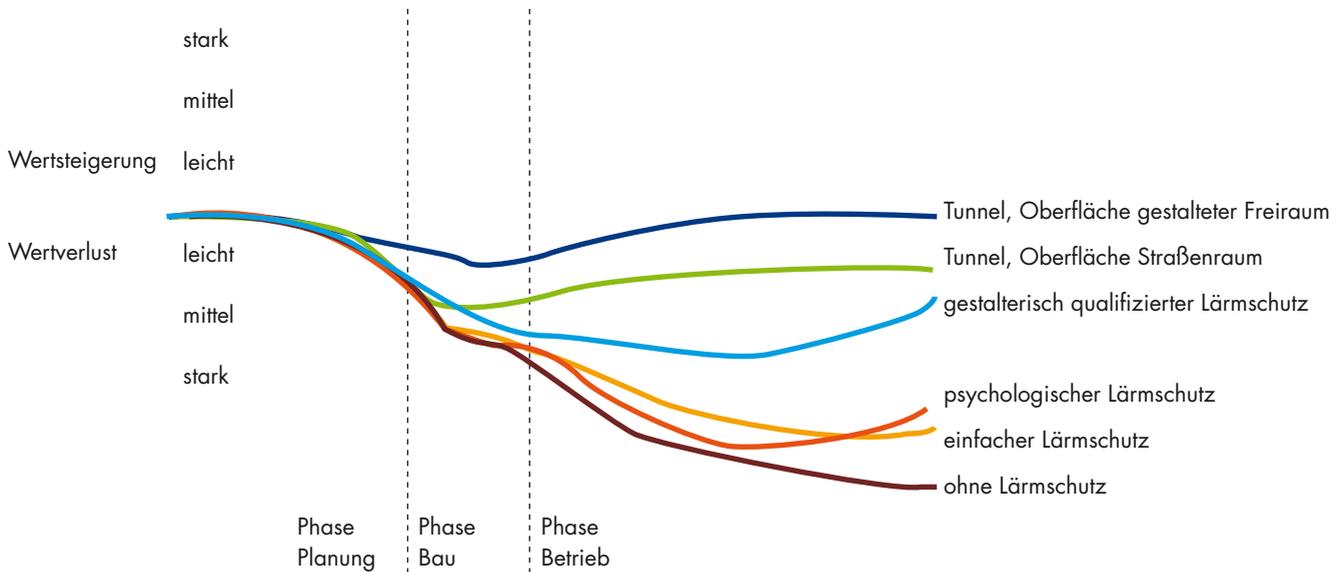
Straßen.NRW

Zwischen den Anschlussstellen Gelsenkirchen-Süd und Bochum-Stahlhausen wird die A40 sechsstreifig ausgebaut und über das geplante Bochumer Westkreuz an den Donezk-Ring angebunden. Im Rahmen der Ausbaumaßnahme werden die vorhandenen Lärmschutzwände durch dann durchgängig sechs Meter hohe Wände ersetzt, um den neuen Lärmschutzbestimmungen gerecht zu werden. Für die Lärmschutz- und die landschaftsplanerischen Begleitmaßnahmen wird zurzeit ein Gestaltungskonzept entwickelt.

Im Rahmen organisatorischer Umstrukturierungen wird der Betriebssitz der Regionalniederlassung Ruhr von Straßen.NRW in den kommenden Jahren durch den Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) als Eigentümer erweitert. Ein Neubau an anderer Stelle wurde nicht nur aus organisatorischen Gründen verworfen – der Sichtstandort an der A40 ist für den Straßenbaubetrieb eine wichtige Adresse.

Stadt Bochum

Im weiteren Umfeld der A40 gibt es einzelne Hochbaumaßnahmen an öffentlichen Einrichtungen. Aufgrund Ihrer räumlichen Entfernung von der A40 sind sie für die Rahmenplanung nicht relevant. Daneben gibt es zurzeit keine Hochbaumaßnahmen der Stadt im direkten Umfeld der A40.



Thesen zu möglichen Auswirkungen von Gestaltungsmaßnahmen auf Boden- und Immobilienpreise.

A.2.1.5 Exkurs: Lärmschutz und Grundstückspreise

Noch gibt es keine hinreichenden Studien, die das Wechselverhältnis zwischen Bodenpreisen und Investitionen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes erforscht haben. Es ist also nicht abschätzbar, wo Investitionen in den Lärmschutz auch volkswirtschaftlich positive Effekte erzielen und wo vor dem Hintergrund des demografischen Wandels Rückbau- oder Umnutzungskonzepte mittelfristig effizienter sind als Lärmschutzmaßnahmen.

Erste Einschätzungen des Gutachterausschusses für Grundstückswerte des Landes NRW zu Grundstückswerten lassen vermuten, dass standardisierte Lärmschutzmaßnahmen zu keiner dauerhaften Stabilisierung von Grundstückspreisen führen, während städtebaulich integrierte Lärmschutzmaßnahmen oder Tunnelanlagen mit gleichzeitiger Neugestaltung der Tunneldeckel als Stadt- oder Parkraum die Preise stabilisieren und dem üblichen Marktniveau anpassen. Gerade bei aufgelockerter Bebauung können die möglichen maßnahmenbedingten Bodenwertsteigerungen die hohen Investitionskosten nicht auffangen.



4Haus: Erste höherwertige
tertiäre Entwicklung

A.2.2.1 Entwicklungsvorhaben und Baumaßnahmen der nächsten Jahre

Die Auswertung der Bauvoranfragen und Bauanträge zeigt zwei Entwicklungstendenzen. Einerseits entwickeln sich gewerbliche und einzelhandelsorientierte Nutzungen, die auch bislang den Raum geprägt haben, wie der Ausbau des Ratio-Großhandelsmarktes, das Gartencenter auf dem Afri-Cola-Gelände, die Umnutzung des ehemaligen BMW-Autohauses an der Herner Straße und der Ausbau der Regionalniederlassung Ruhr von Straßen. NRW.

Im Gewerbegebiet Wattenscheid ist nach Einschätzung der Wirtschaftsförderung mittelfristig mit Veränderungen zu rechnen. Diese Nutzungen bewegen sich im bestehenden Nutzungsspektrum entlang der A40. Auffällig sind die regen Aktivitäten im Bereich Einzelhandel, wohingegen derzeit keine baulichen Vorhaben im gewerblich-produzierenden Bereich vorliegen.

Daneben gibt es auch erste höherwertige Entwicklungen, wie die Umnutzung der ehemaligen Schürzenfabrik zu Bürolofts (4Haus), oder die geplante Umnutzung des IMAX-Kinos in einen Freizeit- und Entertainment-Bereich.

Bauanfragen im Bereich des Wohnungsbaus wurden im Rahmen der Studie nicht ermittelt. Investitionen im Wohnungsbereich sind immer wieder vereinzelt zu beobachten, aktuell sind keine größeren Vorhaben bekannt.

Aus den wenigen Anfragen lassen sich Thesen ableiten:

- > Die Standorte der A40 in Bochum werden im Bereich Handel häufig von überregional bedeutenden Firmen nachgefragt.
- > Der Standort A40 wird von Büronutzungen dagegen bisher wenig nachgefragt. Hier fehlen Nutzer von überregionaler Bedeutung.

A.2.2.2 Weitere Marktbeobachtungen

Das Fehlen überregional bedeutender Flächennachfrager entspricht der Grundstruktur des Bochumer Immobilienmarktes, der von kleinteiliger Nachfrage lokaler Unternehmen unter 1.000 m² geprägt ist. Großflächige Vermietungen über 5.000 m² sind die Ausnahme (Brockhoff & Partner 2007). In Bochum gibt es eine Tendenz, ehemals gewerblich genutzte Standorte zu Bürostandorten umzubauen. Während im Ruhrgebiet insgesamt die Qualität der Nachfrager steigt (Cubion 2006) und immer häufiger technologieorientierte Unternehmen sowie höherwertige Dienstleistungsunternehmen Flächen nachfragen, konnte Bochum bislang von diesem Trend zur Qualifizierung im tertiären Bereich weniger, zeitlich verzögert und vor allem entlang der Universitätsstraße profitieren. An der A40 gibt es zwar auch bauliche Entwicklungen im tertiären Bereich, aber es kann kaum von einer Steigerung der Qualität der Nutzer gesprochen werden. Dabei liegen nach Einschätzung lokaler Immobilienunternehmen keine grundsätzlichen Hindernisse für eine Ansiedlung höherwertiger Nutzungen vor. Gut erschlossene und gut sichtbare Standorte mit ausreichender Stellplatzzahl an der A40 hätten demnach gute Entwicklungschancen.

A.2.3 RÄUMLICHE KONSEQUENZEN

Aus den vorab dargestellten Thesen lassen sich folgende räumliche Konsequenzen ableiten:

Verkehrliche Entwicklung

Bis ca. 2030 kann der gesamte Bereich der A40 in Bochum sechsspurig ausgebaut sein; der MIV nimmt zu.

Durch den engen Kostenrahmen und die Komplexität des Planungsverfahrens wird keine intensive regionale und sektorale Abstimmung der Planung durchgeführt, stattdessen wird die Verkehrsplanung in Zukunft – im Gegensatz zu den Anfängen der Ausbauplanungen zur A40 im Ruhrgebiet – von einer Strategie des *muddling through* geprägt sein. Hauptproblem beim Ausbau bleibt die Knappheit des zur Verfügung stehenden Raums.

Maßnahmen für Lärmschutz und Lärmvermeidung werden zunehmen.

Stadtentwicklung

Bauliche Aktivitäten im Bereich des Wohnungsbaus nehmen stetig ab.

Weitere bauliche Vorhaben im Bereich Einzelhandel, insbesondere überregional ausgerichteter Betriebe, werden trotz der restriktiven Aussagen des *Masterplans Einzelhandel* entstehen.

Aktivitäten im Bereich Büronutzung und Logistik bleiben ohne überregionale Bedeutung.

Gewerbe bleibt, qualifiziert sich aber kaum.

Entertainmentnutzungen zeigen Nachfrage, eine entsprechende stadtentwicklungsplanerische Zielsetzung ist zurZeit in Arbeit.

Freiraumentwicklung

Der Grünsaum entlang der A40 verwildert weiter.

Konsequenz

Die A40 schottet sich weiter ab, die Barrierewirkung verstärkt sich.

Die Entwicklung entlang der A40 bleibt ambivalent. Es verfestigt sich die konfliktreiche Gemengelage *Zwischenstadt*.

Die Straße bietet keine Aus- und Einblicke in die Stadtlandschaft Ruhr, der Grünschnitt erfolgt gestalterisch undifferenziert.

A.3 Ausgangslage.

Zusammenfassung: Probleme und Chancen

Das 4Haus mit seinen Bürolofts ist ein erster Ansatz für eine höherwertige Entwicklung in Bochum. Diese Ansätze müssen gestärkt und Gestaltungskonzeptionen auch für alltägliche gewerbliche Nutzungen entwickelt werden, die den Raum als Adresse interpretieren und gestalten.

Der Raum der A40 wurde bislang sektoral geplant, was zu fehlenden städtebaulichen Qualitäten, Defiziten in der Raumgestaltung und einer Tendenz zur Abschottung und Fragmentierung des Raumes geführt hat. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen können kaum höherwertige städtebauliche Perspektiven entstehen. Gleichzeitig kann die bauliche Entwicklung nicht vollständig eingefroren werden, d. h. das verkehrsplannerische Ziel, den angrenzenden Raum für mögliche Aus- oder Umbaumaßnahmen zu sichern und frei zu halten, kann nicht erreicht werden. Es ist eine Situation entstanden, die weder aus Sicht der Verkehrs- noch der Stadtplanung zufriedenstellend ist. Der Raum der A40 ist weder ein gut funktionierender Stadtraum, noch ist der Raum gut auf künftige Verkehrswegeplanungen vorbereitet.

Aufgrund der fehlenden Perspektive wird der Stadtraum A40 zurzeit in weiten Teilen von Striparchitektur mit großvolumigen Gewerbehallen und Werbepylonen geprägt. Dass der Stadtraum A40 auch andere Entwicklungschancen hat, zeigt das Beispiel Dortmund: Entlang der A40 bietet sich die Chance, den Verkehrsraum A40 als neuen Typus von Boulevard zu gestalten, der neben der Funktion als Hauptverkehrsstraße weitere Nutzungen aufnimmt. Das 4Haus mit seinen Bürolofts ist ein erster Ansatz für eine höherwertige Entwicklung in Bochum. Diese Ansätze müssen gestärkt und Gestaltungskonzeptionen auch für alltägliche gewerbliche Nutzungen entwickelt werden, die den Raum als Adresse interpretieren und gestalten.

B. Leitbild

Im Kapitel B werden die Ziele und Handlungsebenen, der Planungsansatz und das daraus resultierende Leitbild der Rahmenplanung vorgestellt.

- > **Teil 1 – Ziele und Handlungsebenen:** Aus der Systematisierung der verschiedenen Ober- und Teilziele werden die drei Handlungsebenen der Rahmenplanung abgeleitet.
- > **Teil 2 – Planungsansatz:** Für die Handlungsebenen werden die Planungsansätze der Rahmenplanung definiert, mit denen die Ober- und Teilziele erreicht werden sollen.
- > **Teil 3 – Sequenzmodell:** Aus den Handlungsebenen und den Planungsansätzen ergibt sich ein Sequenzmodell als Leitbild der räumlichen Entwicklung.

B.1 Leitbild.

Ziele und Handlungsebenen

Ziel der Rahmenplanung ist es, den Verkehrsraum A40 und sein städtisches Umfeld als räumliche Einheit zu entwickeln und dabei eine neuartige Verbindung von Stadt- und Verkehrsraum zu schaffen, die die kulturelle und wirtschaftliche Vielfalt der Stadt Bochum sichtbar macht.

Die Handlungsebenen sind differenziert in Oberziele, die die Grundsätze der Rahmenplanung umfassen, und Teilziele, die die grundsätzlichen Aufgaben beschreiben, über deren Verwirklichung die Oberziele erreicht werden.

Oberziele:

1. Die städtebauliche Qualifizierung der A40 und ihrer Randbereiche.
2. Die Sicherung und der Ausbau der A40 in ihrer regionalen Verkehrsfunktion.

Über die Teilziele ergeben sich entsprechend ihres räumlichen Bezugs drei Handlungsebenen:

1. Qualifizierung der Randbereiche.
2. Qualifizierung der Strecke.
3. Konzentration auf strategische Orte.

Teilziele

Vermeidung nicht integrierter Einzelhandelsnutzungen

Verlagerung der Wohnnutzung in weniger verkehrsbelastete Bereiche, kein weiterer Ausbau von Wohnnutzungen entlang der A40; Schaffung von Raum für die Verkehrswegeplanung

Städtebauliche Qualifizierung des Bestandes und zukünftiger Investitionen

Neue Strategien beim Lärmschutz

Abgrenzung sensibler Nutzungen, insbesondere des Wohnens

Erhalt und Stärkung der Erlebbarkeit des Raumes als bedeutende kulturgeschichtliche Entwicklungsachse der Region

Qualifizierung des Grünsaums der A40

Förderung der Aufmerksamkeit beim Fahren; Stärkung der Funktion der Straße als Navigationshilfe durch die Region; Vermittlung einer abwechslungs- und facettenreichen Fahrt

Etablierung der A40 als städtebaulicher Entwicklungsbereich

Sicherung und Stärkung der gewerblichen Nutzung entlang der Straße; Initiierung höherwertiger tertiärer Nutzungen

Handlungsebenen

Qualifizierung der Randbereiche:
Schaffung eines Grundkorsetts für alle Standorte der A40

Qualifizierung der Strecke:
Inszenierung der Trasse als regionaler Raum; Verbesserung der Begleitgrüns;
Schaffung von Aus- und Einblicken in die Stadtlandschaft; punktuelle Ergänzung durch Kunstprojekte; Straßenraumgestaltung

Konzentration auf strategische Orte:
Aufzeigen von Gestaltungsoptionen, bauleitplanerische Sicherung der Optionen

B.2 Leitbild. Planungsansatz

Für die drei Handlungsebenen gelten folgende Planungsansätze:

Qualifizierung der städtischen Randbereiche

- > Abgrenzung von Wohnbereichen: Klare Abgrenzung bestehender Wohnbereiche von der A40, Verbesserung und Qualifizierung von Lärmschutzmaßnahmen.
- > Reduzierung von Gemengekonflikten: Perspektivisch gewerbliche Umnutzung von Wohnbereichen, die im Zuge des demografischen Wandels von Leerstand betroffen sein könnten.

Qualifizierung der Strecke

- > Gestaltung des Grünsaums: Differenzierung des Grünsaums, Verdichtung in Nachbarschaft zu Wohnbereichen, Auslichtung in gewerblichen und landschaftlichen Bereichen.
- > Sichtbarmachung von Landmarken: Freischneiden der Sichtachsen auf markante Gebäude und gestalterische Aufwertung der Gebäude zur Rhythmisierung der Raumwahrnehmung.
- > Verbesserung des Lärmschutzes: Ausbau und gestalterische Aufwertung der Lärmschutzwände, anwohnerseitig zur Stärkung der psychologischen Wirkung der Lärmschutzwände, straßenseitig zur Rhythmisierung des Raumes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- > Exkurs: Entwicklung eines Orientierungssystems, das mit adäquaten Elementen die Lesbarkeit des Stadtraumes verbessert.

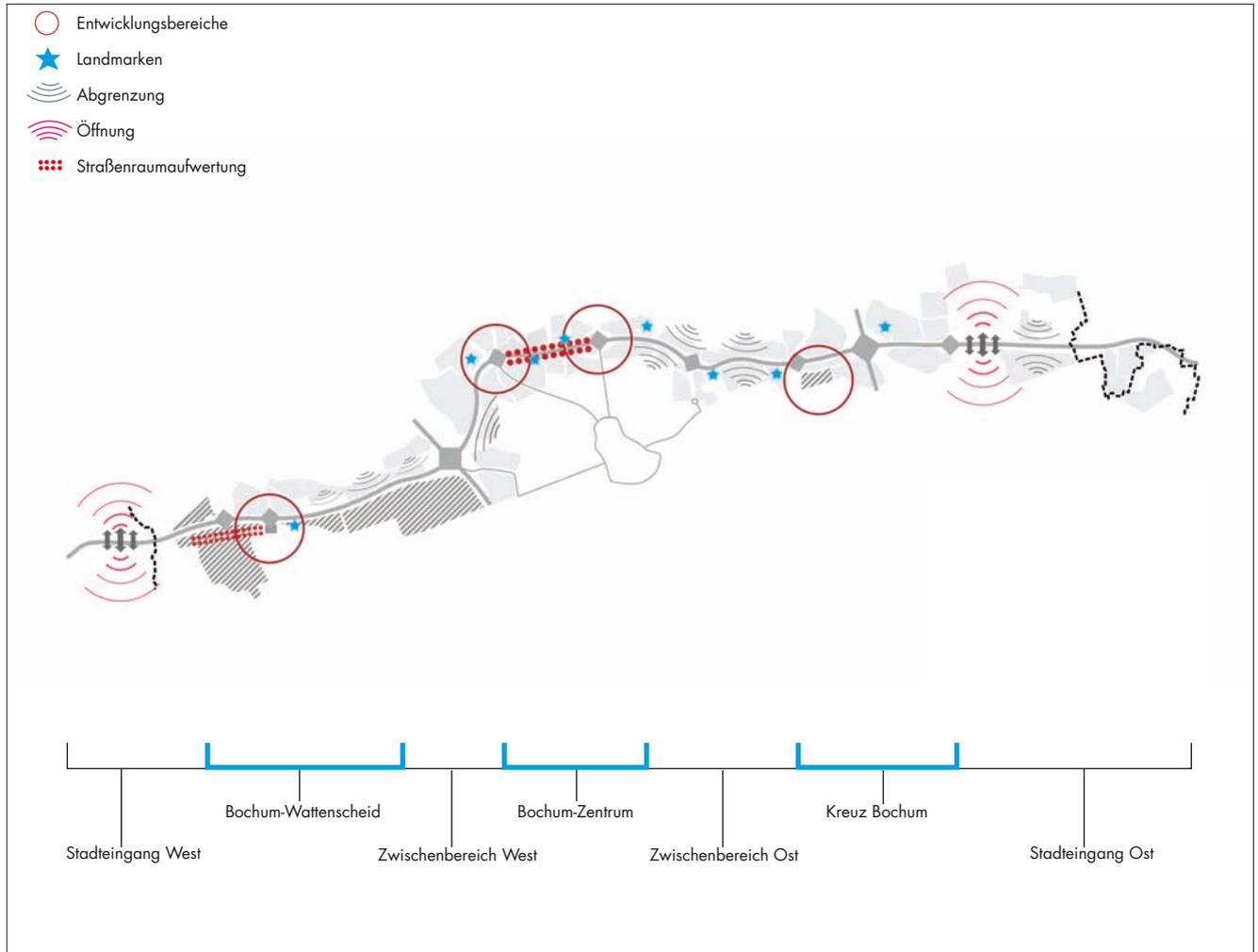
Konzentration auf strategische Standorte

Qualifizierung von ausgewählten strategischen Standorten mit ausreichenden Entwicklungs- und Flächenpotenzialen, guter multimodaler Erschließung und Lage an einer Cityradiale. Adressbildung über die architektonische Sichtbarmachung und städtebauliche Adressbildung der Standorte. Für die Initiierung einer höherwertigen Entwicklung an der A40 wurden vier strategische Bereiche definiert und entsprechende städtebauliche Modellentwürfe entwickelt:

- > Bereich Anschlussstelle Bochum-Wattenscheid
- > Bereich Anschlussstelle Bochum-Hamme
- > Bereich Anschlussstelle Bochum-Zentrum
- > Bereich Anschlussstelle Bochum-Harpen

B.3 Leitbild. Sequenzmodell

Aus den Handlungsebenen und den Planungsansätzen ergibt sich als Leitbild ein Sequenzmodell der zukünftigen räumlichen Entwicklung entlang der A40:



Die Regionalen Grünzüge C und E markieren die Stadteingänge. Die Sequenzen Bochum-Wattenscheid und Kreuz Bochum markieren mit ersten baulichen Verdichtungen wichtige Teilbereiche der Stadt. Die Zwischenbereiche Ost und West sind durch Begleitgrün und Lärmschutzwände mit einzelnen baulichen Landmarken geprägt und begleiten den Fahrer in den zentralen Bereich Bochums. Dieser Bereich präsentiert die zentrale regionale Adresse der Stadt Bochum mit den wichtigsten Schnittstellen zur Innenstadt.

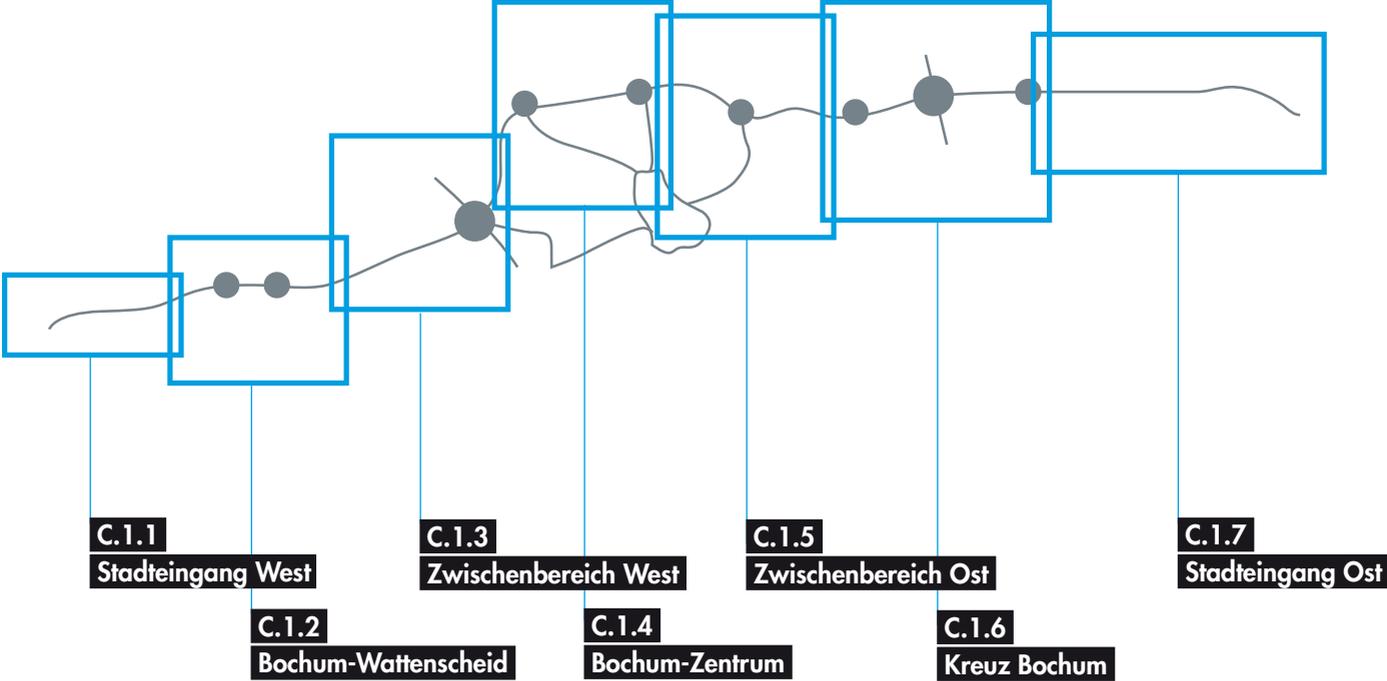
C. Rahmenplanung

Das Kapitel C stellt die Aussagen der Rahmenplanung für die drei Handlungsebenen dar:

- > Teil 1: Qualifizierung der Randbereiche
- > Teil 2: Qualifizierung der Strecke
- > Teil 3: Impulsgeber für strategische Orte

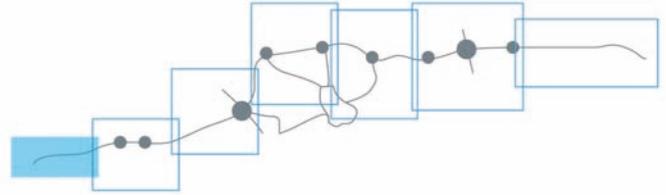
1 und 2 stellen die Rahmenplanung dar und skizzieren erste allgemeine Gestaltungsmöglichkeiten. In Teil 3 werden für die strategischen Orte Modellentwürfe entwickelt, die beispielhaft die zukünftige bauliche Entwicklung an der A40 illustrieren.

C.1 Rahmenplanung. Qualifizierung der Randbereiche





C.1.1 STADTEINGANG WEST



Bestand

	Gebäudestruktur
	Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
	Gewerbegebiet
	Öffentliches oder privates Grün
	Gewässer
	Bundesautobahn
	40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
	Bahnlinie
	Markante Gebäude/Landmarken
	Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

	Bebauungsvorschläge
	Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
	Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
	Neuausweisung von Gewerbeflächen
	Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
	Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

	Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
	Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
	Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
	Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
	Schaffung von Landmarken
	Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
	Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
	Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

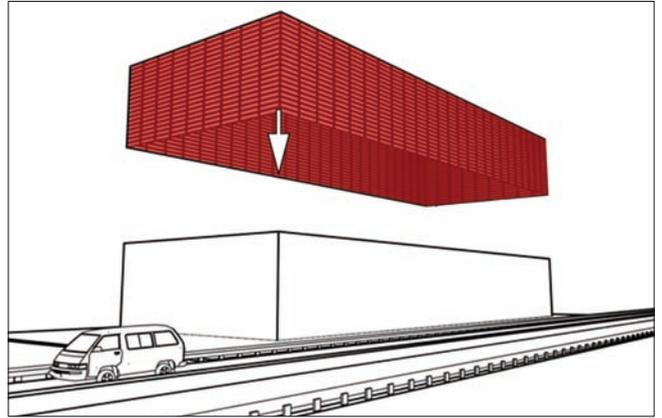
	Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
	Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen

Das Begleitgrün der A40 im Bereich des Grünzugs C ist in Vorbereitung des sechsstreifigen Ausbaus der A40 Anfang 2008 freigeschnitten worden. Der sich dadurch ergebende Blick von der Autobahn in die Tiefe des Raumes macht nicht nur die landschaftliche Zäsur zwischen Essen und Bochum sichtbar, er zeigt auch die baukulturelle Vielfalt des Ruhrgebiets mit dem Förderturm der Zeche Holland und der Himmelstreppe auf der Halde Rheinelbe, die wiederum den südlichen Stadteingang Gelsenkirchens markiert.

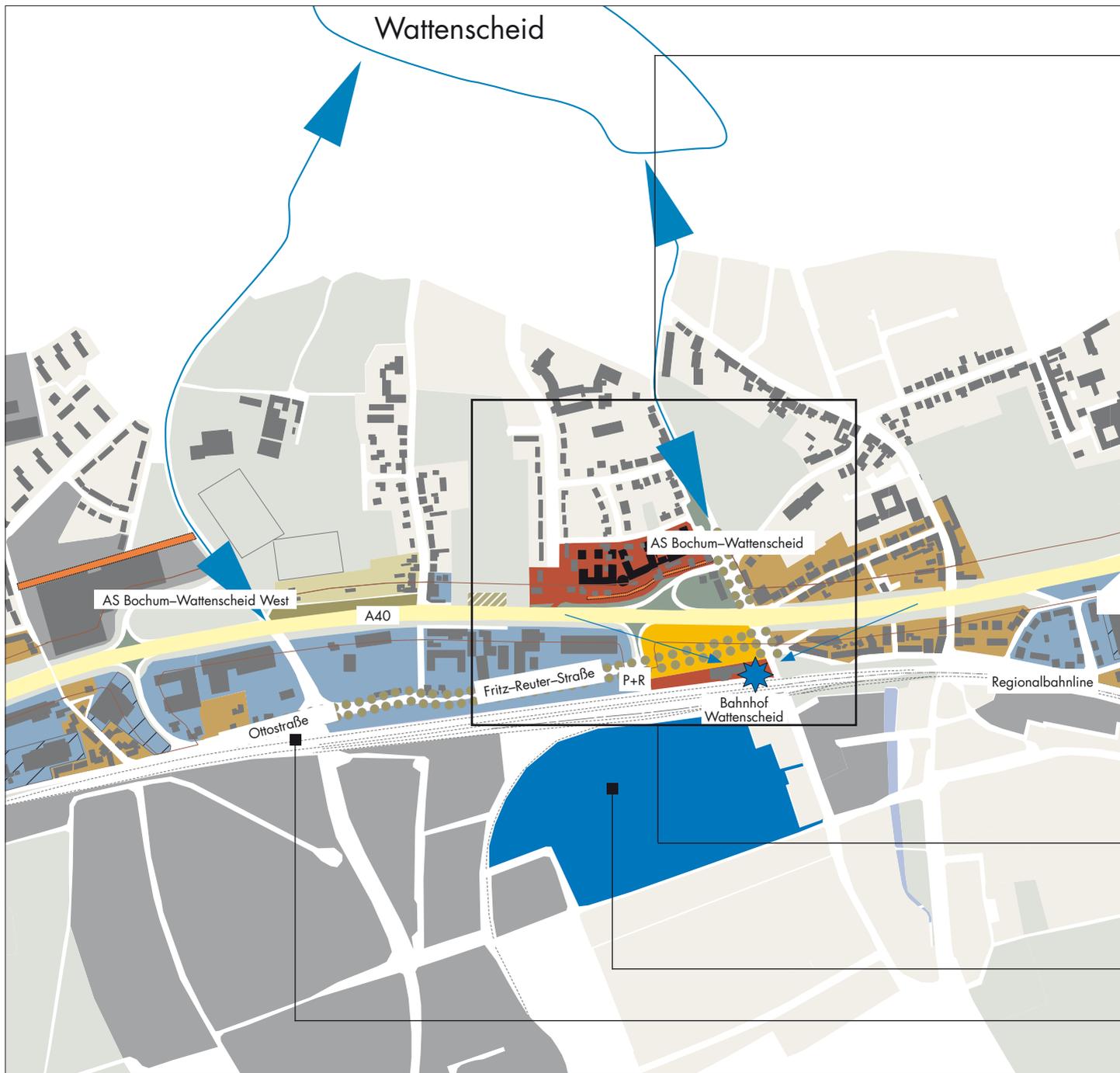
Für den Saum der A40 soll im Bereich des Grünzuges C mit dem Straßenbaulastträger als zentralem Akteur ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, das die langfristige Sichtbarkeit des Grünzuges von der A40 aus sicherstellt. Dies kann durch einen Verzicht auf Neuanpflanzungen oder eine alleearartige Bepflanzung erreicht werden, die entsprechend ausgeleitet ist und für die Fahrer den Blick freigibt, den Blick auf die A40 aber abmildert (siehe Gestaltungsprinzip 17).

Landmarken, wie der Förderturm der Zeche Holland oder die Himmelstreppe, sollten z. B. über Lichtinszenierungen mittelfristig den Grünzug mit seinen tiefen räumlichen Bezügen auch nachts sichtbar machen. Das Kulturhauptstadtprojekt *B1 / A40. Die Schönheit der großen Straße* bietet Möglichkeiten, diese Konzepte umzusetzen.

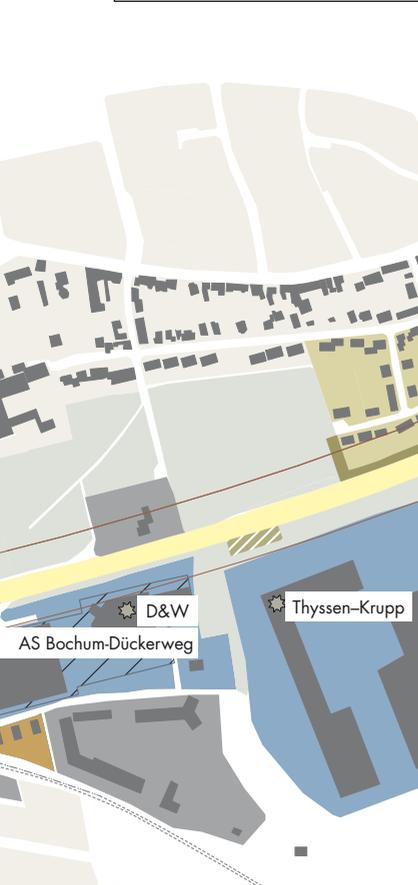
Der Real-Supermarkt am westlichen Rand des Gewerbegebiets Wattenscheid ist durch die Ausbaumaßnahmen vollständig sichtbar geworden und markiert den westlichen Stadteingang Bochums. Im Rahmen der Bestandsentwicklung und -qualifizierung sollte dieses Gebäude z. B. durch eine neue Fassadengestaltung adäquat aufgewertet werden.



Gestaltungsprinzip 1: Aufwertung unscheinbarer Gewerbebauten durch Fassadengestaltungen, die eine visuelle Verbindung zur A40 herstellen.



Bürozeile als passiver Lärmschutz und endogene Entwicklungsfläche für das Gewerbegebiet Wattenscheid

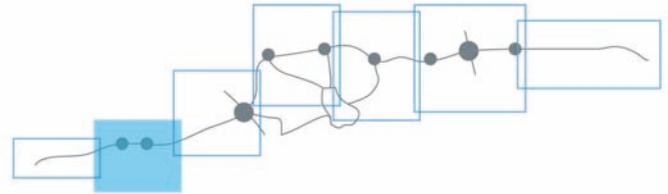


Qualifizierungsschwerpunkt Bahnhof Wattenscheid: Platzgestaltung und Bürogebäude als Landmarke, Stärkung der multimodalen Schnittstelle

Entstanden durch Diskussionen zum Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP)

Straßenraumgestaltung Gewerbegebiet Wattenscheid

C.1.2 BOCHUM-WATTENSCHIED



Bestand

-  Gebäudestruktur
-  Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
-  Gewerbegebiet
-  Öffentliches oder privates Grün
-  Gewässer
-  Bundesautobahn
-  40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
-  Bahnlinie
-  Markante Gebäude/Landmarken
-  Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

-  Bebauungsvorschläge
-  Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
-  Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
-  Neuausweisung von Gewerbeflächen
-  Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
-  Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

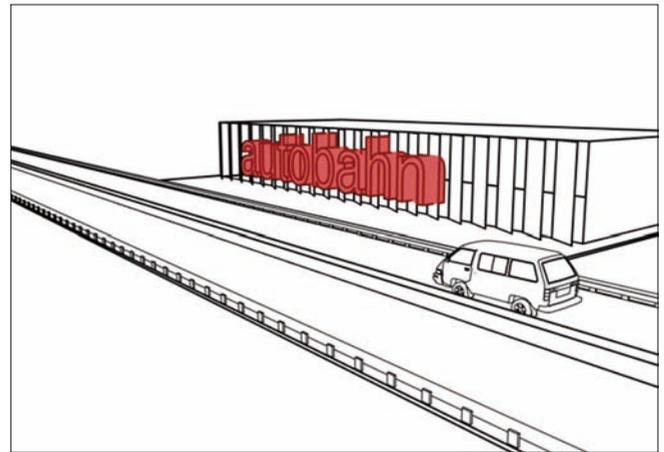
-  Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
-  Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
-  Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
-  Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
-  Schaffung von Landmarken
-  Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
-  Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
-  Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

-  Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
-  Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen

Der Bahnhof Wattenscheid ist der zentrale Bereich dieses Abschnitts. Er ist die verkehrliche Schnittstelle zwischen Autobahn und öffentlichem Nahverkehr und soll in seiner Funktion als multimodale Schnittstelle durch den Ausbau der P+R-Möglichkeiten entsprechend gestärkt werden. Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit soll der Bereich mit Büro- und Dienstleistungsnutzungen baulich verdichtet und der öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet werden. Das Gewerbegebiet Wattenscheid wird über die Aufwertung der Fritz-Reuter-Straße und der Ottostraße gestalterisch an den Bahnhofsbereich angebunden.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A40 ist das Gewerbegebiet Wattenscheid vollständig sichtbar und wird zukünftig nur punktuell durch Lärmschutzwände visuell von der A40 abgeschnitten. Für Unternehmen bietet sich die Chance der Adressbildung durch eine architektonische und städtebauliche Aufwertung der an die A40 grenzenden Bebauung. Mit der gestalterischen Aufwertung der Fritz-Reuter-Straße und der Ottostraße und der städtebaulichen Aufwertung zur A40 entstünde eine innere und äußere Adresse des Gewerbegebiets Wattenscheid.

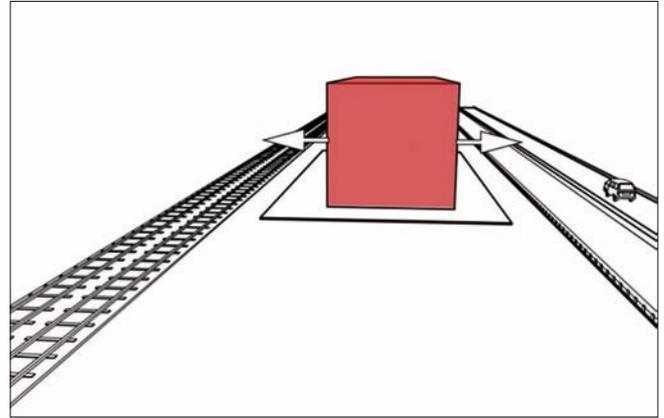


Gestaltungsprinzip 2: Schriftzüge und Logos sind Elemente der Gestaltung und Bebauung, die eine visuelle Verbindung zur A40 herstellen.



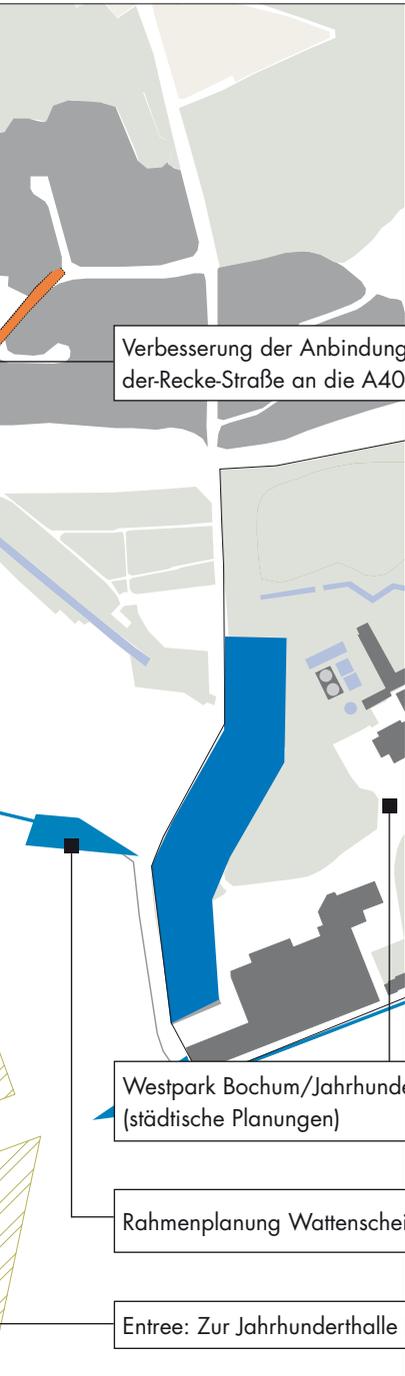
Gestaltungsprinzip 3: Der P+R-Parkplatz ist multimodale Schnittstelle zwischen Straße und Bahn, als Gebäude sollte er eine Landmarke bilden.

Innerhalb der Gewerbegebiete befinden sich immer wieder vereinzelte Wohnnutzungen. Die dadurch entstehenden Gemeingekonflikte, auch wegen der Errichtung von Lärmschutzwänden, schwächen den Standort Wattenscheid. Da insbesondere im Mietwohnungsbereich unmittelbar an der A40 mittelfristig aufgrund des demografischen Wandels mit Leerstand zu rechnen ist, sollten diese Bereiche nördlich und südlich der A40 langfristig gewerblich umgenutzt werden. Es entstünden Erweiterungsflächen und ein durchgängiges Gewerbeband, das gleichzeitig als passiver



Schallschutz für die rückwärtige Wohnbebauung dienen könnte. Die Erschließung der gewerblichen Flächen soll so optimiert werden, dass sie nicht bzw. nicht mehr durch Wohngebiete erfolgt. Straßen.NRW und orange edge erarbeiten zurzeit ein Gestaltungskonzept für die Lärmschutzmaßnahmen im Ausbaubereich Wattenscheid. Die Realisierung dieser Gestaltungsmaßnahmen bis 2010 ist ein erster Ansatz für die gestalterische Aufwertung des gesamten Abschnitts.





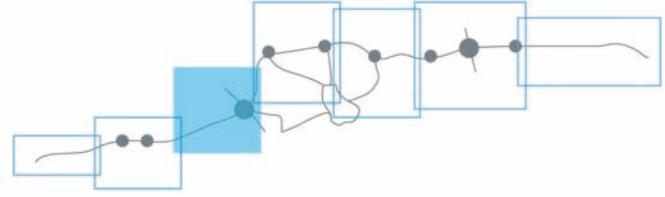
Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets Vonder-Recke-Straße an die A40 (Studie der Stadt Bochum)

Westpark Bochum/Jahrhunderthalle Bochum (städtische Planungen)

Rahmenplanung Wattenscheider Straße (in Bearbeitung)

Entree: Zur Jahrhunderthalle Bochum und Innenstadt

C.1.3 ZWISCHENBEREICH WEST



Bestand

	Gebäudestruktur
	Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
	Gewerbegebiet
	Öffentliches oder privates Grün
	Gewässer
	Bundesautobahn
	40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
	Bahnlinie
	Markante Gebäude/Landmarken
	Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

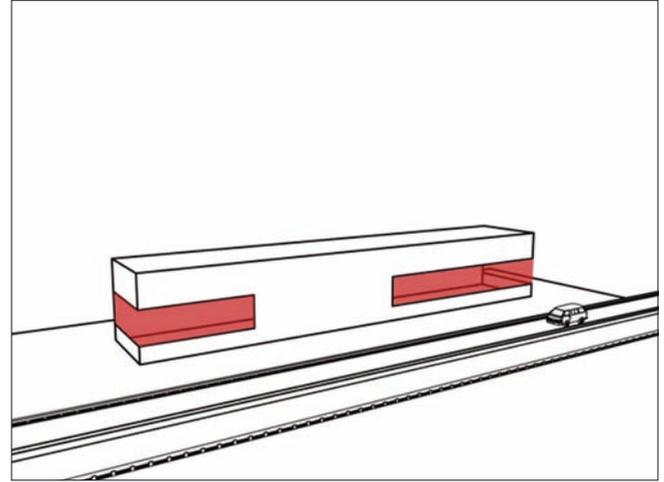
	Bebauungsvorschläge
	Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
	Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
	Neuausweisung von Gewerbeflächen
	Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
	Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

	Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
	Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
	Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
	Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
	Schaffung von Landmarken
	Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
	Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
	Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

	Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
	Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen



Gestaltungsbeispiel 4: Schaufenster erzeugen Atmosphäre.

Der Zwischenbereich West wird künftig durch das neue Autobahnkreuz Bochum-West geprägt, für das zurzeit ein Gestaltungskonzept erarbeitet wird. Über das Kreuz und den Donezk-Ring entsteht eine direkte Anbindung an die südlichen Entwicklungsbereiche der Stadt um die Universität. Über die Anschlussstelle Stahlhausen sind die Innenstadt West und der Westpark mit der Jahrhunderthalle Bochum an die A40 angebunden. Im Umfeld des Kreuzes gibt es keine relevanten Flächen- und Entwicklungspotenziale. Als Entree zur Stadt böte sich im Bereich Wattenscheider Straße ein Hochhaus als städtebaulicher Solitär an, das von Osten und Westen von der A40 aus sichtbar wäre und symbolisch an die Stelle des ehemaligen Gasometers treten könnte.

Für die Wattenscheider Straße wird eine Rahmenplanung erarbeitet. In erster Linie sollen die Anwohnerstraßen umgestaltet und eine Mischverkehrsfläche gestaltet werden. Würfelhecken trennen dabei die Anwohnerstraßen optisch von der Hauptfahrbahn ab. Eine Mauer entlang der Bebauung soll den Schallschutz gewährleisten und als Träger für weitere Nutzungen (z. B. kleinere Anbauten) dienen.

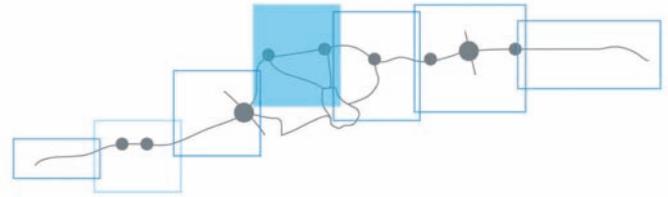
Das Kreuz Bochum-West sollte in seinen baulichen und landschaftlichen Elementen entsprechend seiner Funktion als städtische Schnittstelle gestaltet werden. Der weitere Bereich ist durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt. Das Thyssen-Krupp-Walzwerk dominiert den westlichen Teil dieses Abschnitts. Vom Kreuz aus wird die Anlage zukünftig in ihrer ganzen Dimension von über 1,3 km Länge sichtbar. Von Westen aus ist das Walzwerk heute schon eine bauliche Dominante in der Sichtachse der A40, allerdings ohne dass die Gestaltung die Bedeutung und Dimension dieses Ortes widerspiegelt. Entsprechende Gestaltungskonzepte, die bereits für die nordöstliche Warmbandstraße umgesetzt wurden, sollten im Rahmen des Um- und Ausbaus der Anlage weiterentwickelt werden.

Der östliche Teil des Abschnitts ist durch die ehemalige Zeche Carolinenglück geprägt. Die gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich sollen gestärkt und qualifiziert werden. Neben der städtebaulichen Aufwertung ist ein wichtiges Element die bereits in der Diskussion befindliche direkte Anbindung der Gewerbestadt Von-der-Recke und Präsident an die A40 über ein neues Brückenbauwerk.

Qualifizierungsschwerpunkt Dorstener Straße: Aufwertung des öffentlichen Raums als Schnittstelle zwischen Autobahn und Stadtraum



C.1.4 BOCHUM-ZENTRUM



Bestand

- Gebäudestruktur
- Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
- Gewerbegebiet
- Öffentliches oder privates Grün
- Gewässer
- Bundesautobahn
- 40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
- Bahnlinie
- Markante Gebäude/Landmarken
- Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

- Bebauungsvorschläge
- Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
- Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
- Neuausweisung von Gewerbeflächen
- Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
- Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

- Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
- Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
- Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
- Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
- Schaffung von Landmarken
- Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
- Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
- Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

- Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
- Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen



Qualifizierungsschwerpunkt Herner Straße: Bauliche Dominante zur Betonung der Einfahrt in die Innenstadt

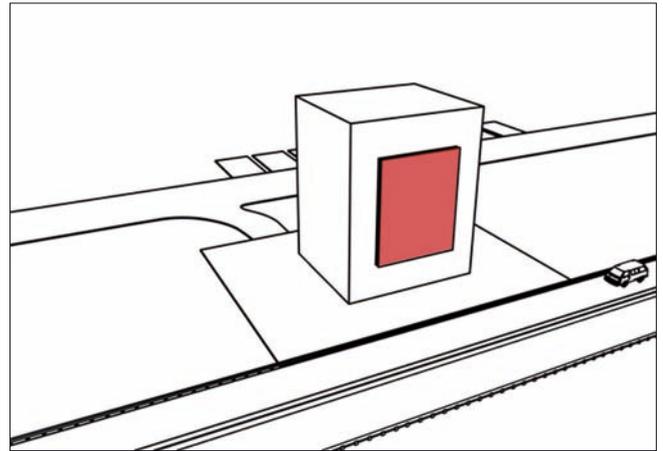
Direkte Straßenverbindung der Flächen östlich und westlich der Bahnlinie; Schaffung einer Regionalbahnhaltestelle

Die Anschlussstellen Bochum-Hamme und Bochum-Zentrum markieren den zentralen Stadtbereich der A40. Aufgrund der sehr guten multimodalen Erreichbarkeit und der zentralen Lage soll der gesamte Bereich zwischen den Anschlussstellen mit Büro- und Dienstleistungsnutzungen oder auch mit nicht zentrenrelevanten Einzelhandelsnutzungen baulich verdichtet und der öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet werden.

Trotz der sehr guten Anbindung an die A40 ist die mangelnde interne Erschließung das wesentliche Entwicklungshemmnis des Gesamtbereichs. Die Trasse der RB 46 östlich des Schlachthofs durchschneidet das Gebiet und die Straßenerschließungen enden jeweils in Sackgassen an der Bahnlinie. Zentrale Maßnahme in diesem Bereich ist daher die Schaffung einer Verbindung der westlichen und östlichen Teilbereiche mit jeweils einer parallel zur

A40 verlaufenden Straße. Diese Erschließung ist die Voraussetzung für eine höherwertige Entwicklung des Gesamtbereichs. Im südlichen Bereich sollten aufgrund der geringen Tiefe des Entwicklungsbereichs Büro- und Dienstleistungsnutzungen dominieren, die als passiver Schallschutz für die rückwärtige Wohnbebauung dienen würden. Im nördlichen Bereich sind auch großflächige, nichtzentrenrelevanten Einzelhandelsnutzungen denkbar.

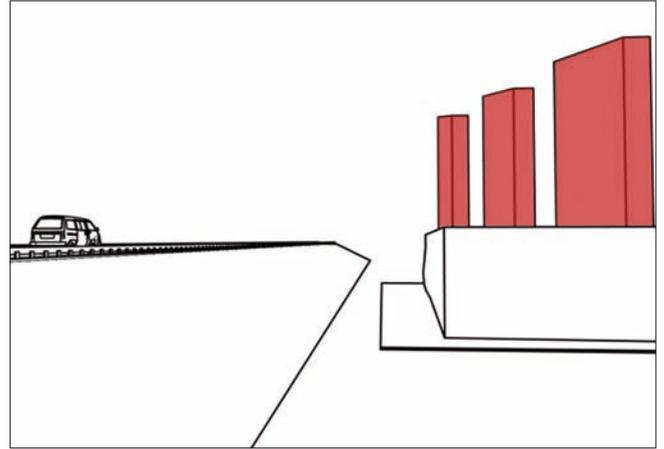
Mittelfristig sollte geprüft werden, ob ein Halt der RB 46 am Schnittpunkt der A40 trotz der Nähe der Haltestelle Hamme tragfähig ist. Ein solcher Haltepunkt würde die bestehende Sackgassensituation auch über die Erschließung durch den Regionalverkehr auflösen und die multimodale Erreichbarkeit des Gebietes und seine Entwicklungschancen als zentrale Adresse der Stadt an der A40 verbessern.



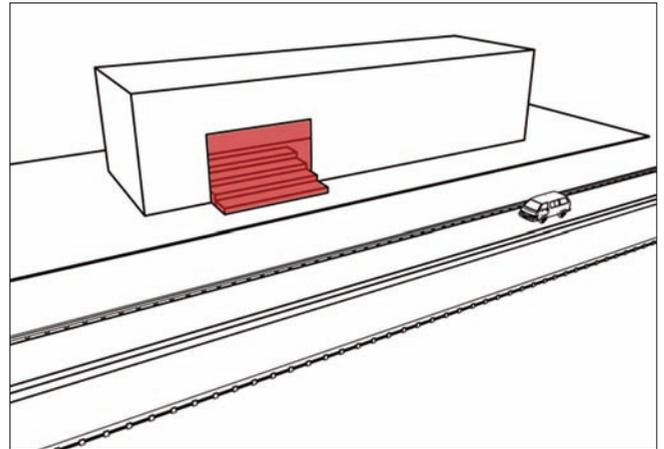
Gestaltungsprinzip 5: Die Rückseite des Gebäudes wird durch Fassadengestaltung zur visuellen Vorderseite.



Gestaltungsprinzip 6: Die vertikale Anordnung von Gebäudeelementen erzeugt eine visuelle Verbindung zur Straße.



Gestaltungsprinzip 7: Die Orientierung der Erschließung zur Autobahn erzeugt urbane Atmosphäre.





4Haus

A40

AS Bochum Stadion

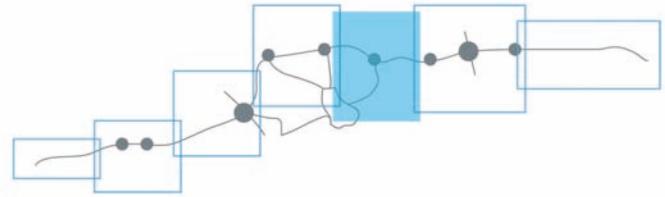
Aufwertung Tunnelmünder

ehem. IMAX Kino



Entrée zum RuhrCongress als überregionalem Veranstaltungsort und zur Bochumer Innenstadt

C.1.5 ZWISCHENBEREICH OST



Bestand

-  Gebäudestruktur
-  Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
-  Gewerbegebiet
-  Öffentliches oder privates Grün
-  Gewässer
-  Bundesautobahn
-  40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
-  Bahnlinie
-  Markante Gebäude/Landmarken
-  Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

-  Bebauungsvorschläge
-  Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
-  Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
-  Neuausweisung von Gewerbeflächen
-  Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
-  Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

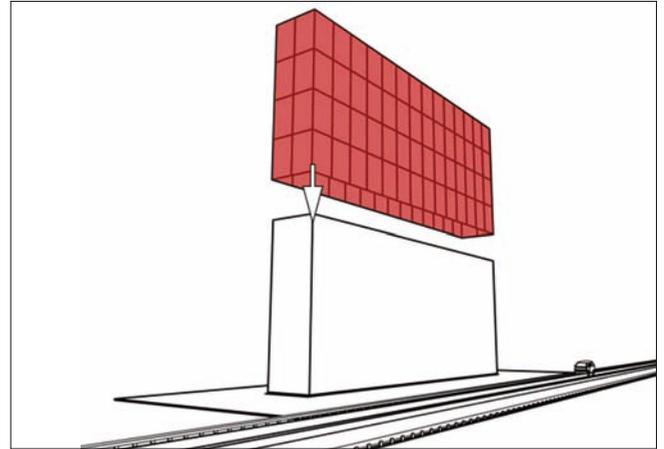
-  Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
-  Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
-  Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
-  Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
-  Schaffung von Landmarken
-  Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
-  Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
-  Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

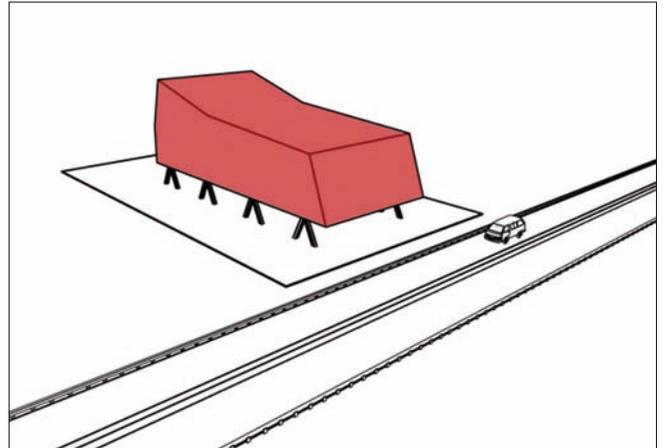
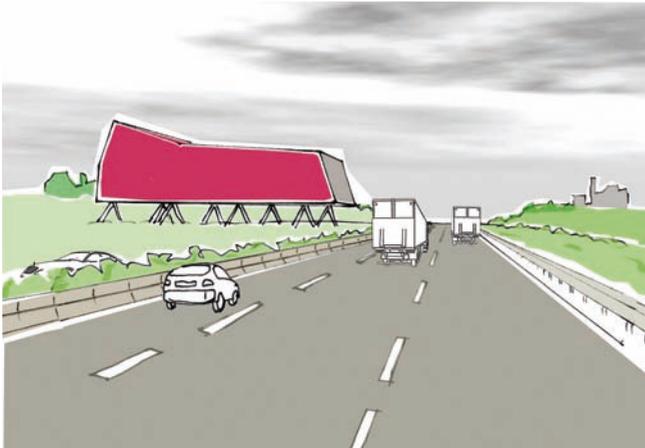
-  Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
-  Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen

Die Wohnnutzung im Zwischenbereich Ost besteht im Wesentlichen aus Einfamilienhäusern. Aufgrund der Nähe zum Stadtpark ist die Wohnnutzung auch unmittelbar an der A40 als hochwertig einzuschätzen. Langfristig ist in diesem Bereich von einer stabilen Entwicklung des Wohnungsmarktes auszugehen. Maßnahmen in diesem Bereich beziehen sich auf die Intensivierung des Lärmschutzes und die Qualifizierung des Grünsaums.

Innerhalb des Abschnitts gibt es drei punktuelle gewerbliche Nutzungen. Am westlichen Rand im Bereich Vierhausstraße mittelständische Gewerbebetriebe mit dem 4Haus als prominenter Umnutzung des Verwaltungsgebäudes einer ehemaligen Schürzenfabrik zu Bürolofts und einem angrenzenden Lidl-Markt; das ehemalige IMAX-Kino an der Anschlussstelle Bochum-Stadion als Adresse des Veranstaltungsbereichs mit Starlight Express, RuhrCongress Bochum und Stadion; am östlichen Rand die Regionalniederlassung Ruhr von Straßen.NRW. Alle drei Gebäude sind hinter dem Grünsaum nur bedingt sichtbar. Als durch den Stadtraum leitende Landmarken sollen die Sichtachsen auf diese Gebäude von Bepflanzung frei gehalten werden. Außerdem sollen die Fassaden entsprechend der Gebäudefunktion als Landmarken im Rahmen künftiger Um- oder Neu- baumaßnahmen qualitativ hochwertig gestaltet werden.

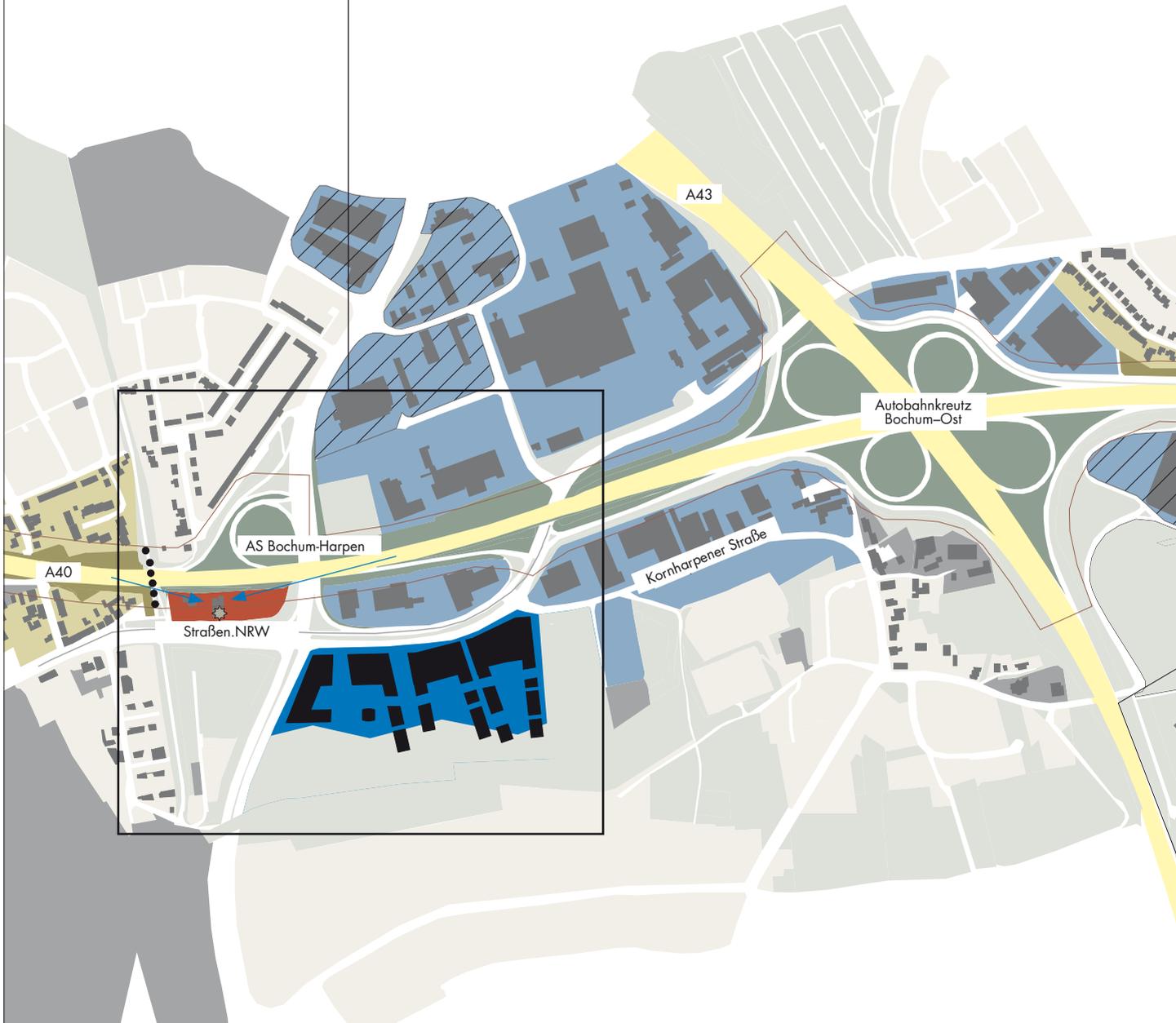


Gestaltungsprinzip 8: Der Wintergarten als integrierte Schallschutzwand passt Bestandsgebäude an die Bedingungen des Standorts an.

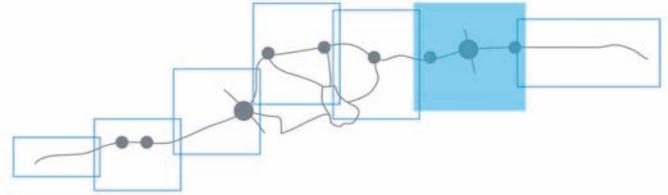


Gestaltungsprinzip 9: Die solitäre architektonische Form ist auch in der Geschwindigkeit als Landmarke wahrnehmbar.

Qualifizierungsschwerpunkt Kornharpener Straße:
Nachverdichtung im Umfeld eines Verkehrsknotens



C.1.6 KREUZ BOCHUM



Bestand

	Gebäudestruktur
	Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
	Gewerbegebiet
	Öffentliches oder privates Grün
	Gewässer
	Bundesautobahn
	40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
	Bahnlinie
	Markante Gebäude/Landmarken
	Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

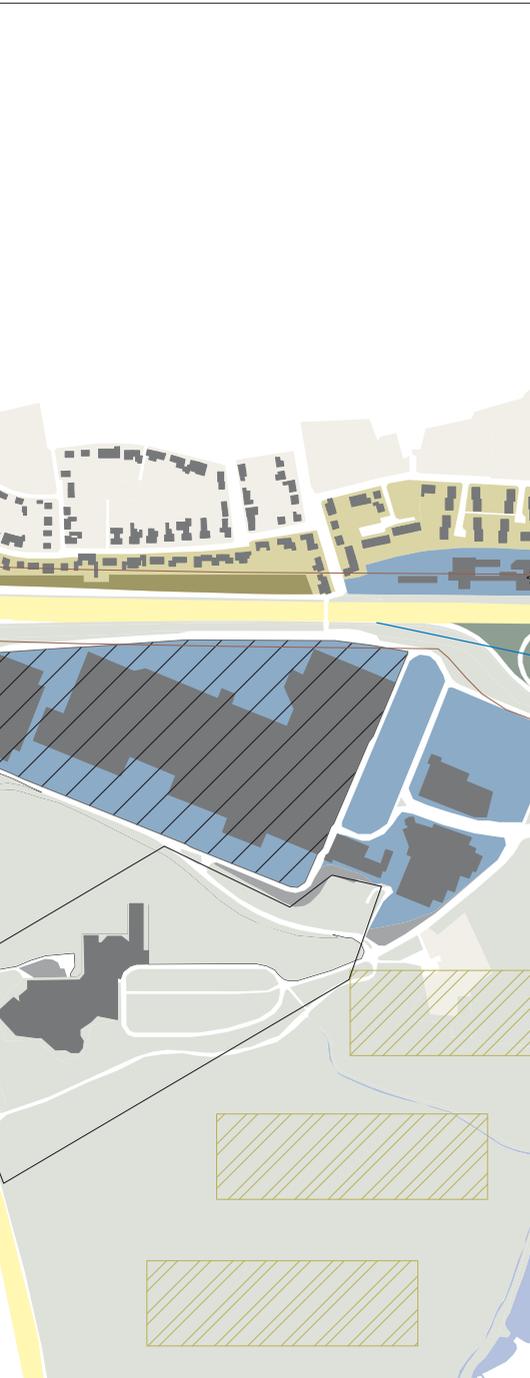
	Bebauungsvorschläge
	Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
	Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
	Neuausweisung von Gewerbeflächen
	Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
	Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

	Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
	Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
	Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
	Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
	Schaffung von Landmarken
	Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
	Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
	Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

	Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
	Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen



Zentraler Bereich des Abschnitts ist das Autobahnkreuz Bochum zur A43 mit seiner klassischen Kleeblattform. Die baulichen und landschaftlichen Elemente des Kreuzes sollen in ihrer Funktion als regionale Schnittstelle gestaltet werden. Die angrenzenden gewerblichen Bereiche sollen in ihrer Funktion gestärkt und qualifiziert werden. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsstrukturen ergeben sich verschiedene Handlungsansätze. Das Entwicklungskonzept für den Bereich Kornharpener Straße (ehemalige Erweiterungsfläche des Stahlwerks) soll eine visuelle Verbindung zur A40 erzeugen, ohne dabei in Konkurrenz zur Landmarke Straßen.NRW zu treten. Das nördlich angrenzende, durch Logistikunternehmen geprägte Gewerbegebiet ist nicht auf die Sichtbarkeit und Adressbildung an der A40 angewiesen. Entsprechend soll ein gestalteter Grünsaum als Raumkante das Gebäude von Straßen.NRW und den Entwicklungsbereich Kornharpener Straße in der Wahrnehmung des Fahrers betonen. Der Bereich zwischen Kreuz Bochum und der Anschlussstelle Bochum-Werne wird in Annäherung an die Stadt als grüne Passage gestaltet. Zum nördlichen Wohngebiet soll der Lärmschutz intensiviert und der Grünsaum qualifiziert werden. Der Grünsaum zum Ruhr-Park bleibt erhalten, die Sichtfenster auf die Werbeflyer sind freigeschnitten und bilden erste Orientierungspunkte im Bochumer Stadtraum.

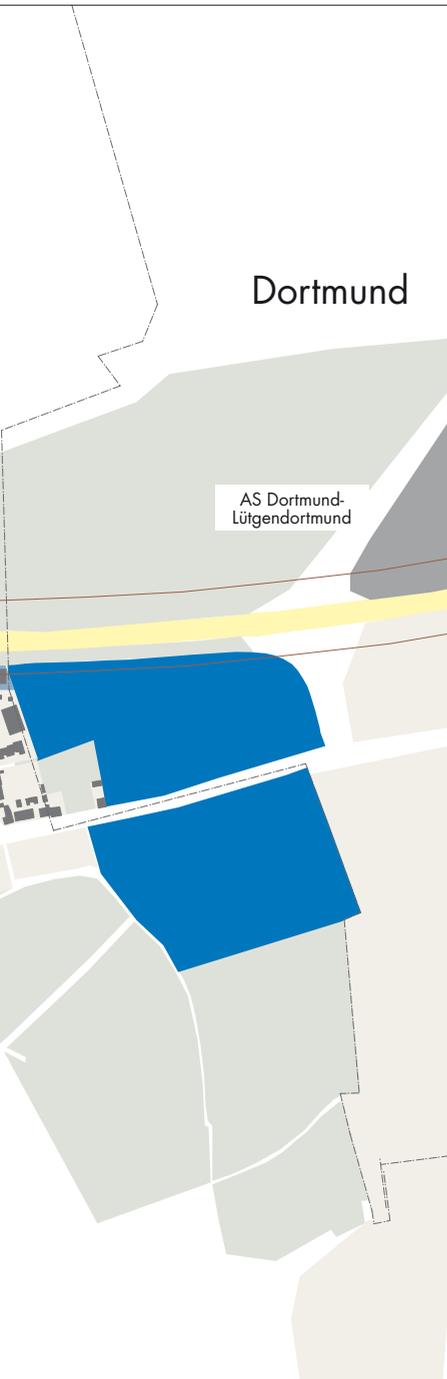


Gestaltungsprinzip 10: Die Bepflanzung der Gleitwand als lineares Gestaltungselement.

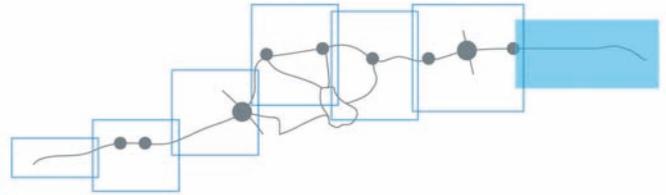


Gestaltungsprinzip 11: Auslichten des Grünsaums und Hochschneiden der Bäume erzeugen Sichtbeziehungen.





C.1.7 STADTEINGANG OST



Bestand

	Gebäudestruktur
	Wohngebiet, öffentliche Einrichtung
	Gewerbegebiet
	Öffentliches oder privates Grün
	Gewässer
	Bundesautobahn
	40 m Anbauverbotszone, § 9 FernStrG
	Bahnlinie
	Markante Gebäude/Landmarken
	Sonderstandort Einzelhandel

Siedlungsentwicklung

	Bebauungsvorschläge
	Qualifizierungspotenzial für höherwertige tertiäre Nutzungen
	Sicherung und Ausbau der vorhandenen gewerblichen Nutzung
	Neuausweisung von Gewerbeflächen
	Förderung der Umnutzung von Wohn- in gewerbliche Nutzung
	Abbau bestehender Lärmkonflikte

Freiraumentwicklung

	Gestalterische Aufwertung des Straßenraums
	Qualifizierung des Grünraums als passiver Lärmschutz
	Qualifizierung des Grünraumes zur Unterstützung der Raumwahrnehmung
	Qualifizierung des Grünraumes zur Inszenierung von Stadträumen (showrooms)
	Schaffung von Landmarken
	Schaffung/Sicherung von Landschaftsfenstern
	Schaffung/Sicherung von Sichtbeziehungen zu Landmarken
	Platzgestaltung

Verkehrsentwicklung

	Verbesserung der Erschließung von Gewerbeflächen
	Wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen

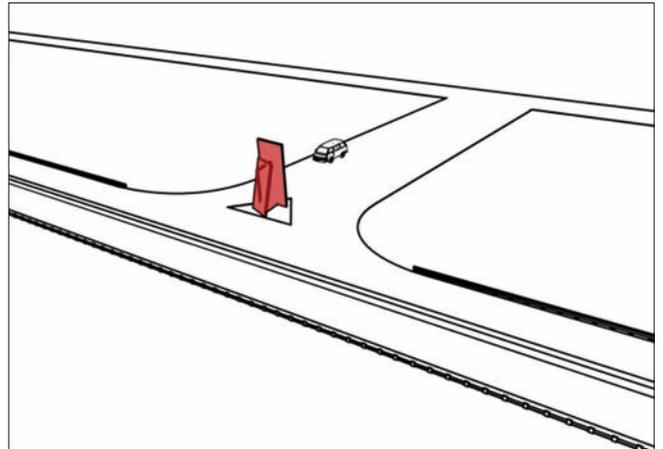
Der Abschnitt wird durch den Grünzug E dominiert, der durch den Stadtteil Werne in zwei Teilbereiche zerfällt. Im Siedlungsbereich Werne soll der Lärmschutz intensiviert und der Grünsaum qualifiziert werden. Der nordöstliche Landschaftsbereich kann aufgrund der leichten Trogführung der A40 nicht als Landschaftsfenster entwickelt werden. In Bezug zur Intensivierung des Grünsaums in Werne bleibt dieser Bereich eine grüne Passage. Als Kontrast hierzu soll der westliche Teil des Grünzugs, ähnlich wie am Stadteingang West, als Sichtfenster in die Landschaft gestaltet werden. Im Rahmen der regelmäßigen Pflegemaßnahmen wurde der Grünsaum bereits ausgleichend. Mit dem Straßenbaulastträger als zentralem Akteur soll darüber hinaus ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, das die langfristige Sichtbarkeit des Grünzuges von der A40 aus sicherstellt. Die Anschlussstelle Bochum-Werne markiert den schrittweisen Übergang in den städtischen Bereich Bochums und sollte entsprechend landschaftlich gestaltet werden.



Gestaltungsprinzip 12:
Landart in Sichtfenstern wertet
den Landschaftsraum auf.



Gestaltungsprinzip 13: Situationspezifische Gestaltungskonzepte
machen Anschlussstellen zum Stadteingang.



C.2 Rahmenplanung.

Qualifizierung der Strecke

Der Straßenraum A40 wird in seinem Gesamtverlauf qualifiziert. Elemente der Qualifizierung sind der Grünsaum, die Lärmschutzwände und Landmarken, die den Fahrer durch den Raum leiten. Darüber hinaus werden Grundzüge eines weitergehenden Orientierungssystems dargestellt. Einzelne Maßnahmen wurden bereits in Teil A benannt. Sie werden hier noch einmal illustriert und im Zusammenhang dargestellt, um deutlich zu machen, wie über die Gestaltung des Straßenraumes die gesamte Strecke differenziert und aus dem bislang monotonen Raumeindruck eine vielfältige Abfolge von Raumsequenzen werden kann.

C.2.1 DER GRÜNSAUM

Der Grünsaum, der in seiner heutigen Homogenität die differenzierte Wahrnehmung des Stadtraumes erschwert, wird in Bezug auf die angrenzenden Nutzungen und ihre unterschiedlichen Ansprüche an die Abgrenzung zur Straße und die Sichtbarkeit von der Straße aus differenziert. Drei grundlegende Gestaltungsprinzipien werden dabei unterschieden:

1. Zu angrenzenden Wohnbereichen soll der Grünsaum verdichtet und gestalterisch aufgewertet werden. Anwohnerseitig sollen die Lärmschutzwände immergrün berankt, gegebenenfalls Baumreihen verdichtet werden. Das Eingrünen der Straße unterstützt psychologisch die Funktion der Lärmschutzwand, die subjektive Lärmwahrnehmung wird reduziert.
2. Zu angrenzenden gewerblichen und sonstigen höherwertigen tertiären Nutzungen wird der Grünsaum qualifiziert. Dazu wird das Unterholz ausgelichtet und der Baumbestand hochgeschnitten, um halb transparente Sichtbeziehungen durch den Grünsaum in den Stadtraum zu öffnen.
3. Zu angrenzenden Landschaftsbereichen, insbesondere den Grünzügen C und E, soll der Grünsaum ausgelichtet werden, um tiefe Blicke in die Landschaft zu eröffnen. Diese landschaftlichen Blickfelder markieren gleichzeitig die regionalen Stadtübergänge.

Einfache Maßnahmen des Rückschnitts und des Freischneidens des Unterholzes können – wie teilweise bereits geschehen – im Zuge der regelmäßigen Pflegemaßnahmen durch Straßen.NRW relativ kurzfristig umgesetzt werden. Weiterführende Gestaltungsmaßnahmen, z. B. für die Ausfahrtschalen und die Gleitwände auf dem Mittelstreifen, müssen in Begleitkonzepten und in Bezug zu künftigen Entwicklungsmaßnahmen gemeinsam mit dem Baulastträger konkretisiert werden.



Gestaltungsprinzip 14: Die Verdichtung des Grünsaums verstärkt psychologisch die Wirkung der Lärmschutzwand und gibt der Straße einen alleeartigen Charakter.



Gestaltungsprinzip 15: Das Entfernen des Grünsaums eröffnet Blicke in den Landschaftsraum, die durch Landart-Objekte akzentuiert werden können.



Gestaltungsprinzip 16: Der Mittelstreifen kann durch gezielte Bepflanzung zum linearen Gestaltungselement der Straße gemacht werden.



Gestaltungsprinzip 17: Das Auslichten des Grünsaums erzeugt Sichtbeziehungen in den Landschaftsraum bzw. auf wichtige Gebäude.

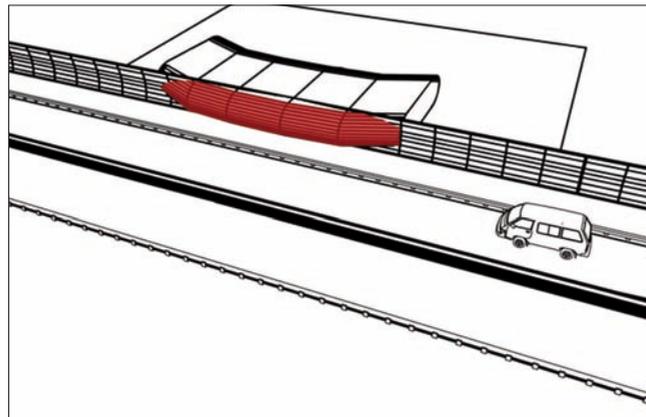
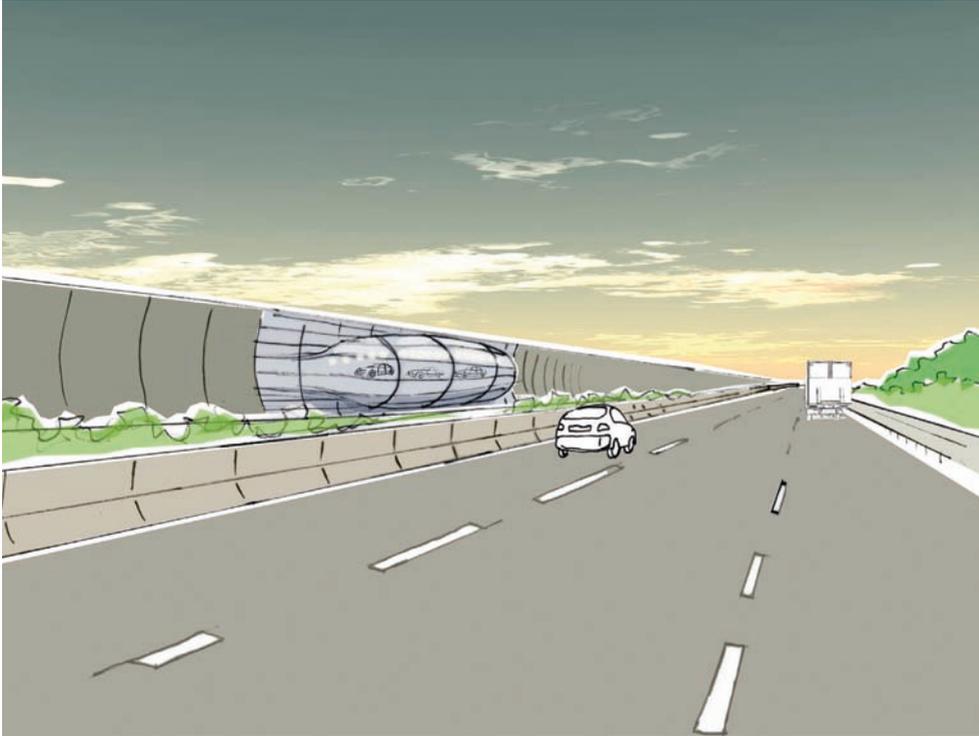
C.2.2 LÄRMSCHUTZWÄNDE

Lärmschutzwände sind das prägendste bauliche Element des Straßenraums. Mit dem aktuellen Ausbau in Wattenscheid, aber auch mit dem im Bundesverkehrswegeplan mittel- bis langfristig geplanten Ausbau der A40 in Bochum werden die Lärmschutzwände im Stadtbereich Bochum mit durchschnittlich sechs Metern Höhe neu errichtet. Diese Maßnahmen werden das Erscheinungsbild der A40 entscheidend verändern. Für den Ausbaubereich Wattenscheid erstellt Straßen.NRW zurzeit ein Gestaltungskonzept. Für die langfristigen Ausbaumaßnahmen müssen frühzeitig gestalterische Konzepte in Zusammenarbeit mit Straßen.NRW erarbeitet werden. Der zeitliche Vorlauf ermöglicht es, sowohl einfache Gestaltungskonzepte (Farbe und Schrift) als auch städtebaulich integrierte Lärmschutzmaßnahmen zu konzipieren, bei denen z. B. Lärmschutzwände in Gebäude oder Lärmschutzwälle als Pocket Parks in den öffentlichen Raum integriert werden können. Problematisch sind Gewerbegebiete mit vereinzelt Wohnnutzungen. Die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung führt notwendigerweise zur Errichtung von Lärmschutzwänden, die die Qualität der Sichtstandorte der ansässigen Unternehmen stark reduziert. Zur Stärkung des Gewerbes und vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sollte geprüft werden, welche Wohnstandorte mittel- bis langfristig umgenutzt oder zurückgebaut werden können. Mit dem Wegfall der schutzbedürftigen Nutzung entfielen die Notwendigkeit der Lärmschutzwände.



Gestaltungsprinzip 18: Schrift dient als Element der Orientierung und der Darstellung latenter Bedeutungszusammenhänge.

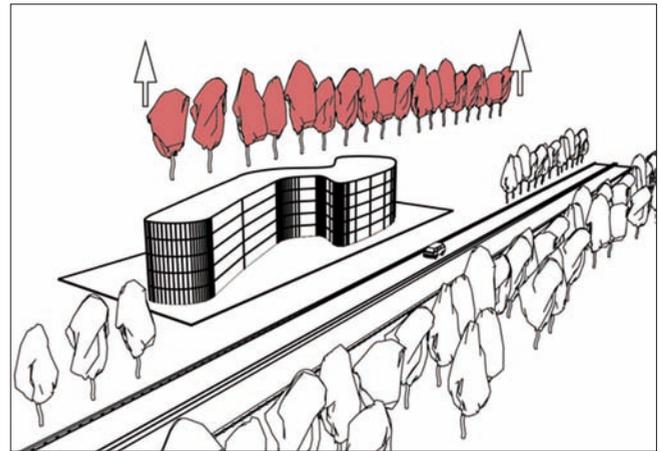
Gestaltungsprinzip 19: Die Gestaltung von Lärmschutzwänden mit partizipativen Elementen erhöht die Akzeptanz.



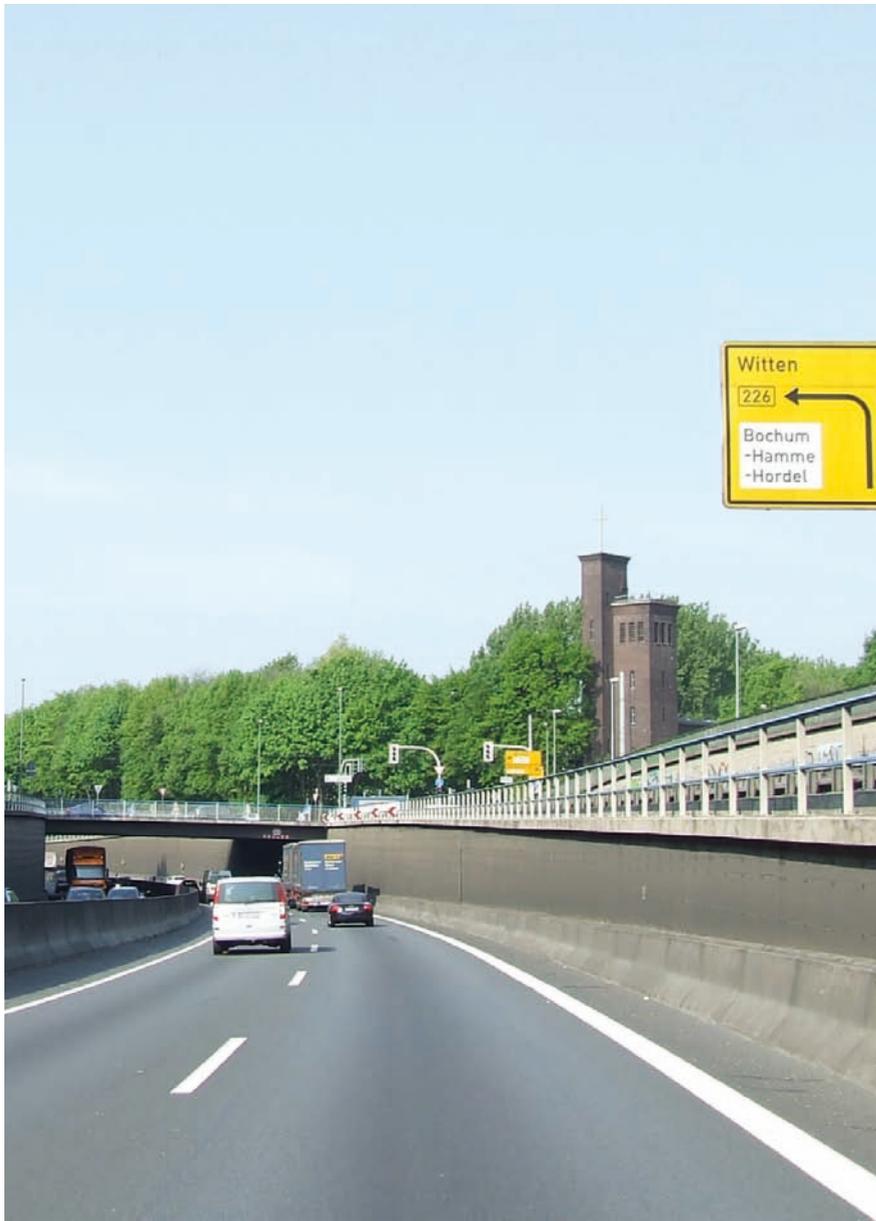
Gestaltungsprinzip 20: Die Integration von Gebäuden macht die Schallschutzwand zum Schaufenster für Unternehmen.

C.2.3 LANDMARKEN

Entlang der A40 gibt es eine Reihe markanter Gebäude, die aufgrund ihrer Gestaltung, aber auch aufgrund fehlender Sichtbarkeit nicht oder nur bedingt als Landmarken funktionieren. Sie dienen kaum der Orientierung des Fahrers und erzeugen auch keine Rhythmisierung des Raumes. Für eine erste Qualifizierung der Strecke sollen die Gebäude Epiphaniaskirche, 4Haus, IMAX-Kino und Straßen.NRW freigeschnitten werden, so dass sie aus beiden Fahrrichtungen als Landmarken sichtbar werden. Es entsteht ein Grundgerüst aus Sichtpunkten, die den Fahrer durch den Raum führen. Zukünftige Baumaßnahmen an den Anschlussstellen Bochum-Zentrum, Bochum-Hamme, Bochum-Stahlhausen und Bochum-Wattenscheid sollen dieses Grundgerüst vervollständigen.

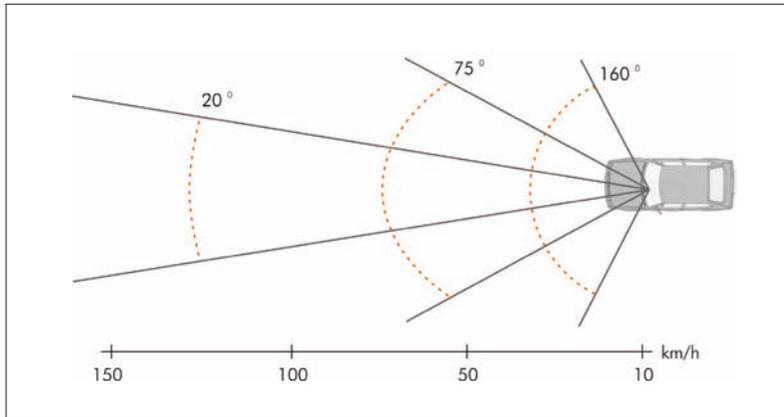


Gestaltungsprinzip 21: Das Freischneiden markanter Gebäude macht den Stadtraum sichtbar und erzeugt kurzfristig eine positive Veränderung des Raumes.

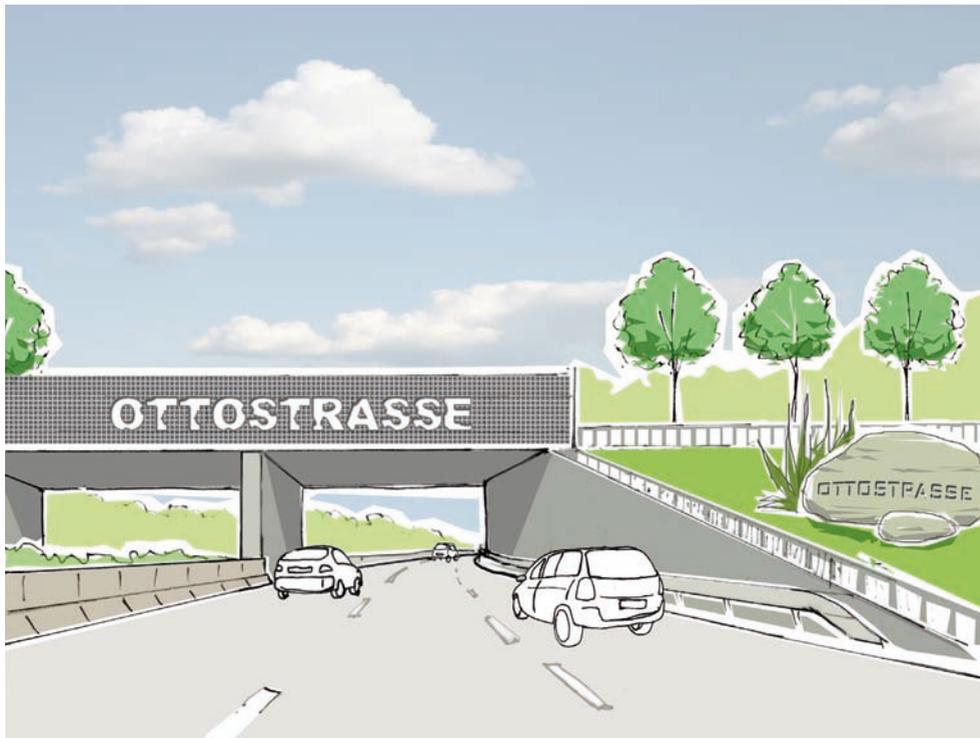


Bei einer Geschwindigkeit von 80 bis 100 km/h muss der Fahrer – lange bevor er sein eigentliches Ziel sehen kann – eine Entscheidung darüber treffen, wann er wo abfährt.

Die Geschwindigkeit des Fahrers auf der Autobahn hat grundlegende Auswirkungen auf seine Orientierung, die mehrere Tausend Meter vor dem eigentlichen Ziel einsetzt. Das Leitsystem der Autobahn weist daher schon bis zu fünf Kilometer vor einer Anschlussstelle auf mögliche Ziele hin. Ähnlich funktionieren Werbepylone und die Preisdiamanten der Tankstellen. Sie überbrücken den Raum und geben frühzeitig Informationen für den Fahrer. Entlang der A40 sollte ein differenzierter und gestalterisch hochwertiger Umgang mit Werbeanlagen entwickelt werden. Informationen zu den Nutzungen im Stadtraum A40 sollen nicht über Werbepylone transportiert, können aber auch nicht über das standardisierte Leitsystem der Autobahn angeboten werden. Grundsätzlich ist es denkbar, über Fassadengestaltungen oder ‚Showrooms‘ an Lärmschutzwänden, Brücken u. ä. frühzeitige Orientierungshinweise anzubieten. Ein entsprechendes Konzept sollte in Zusammenarbeit mit dem Baulastträger konkretisiert werden. In der Rahmenplanung sind mögliche Standorte dieser ‚Showrooms‘ dargestellt.



Relative Verengung des Wahrnehmungsbereichs eines Autofahrers mit zunehmender Geschwindigkeit.



Gestaltungsprinzip 22: Als Alternative zum Werbepylon sollte ein Orientierungssystem aus Showrooms an Brücken und Lärmschutzwänden entwickelt werden.

C.3 Rahmenplanung. Strategische Orte als Impulsgeber

Die strategischen Orte wurden anhand von drei Kriterien ausgewählt:

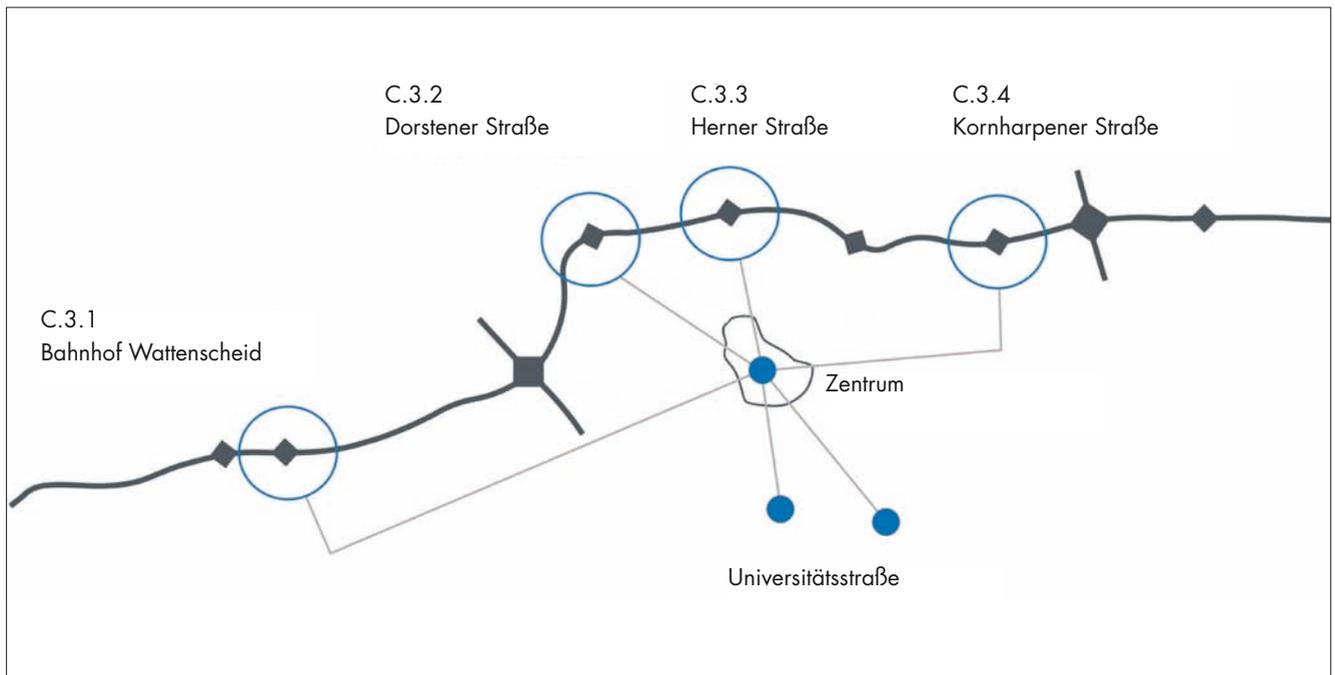
- > Die multimodale Anbindung: Qualität und räumliche Nähe der ÖPNV-Erschließung.
- > Die Lage an Schnittstellen zur Innenstadt: räumliche Verbindung zum bestehenden Stadtentwicklungskonzept über die Cityradialen.
- > Flächenpotenziale für erste, kurzfristige Entwicklungsmaßnahmen.

Die ausgewählten strategischen Orte sind aufgrund ihrer Standortqualitäten exponierte Lagen für höherwertige Nutzungen. Die städtebaulichen Konzepte stellen exemplarisch die Entwicklungsmöglichkeiten an diesen Orten dar. Sie wurden nach einem einheitlichen System erarbeitet, das auf der Analyse der lokalen, städtischen und regionalen Bezüge der Orte basiert:

- > Welche örtlichen Funktionen übernimmt der Bereich? Wo sind lokale Eigenarten zu betonen?
- > Welche Rolle spielt der Standort im Gefüge der Stadt? Welche Funktionen kann er übernehmen, ohne in Konkurrenz zu anderen Orten der Stadt zu treten?
- > Welche Rolle spielt der Ort innerhalb der Metropole Ruhr? Wie gut ist der Ort mit anderen Bereichen der A40 im Ruhrgebiet vernetzt? Wo bestehen Wesensverwandtschaften?

Aufbauend auf der Analyse der räumlichen Bezüge werden die Eigenheiten und Stärken der einzelnen Standorte herausgearbeitet und die Leitlinien der zukünftigen baulichen Entwicklung definiert. Auch werden auf Grundlage der Konzepte erste städtebauliche Kennwerte für die weitere Konkretisierung der Planung abgeleitet. Die strategischen Orte bilden das Grundgerüst der Rahmenplanung, sie markieren die nördlichen Enden der Cityradialen und fungieren als Stadttore.

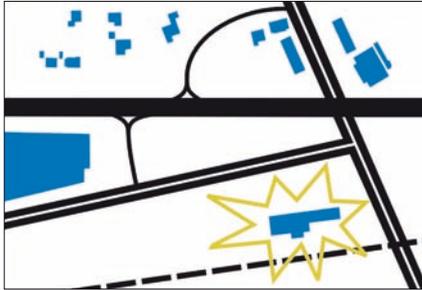
Die städtebaulichen Konzepte für die strategischen Standorte erzeugen erste Entwicklungsimpulse und skizzieren eine Bochumer Handschrift für die Qualifizierung der baulichen Entwicklung an der A40.



Die strategischen Standorte ergänzen das Stadtentwicklungskonzept, indem sie den Immobilienstandort Bochum mit seinen südlichen und innerstädtischen Entwicklungsgebieten symbolisch und funktional an die regionale Entwicklungsachse A40 anbinden.

C.3.1 BAHNHOF WATTENSCHIED

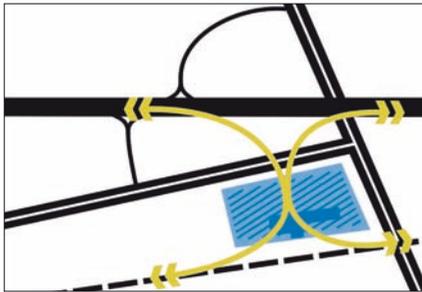
Der Bahnhof Wattenscheid wurde 1874 südlich des Zentrums von Wattenscheid angelegt. Der Bahnhof ist städtebaulich nicht integriert, die Bahnlinie und die A40 bilden starke räumliche Zäsuren. Der Bahnhof ist ein Haltepunkt für die Regionalbahn, die S-Bahn hält zwei Kilometer südlich in Wattenscheid-Höntrop. Der P+R-Platz mit ca. 250 Plätzen ist direkt an die A40 angebunden.



Räumlich isolierte Lage

Lokale Einbindung

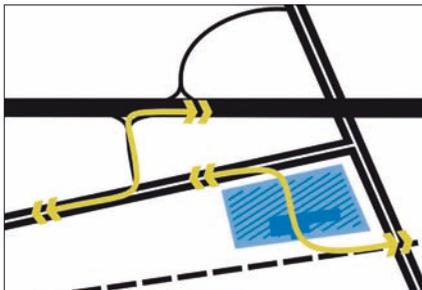
Der Bahnhof ist städtebaulich isoliert. Drei Buslinien und der Nachtexpress halten am Bahnhof. Der Bahnhof ist im Ansatz ein Verkehrsknoten, allerdings ohne weitergehende funktionale Verdichtungen. Er stellt die multimodale Erschließung des Gewerbegebiets Wattenscheid sicher.



Städtische Einbindung

Der Bahnhof ist mit seinem Vorplatz eine stadträumliche Schnittstelle zwischen Autobahn, Bahn und Stadt, auch wenn der Bahnhof selber keine Adresse, keinen Orientierungspunkt zur A40 bildet.

Knotenpunkt Autobahn/Bahn



Regionale Einbindung

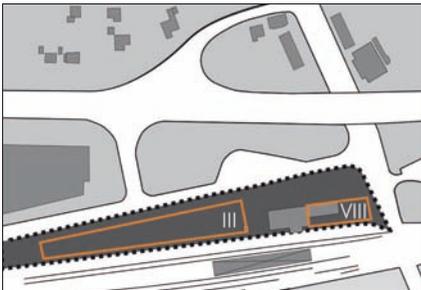
Aufgrund der multimodalen Erreichbarkeit ist der Bahnhof Wattenscheid ein potenzieller regionaler Ort an der Schnittstelle zum lokalen Gewerbegebiet.

Regionale Schnittstelle zum
Gewerbegebiet Wattenscheid

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Der Entwicklungsbereich Bahnhof Wattenscheid ist städtebaulich extrem fragmentiert. Der Bahnhof, die Anschlussstelle zur A40 und das Gewerbegebiet bilden jedoch eine funktionale Einheit, auf deren Grundlage ein tragfähiges städtebauliches Entwicklungskonzept definiert werden kann, das den Bereich aufwertet, in seinen Entwicklungschancen stärkt und perspektivisch einen Stadtumbauprozess zur Neuordnung des weiteren Umfeldes initiiert. Grundelemente dieses Entwicklungskonzepts sind:

- > Die Errichtung eines adressbildenden Bürogebäudes am Bahnhof zur Stärkung des tertiären Büro- und Dienstleistungsanteils des Gewerbegebiets Wattenscheid.
- > Die Schaffung eines P+R-Parkhauses, Erhöhung der Stellplatzzahl.
- > Die Gestalterische Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes.
- > Die Aufwertung der Ottostraße als innere Adresse des Gewerbegebiets Wattenscheid.
- > Die Strukturierung, Aufwertung und Umnutzung des weiteren Umfelds: Rückbau der an die A40 angrenzenden Wohnbebauung, Errichtung weiterer Bürogebäude, die als Schallschutzbebauung für die angrenzende Wohnbebauung wirken.



Bau- und Nutzungskonzept

- > Besondere Bauweise, Hochhaus mit Büro- und Dienstleistungsnutzung.
- > Erhalt des Empfangsgebäudes des Bahnhofs, Nutzungsmischung im Erdgeschoss.
- > P+R-Parkhaus mit besonderer Fassadengestaltung, Gestaltung des Bahnhofsvorfeldes.

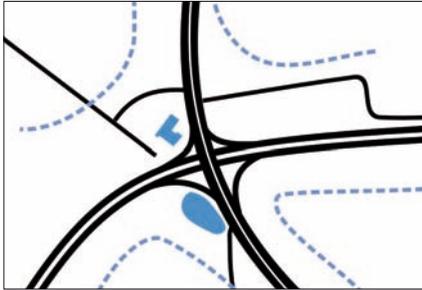
C.3.1 MODELLENTWURF BAHNHOF WATTENSCHIED





C.3.2 DORSTENER STRASSE

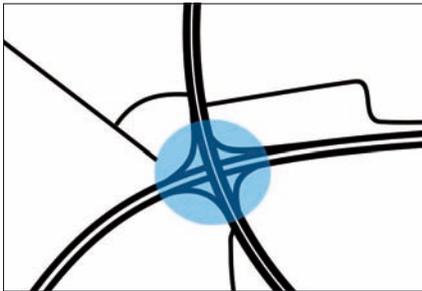
Der Kreuzungsbereich Dorstener Straße ist durch historische Siedlungsfragmente geprägt, wie den ehemaligen Rittersitz Overdyk, der seit 1819 als Waisen- und Jugendheim genutzt wird, den Bodelschwinghplatz, der als Hindenburgplatz das südliche Ende der Hindenburgallee – heute Dinnendahlstraße – bildete, und der Epiphaniaskirche, 1929 im Bauhausstil erbaut.



Lokale Einbindung

Die historischen Siedlungsfragmente im Bereich Dorstener Straße markieren in Ansätzen eine städtische Kreuzung. Die lokalen Bebauungsstrukturen dünnen zur A40 allerdings aus. In einem heterogenen Umfeld markiert die Epiphaniaskirche als Landmarke die lokalen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen.

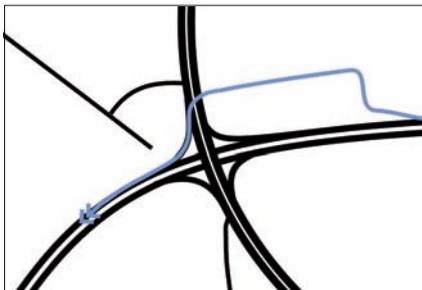
Rückzug städtischer Strukturen



Städtische Einbindung

Die Anschlussstelle Hamme ist eine der zentralen Schnittstellen zur Innenstadt. Sie ist extrem verdichtet, der gesamte Verteilungsverkehr wird auf ca. 2.500 m² organisiert. Im Vergleich dazu: Die Anschlussstelle Zentrum umfasst ca. 100.000 m², was einem Flächenverhältnis von 1:40 entspricht.

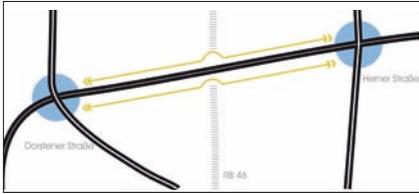
Extrem kompakte Verkehrsführung



Regionale Einbindung

Das heterogene Umfeld der Anschlussstelle bietet wenig Ansatzpunkte für eine regionale Einbindung. Gleichzeitig besteht über die Anschlussstelle Freudenbergstraße im nordöstlichen Bereich eine Drive-in-Situation, die durch Nischennutzer mit internationalem Einzugsgebiet genutzt wird, wie z. B. die Diskothek Club Taksim.

Die AS Freudenbergstraße erzeugt eine Drive-in-ähnliche Erschließung.



Die innere Erschließung des zentralen Bereichs öffnet Entwicklungschancen

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Das östliche Umfeld der Dorstener Straße bis zur Herneer Straße hat durch seine zentrale Lage sehr gute Standortqualitäten, die mit der Stadtkrone in Dortmund vergleichbar sind. Die zukünftige Entwicklung hängt stark von den Standortentscheidungen der jetzigen Nutzer und den sich daraus ergebenden Flächenpotenzialen ab, die gegenwärtig nicht abzuschätzen sind. Zentrale Entwicklungsrestriktion für den Gesamtbereich ist die fehlende durchgängige Ost-West-Erschließung parallel zur Autobahn. Die Regionalbahnlinie 46 kreuzt das Gebiet in Tieflage, so dass die Erschließung an der Bahnlinie jeweils in Sackgassen endet.

Für die Initiierung einer höherwertigen Entwicklung müssen zunächst zwei wichtige Voraussetzungen geschaffen werden:

Einerseits muss der Anschlussstellenbereich in seiner Funktion als Schnittstelle sichtbar gemacht werden, um innerhalb des indifferenten Raums eine symbolische Adresse zu schaffen, die das Entwicklungsziel und den Anspruch an den Raum symbolisiert. Andererseits muss eine innere Erschließung zur Anschlussstelle Herneer Straße über die Bahnlinie hinweg geschaffen werden. Langfristig sollte die Einrichtung eines Regionalbahnhofs an der A40 geprüft werden. Grundelemente des Entwicklungskonzepts sind:

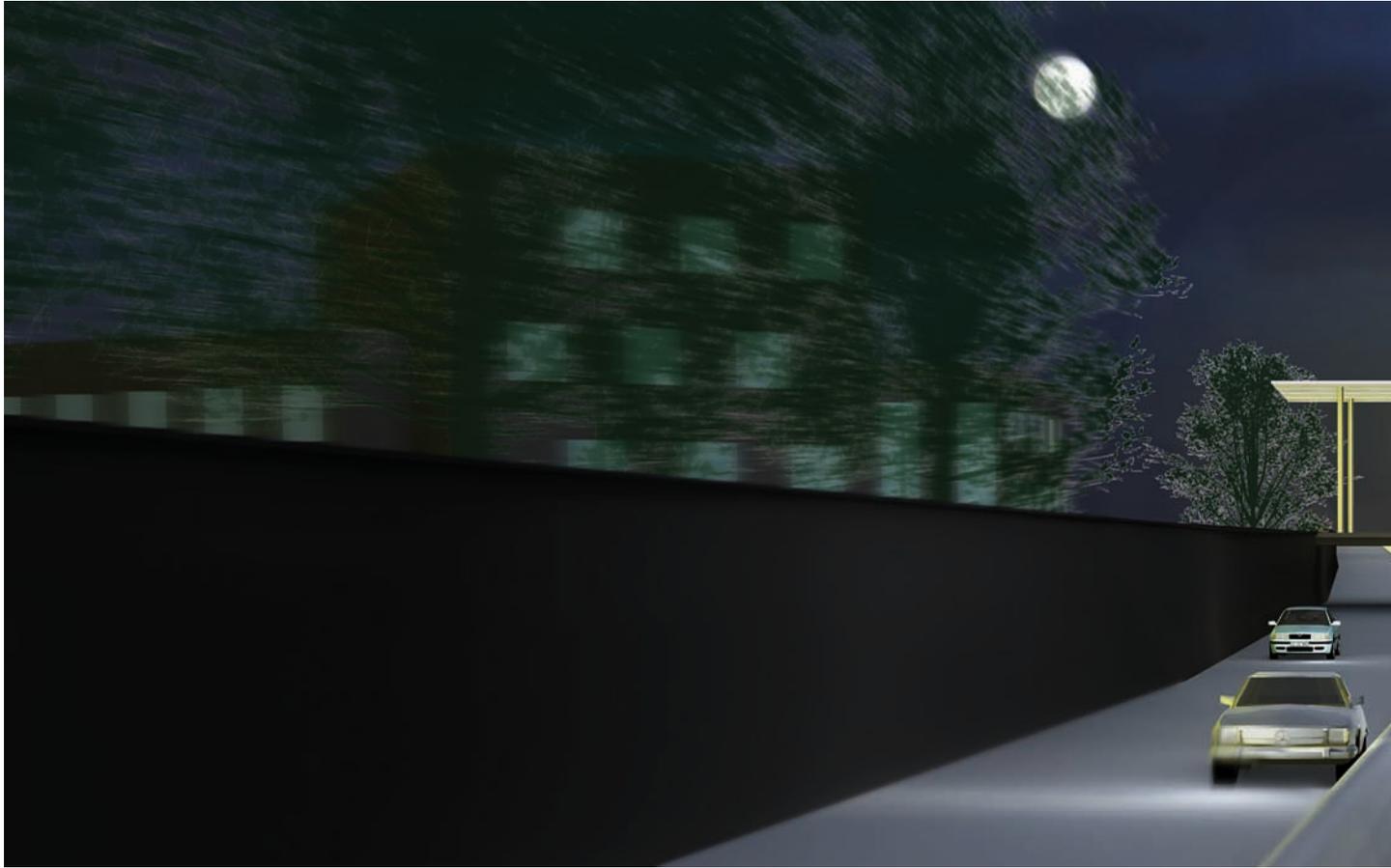
- > Die Inszenierung der Verkehrsschnittstelle über eine symbolische Architektur als Entree, als Stadttor Bochums.
- > Die Schaffung einer parallelen Ost-West-Erschließung über die Bahnlinie hinweg.
- > Die Umnutzung der verbliebenen Wohnnutzung im Bereich der Dorstener Straße zu gewerblichen und tertiären Nutzungen.
- > Die bauliche Verdichtung und Aufwertung in Richtung Herneer Straße.



Bau- und Nutzungskonzept

- > Besondere Bauweise, Ausbildung von Raumkanten zum Kreuzungsbereich.
- > Büro- und Dienstleistungsnutzungen.
- > Architektonische Platzgestaltung mit Torwirkung.

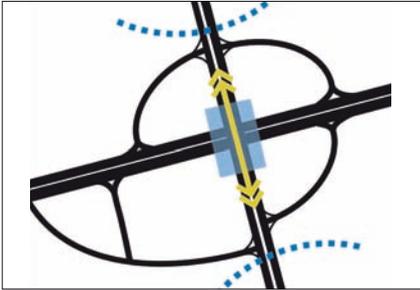
C.3.2 MODELLENTWURF DORSTENER STRASSE





C.3.3 HERNER STRASSE

Im nordwestlichen Abfahrtsort der Anschlussstelle Bochum-Zentrum befindet sich ein ehemaliges Autohaus. Die Anschlussstelle Bochum-Zentrum ist als Ganzes sehr weitläufig und intensiv begrünt. Sie verfügt über jeweils getrennte Auf- und Abfahrten nach Riemke und in die Innenstadt, da es auf die Herner Straße keine Linksabbiegerspuren gibt. Die Umfeldnutzungen sind heterogen, sie bilden keine räumliche Einheit.



Lokale Einbindung

Der Anschlussstellenbereich Herner Straße ist, bis auf einige Fußwegeverbindungen, z. B. zur südlich liegenden Schule, nicht lokal geprägt; die Raumstrukturen sind weitläufig, die Nutzungen autoorientiert. Erst die Blockrandbebauungen an den nördlichen und südlichen Enden der Anschlussstelle markieren die Übergänge in die angrenzenden Stadtteile mit ihren lokalen Strukturen.

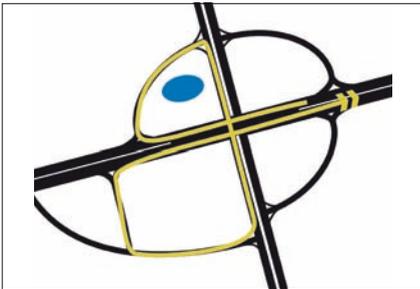
Zwischenbereich ohne städtische Prägung



Städtische Einbindung

Die Anschlussstelle ist eine Übergangszone in den städtischen Bereich mit seinen geschlossenen Bauformen. Sie dient in erster Linie der Orientierung des Autofahrers. Erst an den Enden der Anschlussstelle mit einer durch die Wohnbebauung klar markierten Raumkante beginnt der eigentliche städtische Bereich.

Weiträumiger Orientierungsraum für Autofahrer



Regionale Einbindung

Die weiträumige Anschlussstelle ist trotz der eingestreuten Nutzungen Teil des Autobahnraums. Die direkte Anbindung und die Sichtbarkeit von der Autobahn aus stellen eine enge Verbindung mit der Entwicklungsachse A40 her.

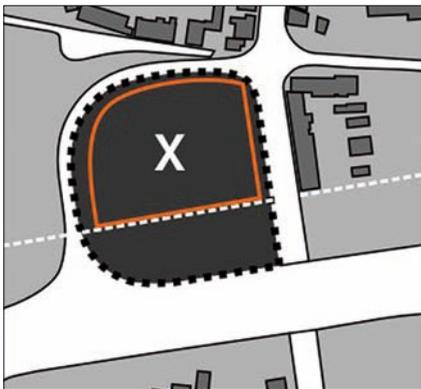
Flächenpotenziale mit direkter Anbindung an die A40

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Die Blockrandbebauungen an den nördlichen und südlichen Enden der Anschlussstelle bildet Raumkanten, die den Bereich fassen und ihn als Raum mit regionalem Bezug definieren. Entsprechend wird er mit seinen Qualitäten als regionaler Ort entwickelt. Grundelemente des städtebaulichen Entwicklungskonzepts sind:

- > Die Schaffung von einem oder mehreren Hochhäusern für Büro- und Dienstleistungsnutzungen in den Abfahrtsohren, die als Solitäre, Ensemble oder als straßenüberspannende Struktur ein Stadttor bilden.
- > Die Ordnung und Strukturierung des Anschlussstellenbereichs: Rückbau der Wohnnutzung und Rückbau der doppelten Anschlussstelle.
- > Die Einbettung der Hochhäuser als Solitäre in eine offene, urban gestaltete Landschaft; Verzicht auf Blockrandbebauungen im Anschlussstellenbereich.
- > Die gestalterische Aufwertung der angrenzenden Blockrandbebauung als Raumzäsur zwischen regionalen und städtischen Räumen.

Bau- und Nutzungskonzept



- > Besondere Bauweise, keine Raumkante zur Herner Straße.
- > Hochhaus mit Büro- und Dienstleistungsnutzungen.

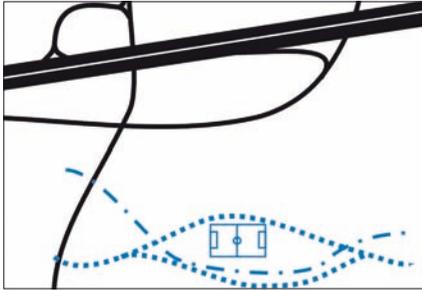
C.3.3 MODELLENTWURF HERNER STRASSE





C.3.4 KORNHARPENER STRASSE

Der Bereich um das Kreuz Bochum ist durch großflächige Nutzungskluster geprägt. Für die ehemalige Erweiterungsfläche des Stahlwerks, die in zweiter Reihe zur A40 hinter einem Gewerbestreifen liegt, gibt es erste Überlegungen seitens der Stadt, hier einen Büro- und Gewerbepark vorzusehen.



Lokale Einbindung:

Die ehemalige Erweiterungsfläche des Stahlwerks ist durch informelle Nutzungen und Wege eng in lokale Zusammenhänge eingebunden. Trampelpfade in Ost-West- und in Nord-Süd-Richtung durchziehen das Gebiet, am südlichen Rand befindet sich ein Bolzplatz.

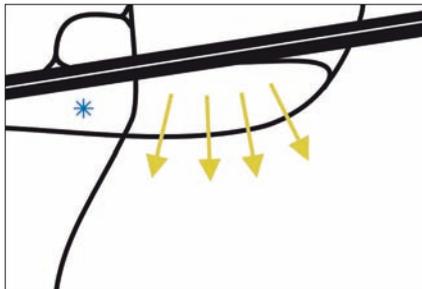
Informelle Landschaftsnutzung



Städtische Einbindung:

Das Umfeld des Standortes Kornharpener Straße ist zwischenstädtisch geprägt. A40, A43 und Sheffield-Ring durchschneiden das Gebiet, das sich aus einzelnen Wohn-, Gewerbe- und Landschaftsinseln zusammensetzt. Das Gewerbegebiet an der A40 markiert den städtischen Raum, nach Süden ist das Gebiet von Wohn- und Grünbereichen umgeben.

Zwischenbereich zwischen Stadt und Land



Regionale Einbindung:

Durch die direkte Anbindung an die A40 hat das Gebiet einen klaren funktionalen Bezug zur A40, steht jedoch in zweiter Reihe hinter einem schmalen gewerblichen Nutzungsbereich. Das Verwaltungsgebäude von Straßen.NRW ist die zentrale Landmarke an der A40, direkt in der Sichtachse der Autofahrer. Der Standort Kornharpener Straße ist dagegen nur kurz von der A40 aus sichtbar. Das nach Süden leicht ansteigende Gelände gewährleistet jedoch eine sehr gute Sichtbarkeit.

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Im Bereich Kornharpener Straße gibt es keinen eindeutig dominierenden räumlichen Bezug. Lokale, städtische und regionale Bezüge überlagern sich und erzeugen ein Spannungsfeld. Im nördlichen Bereich dominieren städtisch-regionale Bezüge, im südlichen Bereich lokal-landschaftliche Bezüge. Entsprechend wird das Gebiet als vermittelndes Scharnier geplant, das die einzelnen Ebenen miteinander in Beziehung setzt und nicht als weitere, in sich abgekapselte Insel innerhalb des zwischenstädtischen Gefüges wirkt. Grundelemente des städtebaulichen Entwicklungskonzepts sind:

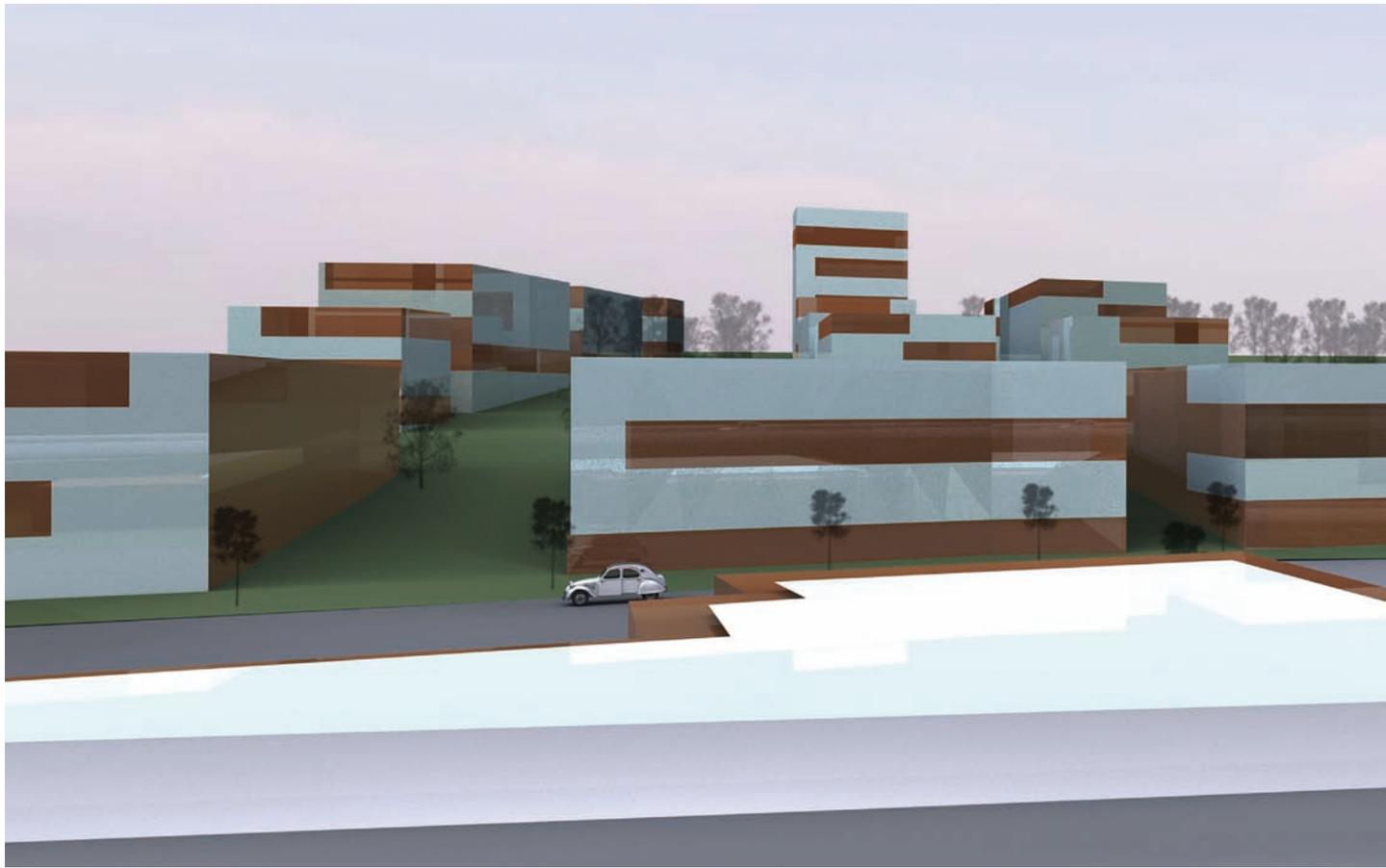
- > Die Konzentration der großvolumigen Baumassen im nördlichen Bereich in Ergänzung der an die A40 grenzenden Gewerbebauten.
- > Die Schaffung einer Raumkante zum Sheffield-Ring und zur Kornharpener Straße.
- > Die Auflockerung der Bebauungsstrukturen im südlichen Bereich mit einer starken Verzahnung in die Landschaft.
- > Die Sicherung eines Landschaftsbandes zur südlich angrenzenden Bebauung.
- > Die kleineren Gebäude im südlichen Bereich nehmen die Topografie auf und haben eine höhere Geschossigkeit als die Gebäude im nördlichen Bereich, sie erzeugen so eine visuelle Verbindung zur A40 aus der Tiefe des Raumes heraus.



Bau- und Nutzungskonzept

- > Baukanten zur Kornharpener Straße und zum Sheffield-Ring.
- > Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen im nördlichen Baugebiet.
- > Wohnen im südlichen Baugebiet.
- > Nach Süden ansteigende Gebäudehöhen.

C.3.4 MODELLENTWURF KORNHARPENER STRASSE





Die Rahmenplanung ist Leitfaden und Impuls für einen offenen Entwicklungsprozess. Das Handlungskonzept ist entsprechend auf drei Ebenen angelegt:
Kommunikation, Qualifizierung, Umsetzung.

Die Rahmenplanung bildet die Grundlage der künftigen städtebaulichen Entwicklung entlang der A40. Sie vermittelt zwischen der regionalen Flächennutzungsplanung und der verbindlichen Bauleitplanung.

> 1. Kommunikation

Die Rahmenplanung illustriert die Entwicklungsmöglichkeiten des Raumes. Auf ihrer Grundlage können die unterschiedlichen Akteure angesprochen werden.

> 2. Qualifizierung

Die in der Rahmenplanung dargestellten Entwicklungsmöglichkeiten können nur im Dialog mit den Akteuren konkretisiert werden. Entsprechend müssen akteurspezifische Qualifizierungsverfahren entwickelt und durchgeführt werden.

> 3. Umsetzung

Die prozessorientierte Struktur der Rahmenplanung macht es notwendig, in der Umsetzung neben der verbindlichen Bauleitplanung als reiner Angebotsplanung flexible und kooperative Planungsverfahren einzusetzen.

D.1 Handlungskonzept.

Kommunikation: Die Akteure und der Prozess

Entlang der A40 gibt es noch keine Entwicklungsdynamik, insbesondere im Bereich höherwertiger Immobilien, die durch die Rahmenplanung gelenkt und geordnet werden könnte. Daher werden mit der Rahmenplanung zunächst Bilder der Entwicklungsmöglichkeiten des Raums vermittelt. Zentrales Element des Handlungskonzepts sind akteurspezifische Kommunikationsstrategien, die die Grundlage für den weiteren Entwicklungsprozess bilden:

Kommunikation mit lokalen Akteuren

- > Pressearbeit über Tages- und Fachpresse.
- > Weitere Einbindung der Bochumer Wirtschaftsförderung, der IHK und ähnlicher Institutionen, die im direkten Gespräch mit Unternehmen und Investoren die Inhalte und Zielsetzungen der Rahmenplanung individuell kommunizieren können.
- > Informations- und Werkstattgespräche zur Rahmenplanung, z. B. im Rahmen der Bochumer Stadtgespräche oder auch in lokalen Gesprächsrunden zu einzelnen Teilbereichen bzw. mit einzelnen Akteursgruppen (öffentliche Hand/private Investoren).

Kommunikation mit externen Akteuren

- > Erstellung eines Ausstellungsformats und einer Investorenbrochüre für Immobilienmessen.

Die städtebauliche Aufwertung des Stadtraums A40 und die gestalterische Einbindung des Straßenraums sind nur in Kooperation mit dem Straßenbaulastträger realisierbar.

Kommunikation mit dem Straßenbaulastträger

Im Rahmen der Aktivitäten zur A40 hat sich zwischen der Stadt Bochum und dem Straßenbaulastträger eine positive Gesprächskultur entwickelt, die es zu vertiefen gilt. Dazu muss der Straßenbaulastträger frühzeitig z. B. in die Qualifizierung von Vorhaben über moderierte Entwurfsverfahren eingebunden werden.

Darüber hinaus sollten langfristige Vorhaben der Stadt und des Straßenbaulastträgers vorausschauend miteinander abgestimmt werden, um frühzeitig Zeitfenster und Gestaltungsspielräume für die Integration von Städtebau und Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren und innovative Lösungen entwickeln zu können.

Kommunikation mit der Öffentlichkeit

Die Kulturhauptstadt Ruhr.2010 und das von der Stadt Bochum initiierte Leitprojekt *B1 | A40. Die Schönheit der großen Straße* machen die A40 in ihrem regionalen Zusammenhang als Entwicklungsachse der Metropole Ruhr sichtbar. Das Kulturhauptstadtprojekt bietet die Möglichkeit, den Stadtraum der A40 mit ersten künstlerischen und gestalterischen Projekten zu inszenieren und damit die Zielsetzung sowohl dieser Rahmenplanung als auch des bis 2010 vorliegenden *Regionalen Masterplans A40 | B1* einer breiten Öffentlichkeit zu vermitteln.

D.2 Handlungskonzept.

Qualifizierung: Von der Bauberatung bis zum moderierten Entwurfsverfahren

Die Rahmenplanung formuliert mit Vorschlägen zur Nutzung, zur Bauweise und zur Gestaltung Leitlinien für die städtebauliche Qualifizierung des Stadtraums A40. Dazu zeigen Hinweise zur Gestaltung der Strecke Leitlinien für die stadträumliche Einbindung der Verkehrsstraße auf. Sie muss auf beiden Ebenen weiterqualifiziert werden.

Die städtebauliche Qualifizierung erfolgt in drei Schritten

1. In einem ersten Schritt sollen Bauinteressierte bei Bauanfragen vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt über städtebauliche Qualifizierungsmöglichkeiten von Vorhaben beraten werden. Grundlage für diese Qualifizierung sind die in der Rahmenplanung beispielhaft dargestellten Gestaltungsmöglichkeiten für die verschiedenen baulichen und räumlichen Elemente.

2. Größere und raumprägende Projekte sollen in moderierten Entwurfsverfahren konkretisiert werden. Diese Entwurfsverfahren sind bei den komplexen Planungszusammenhängen an der A40 mit der Vielzahl an räumlichen Bezügen und Beteiligten notwendig. Sie bieten die Möglichkeit, innovative städtebauliche Lösungen für den Standort A40 zu entwickeln, die gleichzeitig mit dem Baulastträger abgestimmt sind und für den Investor kurzfristig Planungssicherheit schaffen.

3. Für die stadträumliche Einbindung des Verkehrsraums sollen mit Straßen.NRW Konzepte zur Orientierung und zur Gestaltung der baulichen und landschaftlichen Elemente des Straßenraums vertieft werden. Diese können im Rahmen von Pflege-, Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen schrittweise umgesetzt werden. Erste Gespräche hierzu werden bereits im Rahmen der Vorbereitungen zur Kulturhauptstadt Ruhr.2010 geführt.

Neben der systematischen Beratung von Bauherren und Investoren sollten durch die Stadt zielgerichtet Bestandsqualifizierungen für raumprägende Gebäude wie z. B. den Real-Supermarkt in Bochum-Wattenscheid angeregt werden. Durch die Kulturhauptstadt Ruhr.2010 und die mit ihr verbundene bundesweite öffentliche Aufmerksamkeit bestehen kurzfristig Sonderfaktoren, die Investitionsentscheidungen positiv beeinflussen können.

D.3 Handlungskonzept.

Umsetzung: Selbstbindung der Akteure

Eine verbindliche Bauleitplanung ist aufgrund der Komplexität der Standorte und der noch nicht sicher abzuschätzenden Entwicklungsperspektiven zum jetzigen Zeitpunkt nicht flächendeckend anzustreben. Bauvorhaben werden auf Grundlage von § 34 BauGB bzw., falls Bebauungspläne vorhanden sind, auf Grundlage von § 30 BauGB in Bezug zur Rahmenplanung bewertet.

Die Umsetzung der Rahmenplanung sollte weitgehend über eine Selbstbindung der Akteure gesichert werden. Vorhaben, für die ein moderiertes Entwurfsverfahren durchgeführt wird, können auf Grundlage städtebaulicher Verträge (§ 11 BauGB) und vorhabensbezogener Bebauungspläne (§ 12 BauGB) planungsrechtlich abgesichert werden. Die vertragliche Bindung des Investors ermöglicht eine flexible und umsetzungsorientierte Planung, sie beschleunigt das Bauleitplanverfahren und führt zu einer finanziellen Entlastung von Investor und Gemeinde. Gegebenenfalls können über Erschließungsverträge nach § 124 BauGB auch weitergehende kooperative Regelungen zur Erschließung getroffen werden.

Neben der Selbstbindung privater Investoren ist die Selbstbindung städtischer und öffentlicher Institutionen an die Ziele der Rahmenplanung von entscheidender Bedeutung für die langfristige Aufwertung des Stadtraums A40. Neben der Einbindung des Straßenbaulastträgers müssen ebenso Institutionen wie z. B. die Bochumer Stadtwerke oder auch der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) mit ihren Investitionen in Standorte an der A40 die Zielsetzungen der Rahmenplanung unterstützen. Gespräche hierzu sollten kurzfristig initiiert werden.

E. Zusammenfassung und Ausblick

An der A40 soll die kulturelle und wirtschaftliche Vielfalt der Stadt Bochum erfahrbar werden.

Von der A40 aus ist die Stadt Bochum weitgehend unsichtbar. Wer weiß schon, dass sich hinter Abstandsrain die Jahrhunderthalle Bochum, der Starlight Express und eines der größten Stahlwalzwerke Europas verbergen. Ähnlich wie in Essen und Dortmund könnte die A40 aber auch in Bochum eine Adresse für den Strukturwandel, ein Schaufenster der Stadt und einen Baustein der Metropole Ruhr bilden.

Ziel der Rahmenplanung ist es, den Verkehrsraum A40 und sein städtisches Umfeld auf neuartige Weise als räumliche Einheit zu entwickeln und den Stadtraum A40 als dynamische Entwicklungsachse für höherwertige Büro- und Dienstleistungsnutzungen sichtbar zu machen. Das 4Haus mit seinen Bürolofts ist ein erstes Beispiel für diese Entwicklung.

Der Rahmenplan zeigt auf unterschiedlichen Ebenen Gestaltungsprinzipien für eine städtebauliche Qualifizierung und Adressbildung auf:

- > zum Schutz von Wohnbereichen vor Lärm,
- > zur architektonischen und städtebaulichen Gestaltung von Gebäuden an der Autobahn,
- > zur landschaftplanerischen Differenzierung des Grünsaums,
- > zur gestalterischen Aufwertung des Verkehrsraums und seiner baulichen Elemente.

In Modellentwürfen zeigt die Rahmenplanung beispielhaft, wie diese Gestaltungsprinzipien umgesetzt werden können und wie dabei eine Bochumer Handschrift für den Stadtraum A40 entstehen kann.

Die Rahmenplanung definiert den Bereich zwischen den Anschlussstellen Hamme und Zentrum als den zentralen Entwicklungsbereich. Der Bereich um den Bahnhof Wattenscheid und die Kornharpener Straße sind ergänzende Entwicklungsbereiche, die auf der gesamten Länge der A40 die wichtigsten Schnittstellen zwischen der A40 und der Stadt und damit die Schnittstellen zur Innenstadt und zum Entwicklungsbereich um die Universität markieren. Die Zwischenbereiche werden über die Sichtbarmachung bestehender Landmarken inszeniert. In der Summe entsteht ein Gesamtkonzept, mit dem die A40 zur Entwicklungssachse und zum Schaufenster der Stadt Bochum gemacht wird.

Die Aufwertung des Stadtraums A40 ist ein langfristiger Prozess. Für die städtebauliche Qualifizierung müssen teilweise neue Gestaltungskonzepte entwickelt und mit verschiedenen Akteuren abgestimmt werden. Der Planungsprozess ist mit offenen, aber zielgerichteten Instrumenten, wie z. B. moderierten Entwurfsverfahren, zu gestalten.

Bereits mit der Kulturhauptstadt Ruhr.2010 und dem Ausbau der A40 in Wattenscheid wird der Stadtraum A40 punktuell inszeniert und aufgewertet, die Ziele der Rahmenplanung werden konkret erlebbar. Auf Grundlage der vorliegenden Rahmenplanung in Verbindung mit den Impulsen der Kulturhauptstadt kann ein langfristiger Entwicklungsprozess an der A40 initiiert werden.

LITERATUR

- > Appleyard, Donald. Lynch, Kevin. Myer, John R. | 1964 | The View from the Road. Cambridge: MIT. 1966
- > Brockhoff & Partner | 2007 | Büromarktbericht Ruhr 2007
- > Bruinsma, F. | 1996 | Infrastructure and urban development: the case of the Amsterdam orbital motorway. In: Batten, D. (Hrsg.): Infrastructure and the complexity of economic development. Berlin: Springer
- > Bundesministerium für Verkehr | 1963 | Ruhr-Schnellweg. Bundesstrasse 1. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen | 2003 | Bundesverkehrswegeplan 2003. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland. Bonn
- > Kommunalverband Ruhrgebiet | 1989 | B1. Gesichter einer Straße. Ausstellungskatalog, Essen
- > Kowarik, Ingo | 2003 | Biologische Invasionen: Neophyten und Neozonen in Mitteleuropa. Ulmer: Stuttgart
- > Stadt Bochum | 1999 | A40 Blick – Wahrnehmung und Aufwertung der Randbereiche. Interne Studie des Planungsamtes, Bearbeitung: Jens Hendrix
- > Stadt Bochum, Wirtschaftsförderung | 2006 | Büromarktbericht 2006
- > Städteregion Ruhr 2030 (Hrsg.) | 2006 | Masterplan Ruhr, Dortmund

BILDNACHWEIS

Darstellungen und Bildnachweis: orange edge

- S. 11, Erzbahn: Stadt Bochum
- S. 21, Dückerweg: Tim Holthöfer
- S. 27, Gasometer: Stadt Bochum
- S. 37, 4Haus: Stadt Bochum

Rahmenplanung und Entwicklungskonzepte

KunstlichtTore Bochum (2006)

Bochum Innenstadt West (2006)
Dokumentation der Planung

Masterplan Ruhr (2006)
Hrsg. von der Städteregion Ruhr (Städte
Duisburg, Oberhausen, Mülheim a. d.
Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne,
Bochum und Dortmund)

Innen und Außen einer Museumslandschaft
(2007) Planungswerkstatt zur städtebaulichen
Entwicklung des Museumsstandortes
Bochum
ISBN: 3-8093-0238-4

ViktoriaQuartierBochum (2008)
Entwicklungskonzept für den Erlebnisraum
Innenstadt
ISBN: 978-3-8093-0248-3

Innenstadt Bochum (2009)
Pläne, Projekte, Perspektiven
ISBN: 978-3-8093-0251-3

Bochum-Dahlhausen (2009) Integriertes
Entwicklungskonzept
ISBN: 978-3-8093-0256-8

Kirchen ändern sich (2009) Erhalt durch
neue Nutzungen
ISBN: 978-3-8093-0257-5

Masterplan Universität - Stadt (2009)
Entwicklungs- und Handlungskonzept
ISBN: 978-3-8093-0254-4

Wettbewerbe und Gutachterverfahren

Alter Hauptbahnhof Bochum (2000)
Dokumentation der Werkstattergebnisse

Konzertsaal Bochum (2004)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs

Synagoge und Gemeindezentrum der
jüdischen Gemeinde Bochum-Herne-Hattin-
gen (2005)
Wettbewerbs-Dokumentation

Erich-Kästner-Gesamtschule (2007)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs
ISBN: 3-8093-0237-6

Wettbewerb Deutsches Bergbau-Museum
(2007) Erweiterungsbau für Sonderausstel-
lungen Wettbewerbsdokumentation
ISBN: 3-8093-0239-2

Hauptschule Wattenscheid-Mitte (2008)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs
ISBN: 978-3-8093-0245-2

BermudaLicht (2008)
Dokumentation der Planung
ISBN: 987-3-8093-0247-6

Campus Quartier Lennershof (2008)
Ideenkonkurrenz Hrsg. vom Amt für
Bauverwaltung und Wohnungswesen /
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
ISBN: 978-3-8093-024-6

Umnutzung Marienkirche (2009) Ergebnis-
se des Realisierungswettbewerbs
ISBN: 987-3-8093-0259-9

Denkmalpflege

Denkmal als Schule – Schule als Denkmal
Tag des offenen Denkmals 2001

Ein Denkmal steht selten allein:
Straßen, Plätze und Ensembles
Tag des offenen Denkmals 2002

Geschichte hautnah: Wohnen im
Baudenkmal
Tag des offenen Denkmals 2003

Wie läuft's? Schwerpunktthema Wasser
Tag des offenen Denkmals 2004

Krieg und Frieden
Tag des offenen Denkmals 2005

Rasen, Rosen und Rabatten
Historische Gärten und Parks
Tag des offenen Denkmals 2006

Orte der Einkehr und des Gebets
Historische Sakralbauten
Tag des offenen Denkmals 2007
ISBN: 978-3-8093-0244-5

Vergangenheit aufgedeckt
Archäologie und Bauforschung
Tag des offenen Denkmals 2008
ISBN: 978-3-8093-0249-0

Tag des offenen Denkmals 2009
Historische Orte des Genusses
ISBN: 978-8093-0258-2