

Stadt Arnsberg

Integrierte Stadtentwicklung Stadtteil Neheim

Konzeptstudie
Südliche Stadtzufahrt
"Stembergstraße"

Abschlussbericht



Bielefeld

im November 2006

1 Einleitung

1.1 Aufgabe und Vorgehen	3
1.2 Städtebauliche Mängel	5
1.3 Flächendispositionen	6

2 Konzept

2.1 Allgemeines	7
2.2 Verkehr	8
2.3 Fuß- und Radwege	12
2.4 Grün	15
2.5 Städtebauliche Raumstruktur	18
2.6 Nutzungen	20

3 Vertiefungen

3.1 Nordwestlicher Bereich	23
----------------------------	----

**4 Präsentation
und Bürgerbeteiligung**

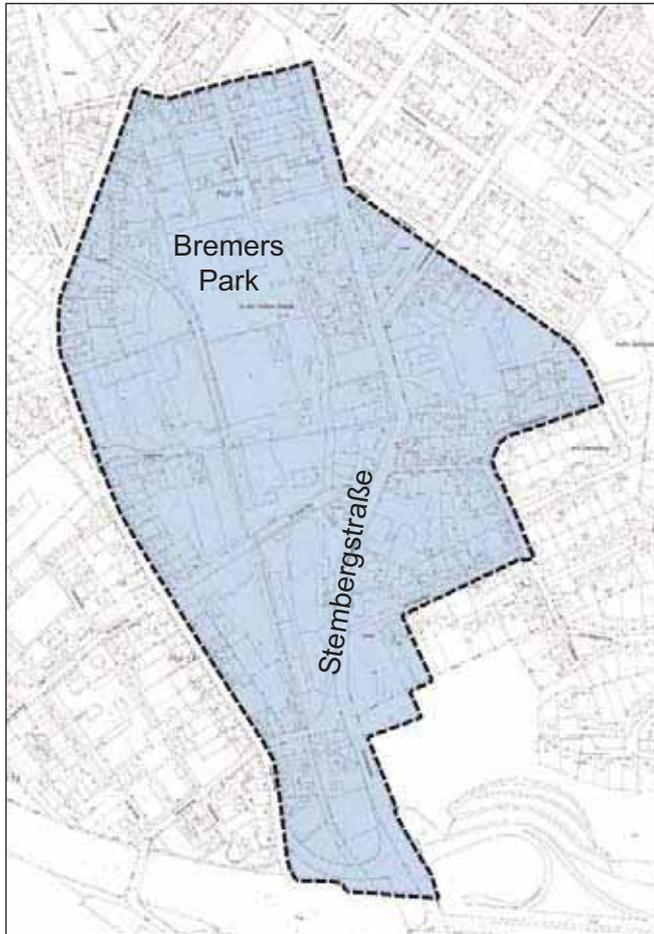
24

Anhang

25

Alle Zeichnungen, Entwürfe und Planunterlagen unterliegen dem Urheberrecht! Weitergabe, Vervielfältigung, Verwertung der Inhalte sind nur unter Nennung des Verfassers gestattet.

Einleitung



Planungsgebiet

Das Büro Drees & Huesmann Planer wurde von der Stadt Arnshagen im Frühsommer diesen Jahres mit der Erstellung dieser Studie beauftragt.

Anlässlich verschiedener anstehender konkreter Vorhaben innerhalb des Planungsgebietes (südliche Stadtzufahrt des Arnshager Stadtteils Neheim, westlich und östlich der Stembergstraße, vgl. nebenstehende Grafik) wurde von der Stadt Arnshagen ein Gutachten vergeben, das ähnlich einer Rahmenplanung Entwicklungskonzeptionen in den städtebaulichen Schichten: Verkehr, Grün, Raumstruktur und Nutzungen vorschlägt, in der Vorgehensweise aber verkürzt sein sollte.

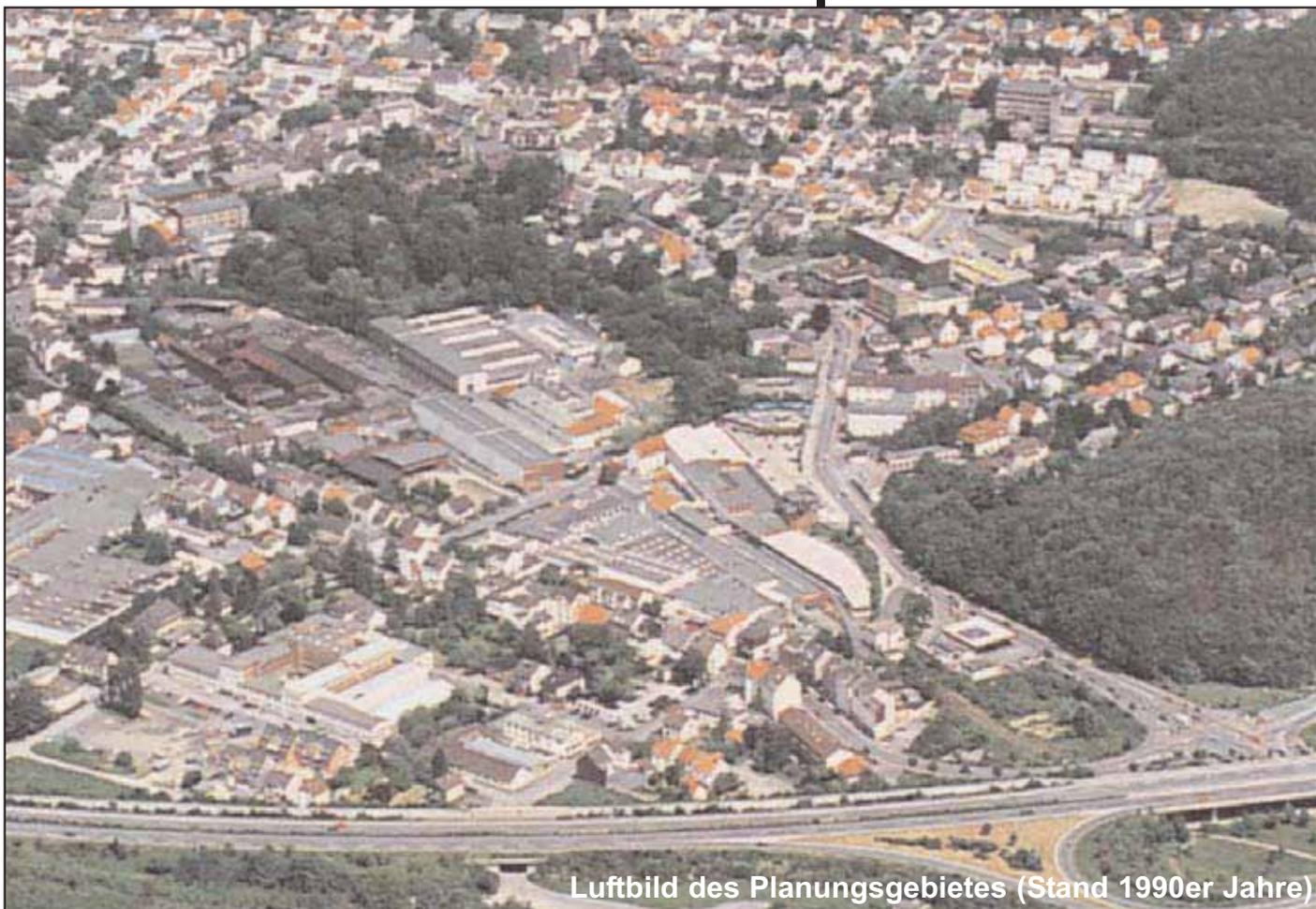
Um eine mit den privaten Planungsvorhaben im Vorfeld abgestimmte Planung zu gewährleisten, wurden vom Planungsbüro 13 Interviews mit ausgewählten, für die Planung relevanten Eigentümern, geführt. Die Fragen bezogen sich auf aktuelle Planungsvorhaben, auf langfristige Überlegungen, auf die Disponibilität von Flächen und auf verkehrliche Aspekte. Die Interviews wurden ohne Teilnahme der Stadtverwaltung geführt (die Protokolle davon befinden sich in Obhut des Planungsbüros), die wesentlichen, planungsrelevanten Aussagen wurden aufgenommen und soweit sinnvoll und machbar in die Planung einbezogen (vgl. folgende Seite: Auflistung der Interviewpartner).

Nach Erstellung eines Planentwurfes wurden dessen Inhalte in einem Gespräch mit der Verwaltung erläutert, diskutiert und abgestimmt.

Die ausgeführte Darstellung der Konzepte wurde in einer Präsentationsveranstaltung in Arnshagen den beteiligten Anliegern und Vertretern der Stadtverwaltung vorgestellt und im Anschluss diskutiert. Die dabei angesprochenen Aspekte wurden dokumentiert (vgl. Kapitel 4, Präsentation und Bürgerbeteiligung).

In der daraus folgenden Überarbeitung dieses Berichtes sind diese Anregungen in den Konzepterläuterungen aufgenommen worden.

1 | Einleitung

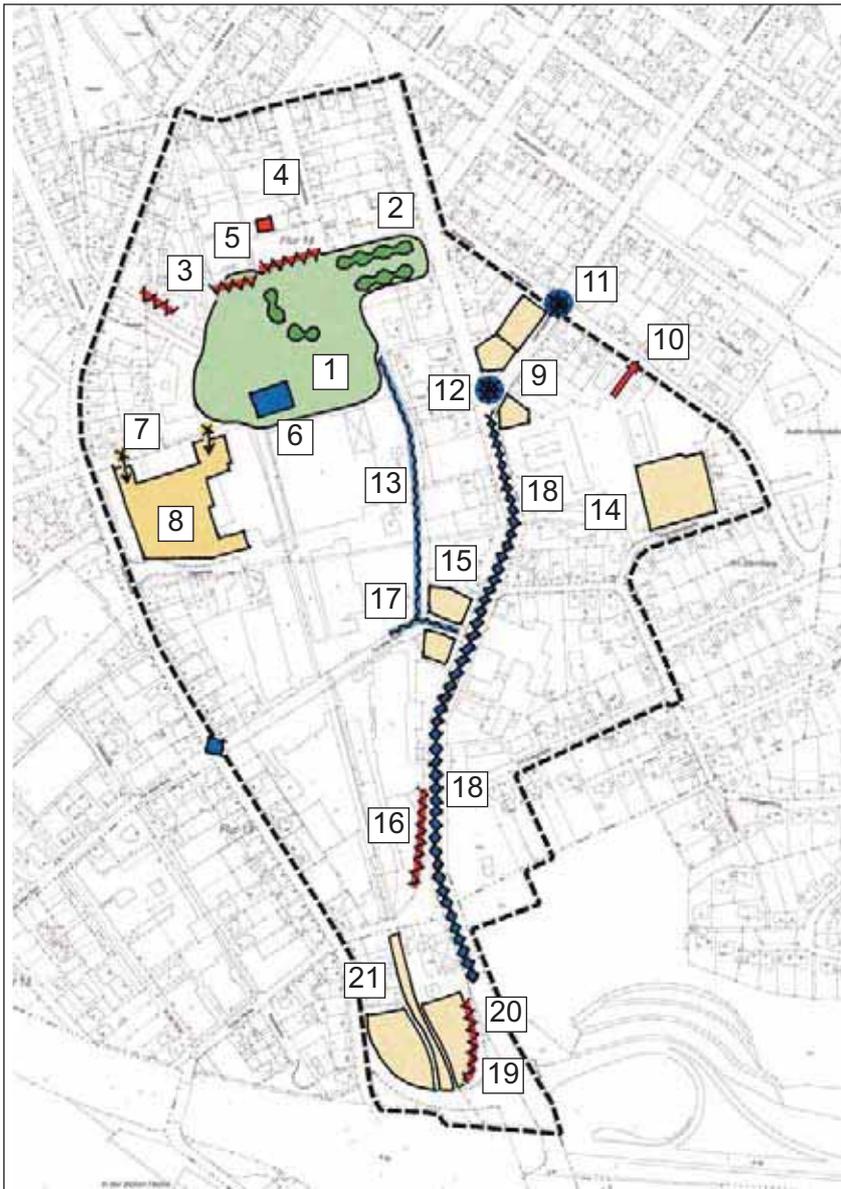


Die Interviews wurden im Rathaus der Stadt Arnshausen am 12. Juli 2006 und am 1. August 2006 mit den folgenden Personen durchgeführt:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Herr Rüdiger Tepe | Tepe Grützbach Architekten |
| Herr Thorsten Vlaten | Gesundheits- und Seniorenzentrum GmbH |
| 2. Herr Burkhard Ebel | Ebel GmbH & Co. KG |
| 3. Herr Karl-Heinz Gesang | Mineralölhandel Gesang |
| 4. Herr Herbert Post | Kolpinghaus Neheim e.V. |
| 5. Frau Spieckermann | |
| Herr Spieckermann | Spieckermann oHG |
| 6. Herr Bernd Josef Vehre | |
| Frau Vehre jun. | Camping Vehre |
| 7. Herr Beilenhoff | Wilhelm Bätgen GmbH & Co.KG (nicht zustande gekommen) |
| 8. Herr Peter Berlet | Elektrofachmarkt Berlet |
| 9. Herr Walter Lauenstein | Deutsche Post Immobilienentwicklung |
| Herr Volkmann | Telecom (Düsseldorf, telefonisch) |
| 10. Herr Klaus Glogner | Rohm und Hass Deutschland GmbH |
| 11. Frau Gertrud Finkeldei-Niemeyer | Eigentümerin Gneisenaustraße/Annastraße |
| Frau Christel Kulbatzki | Eigentümerin Gneisenaustraße/Annastraße |
| Herr Kulbatzki jun. | |
| Herr Wilhelm Meyer | Meyer & Partner - Grundstückmakler |

1.2

Einleitung Städtebauliche Mängel



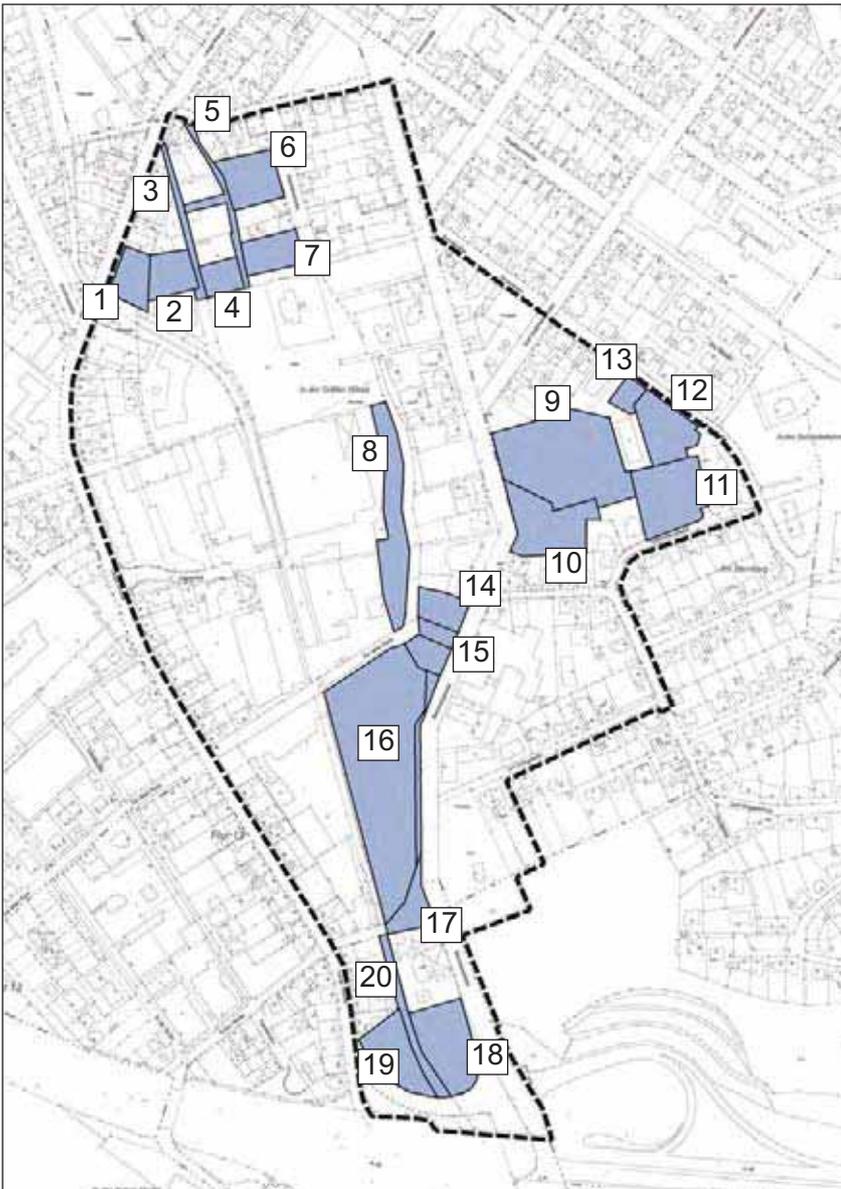
Städtebauliche Mängel

-  fehlende Raumkante
-  Gebäude ohne Berücksichtigung d.vorh.Bebauungsstruktur
-  Parkanlage mit sichtbehindernder Verbuschung
-  Flächen mit Nutzungs- und/oder Gestaltungsdefiziten
-  Fläche mit Gründefiziten
-  Hoch belasteter Verkehrsknoten
-  Hohe Verkehrsbelastung im Wohngebiet
-  Hohe Verkehrsbelastung der Straße
-  Fußweg in schlechtem Zustand
-  Fußläufige Zugänge fehlen

- 1 Relativ isolierte Lage des Parks im Stadtraum
- 2 Behinderung der Erlebbarkeit und der Sichtbeziehungen durch Verbuschung
- 3 Unklare Raumbegrenzung der Parkränder
- 4 Nutzung entspricht nicht der Dichte der Umgebung
- 5 Gestaltungsmängel der Kopffassade zum Park
- 6 Lage und Gestaltung der Stellplatzanlage im Park nicht angemessen
- 7 Fehlende und ungenügende Wegeanbindung des Einzelhandels an die nördlichen Quartiere
- 8 Gründefizite der Parkplatzgestaltung
- 9 Brachflächen oder mindergenutzte Flächen in schlechter Gestaltung
- 10 Ausfahrt für LKW und Kunden-PKW durch Wohngebiet
- 11 Hohe verkehrliche Belastung des Knotenpunkts (vgl. 10)
- 12 Ampelgeregelter Knotenpunkt mit starkem Rückstau in Stoßzeiten
- 13 Ausbauzustand des Weges schlecht
- 14 Brachfläche (geräumte Gewerbefläche)
- 15 Brachflächen oder mindergenutzte Flächen in schlechter Gestaltung
- 16 Fehlende Raumkante
- 17 Wegeanbindung schlecht, unübersichtlich (Angsträume), Verbuschung, Gefälle
- 18 Hohe Verkehrsbelastung, Rückstau, schlechte Erreichbarkeit für Anlieger beim Linksabbiegen
- 19 Fehlende Raumkante
- 20 Ungenutzte private Brachflächen
- 21 Ungenutzte stadteigene Brachflächen

1.3

Einleitung Flächendispositionen



Lage der disponiblen Flächen

- 1 Aufgabe des Einzelhandels wahrscheinlich, Zeitschiene unklar, eher mittelfristig denkbar
- 2 Verkleinerung der Gewerbeflächen (um ca. eingetragene Fläche) geplant, Umsetzung kurzfristig denkbar
- 3 Weg für innere Erschließung nutzbar, heute bereits teilweise nutzbar
- 4 Umgestaltung für vordere Flächen angedacht, zeitnah umsetzbar
- 5 Verlängerung des Fußweges zwischen Gebäuden bis zum Park geplant, Umsetzung im Zusammenhang mit 4
- 6 Abriss / Neubau oder Umnutzung der vorhandenen Gebäude angedacht, zeitnah disponibel
- 7 Mögliche Fläche für bauliche Verdichtung am Parkrand, Disponibilität abhängig von politischem Willen
- 8 gewünschte Erweiterungsflächen für Gewerbebetrieb, Disponibilität abhängig von politischem Willen
- 9 anstehende Umnutzung des Gebäudebestandes, 10 abhängig von 16
- 10 Neubebauung der Brachflächen angedacht, Verfügbarkeit kurzfristig
- 11 ggf. nicht mehr benötigte Verkehrsfläche
- 12 Mindergenutzte Flächen für neue Nutzungen denkbar, wegen Altlastenproblematik schlechte Prognose für Umnutzung, Lage der Fußwegeinmündung verlegbar
- 13 Umnutzung der Gewerbebauten in Einzelhandel mit umfangreichen Umbaumaßnahmen, Vorhaben bereits in der Planung, dann Aufgabe Nutzung 10
- 14 Verfügbare Flächen durch evtl. Auflassung der Fahrverbindung
- 15 Bebaubare private Brachflächen, kurzfristig beplanbar
- 16 Disponible stadteigene Flächen, kurzfristig beplanbar
- 17
- 18
- 19
- 20

Konzept Allgemein



Maßnahmen- und Gestaltungskonzept

Im Folgenden werden die Überlegungen der Rahmenkonzeption dargestellt. Nebenstehend ist das Maßnahmen- und Gestaltungskonzept der Konzeption abgebildet (am Ende dieses Berichtes ist der Plan vergrößert abgebildet). Die Erläuterung der Darstellung erfolgt in den einzelnen Konzeptebenen.

Die Beschreibung der Konzepte erfolgt für die jeweiligen thematischen, städtebaulichen Schichten getrennt:

- 2.2 **Verkehr**
(mit ruhendem Verkehr)
- 2.3 **Fuß- und Radwege**
- 2.4 **Grün**
- 2.5 **Städtebauliche Raumstruktur**
- 2.5 **Nutzungen**

Innerhalb der Themenbereiche wird zunächst ein

Strukturkonzept

vorgelegt, das die Grundzüge der Planung beinhaltet. Im Anschluss stellt jeweils ein

Maßnahmenkonzept

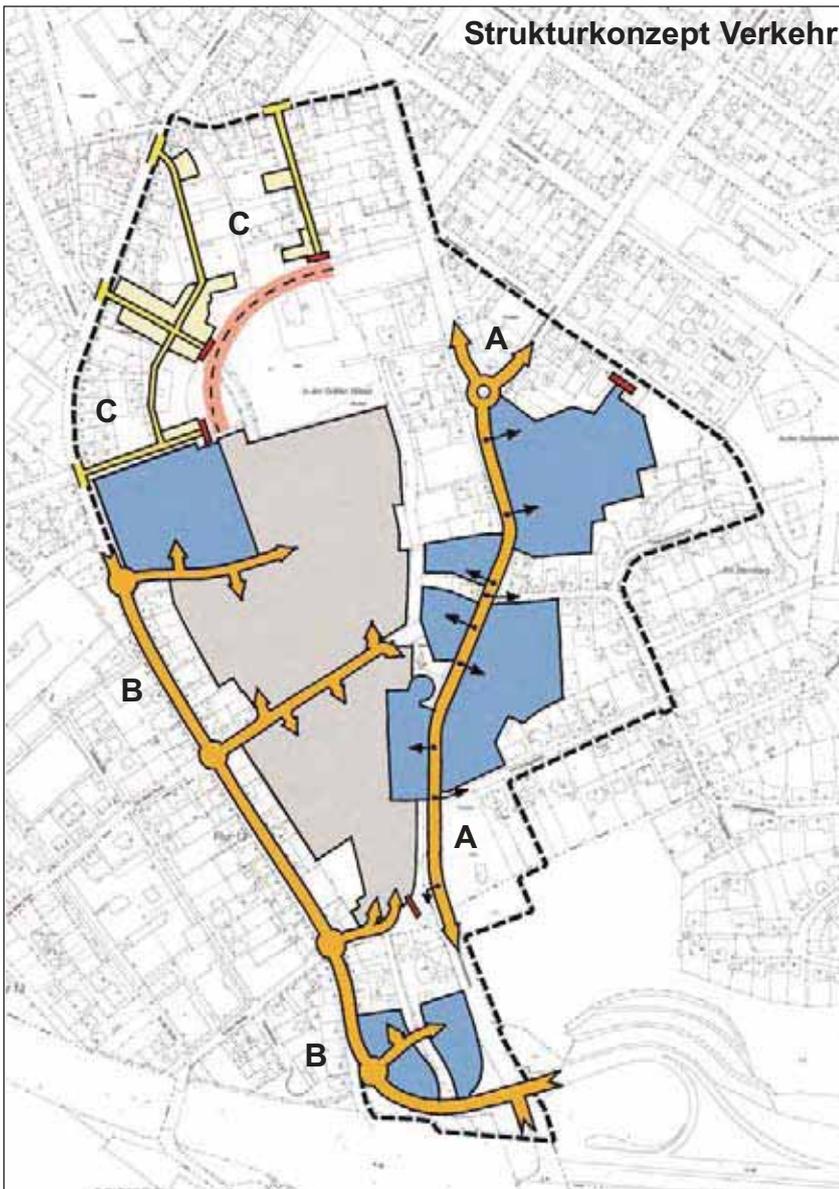
mögliche Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele der konzeptionellen Überlegungen vor.

Bei den Ebenen "Städtebauliche Raumstruktur" und "Nutzungen" werden die Ziele nur anhand des Strukturkonzepts beschrieben. Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung der konzeptionellen Entwicklung, die sich auf die Bebauung und deren Nutzung beziehen, können in dieser Planungsphase nicht hinreichend beschrieben werden; sie bedürfen einer genaueren Untersuchung, wie dies beispielsweise hier in Kapitel 3.1 "Nordwestlicher Bereich" als punktuelle Vertiefung der Planung geschehen ist.

Anmerkung zu den Konzepten und deren Erläuterungen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen stehen z.T. im Widerspruch zum aktuellen Status; so wurde z.B. die Stembergstraße bereits mit öffentlichen Mitteln ausgebaut und könnte nur gegen Rückzahlung der gewährten Mittel verändert werden. Die Rahmenplanung mit einem Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren sollte jedoch davon unabhängig konzeptionelle Entwicklungen und die dazu führenden Maßnahmen aufzeigen. Ebenso sind die Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Umsetzung der Konzepte vorbehaltlich der Finanzierbarkeit zu sehen.

Konzept Verkehr



Das verkehrliche Konzept behandelt im wesentlichen drei Schwerpunkte:

A Stembergstraße

Um einen gleichmäßigen Verkehrsabfluss während der hochbelasteten Rushhour zu erreichen, wird die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Graf-Gottfried-Straße vorgeschlagen (die räumlichen Möglichkeiten sind durch die angrenzenden, mindergenutzten Flächen gegeben).

Die Stembergstraße selbst sollte dreispurig ausgebaut werden. Die mittlere Spur dient dabei als "Verfügungsspur" zur jeweiligen Aufnahme von Aufstellflächen für Linksabbieger der beidseitigen Nutzungen und für Mittelinseln als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer.

Unterstützt werden diese Maßnahmen durch die Abbindung der Straße Dicke Hecke.

Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses ergibt sich dann die Möglichkeit, den Abfluss der (Last)Verkehre vom Postgelände über die Annastraße durch das dahinterliegende Wohngebiet abzustellen (der Knotenpunkt Annastraße / Graf-Gottfried-Straße ist für diese Verkehre aus der untergeordneten Annastraße nicht leistungsfähig genug, so dass es hier zu lärmemittierenden Rückstaus kommt).

Wie eingangs erwähnt, können die hier vorgeschlagenen Maßnahmen zum Umbau der Stembergstraße im Ganzen zurzeit nicht umgesetzt werden. Dennoch sollte bei Nutzungsänderungen (z.B. neuer Standort Elektrofachhandel) die punktuelle Einrichtung von Linksabbiegespuren unbedingt in Erwägung gezogen werden. Im Zusammenhang mit dem konkreten Vorhaben Elektrofachmarkt sollte beim Bau der dritten Spur eine Querungsstelle für Fußgänger, vor allem aber für Radfahrer vorgesehen werden, um die Verknüpfung der Radwege entsprechend des Fuß- und Radwegekonzeptes zu realisieren.

Insgesamt bleibt zur Umsetzung des verkehrlichen Konzeptes im Bereich der Stembergstraße nur die Möglichkeit von punktueller Realisierung, die mit Ände-

2.2

Konzept Verkehr

rungen der Nutzungen einhergehen. Bei baulichen Veränderungen sollte darauf geachtet werden, dass notwendige Flächen für die Realisierung (z.B. Thema Kreisverkehr) freigehalten werden.

Ohne den vorgeschlagenen Umbau der Stembergstraße ist auch die Sperrung des Verkehrsabflusses vom Postgelände zur Annastraße für die Übergangszeit nicht machbar. Im Zusammenhang mit einer eventuellen Niederlassung eines Versorgers hinter dem Postgelände, stellt sich hier in der Konsequenz die Frage nach einer Konzeptvariante.

In dieser sollte die Annastraße sowohl als Zu- und Abfluss für das Postgelände funktionieren, um die Stembergstraße von den abbiegenden Verkehrsströmen zu entlasten. Dies wirft aber die Frage auf, wie ein gleichmäßiger Ablauf dieser Verkehre am Knotenpunkt Annastraße / Graf-Gottfried-Straße gewährleistet werden kann (eine vertiefende Studie sollte klären, ob z.B. dort eine Ampel installiert werden kann, ohne dass es dadurch zu einem Rückstau bis zur Stembergstraße kommt). Unter dieser Voraussetzung wäre dann auch die verkehrliche Erschließung eines eventuellen Nahversorgers an der Annastraße vorstellbar.

C Bremers Park

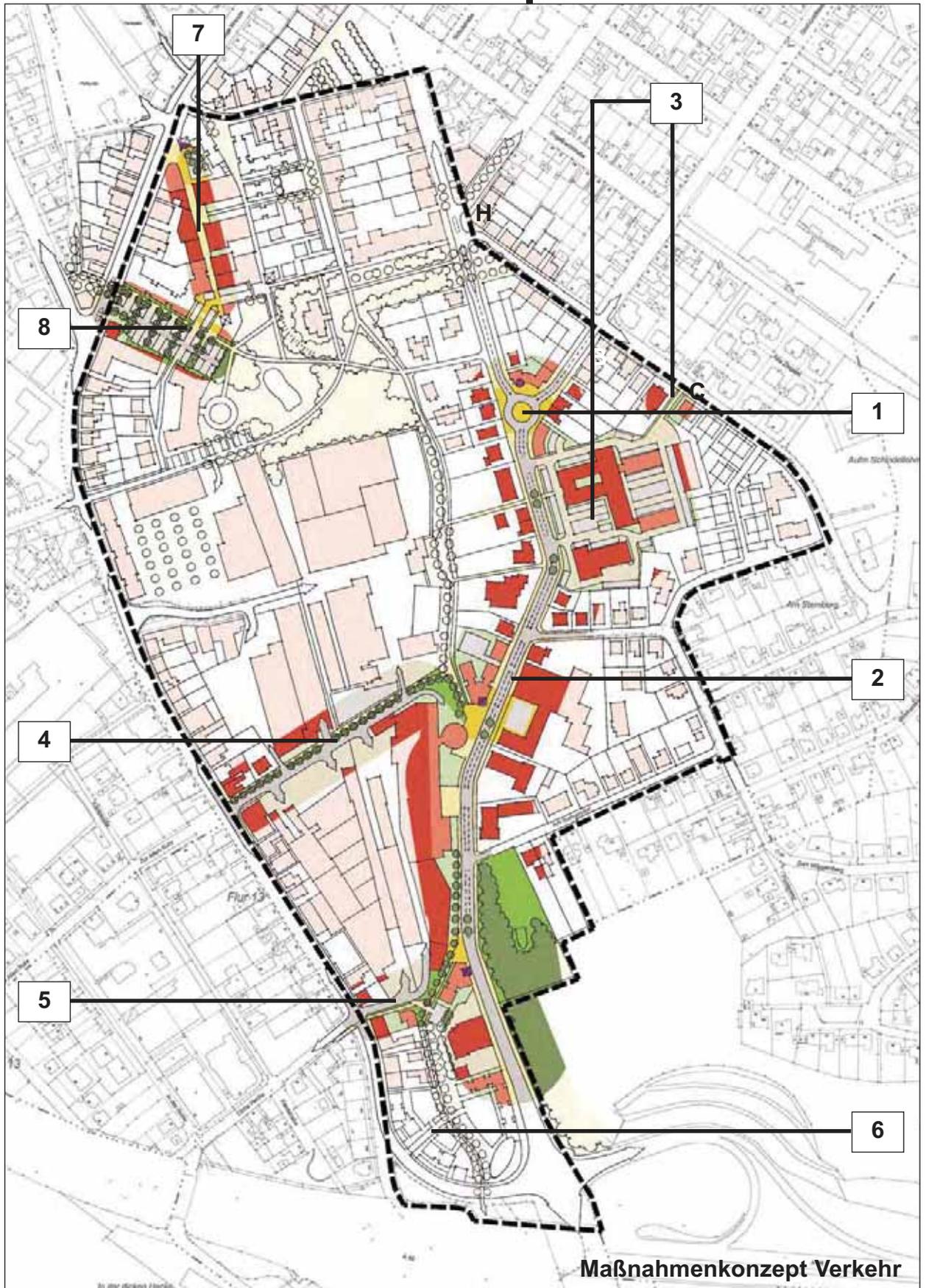
Grundsätzlich sollten Autos aus dem Bereich des Parks herausgehalten und Parkplätze in den Zufahrtsbereichen untergebracht werden. Die Erschließungen sollten hinter der ersten Reihe der dem Park zugewandten Gebäude möglichst als Schleifen vorgesehen werden.

B Lange Wende

Sämtliche gewerblichen Verkehre und die des Einkaufszentrums sollten weiterhin über die Lange Wende fließen; der lichtsignalgesteuerte Knoten an der Stembergstraße / BAB-Auffahrt ist hinreichend dimensioniert. Auch die neu zu nutzenden Flächen an der Südspitze des Planungsgebietes sollten über die Lange Wende erschlossen werden, wegen der Topographie und um die Stembergstraße nicht weiter zu belasten.

2.2

Konzept Verkehr



Maßnahmenkonzept Verkehr

2.2

Konzept Verkehr

- Anlage eines Kreisverkehrs
am Knoten Stembergstraße / Graf-Gottfried-Straße
zur Verbesserung des Verkehrsabflusses ,
insbesondere in den Stoßzeiten

1
- Perspektivisch dreispuriger Ausbau der Stembergstraße
zwischen Graf-Gottfried-Straße und Dicke Hecke,
mittlere Spur dient zur Aufnahme von Linksabbiegespuren
zur Verbesserung der Zu- und Abfahrten
von publikumsintensiven Nutzungen
und der Möglichkeit zur Einrichtung von Mittelinseln
als Fußgängerquerungshilfen

2
- Schließung der rückwärtigen Ein- und Ausfahrt
des Post- und Telekomgeländes,
sowie bessere vorderseitige Erschließung
über die umgebaute Stembergstraße, und damit
Schutz des Wohngebietes Annastraße vor Durchgangsverkehren,
Neuordnung der Parkplätze,
Gestaltung grundstücksübergreifend
um bessere Ausnutzung zu erreichen,
Komfortverbesserung für Kunden
ermöglicht bessere Vermarktung der Gebäudeflächen

3
- Verbesserung der Gewerberschließung Zur Alten Ruhr,
Aufhebung des südlichen Gehweges zu Gunsten der Fahrbahn
und zu Gunsten eines Grünstreifens
zur Absicherung / Abtrennung des nördlichen Gehweges,
und damit Qualitätsverbesserung der Wegeverbindung

4
- Abbindung der Fahrverbindung Dicke Hecke / Stembergstraße,
Gewerberschließung von der Lange Wende aus,
Entlastung der Stembergstraße durch Aufhebung des Knotens,
Verbesserung und Sicherung der Fuß- und Radwegverbindung

5
- Erschließung der Bauflächen an der Ortseinfahrt
über eine gemeinsame private Zufahrt von der Langen Wende

6
- Aktivierung der inneren Erschließung,
der vorhandenen Gebäude für Anliegerfahrzeuge
und Anknüpfung dieser internen Straße
an die Parkplatzererschließung bis zur Lange Wende,
Herausnahme von Fahrerschließung aus dem Parkbereich

7
- Lage von Stellplätzen im Bereich
der den Park umgebenden Bebauung
außerhalb des Parks vorsehen

8

Konzept Fuß- und Radwege

In der Konzeption der Fuß- und Radverkehre steht der

A Bremers Park

im Mittelpunkt. Hier treffen und kreuzen sich alle Verbindungen. Entsprechend sind hier die Wege zu gestalten, wobei besonders auf Barrierefreiheit geachtet werden sollte.

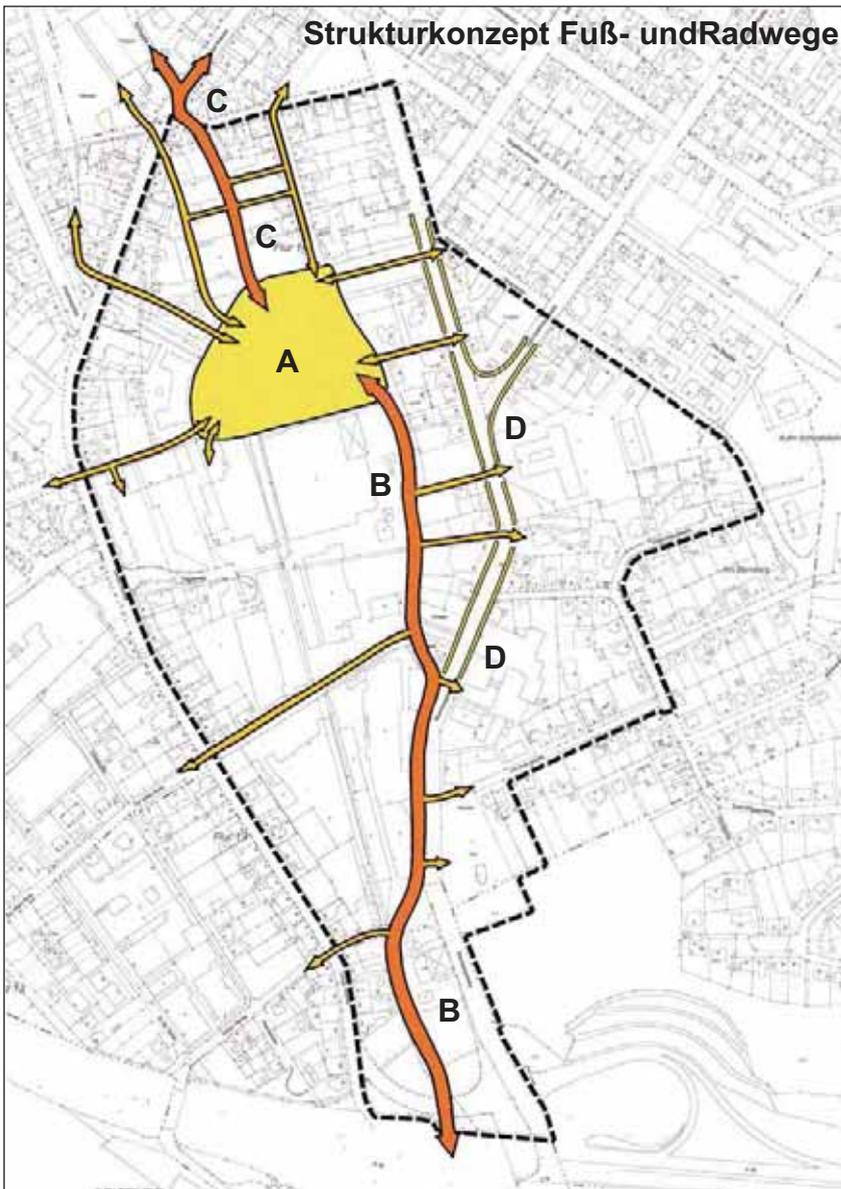
B Südliche Hauptachse

Zwischen Bremers Park und südlichem Stadteingang wird die Anlage eines Fuß- und Radweges vorgeschlagen, der nur zu einem Drittel direkt an der Stembergstraße verläuft und ansonsten separat durch Grünanlagen geführt wird. Wegen der Belastung der Stembergstraße kann diese Lage zu einer wesentlich besseren Qualität und Akzeptanz führen. Von dieser Hauptachse aus gehen seitliche Anschlüsse in die westlichen Quartiere (hier auch zur Ruhr) und die östlichen Bereiche ab. Die vorgeschlagenen Querungshilfen (vgl. Konzept Verkehr) über die Stembergstraße verbessern auch hier die Qualität der Verbindungen.

C Nördliche Hauptachse

Nach Norden in Richtung Zentrum und Krankenhaus sind mehrere Möglichkeiten von Wegebeziehungen vorhanden. Die in der nebenstehenden Abbildung als Hauptachse gekennzeichnete sollte als reiner Fußweg neu eingerichtet werden. Die übrigen verlaufen auf Erschließungsstraßen ohne große verkehrliche Belastungen. Die Verbindung nach Nordwesten sollte eine separate Trasse unabhängig von Parkplatzverkehr erhalten.

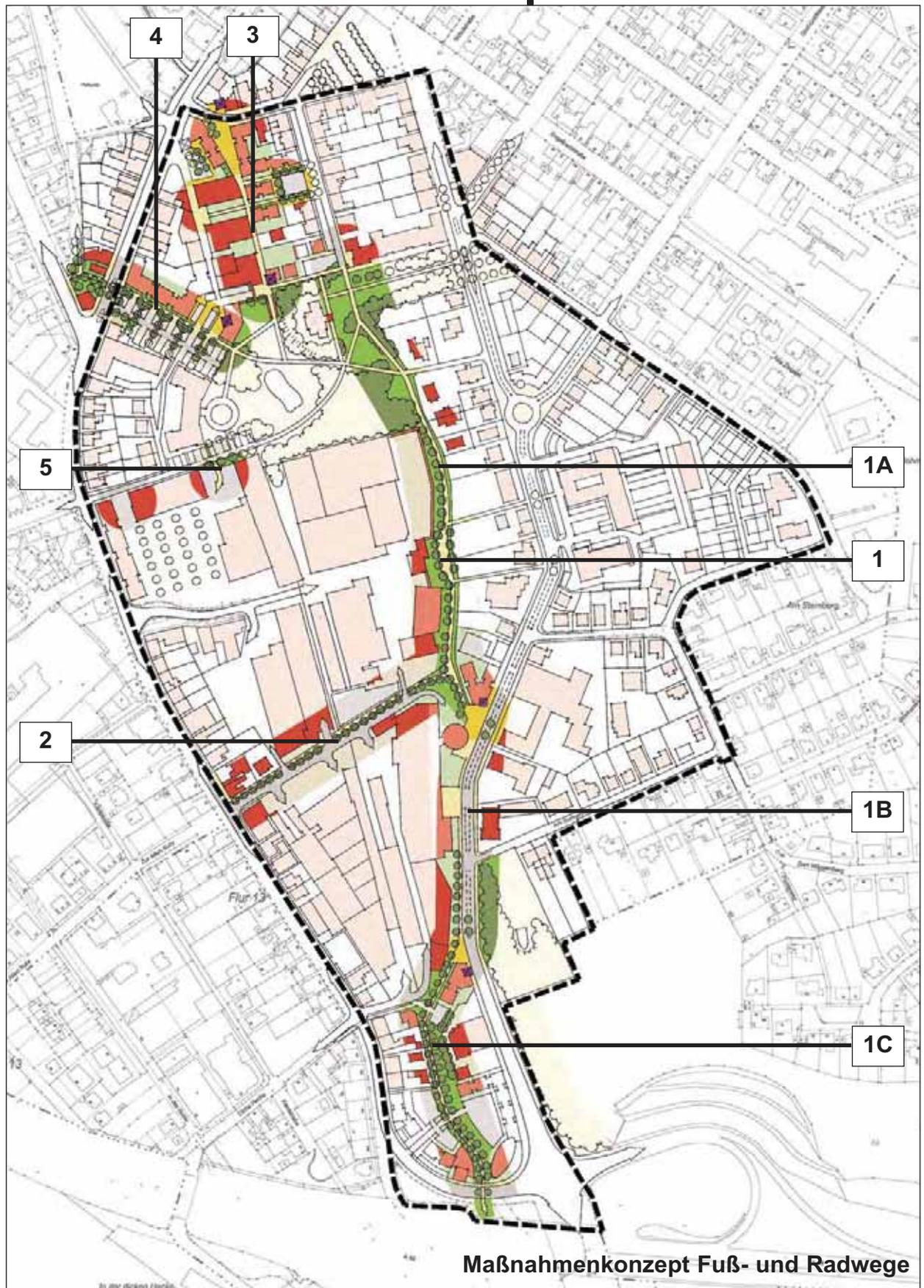
Bei der Querung der Straße Lange Wende im Einmündungsbereich am Sprung sollte geprüft werden, ob eine Mittelinsel in der Wegeachse als Querungshilfe vorgesehen werden kann; ansonsten können Radfahrer die bereits vorhandene Querung am südlich gelegenen Knoten benutzen.



D Radwege Stembergstraße

Durch die Planung des größtenteils separat geführten Radweges, "Südliche Hauptachse", nehmen die fahrbahnbegleitenden Radwege zwischen Autobahnbrücke und Einmündung Dicke Hecke an Bedeutung ab. Im nördlich anschließenden Abschnitt bis zum Abknicken des Radweges am Weg, Zur Alten Ruhr, sollte der Radweg westlich der Fahrbahn im Beidrichtungsverkehr geführt werden, um ein unnötiges Wechseln der Fahrbahnseite zu vermeiden. Weiter nördlich sollten wie bisher beidseitige Radwege an der Stembergstraße angeordnet werden. Wegen der Enge der öffentlichen Straßenparzelle und der konzeptionellen Überlegungen zur Dreispurigkeit, sollten auch geringere Spurbreiten als in der EAE 95 gefordert in Kauf genommen werden, bzw. in Teilabschnitten (z.B. im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Postgeländes) an Flächenzukauf gedacht werden.

2.3 Konzept Fuß- und Radwege



Maßnahmenkonzept Fuß- und Radwege

2.3

Konzept
Fuß- und Radwege

Ausbau einer Fuß- und Radwegeverbindung
zwischen Bremers Park und dem südlichen Ortseingang
als zentrale Erschließungsachse,
in größtenteils separater, straßenunabhängiger Führung
mit starker Vernetzung der östlichen und westlichen Quartiere,
Anlage einer entsprechenden Beleuchtung

1

Abschnitt Bremers Park / Stembergstraße:
für Fahrräder befahrbare Neugestaltung der Strecke,
Umgestaltung der Anbindungen
der Straße Zur Alten Ruhr und zur Stembergstraße,
sowie der dazwischen liegenden Stichwege zur Stembergstraße,
daran anschließend Bau von Querungshilfen mit Mittelinseln
zur komfortablen Erreichbarkeit der östlichen Quartiere

1A

Abschnitt an der Stembergstraße bis Dicke Hecke:
im Zusammenhang mit dem dreispurigen Umbau der Straße,
mit Linksabbiegespur für Kunden
der westlich geplanten Geschäftsnutzung,
Anlage eines zweispurigen Radweges
an der westlichen Straßenseite

1B

Abschnitt Dicke Hecke / Autobahnbrücke:
Anlage eines neuen Fuß- und Radweges,
Führung über die Flächen, die durch die aufgehobene
Fahrverbindung zur Stembergstraße frei werden,
nach Süden über die alte, ehemalige Bahntrasse
als separat geführter Fußweg

1C

Anlage eines Fuß- und Radweges
längs der Straße Zur Alten Ruhr
(vgl. Konzept Grün und Konzept Fließender Verkehr)

2

Weiterbau des Fußweges
zwischen Engelbertplatz / Lange Wende und Bremers Park
als Teil des Wegenetzes mit den Verknüpfungen:
- über das Kolpingvereinsgelände zur Kapellenstraße
(Kolping-Terrassen),
- gegenüber nach Westen über die Treppenanlage
zur inneren Nord-Süd-Fahrerschließung ,
- nach Norden über Engelbertplatz / Lange Wende
in Richtung Springufer und Krankenhaus ,
- nach Süden zum Park
mit Anlage von Freitreppen und Rampen
(Barrierefreiheit! - auch wegen der Nutzungen für Altenwohnen)
zum tiefergelegenen Parkbereich

3

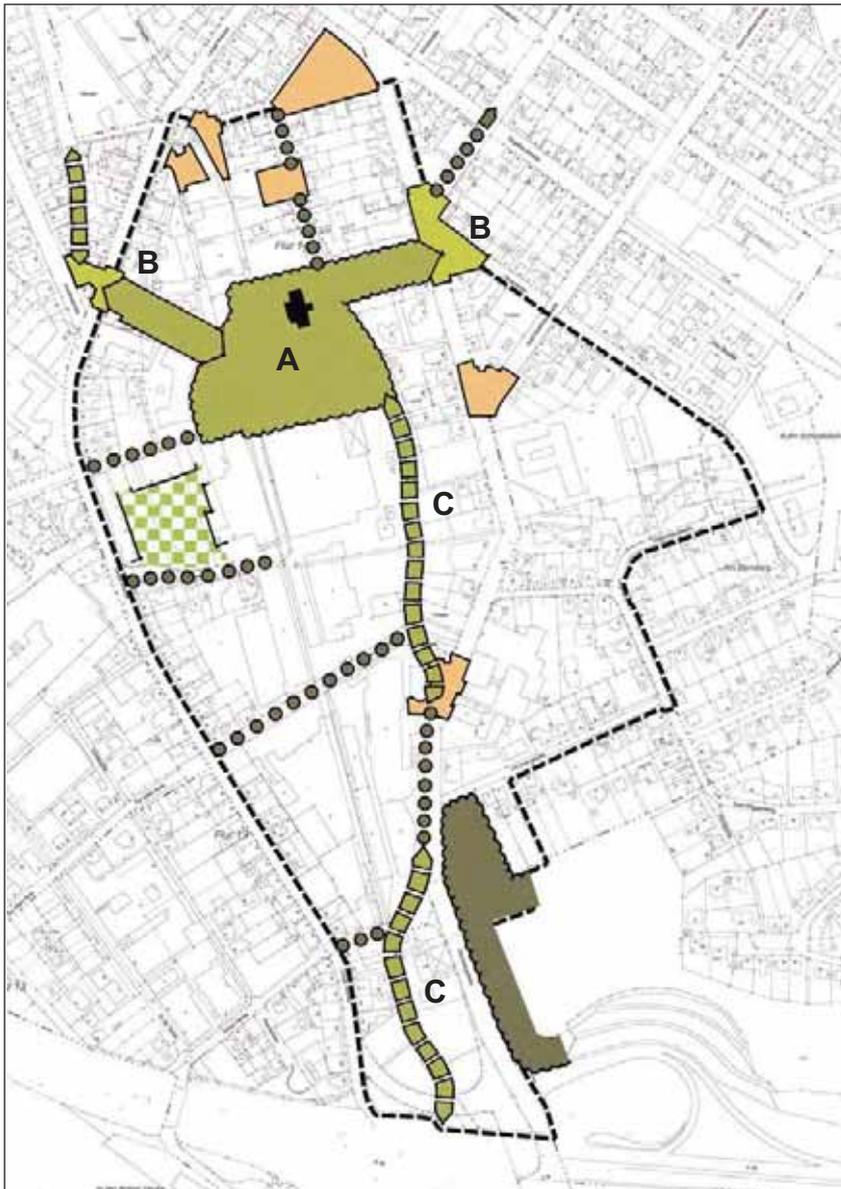
Anlage eines separat geführten Weges
zwischen dem Park und Am Sprung / Krankenhaus
im Bereich der Stellplatzanlagen,
Querungshilfe mit Mittelinsel Lange Wende
oder Verlegung der Querung in den Bereich der Kreuzung

4

Anbindung des Einzelhandels an das Wegenetz Bremers Park

5

Konzept Grün



Strukturkonzept Grün

- Grünzone
- Grünzonenvernetzung auf urbanen Plätzen
- Grünvernetzung über separat geführte Wege
- Grünvernetzung längs Straßen
- Begrünung städtischer Plätze
- Begrünung von Parkplätzen
- Wald

Das zentrale Thema des Grünkonzeptes ist die

A Parkanlage Bremers Park

Hier steht der Erhalt im Vordergrund, der in engem Zusammenhang mit der Arrondierung der Bebauung am Rand der Grünfläche steht. Wichtig ist auch die Verbesserung der Gestaltung und die Abschirmung zu den Gewerbefassaden im Süden.

B Vernetzung Bremers Park

Um sowohl eine ökologische Vernetzung des Parks mit anderen Grünflächen im angrenzenden Stadtraum zu erreichen, als auch die Erlebbarkeit des sich in relativ abgeschotteter Insellage befindlichen Parks zu verbessern, wird eine Umgestaltung der sich im Westen wie im Osten anschließenden Flächen vorgeschlagen.

Nach Osten sollte die Grünzunge in Richtung Annastraße beibehalten und um die Fläche der jetzigen Tankstelle nach eventueller Aufgabe der Nutzung erweitert werden (vgl. Städtebauliche Raumstruktur), die als grüner Platz zu gestalten ist. Richtung Nordosten (Bökelmanns Park) sollte eine Begrünung der Johannesstraße mit Gehölzen eine weitere innerstädtische Grünvernetzung ermöglichen.

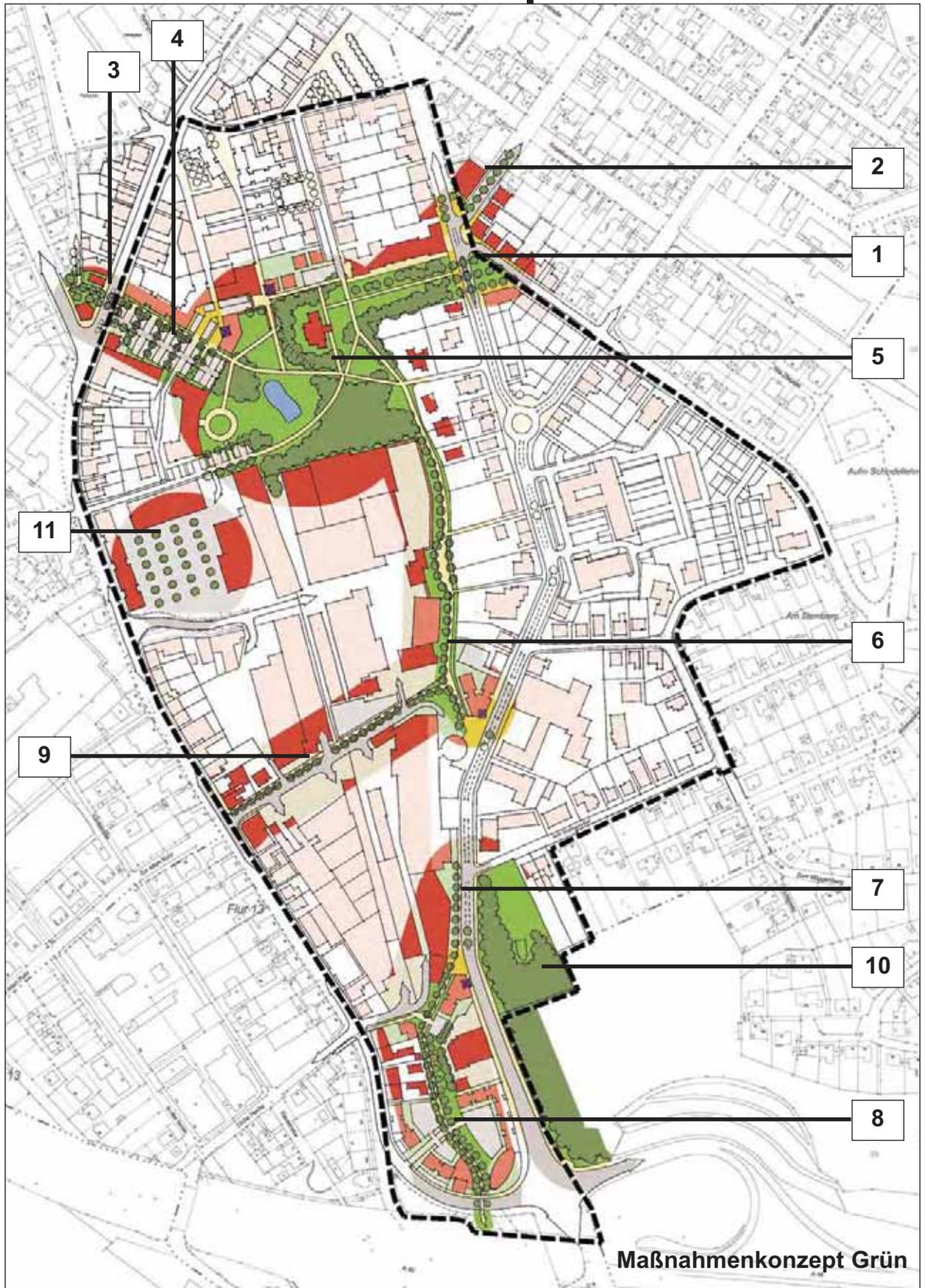
Nach Westen Richtung Lange Wende sollte die Stellplatzanlage ebenfalls stark begrünt werden, um hier einen Grünübergang zur Fußwegverbindung Am Spring zu erreichen.

C Südliche Grünachse

Der Fuß- und Radweg nach Süden verläuft (bis auf den mittleren Abschnitt, vgl. Konzept Fuß- und Radwege) über öffentliche Flächen, die entsprechend hergerichtet werden sollten. Der südliche Abschnitt müsste dabei neu angelegt werden.

Der mittlere Abschnitt an der Stembergstraße und die Fußwegabzweigungen nach Westen sollten mit Gehölzreihen bepflanzt werden.

2.4 Konzept Grün



2.4

Konzept
Grün

- | | |
|---|----|
| Grünverbindung Parkanlage + Stadtraum,
Erlebbarkeit des Grünzuges von der Stembergstraße aus,
mit Baumtor auf Mittelinsel (Fußgängerquerung)
Bepflanzung und parkartige Gestaltung des Platzraumes,
evtl. am östlichen Eingangsbereich
seitliche Fassung mit Hecken (offener Raum) | 1 |
| Grünanbindung an nordöstlich gelegenen Bökelmanns Park,
Begrünung der Johannesstraße mit einer Baumreihe | 2 |
| Grünanbindung über Fußweg Richtung Am Spring Krankenhaus,
mit Baumtor auf Mittelinsel (Fußgängerquerung) | 3 |
| Parkplätze im Grünübergang,
intensive Begrünung mit Gehölzen | 4 |
| Erhalt der Parkanlage "Villa Bremer",
Freistellen von wichtigen Blickbeziehungen,
Entfernen von Unterholz und sichtverstellenden Bäumen
vor der Hauptfassade der Villa,
aber: Abpflanzung der südlichen Gewerbebauten
(Buschwerk, Fassadenbegrünung mit immergrünen,
standortgerechten Gewächsen) | 5 |
| Grünverbindung Bremers Park - Stembergstraße nach Süden,
Gestaltung zusammen mit westlich angrenzenden
Randbereichen der Gewerbeflächen,
besondere Sorgfalt im Einmündungsbereich Stembergstraße /
Zur Alten Ruhr,
Sichtbarmachung der Grün- und Wegeverbindung | 6 |
| Begrünung des an der Stembergstraße geführten
Teilabschnittes der Fuß- und Radwegeverbindung
Bremers Park - Autobahnbrücke | 7 |
| Gestaltung einer separat geführten Grünverbindung
zwischen Stembergstraße und Lange Wende | 8 |
| Baumreihe entlang der Gewerbeerschließung Zur Alten Ruhr
als Grün- und Wegeverbindung nach Westen | 9 |
| Erhalt der Waldflächen östlich der Stembergstraße
an der Ortseinfahrt | 10 |
| Begrünung der Stellplatzanlage mit Gehölzen
und Überhangstreifen | 11 |

2.5

Konzept städtebauliche Raumstruktur

Die Planungskonzeption der städtebaulichen Raumstruktur verfolgt im

A Verlauf der Stembergstraße

eine Folge von Platzräumen, die zwischen Ortseinfahrt und Engelbertplatz die städtebauliche Gestalt aufwerten sollen. Der Verlauf der Stembergstraße wird durch die Plätze gegliedert. Die Räume sind so gestaltet, dass sie darüberhinaus eine wichtige Funktion zur Orientierung im Stadtraum haben (vgl. nebenstehende Grafik: "Trittsteine" als Raumfolge).

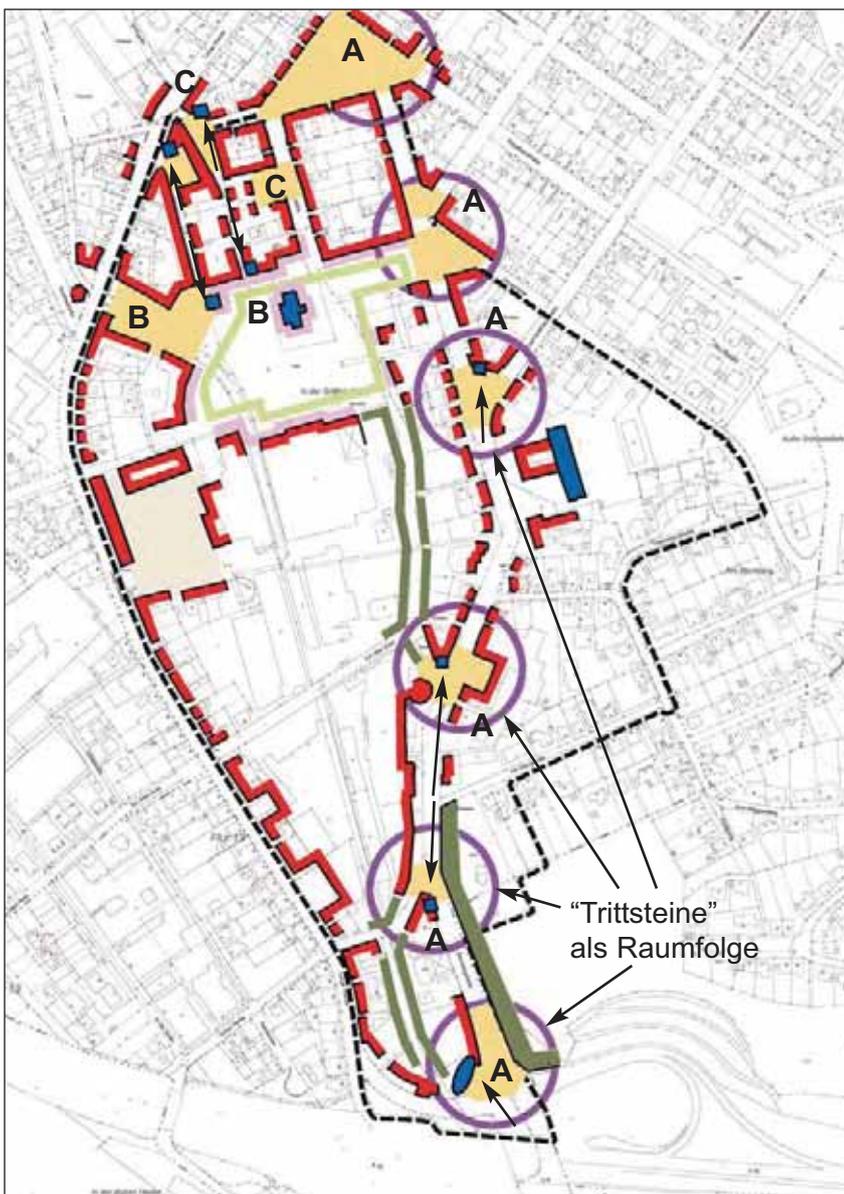
An der Abzweigung Johannesstraße ist durch die vorhandene Bebauung mit einer Über-Eck-Fassade bereits ein kleiner Platz entstanden, der aber vom Verkehr dominiert wird. In der Folge ist an der Einmündung Annastraße ein weiterer Platzraum vorgesehen.

Als nächstes ist ein Platz an der Einmündung der Graf-Gottfried-Straße vorgesehen, der in der dreieckigen Form auch dem vorgesehenen Kreisverkehr formal entgegenkommt. Damit wird die hier in der Stadteinfahrt fehlende Raumkante ersetzt. Durch eine vertikale Dominante an der Platznordseite sollte eine Orientierung und Blickbeziehung für diesen wichtigen Abweig geschaffen werden.

An der Einmündung des Radweges zum Park ist ein weiterer Baukörper vorgesehen, der hier die fehlende Raumkante ergänzt und durch eine nach Süden ausgerichtete vertikale Betonung einen Blickfang für die Annäherung von Süden darstellt.

An der Einmündung Dicke Hecke sollten ebenfalls Raumkanten ergänzt werden: nach Westen im Bereich der Gewerbebauten, nach Süden schließt ein Baukörper zwischen Stembergstraße und dem Fußweg Dicke Hecke den Raum ab. Dieser Raum bildet gewissermaßen das Pendant zum nördlich gelegenen Platz, der an dieser Stelle wieder das Abbiegen des Radweges signalisiert.

An der Ortseinfahrt sollte eine Bebauung der Südspitze des Pla-



Strukturkonzept Städtebauliche Raumstruktur

-  bauliche Raumkante
-  urbaner Platzraum
-  weitläufiger Platzraum (mit Begrünung)
-  dominanter Baukörper (solitär oder vertikal-dominant)
-  Blickbeziehung zu vertikal-dominanten Baukörper
-  Grünstruktur mit raumbildender Wirkung
-  Grünraum mit baulicher Fassung

nungsgebietes erfolgen: mit einem Solitär in einer entsprechenden Höhe, dass das Gebäude von der Autobahn wahrgenommen werden kann (dies kann als Merkzeichen für die BAB-Abfahrt Neheim-Süd funktionieren). Zusammen mit der gegenüberliegenden Waldkante entsteht damit eine gestalterische Wirkung als Ortseingang.

B Nördlich Bremers Park

Die räumliche Fassung der wenig akzentuiert in die Privatbereiche hineinfließenden Grünfläche nach Norden sollte komplettiert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Hauptfassaden zum Park hin weisen.

Dies betrifft im Bestand die Südfassade des ehemals gewerblich genutzten Gebäudes, "Schmitz-Leuchten", die neu konzipiert werden sollte, auch im Zusammenhang mit der neuen Fußwegverbindung nach Norden und deren topographischer Anbindung (vgl. Konzept Fuß- und Radwege).

Im Bereich östlich davon wird eine Schließung der nördlichen Raumkante zum Park hin in etwa der Flucht der östlich gelegenen Wohnbebauung vorgeschlagen. Diese sollte in der Höhenentwicklung den westlichen und östlichen Nachbarbauten angepasst werden, allerdings als Solitäre mit kleinteiliger Grundfläche, um nicht zu massiv die nördlich gelegene Hinterbebauung (Einfamilienhaus) abzuriegeln.

Die im Gestaltungskonzept dargestellte, verspringende Bauflucht zeigt eine Möglichkeit der Bebauungsplanung, ebenso ist eine lineare Bauflucht zwischen den bestehenden Gebäuden denkbar; zu bedenken ist jeweils die Lage und Anzahl notwendiger Stellplätze.

Um die vorgeschlagene, relativ weite Öffnung des Parks nach Westen, die nur durch zum Park gelegene Stellplatzanlagen beherrscht wird, zu mildern, wird auch hier eine arrondierende Bebauung vorgeschlagen. Durch diesen Baukörper kann ein Teil der Stellplätze und die durchlaufende Anliegerfahrschließung auf die dem Park abgewandte Seite gelegt werden.

Das im Konzept dargestellte Zurückweichen der Bebauung hinter die bestehende Bauflucht, dient dem Flächengewinn für die Unterbringung von Stellplätzen, damit diese aus dem Grünbereich des Parks herausgehalten werden können. Dieser Aspekt sollte bei einer konkreten Überplanung des Bereiches bedacht werden.

Durch voraussichtliche Veränderungen in der Nutzung ist es denkbar, auch nördlich des Park-

platzes durch eine neue Bebauung eine durchgängige Raumkante nach Norden zu schaffen, die damit den westlichen Zugang zum Park platzartig fasst.

Der Solitär der Villa Bremer sollte, wie im Grünkonzept beschrieben, durch Beseitigung der Verbuchung von allen Seiten als dominanter Baukörper sichtbar gemacht werden. Hier ist zu überlegen, ob durch ein neues Nutzungskonzept die Möglichkeit besteht, die Einfriedungen und etliche Ausstattungsgegenstände zu beseitigen, um die direkt anschließenden Freiflächen durchgängig in Verbindung mit den übrigen Parkflächen gestalten zu können. Darüberhinaus sollte in einem Lichtkonzept für den Park die Wirkung der Villa wie auch die Wegeführung im Sinne der Orientierung herausgearbeitet werden.

C Quartier zwischen Lange Wende und Kapellenstraße

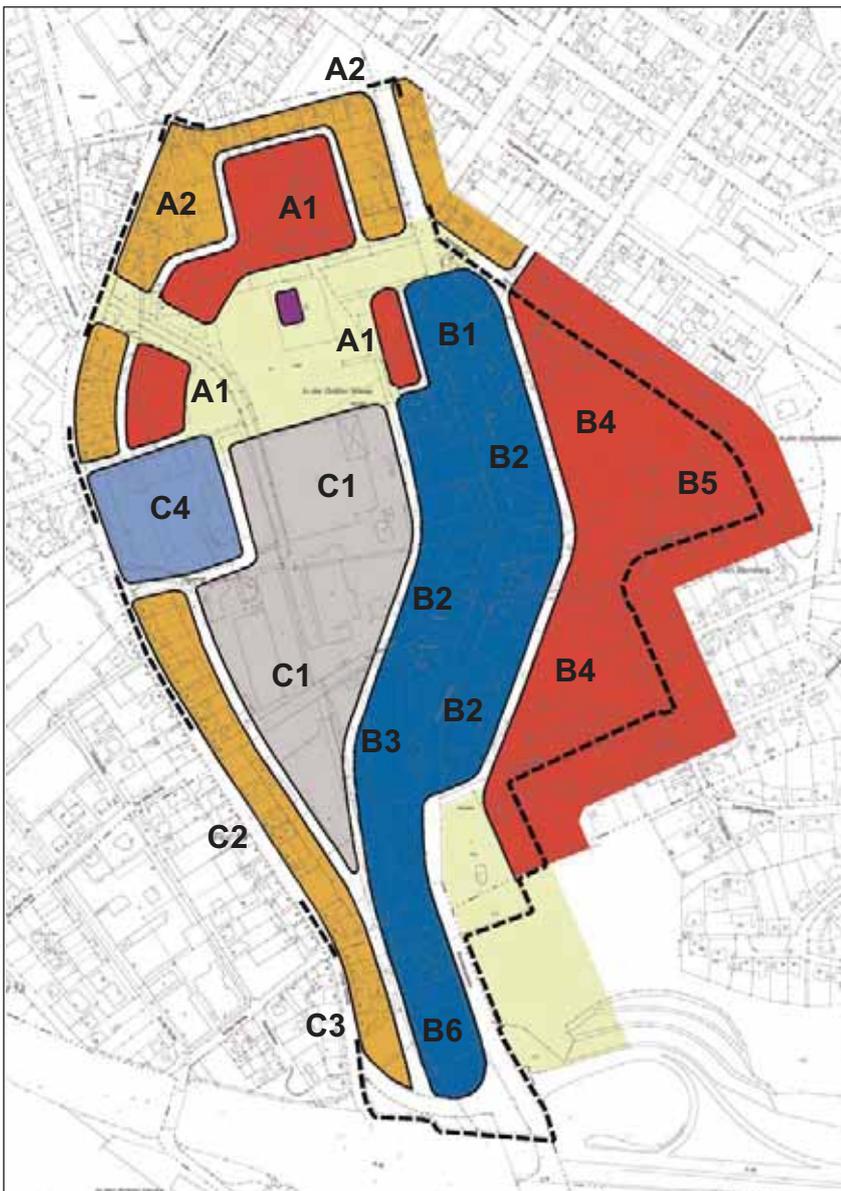
Das Quartier nördlich des Parks zwischen Engelbertplatz im Norden, der Kapellenstraße im Osten und der Anliegererschließungsstraße im Westen zeichnet sich in seinen Möglichkeiten entsprechend des Fußwegekonzeptes durch ein zu entwickelndes engmaschiges Wegenetz aus.

Entsprechend sollte aus den bereits bestehenden Ansätzen heraus eine Raumstruktur mit einer Folge von kleinteiligen Platzräumen entwickelt werden, die durch Gassen miteinander verbunden sind.

Hierbei ist die platzartige Öffnung der Blockrandbebauung (zur Aufnahme von notwendigen Stellplätzen) im Zusammenhang mit der Verdichtung / Umnutzung des Geländes des Kolpingvereins als Diskussionsgrundlage für eine Überplanung dieser Fläche zu betrachten.

Um die Raumwirkungen zu unterstützen und gleichzeitig zeichnerisch die Wegebeziehungen zu markieren, sind vertikal-dominante Baukörper an den Enden bzw. Fluchtpunkten der Sichtachsen vorstellbar.

Konzept Nutzungen



Das Untersuchungsgebiet ist durch eine Vielzahl von Nutzungen geprägt. Eine Übersicht zum Bestand kann der Abbildung auf der folgenden Seite entnommen werden, die auf eine Bestandsaufnahme der Stadt Arnsberg zurückgeht.

Im vorliegenden Nutzungskonzept werden die vorhandenen Gebietstypen im Wesentlichen beibehalten, darüberhinaus werden diese aber geordnet und mit Ansätzen für bestimmte Entwicklungsrichtungen verknüpft.

A Nordwestlich Bremers Park

Der bereits im Wandel begriffene Bereich sollte weiter so entwickelt werden, dass im gewissermaßen inneren Ring (A1) Wohnnutzungen überwiegen, die durchaus mit Infrastruktureinrichtungen (Pflegedienste, Wellness, etc.) durchmischt sein können.

Der äußere Streifen (A2) kann stärker gemischten Nutzungen Raum geben. Hier sind neben den Nutzungen wie in A1 auch nicht störendes, feinkörniges Gewerbe, unter bestimmten Restriktionen aber auch Einzelhandel vorstellbar (am Nordrand / Engelbertplatz könnte in Abstimmung mit dem Einzelhandelskonzept auch an zentrumsrelevanten Einzelhandel gedacht werden). Der Schwerpunkt sollte dabei weiter auf Einzelhandel und Dienstleistungen liegen, besonders in den direkt

an den Straßen liegenden Bauten, während in den Blockinnenbereichen eine Nutzung mit Gewerbe vorstellbar ist.

B Stembergstraße

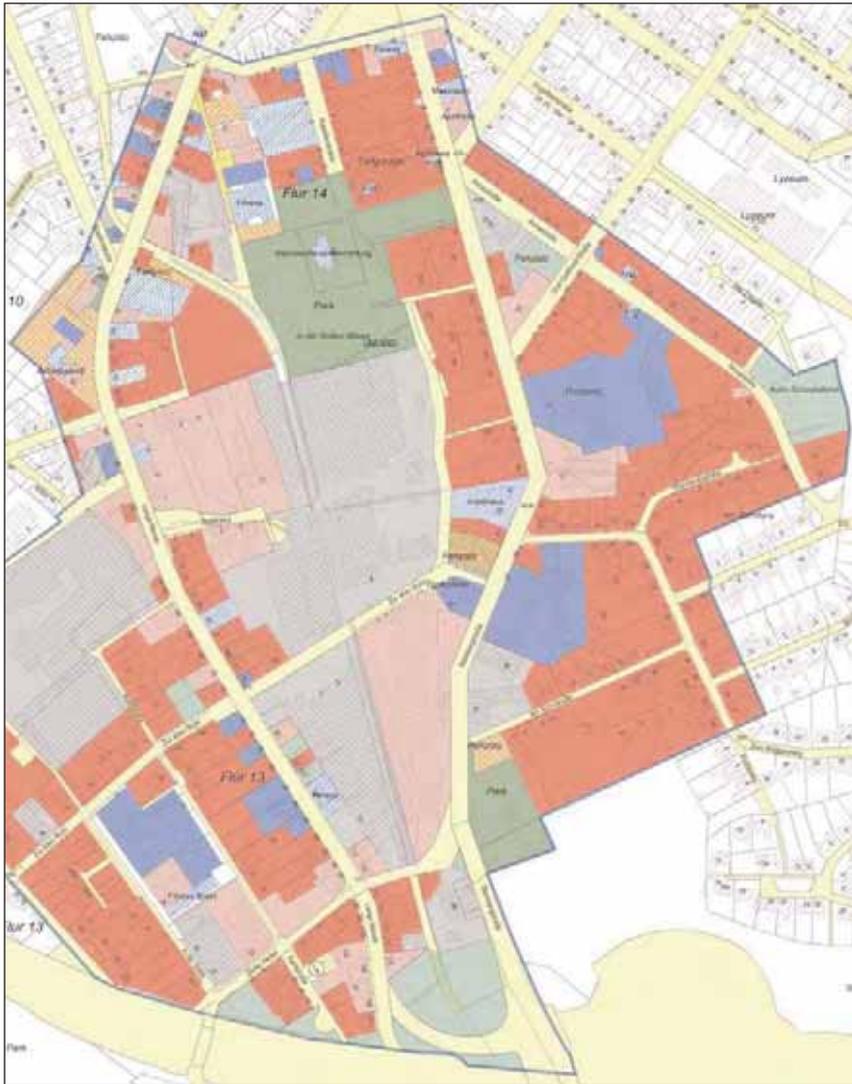
Die Gebietstypik im Bestand ist in Verbindung mit der guten verkehrlichen Lage zu sehen (z.T. publikums- und verkehrsintensive Branchen). Bis auf die Westseite im Norden mit ihren Wohnnutzungen (B1) ist eine gewachsene Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistern, nicht-zentrumsrelevanten Einzelhandel und Gewerbe vorhanden (B2).

In den Bereichen, die direkt beidseitig der Stembergstraße erschlossen sind, sollte die gegebene Nutzungsstruktur weiter ausgebaut werden (unterstützt durch eine verbesserte Erschließung, vgl. Konzept Verkehr). Dabei sollte dem Bestandsschutz des Einzelhandels und einem großflächigen Einzelhandelsbetrieb, neuen Dienstleistungen sowie gewerblichen Nutzungen gegenüber dem Wohnen Vorrang gegeben werden.

Mit der geplanten Umnutzung im mittleren Bereich auf der Westseite (B3) besteht hier ein konkreter Anlass.

2.6

Konzept Nutzungen



Bestandserhebung Nutzungen (Stadt Arnsberg)

Abgr. der Nutzungskart.	Imbißbude
übrige Flurstück	Gaststätte/ Restaurant
öffentl. Verkehrsflächen	Sport, Freizeit, Gesundheit
Verkehrsl. Parkplätze	Einzelhandel
private Verkehrsfläche	Dienstleistung
freie bzw. ungenutzte Fl.	Gewerbe
Grünfläche	Versorgungsanlagen
Wohnen	
Imbißbude	

Im Bereich vorhandener Brachflächen und mindergenutzter Flächen sind dabei noch etliche Entwicklungspotentiale vorhanden. Dies betrifft vor allem noch relativ große Flächen an der südlichen Ortseinfahrt (B6 + C3).

In der konkreten planerischen Bearbeitung dieses Bereiches ist zu überdenken, ob die Teilung der Fläche durch die im Gestaltungskonzept dargestellte Grünzone mit Fuß- und Radweg in zwei Flächen für eine Nutzbarkeit hinderlich ist, bzw. wie der Weg dennoch zu erhalten ist.

Hinter den direkt an der Stembergstraße liegenden Flächen (B4) sollte die Entwicklung auf Wohnnutzungen konzentriert werden. Eine gute Wohnqualität dieser Standorte kann einerseits hinsichtlich einer Abschirmung vor Emissionen durch die vorgelagerte Bebauung gewährleistet werden, wenngleich eine bauliche Abschirmung der Stellplätze und anderer Verkehrsflächen im Bereich des jetzigen Postgeländes in Erwägung gezogen werden sollte. Andererseits sollte die Verkehrsbelastung in den Quartieren nicht durch verkehrserzeugende Nutzungen erhöht werden (zur Verringerung der vorhandenen Belastung vgl. Konzept Verkehr). Die Unterbringung z.B. eines Nahversorgers im Bereich B5 ist von der Nutzung her denkbar, bedarf jedoch sowohl vom Verkehrlichen her weiterer Überlegungen (vgl. Abbildung und Erläuterungen auf der folgenden Seite) wie auch einer Überprüfung hinsichtlich des Nahversorgungskonzeptes der Stadt Arnsberg.

C Lange Wende und Gewerbezone

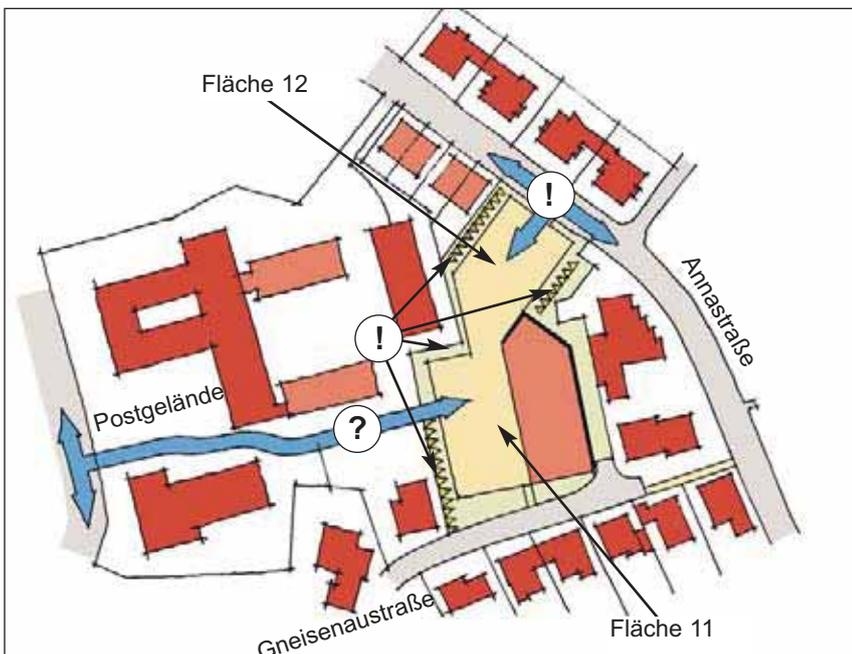
Die vorhandenen, von der Langen Wende gut erschlossenen, gewerblichen Nutzungen (C1) sollten weiter erhalten werden und im Rahmen der räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten Entwicklungsspielräume bekommen. Die Ausweisung der umgebenden Flächen als gemischt-genutzte Gebiete ermöglicht grundsätzlich (bis auf punktuelle aber geregelte Konflikte: Bereich B1) einen Betrieb ohne Nutzungskonflikte.

Konzept Nutzungen



Alternativnutzung Wohnen Annastraße / Gneisenastraße
(vgl. Maßnahmen- und Gestaltungskonzept)

Prinzipiskizze: Nahversorger Annastraße / Gneisenastraße
(mit Erschließungsvarianten)



Zur Erschließung des Verbrauchermarktes sollte die Annastraße dienen; damit ist das umliegende Wohngebiet am besten angebunden. Eine alternative Erschließung über das Postgelände (Anregung aus der Beteiligung der Akteure) ist ungünstig, weil der Markt in seiner Funktion als Nahversorger dann nicht an das umgebende Wohngebiet angebunden wäre (zugleich könnte eine Überfahrt des Postgeländes erst nach einer eventuellen Aufgabe des Paketdienstes ohne Konflikte gewährleistet werden).

Die Nutzung durch den Einzelhandel erfordert aktive Schallschutzmaßnahmen gegenüber der vorhandenen Wohnbebauung im Westen. Bei einer Lage des Baukörpers des Marktes an den Ostrand können weitere Schallschutzmaßnahmen nach Osten (bis auf eine Einhausung der Anlieferung) entfallen. Nach Norden und Westen müssen jedoch Maßnahmen zum aktiven Schallschutz getroffen werden; nach Norden, um hier eine Verdichtung durch zukünftige Wohnnutzungen zu ermöglichen.

Die direkt an der Lange Wende gelegenen Flächen (C2) sollten weiterhin gemischt genutzt werden, um hier den abwechslungsreichen Charakter der Straße zu erhalten und eine Abwertung des Gebietes zu vermeiden. Der Schwerpunkt auf der Ostseite kann wegen der geringen Attraktivität aber nicht auf Wohnnutzungen liegen. Der vielseitige Besatz an Nicht-Wohnnutzungen beidseitig der Straße zeigt das Potential dieses Gebietes, das durch eine Bebauung der Südspitze (C3) noch verstärkt werden kann.

Der großflächige Einzelhandel (C4) im Norden macht diesen Bereich als Standort für nicht-zentrumsrelevanten Einzelhandel interessant.

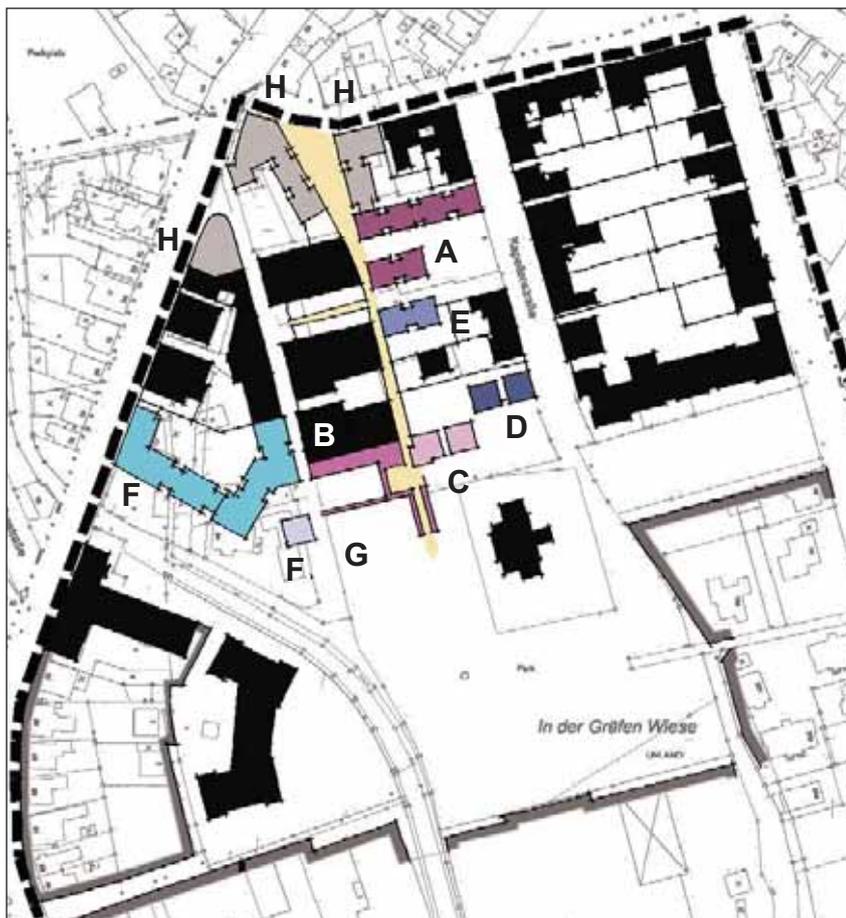
Nahversorger

Die Planung eines Nahversorgers zwischen Annastraße und Gneisenastraße (Anregung der Eigentümer der Flächen), alternativ zu der im Konzept vorgeschlagenen Wohnbebauung, erfordert neben tiefergehenden Überlegungen zur verkehrlichen Einbindung eine Überprüfung der Frage, ob der Standort und sein Einzugsbereich in die Zielsetzung des Nahversorgungskonzeptes der Stadt Arnstberg eingebunden werden kann (an dieser Stelle kann dies nicht beantwortet werden).

Auf den zur Verfügung stehenden Grundstücken (vgl.: Disponible Flächen, Nummern 11 und 12) mit einer Fläche von etwa 5.300 qm können Lebensmittelmärkte verschiedener Anbieter mit der entsprechenden Anzahl von Stellplätzen untergebracht werden.

Konzept-Vertiefung

Quartier nördlich des Bremers Park



	Bestand
	Baustufe A (Kolpingverein)
	Baustufe B (Fußweg - Treppe - Kopfbau)
	Baustufe C (Östlicher Anschluss)
	Baustufe D (Schließung nördliche Raumkante)
	Baustufe E (Verdichtung Blockinnenbereich)
	Baustufe F (Blockrand westlicher Zugang)
	Baustufe G (Komplettierung Raumkanten Park)
	Baustufe H (Nördliche Platzräume)

Bebauung Stufenkonzept

Die Entwicklung sollte in einer sinnvollen zeitlichen Aufeinanderfolge geplant werden, die sich aus den bestehenden Randbedingungen ergibt.

Die disponible Fläche A (vgl. Kapitel 1.2, Disponible Flächen), das Gelände des Kolpingvereins muss mit hoher Präferenz umgenutzt bzw. neu bebaut werden, um einer Abwertung des Quartiers durch Leerstand oder Mindernutzung entgegen zu wirken.

Zugleich ist zu berücksichtigen, dass bei einer möglichen Neunutzung durch z.B. Altenwohnen eine attraktive Wegeverbindung zu relevanten, vorhandenen Infrastrukturen in der Randbebauung des Parks angelegt werden sollte. Ein bereits in einem Teilabschnitt (Engelbertplatz bis Kolpingterrassen) angelegter Weg durch den Bestand (H-C) könnte diese Funktion aufnehmen.

Kernstück des Weges ist die Neuanlage einer Treppen- und Rampenanlage zum tiefergelegenen Teil des Parks, der mit einer Umgestaltung des Kopfbau B einhergeht. Im Zusammenhang steht zudem eine bauliche Erweiterung der Parkrandbebauung nach Osten (C), mit dem Ziel, beidseitig der Treppenanlage gut gestaltete Frontansichten der Bebauung zum Park hin zu schaffen.

Erst in einer weiteren Stufe ist die Errichtung des Baukörper D zu planen, die dann den gewünschten Raumabschluss zum Park nach Norden komplettiert.

Weitere Verdichtungen im Sinne von Stadtwohnen in zentraler Lage, wie mit Baukörper E angedeutet, sollten in Betracht gezogen werden.

Die Baukörperdarstellungen F im westlichen Zugangsbereich des Parks (die Disponibilität ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur teilweise gegeben), tragen in ihrer Lage und Form einerseits dem Wunsch nach Unterbringung von Stellplätzen Rechnung, zum anderen sollte hier die Struktur einer Blockrandbebauung vervollständigt werden.

Der dargestellte Baukörper G, als letzter Bauabschnitt im Parkbereich, soll die Arrondierung der Parkrandbebauung vervollständigen. Größe, Form und Lage des Bauwerks sind an dieser Stelle sorgfältig zu wählen.

Die mit H gekennzeichneten Baukörper stehen für eine Feinkorrektur der städtebaulichen Figur in diesen Bereichen. Im Falle von Um- oder Neubauten sollten die neuen Baufuchten umgesetzt werden.

Grundlage der Realisierung dieser Entwicklung sollte eine entsprechende, vertiefende Betrachtung mit dem Ziel eines bauleitplanerischen Konzepts sein.

Präsentation und Beteiligung der interviewten Akteure



Mitschrift der Beteiligung der Akteure vom 19. September 2006

In der nebenstehenden Abbildung zur Beteiligung der Akteure vom 19. September 2006 sind die Wesentlichen, in der Diskussion zur Sprache gekommenen, Fragen und Anregungen vermerkt:

Raumstruktur

Die Auflösung der Blockrandbebauung an der Westseite der Kapellenstraße kann nur eine Variante sein.

Regenrückhaltung / Kanaldimensionierung

Die Frage nach der Ableitung von Brauch- und Niederschlagswasser aus dem Parkbereich bzw. den angrenzenden Bauflächen konnte in dieser Veranstaltung nicht behandelt werden.

Alternative

Die vorgeschlagene Wohnbebauung sei nur eine Möglichkeit der Planung an dieser Stelle. Da die bisherige Vermarktung einer solchen Nutzung gescheitert sei, sollte überlegt werden, ob ein Nahversorger an dieser Stelle möglich wäre.

Zusammenhängend

Es wurde angeregt, den Fußweg, der die große zusammenhängende, disponible Fläche zerteilt, wegzulassen, um bessere Vermarktungschancen durch eine bessere Bebaubarkeit zu erreichen. Es wurde aber auch auf die Wichtigkeit einer guten Radwegeverbindung an dieser Stelle hingewiesen (Schulweg!). Es sollte in einer weitergehenden Planung geprüft werden, ob sich nicht beide Aspekte verwirklichen lassen.

Auf die hier vermerkten Anregungen und Überlegungen wurde in den Kapiteln der Konzepte eingegangen, bei weiteren Planungen werden sie in die Überlegungen mit einbezogen.

Der nächste Planungsschritt wird eine Vorstellung im Ausschuss für Planen, Bauen und Wohnen durch die Verwaltung sein.

