

A40|B1

REGIONALER MASTERPLAN



••• Im Auftrag der interkommunalen Initiative der Städte Moers, Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Bochum, Dortmund, Unna

••• **Konzeption + Bearbeitung**

Scheuvens + wachten
Friedenstraße 18
44139 Dortmund

Tel.: +49(0)231 - 189987 - 10
Fax: +49(0)231 - 189987 - 29
Email: info@scheuvens-wachten.de

Prof. Kunibert Wachten
Prof. Rudolf Scheuvens
Michael Hehenkamp
Stefan Hartlock
Alexander Selbach
Boris Mehlkopf
Jens Tempelmann

••• **Koordination der Masterplanung**

Stadt Bochum
Baudezernat
Dr. Ernst Kratzsch

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Eckart Kröck
Jens Hendrix
Wolfgang Otto
Dorothee Dahl
Telefon.-Nr.: +49(0)234-9102501
Email: amt61@bochum.de

••• **Projektgruppe**

Stefan Oppermann, Stadt Moers
Wolfgang Neuhoft, Stadt Duisburg
Bernd Geisel, Stadt Mülheim an der Ruhr
Thorsten Kamp, Stadt Mülheim an der Ruhr
Andreas Müller, Stadt Essen
Friedhelm Stärk, Stadt Essen
Dorothee Dahl, Stadt Bochum
Jens Hendrix, Stadt Bochum
Margarete Bonnenberg, Stadt Dortmund
Silke Schulz, Stadt Dortmund
Michael Ott, Stadt Unna

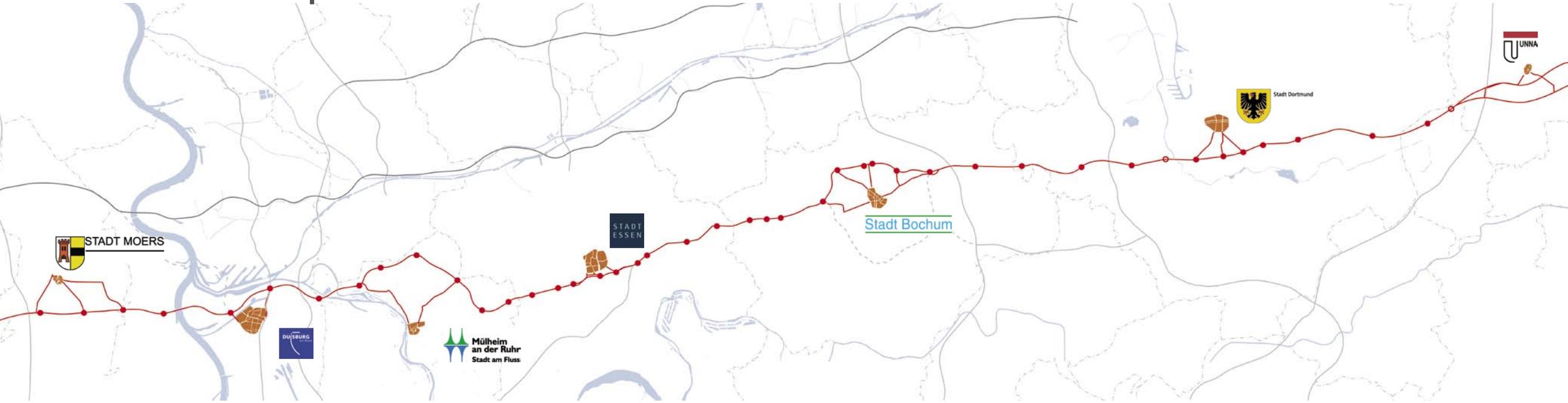
••• **Druck**

Druckerei Hitzeград, Wuppertal

ISBN 978-3-8093-0268-1

Metropolregion Ruhr, Mai 2010

Impressum



Eine interkommunale Initiative der Städte Moers, Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Bochum, Dortmund und Unna unter Federführung der Stadt Bochum

Der „Regionale Masterplan A40|B1“ ist ein Pilotprojekt im Rahmen der „Nationalen Stadtentwicklungspolitik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Kooperation mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.



Die Projektgruppe dankt • Herrn Bernd Breuer vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung sowie • Frau Sabine Henrich von

der „Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH“ (FIRU) für ihre engagierte Unterstützung.

Darüber hinaus gilt der Dank den Moderatoren für ihr Engagement im Zuge der Vorbereitung und Durchführung der ersten Arena: • Herrn Dr. Reinhold Baier, Geschäftsführer des Büros für Stadt- und Verkehrsplanung • Herrn Prof. Dr. Karl-Heinz Cox, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der „TreuHand-Stelle für Bergmannswohnstätten“ (THS) • Herrn Ralf Ebert, Geschäftsführer des Planungs- und Beratungsbüros „STADTart“ • Herrn Jörg Lehnerdt, Mitarbeiter des Kölner Unternehmens „BBE retail experts“ • Frau Ulrike Rose, Leiterin des „Europäischen Hauses für Stadtkultur“ • Herrn Michael Schwarze-Rodrian als Vertreter der Wirtschaftsförderung „metropole ruhr GmbH“.

Regionaler Masterplan A40|B1

← - - - - - 75 Kilometer Stadtraum der Metropolregion Ruhr →



Vorwort

Die interkommunale Initiative der Städte von Moers bis Unna entlang des Verkehrsbandes A40IB1 hat sich zum Ziel gesetzt, einen Regionalen Masterplan für den Stadt- und Verkehrsraum der A40IB1 zu erarbeiten. Möglich war die Erarbeitung durch eine Förderung des Bundesministeriums im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Nationale Stadtentwicklungspolitik“. Beteiligt sind die Städte Moers, Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Bochum, Dortmund und Unna, die die kommunalen Eigenanteile beigesteuert haben.

Im Fokus des gemeinsamen Interesses steht eine identitätsstiftende Entwicklung und Gestaltung im Umfeld des zentralen Verkehrsbandes, um die regionale „Erfahrbarkeit“ der Metropolregion Ruhr sowie auch die der Anrainerstädte zu stärken. Dies geschieht mit dem Ziel, die Funktion der A40IB1 als „Schaufenster“ der Region zu verbessern. Die historische Bedeutung, die zentrale Lage und die Standortpotenziale der A40IB1 unterstreichen die gemeinsame Entwicklungsambition der sieben Städte. Das Aufgabenspektrum zur Entwicklung eines Regionalen Masterplanes A40IB1 reicht weit

über die bloße städtebauliche Betrachtung des Raumes hinaus. Es umfasst die Formulierung stadt- und regionalentwicklungsrelevanter Strategien und Projekte ebenso wie die (Neu-)Programmierung von Räumen und die Vernetzung mit dem Umfeld. Damit verfolgt der Regionale Masterplan A40IB1 ergänzend zu anderen aktuell bearbeiteten Projekten des Straßenraumes A40IB1 vornehmlich Strategien und Projekte der Stadt- und Regionalentwicklung, mit denen eine Neubestimmung regionaler Stadträume und eine stärkere Vernetzung mit dem Umfeld erreicht werden kann.

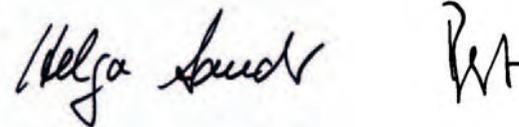
Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre!



Günter Wusthoff
Stadt Moers



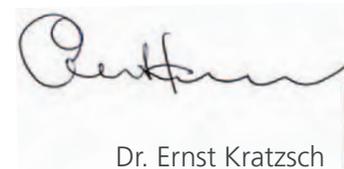
Jürgen Dressler
Stadt Duisburg



Helga Sander
Stadt Mülheim an der Ruhr



Hans-Jürgen Best
Stadt Essen



Dr. Ernst Kratzsch
Stadt Bochum



Ullrich Sierau
Stadt Dortmund



Ralf Kampmann
Stadt Unna





Inhalt

INHALTSVERZEICHNIS

1.0 EINLEITUNG Anlass, Aufgaben- und Fragestellungen, Vorgehen	S. 08	6.0 LEITLINIEN Planungsgrundsätze und Handlungsfelder zur Neubestimmung des Stadtraumes	S. 48
2.0 RUHRSCHNELLWEG Funktion, Charakter und Wandel der Verkehrsader	S. 14	7.0 SYSTEMBAUKASTEN Prinzipien und Typologien der räumlichen Gestaltung	S. 70
3.0 METROPOLREGION RUHR Regionale Einordnung: Raumbilder und -profile zentraler Ost-West Passagen	S. 24	8.0 RegioPOLE Standorte, Projekte und Maßnahmen zur Profilierung des Entwicklungsbandes	S. 80
4.0 STADTRAUM A40IB1 Nutzungsschwerpunkte: Agglomerationen und Konzentrationen des Raumbandes	S. 36	9.0 WEITERES VORGEHEN Schritte eines Qualitäts- und Prozessmanagements	S. 118
5.0 LEITMOTIV Gestalterische Zielvorstellung der künftigen Entwicklung	S. 44		



FINLETUNG 1.0

REGIONALER MASTERPLAN A40IB1

Die interkommunale Initiative der Städte „von Moers bis Unna“ hat sich zum Ziel gesetzt, einen „Regionalen Masterplan“ für den Stadt- und Verkehrsraum entlang des Ruhrschnellweges zu erarbeiten. Beteiligt sind die Städte Moers, Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Bochum, Dortmund und Unna mit Holzwickede. Im Fokus ihres gemeinsamen Interesses steht eine identitätsstiftende Entwicklung und Gestaltung der zentralen Verkehrsachse, um die regionale „Erfahrbarkeit“ der Metropolregion Ruhr zu stärken. Dies erfolgt zu dem Zweck, die Funktion des Stadtraumes entlang des Ruhrschnellweges als „Schaufenster“ der Region zu verbessern. Die historische Bedeutung, die zentrale Lage und die Standortpotenziale an diesem Raumband unterstreichen die gemeinsame Entwicklungsambition der acht Städte.

Für viele Menschen im Ruhrgebiet ist der Ruhrschnellweg alltäglicher Transitraum. Aufgrund der wichtigen Verbindungsfunktion des Ruhrschnellweges, der Vernetzung von lokalen Wohn-, Lebens- und Arbeitsumfeldern erweist sich das Streckenband A40IB1 als essentiell für das Leben in der Metropolregion. Die Straße dient hierbei nicht nur der verkehrstechnischen Verknüpfung zwischen den Zentren und den peripheren Lagen der einzelnen Städte des Ruhrgebietes, sondern bündelt ebenso eine Vielzahl neuer „Zentren“ der Region, einige der Einkaufs- und Freizeitzentren und wichtige Wissenschafts- und Kulturzentren. Aufgrund dieser hohen Vernetzungs- und Abbildungsfunktion hat die Verbindungsader neben seiner großen faktischen auch eine hohe symbolische Bedeutung. Entlang des Ruhrschnellweges werden vielfältige Einblicke in die Metropolregion Ruhr gewährt, wie sie sich beiderseits des Verkehrs-

bandes abzeichnen. Die Straße dient in diesem Sinne als „Schaufenster“ der Region. Damit erhält der Verkehrs- bzw. Stadtraum entlang dieser Verbindungsachse eine besondere Rolle sowohl zur Imagebildung für die überregionale Außerdarstellung der Metropole Ruhr als auch für die Stiftung lokaler Identität für die ansässige Bevölkerung.

Mit einer Streckenauslastung in Spitzenzeiten von mehr als 100.000 Fahrzeugen am Tag erweist sich das Verkehrsband gegenwärtig als eine der höchst frequentierten Verkehrsstraßen Deutschlands. Gleichzeitig stößt das derzeitige Verkehrsaufkommen – wie die alltäglich auftretenden Staubildungen veranschaulichen – an die Belastbarkeitsgrenzen der Autobahn. Zur Optimierung des Verkehrsflusses wird in den nächsten Jahren seitens des Straßenbaulastträgers „Straßen.NRW“ eine Reihe von

EINLEITUNG



Sanierungs- und Erneuerungsvorhaben an der zentralen Verkehrsader durchgeführt. Geplant ist in einzelnen Streckenabschnitten der sukzessive Ausbau der Autobahntrasse von vier auf sechs Fahrstreifen zwischen den Städten Duisburg und Unna. Damit verbindet sich die Hoffnung, den Abfluss des prognostizierten, weiterhin ansteigenden Verkehrsaufkommens auf zirka 130.000 Fahrzeuge pro Tag besser bewältigen zu können.

Der Ausbau der Straße wird sich gravierend auf den angrenzenden Stadtraum auswirken. Schon gegenwärtig grenzt in vielen Lagen die Stadtstruktur unmittelbar an den Ruhr Schnellweg. In diesen Streckenabschnitten wird die 40 Meter breite Anbauverbotszone parallel zum Streckenverlauf nicht eingehalten. Mit dem Ausbau wird eine Vielzahl weiterer Standorte an dem Ruhr Schnellweg freigelegt werden. Im Rahmen der Modernisierung des

Ruhr Schnellweges werden neben dem Trassen-ausbau ebenfalls verschiedene Maßnahmen im Straßenraum erforderlich, wie die Neuerstellung und Sanierung verkehrstechnisch notwendiger Ingenieurbauwerke und -anlagen – einschließlich der Lärmschutzmaßnahmen entlang des Straßenbandes.

Im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen an dem Streckenband kommt erschwerend hinzu,

dass an die Erneuerung der Schallschutzmaßnahmen erhöhte Anforderungen zur Einhaltung schalltechnischer Immissionswerte in Gebieten mit lärmsensiblen Nutzungen gestellt werden. Um eine Überschreitung der geltenden Grenzwerte zu verhindern, bedarf es beispielsweise in Wohngebieten regelmäßig der Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer erforderlichen Höhe von mindestens sechs Metern. In der Folge wird der Ausbau von innerstädtisch gelegenen Bundesfernstraßen in Zukunft damit verbunden sein, dass der Straßenraum flankierend durch eine zirka zweigeschossige Bebauung in Form von Schallschutzwänden oder -wällen begleitet wird.

Durch diese Maßnahmen wird die abschottende Wirkung zu dem angrenzenden Stadtraum erheblich verstärkt werden. Als Folge des sechsstreifigen Ausbaus des Ruhrschnellweges

würden nicht nur die Verkehrsteilnehmer mit Tunnelblick an den Kernstädten der Metropolregion vorbeigeleitet – ohne Blickbeziehungen zum angrenzenden Stadtraum. Ebenfalls würde die Trennwirkung zwischen angrenzenden Stadtquartieren durch den Ruhrschnellweg erheblich verstärkt.

Um dieser Tendenz entgegenzuwirken und die Erfahrbarkeit der regionalen Stadtlandschaft zu erhalten, soll mit dem Regionalen Masterplan aufgezeigt werden, wie die an der Straße vorzufindenden Raumbilder der Region in Szene zu setzen sind. Um eine Bildung von Identität stiftenden Raumsequenzen zur Repräsentation der Metropolregion Ruhr herbeizuführen, reicht das Aufgabenspektrum zur Entwicklung des Masterplans weit über die bloße städtebauliche Betrachtung des Stadt- und Verkehrsraumes hinaus. Es umfasst die Formulierung stadt- und regional-

entwicklungsrelevanter Strategien und Projekte ebenso wie die (Neu)-Programmierung von Räumen und die Vernetzung mit dem Umfeld.

Im Fokus der Erarbeitung des Masterplans standen folgende generelle Fragestellungen:

- Mit welchen gestalterischen und funktionalen Maßnahmen lässt sich ein Bild der Metropolregion Ruhr als regionales Profil an dem zentralen Verkehrsband vermitteln?
- Wie können die einzelnen Anrainerstädte in dieser regionalen Präsentation auch ihr jeweils eigenes, spezifisches Gesicht zeigen?
- Wie lässt sich dieser 75 km lange, besondere Stadtraum so gliedern und differenzieren, dass die Siedlungsstruktur der Region ablesbar und die Orientierung in der Region erleichtert wird?
- Welche Bedeutung kommt dem Verkehrsband als regionale Adresse für die Aufwertung vorhandener und die Entwicklung neuer Standorte zu?

Vorgehensweise

Zur Beantwortung dieser Fragen wurde im Zuge der Erarbeitung des Regionalen Masterplanes eine raumstrukturelle Analyse der Verkehrsader hinsichtlich ihrer historischen Entwicklung sowie ihres funktionalen Wandels vorgenommen. Darüber hinaus wurden diejenigen Merkmale der Straße aufgezeigt, die heute das Verkehrsband raumstrukturell prägen. Des Weiteren wurden geplante Ausbauprojekte im Zuge der Modernisierung des Ruhrschnellweges in einem Plan zusammenfassend dargestellt. In einem nächsten Schritt erfolgte eine räumliche Einordnung des Entwicklungsbandes innerhalb der zentralen Ost-West Passagen der Metropolregion Ruhr. Die hierin zu Tage tretenden Raumbilder lassen ein jeweils eigenes Profil dieser Entwicklungsachsen erkennen. Die besonderen Eigenschaften des Raumbandes entlang des Ruhrschnellweges gegenüber den anderen Passagen mit weiteren Ost-West Verkehrsadern werden in diesem Kapitel besonders hervorgehoben. Mit

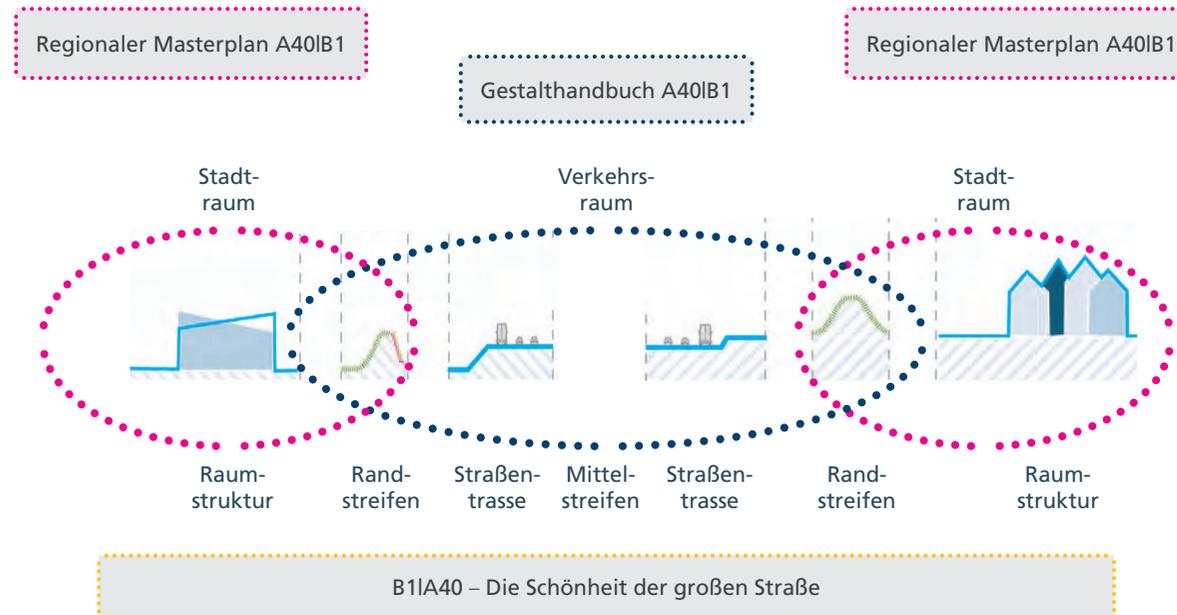
der Darstellung zentraler Nutzungsschwerpunkte, einzelner Konzentrationsbereiche und Agglomerationsräume wird der Analyseteil abgeschlossen.

In einem zweiten Arbeitsschritt erfolgte eine Ableitung gestalterischer Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung des Raumbandes durch die Benennung eines Leitmotivs. Für eine räumliche Neubestimmung des Stadtraumes entlang des Ruhrschnellweges wurden unterschiedliche Sequenzen definiert. Für deren Profilierung wurden mit den Leitlinien jeweils eigene Planungsgrundsätze und Anforderungen mit dem Ziel entwickelt, das regionale Bild entlang der Verkehrsader zu schärfen. Darüber hinaus wurden innerhalb des Raumbandes einzelne Standorte – so genannte „RegioPOLE“ – identifiziert, mit denen der regionale Profilbildungs- und Entwicklungsprozess forciert, Wert setzend geschärft und vor allem sinnlich erfahr-

bar gemacht werden kann. Zur stadträumlichen Gestaltung dieser Standorte wurden mit dem Kapitel „Systembaukasten“ einzelne Prinzipien für einen typologischen Umgang verschiedener Lagesituationen vorgestellt.

Die mit den Leitlinien aufgestellten Chancen und Potenziale zur Profilierung der regionalen Passage werden anhand der räumlichen Ausbildung einzelner RegioPOLE exemplarisch veranschaulicht. Wesentliche Projekte und Maßnahmen zur Entwicklung der RegioPOLE werden zunächst aufgrund ihrer regionalen Relevanz im Zuge der weiteren Entwicklung einzelne Kategorien zugeordnet und anschließend in einer tabellarischen Übersicht zusammenführend dargestellt. Im abschließenden Kapitel werden Schritte zum weiteren Vorgehen vorgestellt. Diese beinhalten sowohl Strukturen eines Prozessmanagements wie auch Instrumente zur Qualitätssicherung regionaler Aktivitäten.

Im Rahmen der Erstellung galt es, den Masterplan mit der Erarbeitung weiterer Planwerke abzustimmen. Dies beinhaltet zum einen die Entwicklung des Gestalthandbuches A40IB1 für die Gestaltung der ingenieurtechnisch notwendigen Bauelemente des Verkehrsraumes. Zum anderen werden stadtplanerische Aspekte aus dem künstlerischen Prozess „B1IA40 – Die Schönheit der großen Straße“ im Rahmen der Programm-entwicklung zum Kulturhauptstadtjahr 2010 mit berücksichtigt. Der „Regionale Masterplan“ verfolgt – anders als die anderen bearbeiteten Planwerke – vornehmlich langfristige Strategien und Projekte der Stadt- und Regionalentwicklung mit dem Ziel, eine Neubestimmung regionaler Stadträume und eine stärkere Vernetzung mit dem Umfeld dauerhaft herbeizuführen.



Wandel eines Verkehrsbandes

Die besondere Relevanz dieser Autostraße als Verbindungsader für die Region leitet sich aus der Historie ab. Schon seit dem Mittelalter waren die Kernstädte des Ruhrgebietes über den ehemaligen Hellweg – als Route des Fernhandels – miteinander verknüpft.

Heute erschließt diese Verkehrsader nicht nur die bevölkerungsreichsten Siedlungsbereiche des Ruhrgebietes – mit einer Dichte von annähernd 2000 Einwohnern pro Quadratkilometer – sondern sie unterscheidet sich in ihrem Charakter grundsätzlich von dem Erscheinungs-

bild typischer Autobahntrassen: Aufgrund des dichten Siedlungsgefüges ist die Stadtstruktur in weiten Teilen der Straße unmittelbar von der Fahrbahn aus wahrzunehmen.

Neun Städte flankieren die Verkehrsachse, sechs Autobahnen kreuzen den Streckenabschnitt und zahlreiche Anschlussstellen ermöglichen eine zügige Anbindung der Siedlungsbereiche an diese – für die Metropolregion Ruhr – zentrale Straße.

Die Bedeutung des Ruhrschnellweges als zentrale Verbindungsader innerhalb der Region Ruhr hat im Laufe der Zeit stetig zugenommen. Die Lage und der Charakter haben sich jedoch im Laufe der Geschichte erheblich gewandelt.

Charakter der Verkehrsader in unterschiedlichen Ausbauphasen

Hellweg



Reichsstraße (R1)



Bundesstraße (B1)



Autobahn (A40)



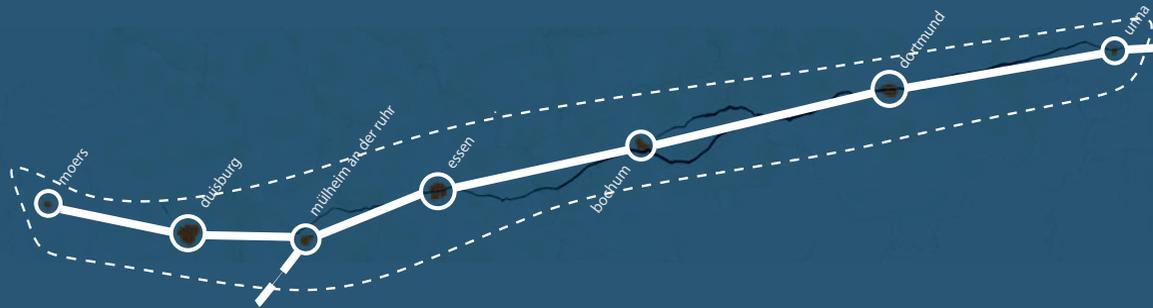
gegenwärtiger Charakter



RUHRSCHNELLWEG 2.0

RUHRSCHNELLWEG

Ursprung und Entwicklung



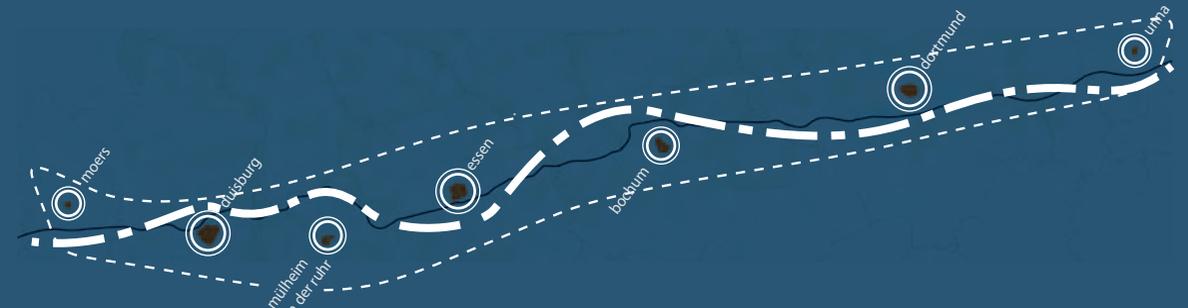
Der Hellweg verband auf direktem Weg die Kerne der mittelalterlichen Städte

Die räumliche Struktur des Hellweges war typisch für einen mittelalterlichen Handelsweg:

In einer Distanz von 15 bis 30 Kilometern – einer Tagesreise, die zur damaligen Zeit mit einem großen Wagen oder zu Fuß zurückzulegen war – verband der Hellweg die inneren Kerne der Orte miteinander. Ihre Lage an dem Hellweg war essentiell und bestimmend für deren prosperierende Entwicklung und ihr Wachstum.

Der Hellweg war zu seiner Zeit eine Schneise in der Landschaft – ausgebildet als lichter breiter Weg, so dass die reisenden Kaufleute sicher und zügig vorankommen konnten. Der Landschaftsraum war in dieser Zeit prägend für eine Reise entlang des Hellweges.

Im Rahmen der Industrialisierung wurde jedoch mit dem transportgerechten Ausbau der Trasse – als Reichsstraße 1 – der Verlauf der Straße, so



Seit dem leistungsfähigen Ausbau der Straße führt der Trassenverlauf um die Stadtzentren

weit möglich, um die Kerne der Städte verlegt. Zur Förderung des zügigen Fortkommens war es Ziel der Trassenverlegung, die Straße möglichst kreuzungsfrei in Ost–West Richtung anzulegen.

In der Zeit des Wirtschaftswunders wandelte sich der Charakter des Verkehrsbandes durch den leistungsgerechten Straßenausbau, um der wachsenden Mobilität aus dem gestiege-

nen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Dadurch veränderte sich das Erscheinungsbild nochmals erheblich.

Heute bilden die typischen Elemente einer großen Straße – wie Anschlussstellen, Autobahnkreuze und bautechnisch notwendige Anlagen – wesentliche Merkmale, die den Raum strukturieren und der Orientierung entlang des Verkehrskorridors dienen.

Charakteristika des Ruhrschnellweges

Der Ruhrschnellweg wird durch eine Reihe raumbildender Verkehrsbauwerke geprägt. Dazu zählen typische Raumelemente wie die sechs Autobahnkreuze, aber auch die Vielzahl von Anschlussstellen. Durch eine ganze Reihe weiterer raumstruktureller Merkmale hebt sich das Erscheinungsbild des Ruhrschnellweges gegenüber dem typischer Überlandautobahnen ab. Auch Verkehrsbauwerke wie Brücken, Hochstraßen und Tunnel sind an dieser Straße in wesentlich größerer Anzahl vorhanden. Diese für den Ruhrschnellweg typischen Raummerkmale begründen sich ihrer Form nach durch die spezifischen Eigenarten des angrenzenden Stadtraumes und die jeweiligen Ausprägungen innerhalb der Stadtlandschaft der Metropolregion Ruhr.

Beispielsweise standen aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur zur Zeit der Realisierung des Ruhrschnellweges nur geringe Flächenpotenziale für die Errichtung von Anschlussstellen zur Verfügung. In der Konsequenz war die Anlage von Anschlussstellen oftmals nur durch die Errichtung aufwändig konstruierter Bauwerke – beispielsweise mittels Rampenanlagen – zu verwirklichen.



Besondere raumprägende Merkmale des Ruhrschnellweges • Troglagen • Spundwände • Brückenbauwerke • Fußgängerbrücken

Weitere Beispiele sind die Streckensequenzen, die in Tieflage geführt werden. Oftmals war eine Umfahrung der bestehenden Siedlungsstruktur, insbesondere in innerstädtischen Bereichen, nicht oder nur durch einen unverhältnismäßigen Mehraufwand möglich. Um in diesen Streckenabschnitten die Trennwirkung innerhalb der Stadtgebiete abzumildern, wurde die Straße, wie beispielsweise innerhalb Essens, in Tieflage geführt. Eine ganze Reihe von Brückenbauwerken entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wurde dazu

erichtet, die Barrierewirkung des Ruhrschnellweges für die Siedlungsgebiete abzumildern. Auf diese Weise konnte die Streckenführung ohne Höhendifferenzen kreuzungsfrei ausgebildet werden. Für den Charakter dieser innerstädtischen Raumsequenzen sind diese Troglagen prägend.

Weitere räumliche Kennzeichen der Verkehrsader, die zur Strukturierung innerhalb des Ver-

kehrsbandes beitragen, sind Tunnelanlagen, die beispielsweise die Durchfahrt der Stadtgebiete von Essen oder auch Bochum prägen. Darüber hinaus bilden die großen Überquerungen des Ruhrschnellweges über die Flusstäler von Rhein, Ruhr und Emscher – mit ihren Brückenbauwerken – wesentliche Orientierungspunkte.

RUHRSCHELLWEG

Charakteristika



Autobahnkreuz



Brücke



Fahrbahntrasse
in Troglagen

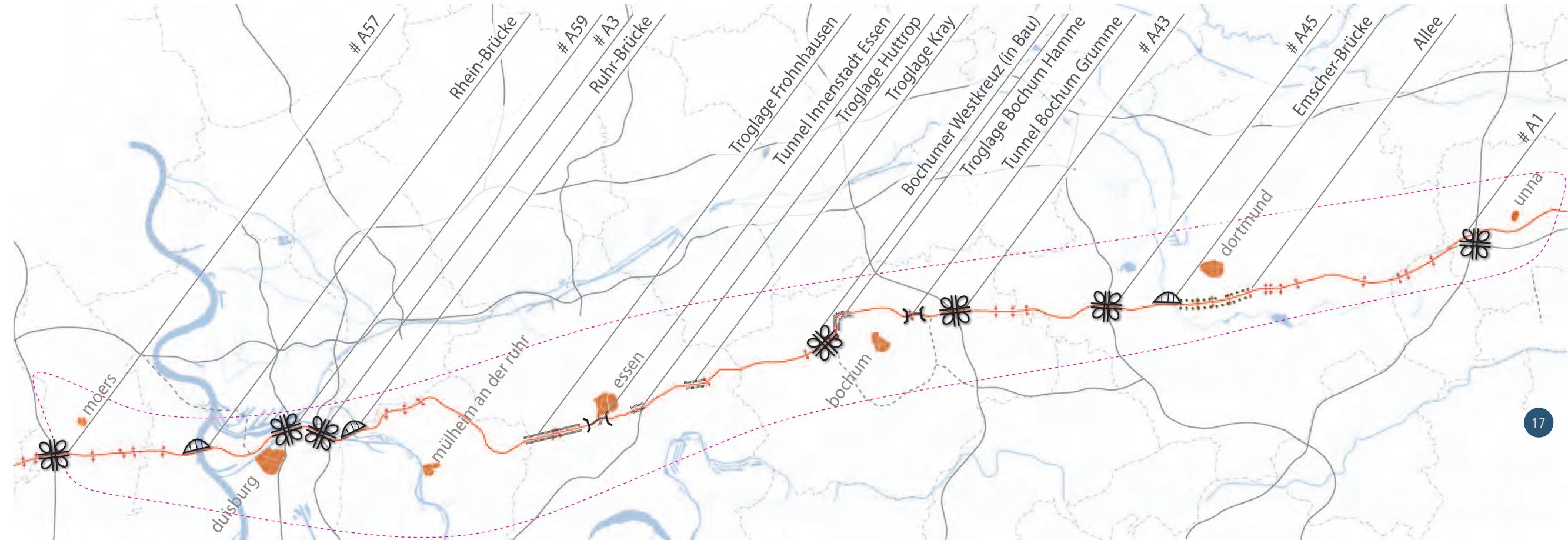


Tunnel



Allee

RAUMELEMENTE DER ORIENTIERUNG

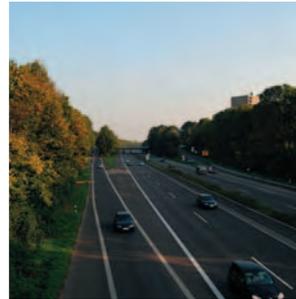


RUHRSCHNELLWEG

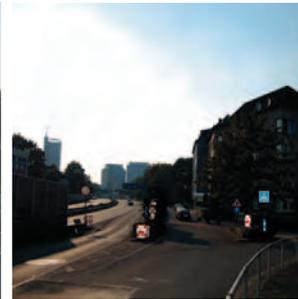
Der Ruhrschnellweg: Anschluss an die Metropolregion

Diente die Verkehrsader vormals in erster Linie als Handelsweg sowie dem Ferntransport von Waren und industriellen Gütern, so hat sich diese Funktion generell gewandelt. Heute nimmt der Ruhrschnellweg innerhalb der Region eher eine Erschließungsfunktion ein. Wie die täglich auftretenden Staumeldungen verdeutlichen, ist das Verkehrsband zum alltäglichen Transitraum für Pendler innerhalb der Metropolregion Ruhr geworden und verknüpft die Lebens- und Siedlungsräume mit den Arbeitswelten.

Im Zuge des autobahngerechten Ausbaus der Straße in den 1960er Jahren war die Anbindung der einzelnen Ortslagen an den Ruhrschnellweg politisches Ziel: Jeder Stadtteil an der Verkehrsader sollte seine eigene Anschlussstelle erhalten. Hierdurch ist innerhalb des Ballungsraumes eine Straße mit einer der höch-



Anschlussstelle **18**
MH • Winkhausen



Anschlussstelle **24**
E • Huttrop



Anschlussstelle **26**
E • Frillendorf



Anschlussstelle **32**
BO • Stahlhausen



Anschlussstelle **43**
DO • Dorstfeld



Anschlussstelle **B54**
DO • Ruhrallee

ten Dichten an Anschlussstellen entstanden. In Teilen sind diese nur einige 100 Meter voneinander entfernt und besitzen meist Zu- und Abfahrten mit kombinierten Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen. 41 Anschlussstellen markieren derzeit den Streckenabschnitt zwischen dem westlichen Autobahnkreuz mit der A57 in Moers und dem östlichen Autobahnkreuz A1 in Unna und bilden die Zugänge zum Kernraum der Metropolregion Ruhr.

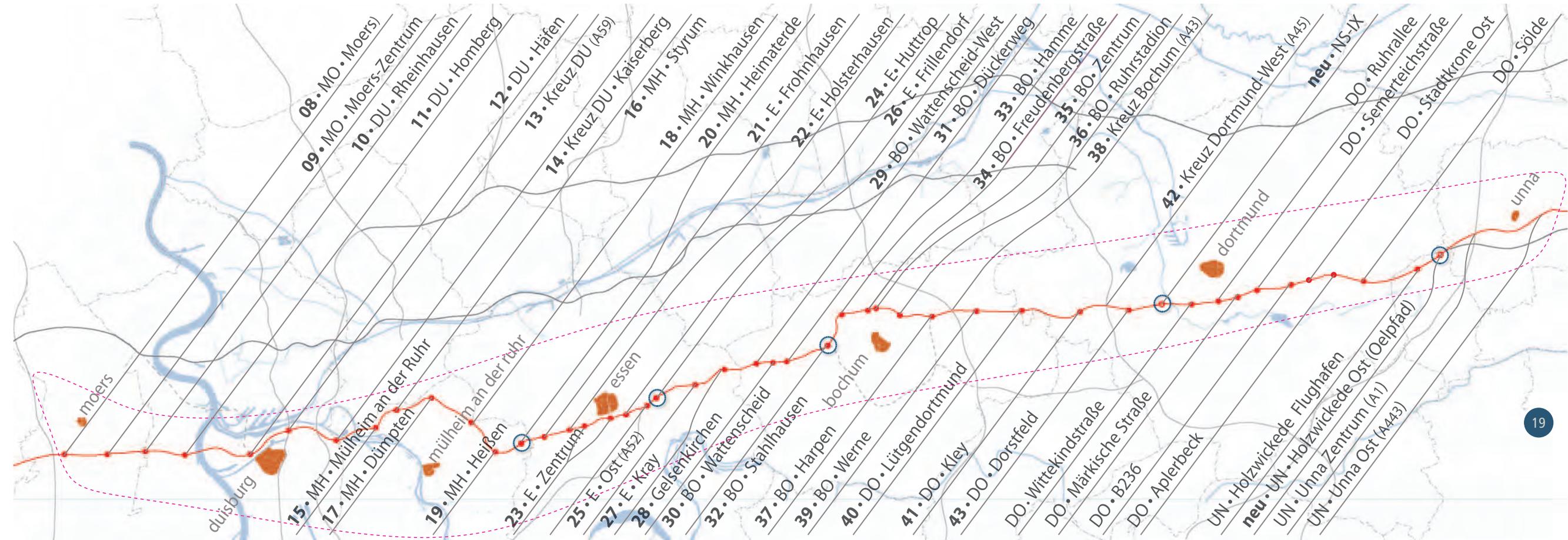


vorhandene
Anschlussstelle



Neuanlage / Ausbau
einer Anschlussstelle

ANSCHLUSSTELLEN



RUHRSCHNELLWEG



U-Bahntrasse in Essen



Trasse des Spurbusses in Essen



Stadtbahntrasse in Dortmund



Park&Ride



Flughafen Dortmund

Die Mobilitätsachse: Der Ruhrschnellweg

Eine weitere Besonderheit im Zuge des autobahn-gerechten Ausbaus dieser Ost-West-Verbindung besteht darin, dass im Rahmen der damaligen Planung die Funktion dieser Straße weiter gefasst worden war und nicht allein die Belange des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt wurden. Die Planung erfolgte aus einer weiteren Perspektive: Die Achse wurde als zentraler Mobilitätsstrang zur Erschließung des südlichen Ruhrgebietes angesehen. Als Novum dieser Zeit wurde der öffentliche Personennahverkehr als zusätzlicher Strang in die Straßenplanung integriert.

In verschiedenen Sequenzen – wie der Essener oder auch der Dortmunder Stadtdurchfahrt – ist dies heute sichtbar. Entlang der Mittellage des Ruhrschnellweges führt eine eigenständige Spur, auf der verschiedene Transportsysteme – wie der Essener Spurbus, die U-Bahn oder in Dortmund die Stadtbahn – verkehren. Die Atmosphäre für die Wartenden an den Haltestellen inmitten der Autobahn ist dagegen sehr unterschiedlich. Innerhalb des Dortmunder Streckenabschnittes wird der Charakter stark durch die dominierende Allee geprägt – auf

Essener Stadtgebiet steht der Wartende dagegen in einem stark lärmenden Trog wegen der Enge in der Tieflage der Straße, so dass die Geschwindigkeit der Fahrzeuge aufgrund der Schallreflexionen deutlich wahrzunehmen ist.

Neben dem öffentlichen Personennahverkehr bildet das Bahnnetz verschiedene Knotenpunkte mit dem Ruhrschnellweg. Beispielsweise befindet sich der Essener Hauptbahnhof an einer solchen Nahtstelle. Ebenfalls liegt im Bochumer Stadtgebiet der Bahnhof Wattenscheid – als

Haltepunkt des regionalen schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) – direkt an einer Anschlussstelle des Ruhrschnellweges, so dass ein zügiges Umsteigen zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem SPNV ermöglicht wird.

Ein weiterer Verkehrsknotenpunkt ist mit dem Dortmunder Flughafen unmittelbar im Umfeld des Ruhrschnellweges mit Anbindungen verschiedener Flugziele in Europa vorhanden.



Regional-Flughafen



Station des Bahnnetzes



Haltestelle des örtlichen ÖPNV

ÖPNV



RUHRSCHNELLWEG

Modernisierung

Der Ruhrschnellweg wird groß!

Der Ruhrschnellweg ist die Verkehrsschlagader der Metropolregion. Jedoch stößt in Spitzenzeiten das derzeitige Verkehrsaufkommen regelmäßig – wie die alltäglich auftretenden Staus in den Hauptzeiten des Berufsverkehrs veranschaulichen – an die Grenzen der Belastbarkeit der Straße. In den nächsten Jahren sollen im Zuge der Optimierung des Verkehrsflusses eine Reihe von Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben am Ruhrschnellweg durchgeführt werden. Geplant ist der sukzessive Ausbau der Autobahntrasse von vier auf sechs Fahrstreifen in einzelnen Streckenabschnitten. Damit verbindet sich die Hoffnung, den Verkehrsfluss des prognostizierten, ansteigenden Verkehrsaufkommens auf zirka 130.000 Fahrzeuge pro Tag besser bewältigen zu können.

Neben dem Ausbau des Verkehrskorridors ist in einzelnen Streckenabschnitten die Sanierung bestehender Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen – wie die Erneuerung der Spundwände in den Troglagen in Essen oder die Modernisie-



Sechsstreifiger Ausbau des Ruhrschnellweges am Standort der Universität in Dortmund

rung der Lärmschutzwände in Bochum. Insbesondere in Streckenabschnitten, in denen der Ruhrschnellweg sechsstreifig ausgebaut wird, werden sich die Veränderungen erheblich auf das Erscheinungsbild des Verkehrsraumes auswirken. Durch die Ausdehnung der Straße wird sich dies ebenso im angrenzenden Stadtraum bemerkbar machen.

Ebenso wie die Erneuerung diverser Brückenbauwerke – wie beispielsweise der Neubau der Dortmunder Schnettkerbrücke über das Em-

schertal – und querender Überführungen werden sich die neu zu errichtenden Schallschutzwände erheblich auf das stadträumliche Umfeld auswirken. Durch eine veränderte Gesetzgebung im Bereich des Immissionschutzes werden erhöhte Anforderungen an den Schallschutz gestellt. Dadurch bedarf es in Gebieten mit lärmsensiblen Nutzungen zur Einhaltung des Schallschutzes regelmäßig der Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von mindestens sechs Metern.

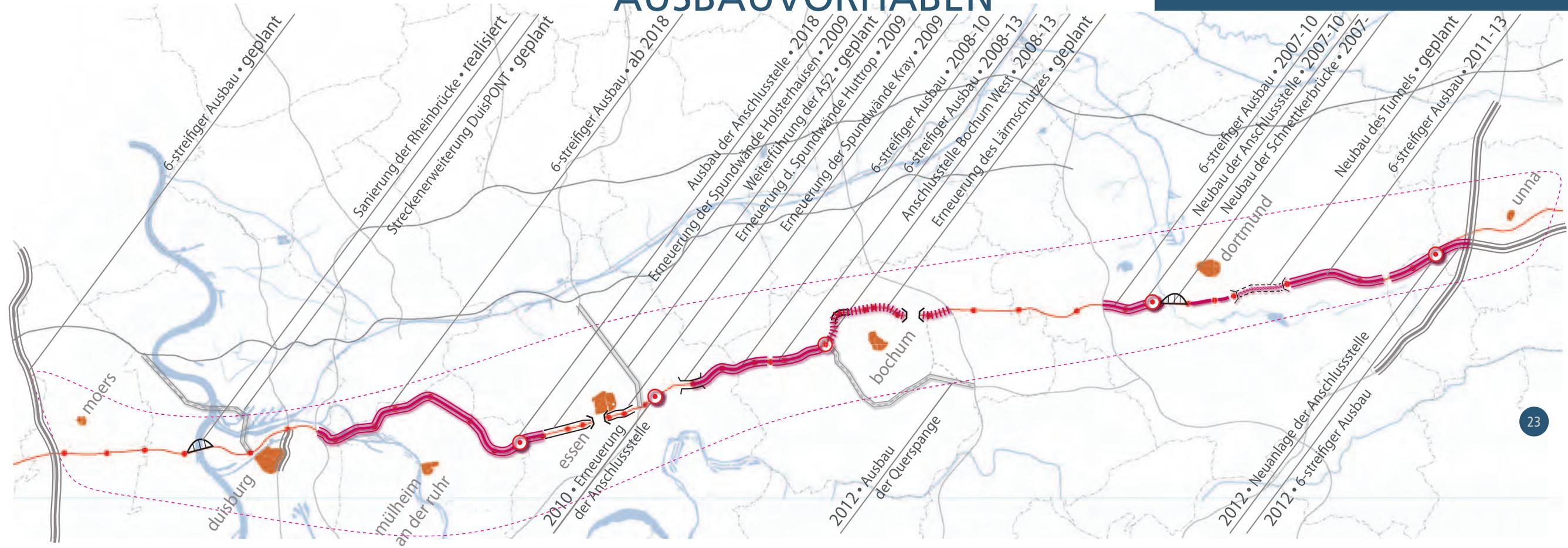


- vorhandenes BAB-Netz
- Streckenausbau des regionalen Verkehrsnetzes
- vorhandene Trassenführung der A40/B1 mit Darstellung vorhandener Anschlussstellen
- Ausbau des Streckenabschnittes auf 6 Streifen einschließlich der Erneuerung von Schallschutzmaßnahmen
- Ausbau / Neuanlage von Anschlussstellen



- Sanierung / Erneuerung von Schallschutzmaßnahmen innerhalb des Streckenabschnittes
- Sanierung des Schallschutzes von Spundwänden vorhandener Streckenabschnitte in Troglagen
- vorhandene Tunnelanlagen
- Neuanlage von Tunnelbauwerken
- Sanierung / Erneuerung vorhandener Brückenbauwerke

AUSBAUVORHABEN



Metropolregion Ruhr

Die Metropolregion Ruhr ist aufgrund ihres immensen Wachstums zur Zeit der Industrialisierung als polyzentrische Stadtstruktur mit einem weiten Spektrum verschiedener Raumprofile entstanden. Die räumliche Vielfalt lässt sich besonders anhand der Ost-West-Passagen aufdecken, während über eine Abfolge von Querschnitten in Nord-Süd-Richtung – die sich entsprechend der Nordwanderung des Bergbaus entwickelt haben – eine annähernd glei-

che Gliederung des Raumes aufgezeigt wird. Die Struktur der Region wird anhand folgender Ost-West Passagen nachvollziehbar: • Ruhrtal Passage • Hellweg Passage • Emscher Passage • Lippe Passage.

Der Ruhrschnellweg ordnet sich innerhalb dieser Ost-West-Bänder in die Hellweg-Passage ein. Im Zuge der zukünftigen Entwicklung bietet sich mit der Modernisierung des Ruhr-

schnellweges das Potenzial, diese Vielfalt der Region an dem Verkehrsband aufzuzeigen, die Raumstrukturen der Metropolregion erlebbar zu machen und das räumliche Profil zu schärfen.

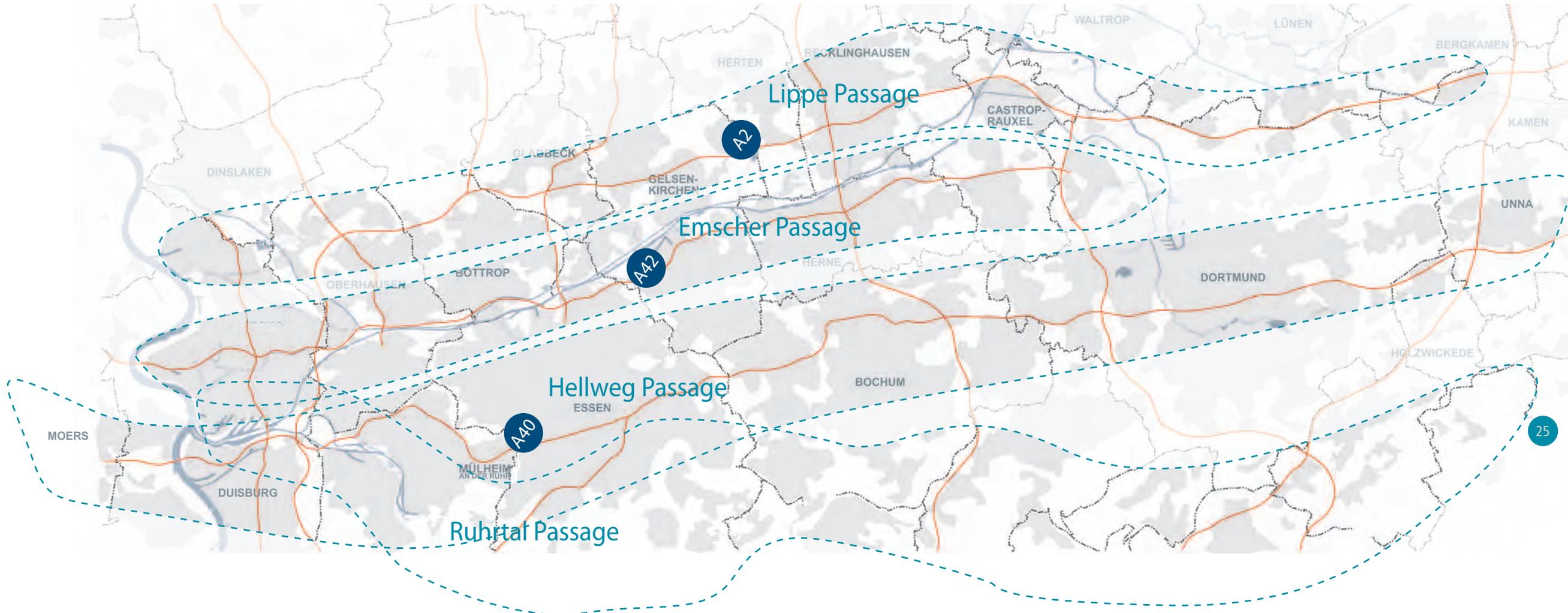
Zur Stärkung des Raumprofils entlang des Ruhrschnellweges treten damit folgende Fragestellungen in den Fokus:



METROPOLREGION RUHR 3.0

- Welches Image besitzt der Verkehrskorridor in der Metropolregion Ruhr?
- Welche Raumbilder repräsentieren den Wandel im Ruhrgebiet entlang dieser Verkehrsader?
- Wie unterscheidet sich das Verkehrsband mit seiner Ausstrahlkraft von anderen Entwicklungsachsen der Region Ruhr?

PASSAGEN DER METROPOLREGION RUHR



A2 „Warschauer Allee“



Halde Haniel •
Bottrop



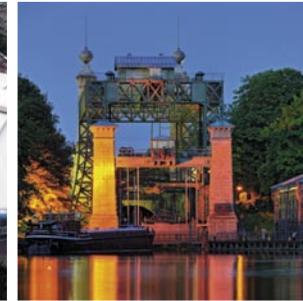
Halde Rungenberg •
Gelsenkirchen



Siedlung Schüngelberg •
Gelsenkirchen



Auf Schalke •
Gelsenkirchen



Schiffshebewerk
Henrichenburg • Waltrop



Siedlung Ziethenstraße •
Lünen

Raumbilder der Lippe Passage

Als bedeutende Transitstrecke Richtung Osteuropa tangiert die „Warschauer Allee“ den nördlichen Bereich der Metropolregion Ruhr. Als Verkehrsstrang der Lippe Passage markiert die „Magistrale“ Richtung Osten den Übergang des Ruhrgebietes zum weitläufigen Landschaftsraum des Münsterlandes. Darüber hinaus wird mit den Projekten aus der Zeit der Internationalen Bauausstellung „Emscher-Park“ (IBA Emscher-Park), die

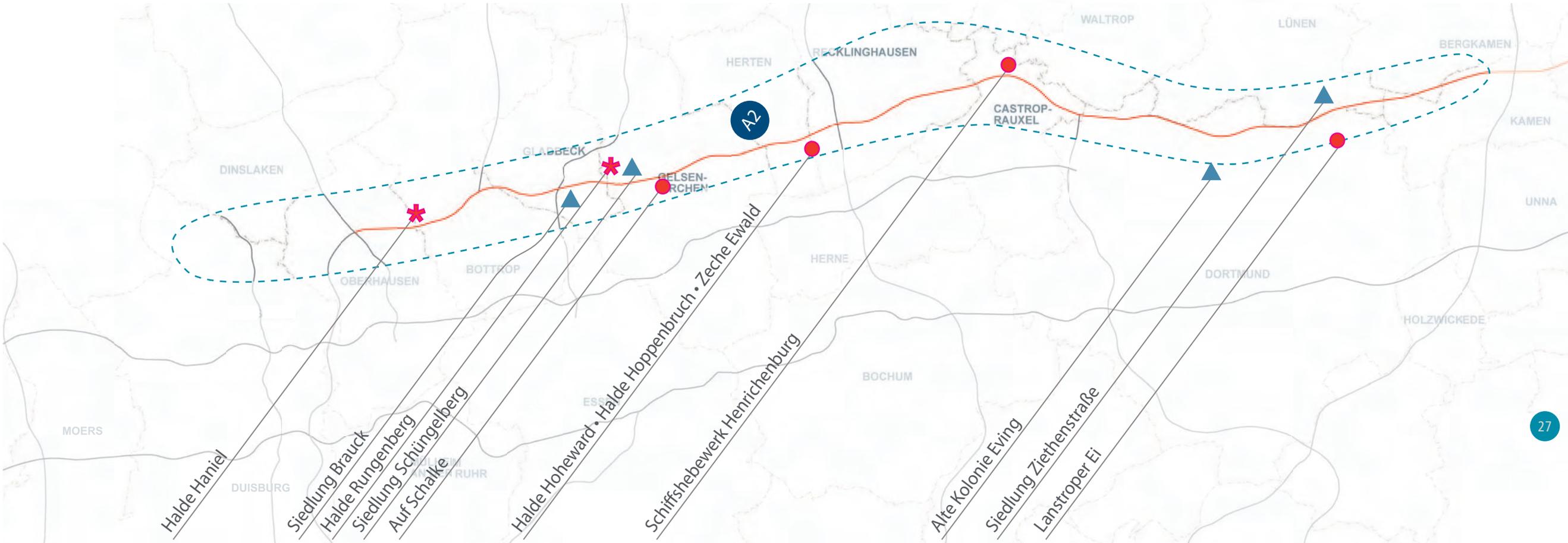
im Einzugsbereich der Verkehrsachse A2 liegen, das Spektrum an bedeutenden Raumbildern aufgezeigt, die mit der „Route der Industriekultur“ innerhalb dieser Passage vorzufinden sind. Hierin nimmt die Halde Rungenberg, die unmittelbar an der A2 gelegen ist, eine besondere Position ein. Durch die auf der Halde installierte Lichtplastik „NACHTZEICHEN“ ist diese besonders bei Nacht wahrzunehmen und prägend für das Band.

● Ankerpunkt der Route der Industriekultur

* Panorama der Industrielandschaft

△ Siedlung der Industriekultur

RAUMBILDER DER LIPPE PASSAGE



EMSCHER PASSAGE DER METROPOLREGION RUHR

A42 Emscherschnellweg

28



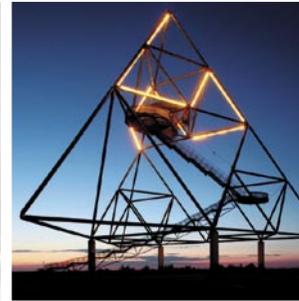
Halde Rheinpreußen •
Moers



Landschaftspark •
Duisburg



Gasometer •
Oberhausen



Tetraeder •
Bottrop



Schurenbachhalde •
Essen



Zeche Zollverein •
Essen



Zeche Nordstern •
Gelsenkirchen



Halde Schwerin •
Castrop-Rauxel

Raumbilder der Emscher Passage

Der Emscherschnellweg wurde als Kernkorridor zur Verbindung der zentralen Standorte der Schwerindustrie in der Emscher Passage gebaut. Heute verbindet die Straße entlang des Emschertals die großen Zeugnisse und Hinterlassenschaften dieser Ära. Die Vielzahl an Projekten aus der IBA-Periode, die mit der „Route der Industriekultur“ präsentiert werden,

steht symbolhaft für den Wandel des Ruhrgebietes. Im Zuge der anstehenden Aufwertung des Emscherschnellweges wird die Straße als „Parkautobahn“ profiliert. Ziel der Umgestaltung ist die Integration des Verkehrskorridors in die urbane Landschaft des Emschertals mit den Hochpunkten und Errungenschaften des Emscher Landschaftsparks.

● Ankerpunkt der Route der Industriekultur

✱ Panorama der Industrielandschaft

▲ Siedlung der Industriekultur

RAUMBILDER DER EMSCHER PASSAGE



A40 Ruhrschnellweg



Altstadt •
Moers



Innenstadt •
Duisburg



Innenstadt •
Mülheim an der Ruhr



Innenstadt •
Essen



Innenstadt •
Bochum



Innenstadt •
Dortmund



Altstadt •
Unna

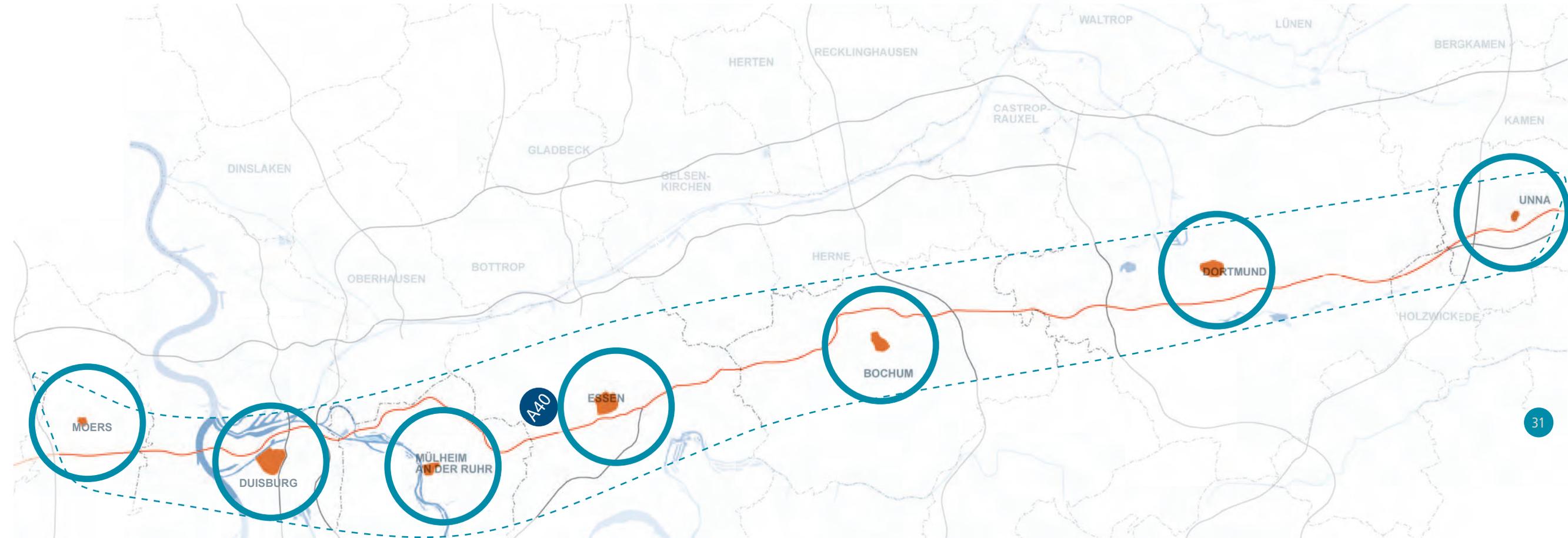
Zentren der Hellweg Passage

Der Ruhrschnellweg verläuft innerhalb der Hellweg Passage und ist die südlichste der zentralen Ost-West-Verbindungen im Ruhrgebiet. Der Ruhrschnellweg verbindet die Zentren der Metropole Ruhr in einem der dichtesten Ballungsräume Europas. Die Straße dient heute weniger

als Logistik-Achse für den transnationalen Verkehr, sondern vornehmlich der Verknüpfung von Arbeits-, Wohn- und Lebenswelten innerhalb der Metropolregion. Für eine Vielzahl von Pendlern ist der Ruhrschnellweg auf diese Weise zum alltäglichen Erlebnisraum geworden.



ZENTREN DER HELLWEG PASSAGE



A40 Ruhrschnellweg



Innenhafen •
Duisburg



Aquarius Wassermuseum • Siedlung Margarethen-
Mülheim an der Ruhr höhe • Essen



Halde Rheinelbe •
Gelsenkirchen



Jahrhunderthalle •
Bochum



Deutsches Bergbau-
Museum • Bochum



Fernsehturm Florian •
Dortmund

Raumbilder der Hellweg Passage

Gegenüber dem bestehenden Raumprofil entlang der Emschertal-Passage weist die Hellweg Passage weniger landschaftlich markante Raumbilder auf. Diejenigen Projekte, die mit der „Route der Industriekultur“ symbolhaft zur Konstituierung der Metropole

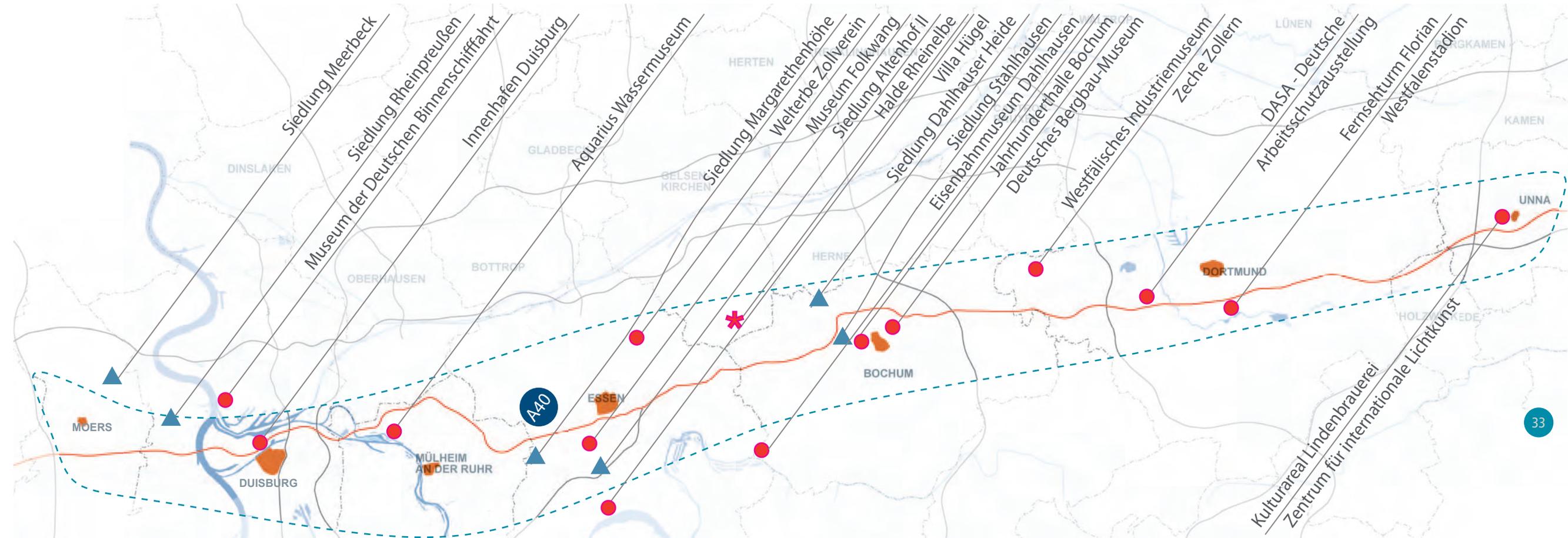
Ruhr entlang des Ruhrschnellweges vorzufinden sind, bestehen überwiegend aus urbanen Projekten, wie bedeutende Institutionen des Kultursektors oder historische – die industrielle Ära des Ruhrgebietes prägende – Siedlungsprojekte.

● Ankerpunkt der Route der Industriekultur

✳ Panorama der Industrielandschaft

△ Siedlung der Industriekultur

RAUMBILDER DER HELLWEG PASSAGE



A40 Ruhrschnellweg



Landesarchiv NRW •
Duisburg



Museum Küppersmühle •
Duisburg



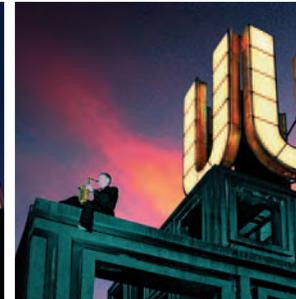
Folkwang Museum •
Essen



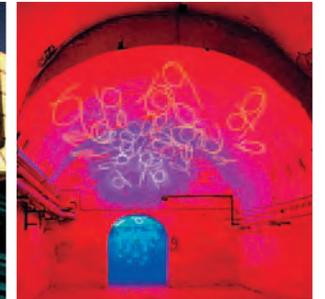
Ruhr Museum •
Essen



Deutsches Bergbau-
Museum • Bochum



Dortmunder U •
Dortmund



Zentrum für internationale
Lichtkunst • Unna

Neue Kulturstätten an der Hellweg Passage

Im Zuge des Kulturhauptstadtjahres „RUHR.2010“ wird das Spektrum an Raumbildern entlang der Hellweg-Passage durch die Realisierung verschiedener Bauvorhaben erweitert. Hierbei handelt es sich überwiegend um Projekte zur Profilierung der Metropolregion Ruhr als Freizeit- und Kulturstandort. Im Rahmen der Kulturhauptstadt wurde ein touristisches

Konzept zur Erschließung der Sehenswürdigkeiten der Metropolregion Ruhr erarbeitet. Mit diesem „Erlebnisraumdesignkonzept“ wurde eine räumliche Ordnung kultureller Orte und relevanter Sehenswürdigkeiten vorgenommen. Das Konzept gliedert die Metropolregion in fünf Erlebnisareale, die sich in Nord-Süd-Richtung erstrecken. Jedes Areal verfügt über eine

Portalstadt mit einem „RUHR.VISITORCENTER“, die als Informationscenter sowie als Eingang und Verteiler in den Erlebnisraum dient. Vier der fünf Eingangsportale liegen im direkten Einzugsbereich des Ruhrschnellweges. Hierdurch gewinnt das Raumprofil des Ruhrschnellweges als zentraler Korridor für die Metropolregion ebenfalls an touristischer Bedeutung.



neue Kultur-
einrichtung

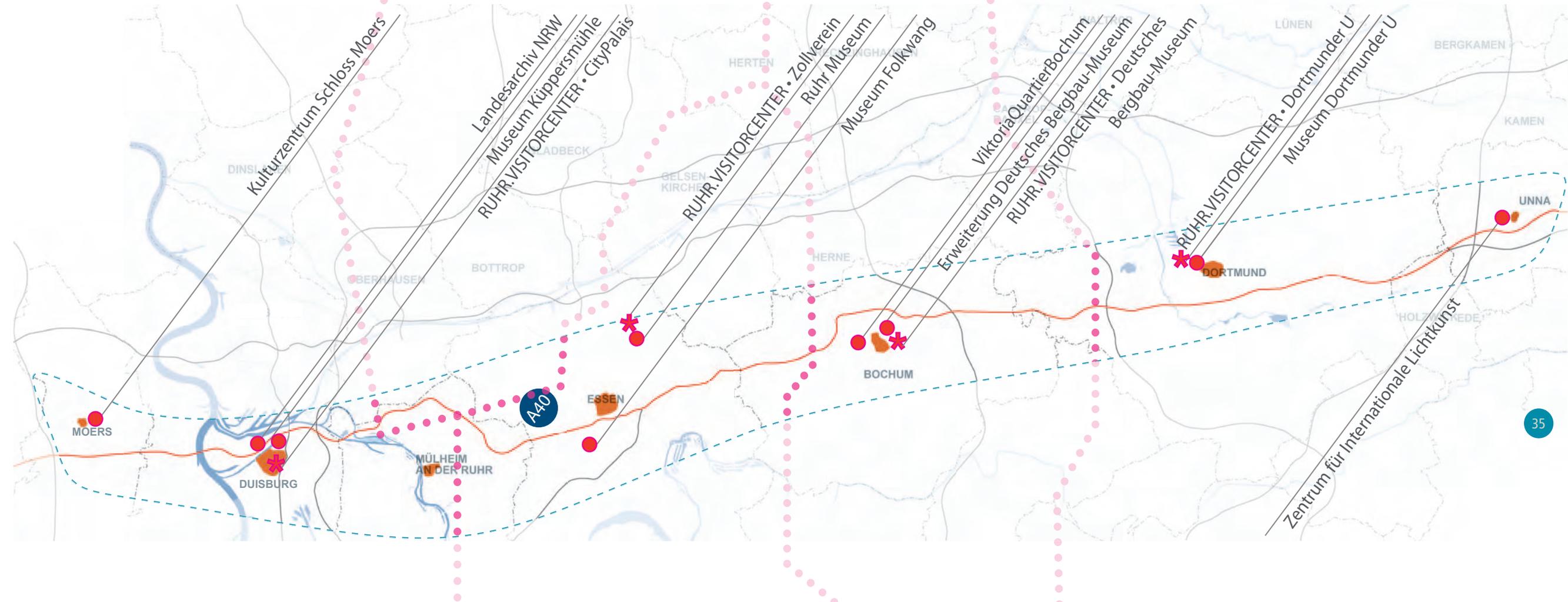


RUHR.VISITOR
CENTER



Abgrenzung des
touristischen Erlebnisareals

RAUMBILDER NEUER KULTURSTÄTTEN





**RUHR
PARK**
shopping center

Lagen
Bielefeld
300
Wuppertal
Münster
Flughafen
Starna
330 500m

RAUM A40/B1 4.0

RAUM A40B1

Nutzungsprofile

Räumliches Nutzungsprofil entlang des Ruhrschnellweges

Die Funktion des Raumbandes hat sich im Laufe der Zeit stark verändert. Die Gestalt des Stadtraumes ist dabei eng an den Wandel des Ruhrgebietes geknüpft. Um die funktionalen Raumbezüge entlang der Verkehrsachse aufzuzeigen, wurde eine Analyse des angrenzenden Stadtraumes vorgenommen.

Im Fokus dieser Betrachtung standen folgende Fragestellungen:

- **Wie ist der Stadtraum entlang der Verkehrsader funktional strukturiert?**
- **Welche Nutzungsschwerpunkte prägen das Straßenband?**
- **Wie lassen sich einzelne Standorte an dem Verkehrsraum in eine regionale und lokale Struktur integrieren?**



Wirtschaftsstandort



Einzelhandelsstandort



Kulturcluster



Grünzäsur



Wohnareal

Um das Nutzungsprofil des Raumbandes entlang des Ruhrschnellweges genauer bestimmen zu können, erfolgte eine Differenzierung nach folgenden Schwerpunkten :

- **WIRTSCHAFT und WISSENSCHAFT**
- **EINZELHANDEL**
- **KULTURCLUSTER**
- **GRÜNRÄUME**
- **WOHNAREALE**

Die in den Plandarstellungen aufgezeigten Standorte bilden skizzenhaft die Breite des regionalen Nutzungsspektrums ab, die entlang des Ruhrschnellweges vorzufinden ist. Die folgenden Erläuterungen sind eine knappe Zusammenfassung der nachfolgend dargestellten Nutzungsschwerpunkte:

WIRTSCHAFTSWELTEN und WISSENSCHAFT
Das Raumband wird nur durch wenige verbliebene Standorte der Industrie geprägt, wie

beispielsweise durch ThyssenKrupp bzw. Opel. Darüber hinaus befinden sich zahlreiche Gewerbestandorte entlang des Ruhrschnellweges. Mit dem Duisburger Binnenhafen ist ein besonderer Nutzungsschwerpunkt mit überregionaler Strahlkraft an dem Streckenband vorhanden. Der Hauptanteil der verkehrlichen Logistik für den Hafen erfolgt über die „Warschauer Allee“ (A2). Mit zwei Essener Technologie-Standorten sowie der Dortmunder Universität und dem angrenzenden Technologie-Park konzentrieren

NUTZUNGSPROFILE

sich mehrere Bereiche des tertiären Wirtschaftssektors an dem Raumband. Eine Reihe von Wirtschaftsstandorten – wie beispielsweise die ADAC-Hauptverwaltung in Dortmund – nutzt schon die direkte Lage an dem Ruhrschnellweg für ihre Adressbildung.

EINZELHANDEL

Entlang der Straße gibt es eine Vielzahl gewachsener Standorte des Einzelhandels wie die Einkaufszentren, die mit ihrem zentrenrelevanten Einzelhandel im Widerspruch zu aktuellen Zielen der allgemeinen Stadtentwicklungspolitik stehen.

Viele der anderen Standorte sind als Agglomerationen aus gewerblichen Betrieben und Einrichtungen des großflächigen Einzelhandels entstanden. Sie suchen ganz bewusst die Nähe zum Verkehrsband und nutzen mittels visueller Gestaltungselemente die mediale Wahrnehm-

barkeit an der Straße – beispielsweise durch die Errichtung von Werbepylonen. Aufgrund ihrer rückwärtigen Erschließung besitzen die Lagen wenig Ausstrahlkraft, um Ihre Schauseiten zum Verkehrsband auszurichten. Die Orte erweisen sich eher als Raummuster mit „Drive-In“-Charakter.

KULTURCLUSTER

Im Einzugsbereich des Ruhrschnellweges befinden sich eine Reihe von Einrichtungen des Kultursektors sowie des Unterhaltungssektors, die zumeist auch räumlich an einem Standort sich als Raumcluster konzentrieren. Schwerpunkte befinden sich in Duisburg mit den Einrichtungen am Innenhafen, in Essen mit der Kulturmeile, mit ihren Theatern und Museen, sowie mit den Bochumer Einrichtungen an der Jahrhunderthalle, dem Planetarium ebenso wie mit der Starlight-Halle und dem RuhrCongress. Letzte bilden

zusammen mit dem VfL-Stadion sowie den Dortmunder Einrichtungen – der Westfalenhalle und dem Westfalenstadion eher Raummuster für Großveranstaltungen.

GRÜNRÄUME

Besonders prägnant sind die landschaftlich großräumigen Zäsuren des Rhein-, Ruhr- und des Emschertals. Darüber hinaus bilden die „Regionalen Grünzüge“ weitere Schnittstellen innerhalb des Stadtraumes A40IB1, die zwischen den Städten die Grenzbereiche räumlich definieren. Neben diesen landschaftlichen Charakteristika befinden sich mehrere städtische Parkanlagen zur Naherholung in der Nähe des Ruhrschnellweges.

WOHNAREALE

Entlang der Verkehrsader gibt es eine Vielzahl inhomogener Wohnareale, deren Spektrum an

Standortqualitäten von guten Wohnlagen (beispielsweise im Bereich des Bochumer Stadtpark) bis zu weniger zukunftsfähigen Quartieren aufgrund der verlärmten Situation (beispielsweise im Bereich der Essener Stadtdurchfahrt) reicht.

Wissenschaft (UNI)

Dienstleistung (DI)

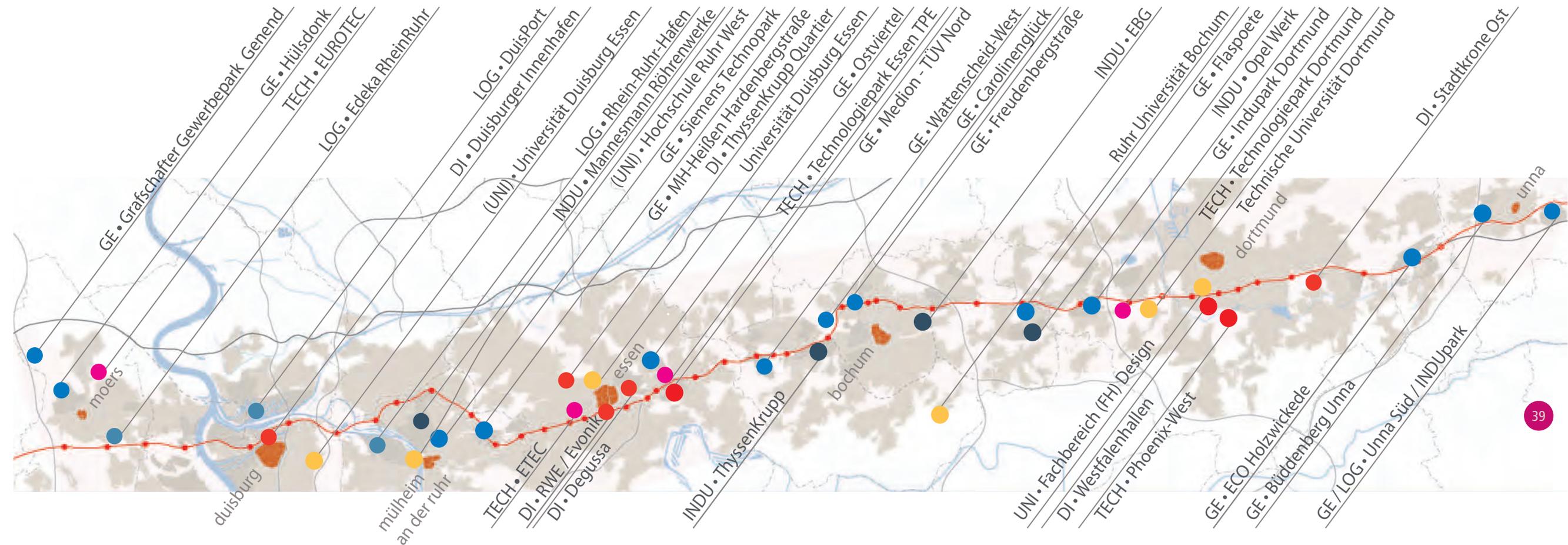
Technologie (TECH)

Industrie (INDU)

produzierendes Gewerbe (GE)

Logistik (LOG)

WIRTSCHAFT UND WISSENSCHAFT





EINZELHANDEL



Innenstadt



Einkaufszentrum (EZ)

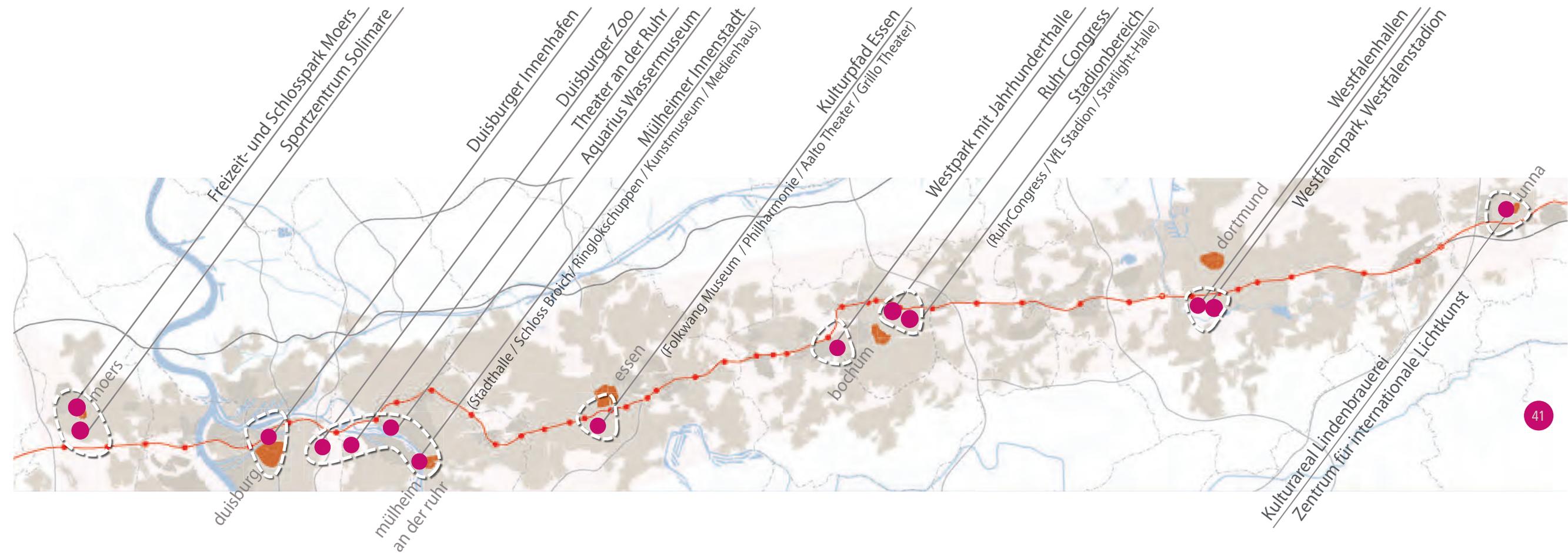


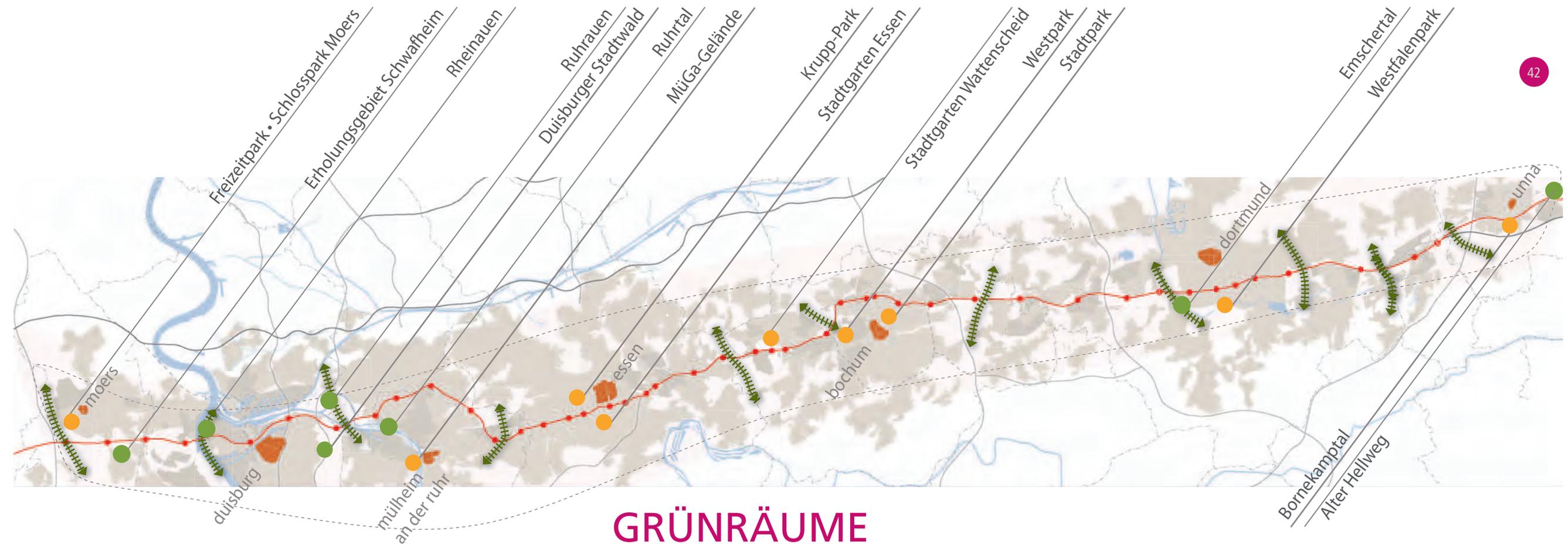
Agglomerationsstandort (AS)



räumliche Konzentration
kultureller Einrichtungen

KULTURCLUSTER





GRÜNRÄUME

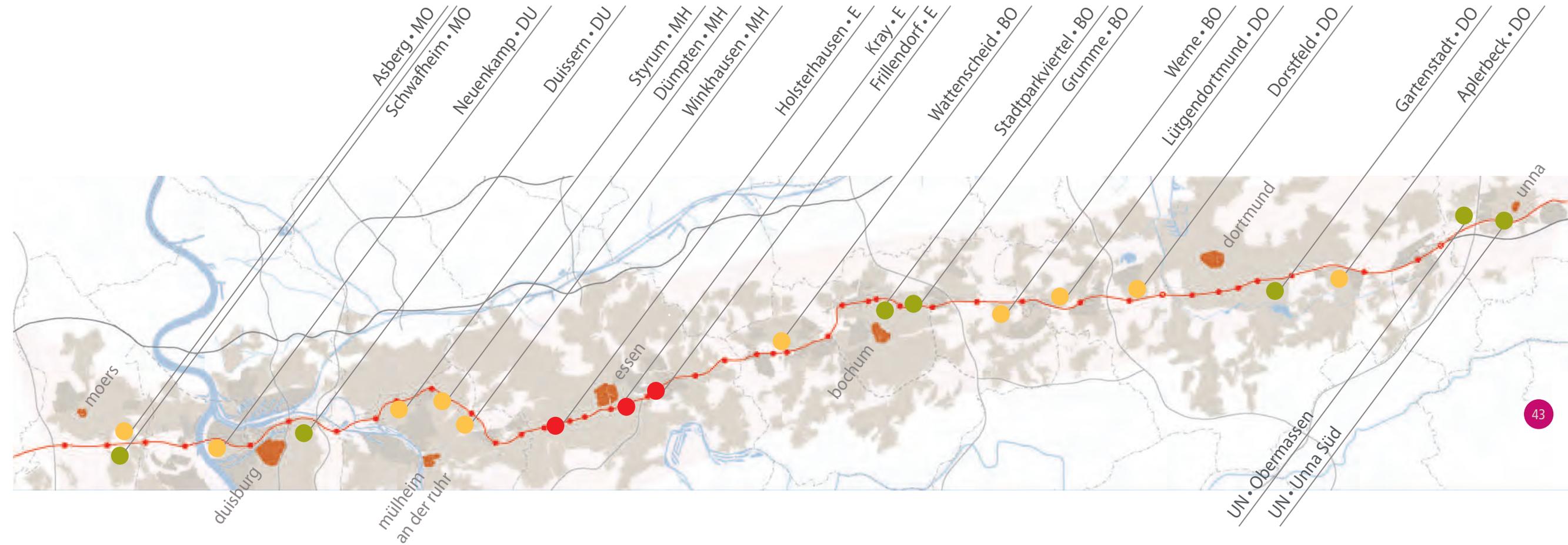
-  Schnittstelle Regionaler Grünzug
-  städtische Parkanlage
-  regional bedeutender Freiraum

erhöhte
Wohnqualität

mittlere
Wohnqualität

geringe
Wohnqualität

WOHNAREALE





LEITMOTIV 5.0

STADTAUTOBAHN DER METROPOLREGION RUHR



LEITMOTIV zur räumlichen Entwicklung des Mobilitätsbandes im Zuge der Modernisierung des Ruhrschnellweges

Der Ruhrschnellweg bildet die zentrale Verkehrsachse der Metropolregion Ruhr. Sie verbindet nicht nur deren wesentliche Kernzentren sondern das Band weist eine Vielzahl neuer Standorte auf, an denen der Strukturwandel des Ruhrgebietes ablesbar und die Vielfalt der Region veranschaulicht werden.

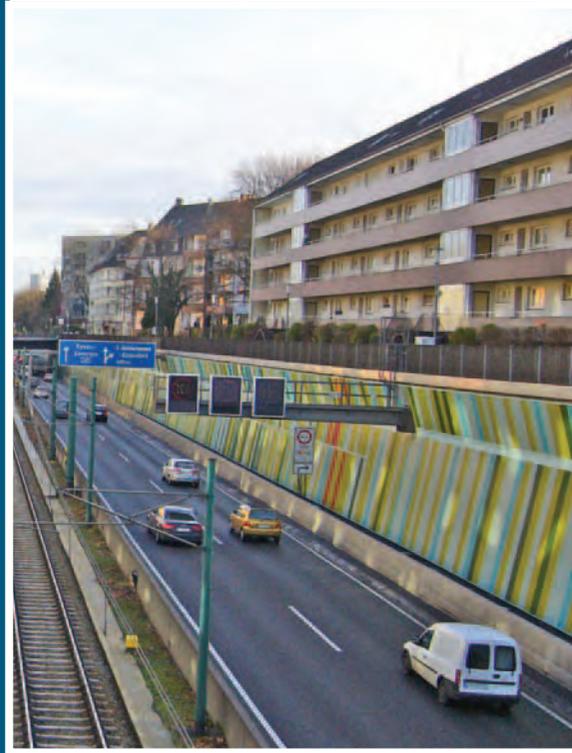
Die große Straße führt durch einen der dichtesten Ballungsräume Europas. Dadurch dass die Trasse schon während des autobahngerechten Ausbaus durch die bestehende Stadtstruktur geplant worden ist, zeichnet sich der Ruhrschnellweg gegenüber anderen Autobahnen durch eine ganze Reihe besonderer Charakteristika aus:



CHARAKTERISTIKA • RUHRSCHNELLWEG

- Prägend für den Charakter des Ruhrschnellweges sind die räumlichen Streckenabschnitte, in denen die Straße unmittelbar durch innerstädtische Sequenzen geführt wird, wie beispielsweise im Dortmunder Stadtgebiet. In diesen Bereichen grenzt die Stadtstruktur unmittelbar an das Verkehrsband an und ist für den Verkehrsteilnehmer direkt wahrnehmbar.
- Aufgrund der hohen Vernetzungsfunktion weist der Ruhrschnellweg eine der höchsten Dichten an Anschlussstellen auf – meist nur wenige 100 Meter voneinander entfernt.
- Aufgrund der Enge innerhalb der Siedlungsstruktur ist die Straße aufwendiger konstruiert worden, wie die Vielzahl ingenieurtechnisch notwendiger Bauwerke wie beispielsweise Brücken, Hochstraßen, Rampen- und Tunnelanlagen ebenso wie Schallschutzwände veranschaulichen.

Durch die beschriebenen Charakteristika sowie die starke Einsehbarkeit der Stadtstruktur erweist sich der Ruhrschnellweg eher als innerstädtische Straße denn als Überlandautobahn. Durch diese Besonderheiten wird der Ruhrschnellweg gegenüber anderen Autobahnen der Region hervorgehoben. Im Zuge der anstehenden Entwicklungen gilt es, diese Kennzeichen, die den Ruhrschnellweg als innerstädtische Straße klassifizieren, in Wert zu setzen und sein Profil als Stadtautobahn der Region zu schärfen.



Neubestimmung regionaler Stadträume zur stärkeren Vernetzung mit dem Umfeld

Der Ruhrschnellweg hebt sich gegenüber anderen Autobahnen durch eine Reihe struktureller Charakteristika ab, die die Einzigartigkeit dieses Mobilitätsbandes begründen. Mit dem Leitmotiv ist definiert worden, im Zuge der anstehenden Modernisierung der Straße den Ruhrschnellweg als Stadtautobahn zu profilieren und damit den bestehenden Stadtraum entlang dieses Verkehrskorridors in Szene zu setzen.

Im Fokus steht die Wertschätzung des Ruhrschnellweges als Schaufenster der Region. In diesem Zuge gilt es, besondere Standorte an dem Verkehrsband im Rahmen des Ausbaus nicht zu verstecken, sondern ausdrücklich in den Vordergrund zu rücken, um das an der Straße vorgefundene Bild der Metropolregion Ruhr für eine Förderung regionaler Identitäten zu nutzen. In diesem Rahmen geht es um die

Ausbildung neuer städtebaulicher Qualitäten, die Aufwertung bestehender Streckenabschnitte und die Entwicklung neuer Standorte an dem Ruhrschnellweg.

Wesentliches Anliegen im Rahmen der Erstellung des Regionalen Masterplans ist es, entlang des Raumbandes die zukünftige Entwicklung zielgerichtet zu koordinieren. Hierzu sind neben einer tragfähigen Strategie Grundsätze zu vereinbaren, die sich als Leitlinien zukünftiger Planungsaktivitäten darstellen, um das lokale Handeln unterschiedlichster Akteure in einen regionalen Kontext zu setzen.

Im Rahmen der Erarbeitung der Planungsgrundsätze und Leitlinien zur räumlichen Entwicklung standen folgende Fragen im Vordergrund:

LEITLINIEN 6.0

der räumlichen Entwicklung

FRAGESTELLUNGEN

- Mit welchen gestalterischen und funktionalen Maßnahmen lässt sich ein Bild der Metropolregion Ruhr als regionales Profil an dem zentralen Verkehrsband vermitteln?
- Welche Bedeutung kommt dem Verkehrsband als regionale Adresse für die Aufwertung vorhandener und die Entwicklung neuer Standorte zu?
- Wie können die einzelnen Anrainerstädte in dieser regionalen Präsentation auch ihr jeweils eigenes, spezifisches Gesicht zeigen?
- Wie lässt sich dieser 75 km lange, besondere Stadtraum so gliedern und differenzieren, dass die Siedlungsstruktur der Region ablesbar und die Orientierung in der Region erleichtert wird?

Auf Basis der Analysen sowie als Ergebnis mehrerer Werkstätten und Arenen und ebenso aus der Erkenntnis verschiedener Gespräche mit Vertretern der anliegenden Städte, lassen sich folgende Leitlinien und Handlungsfelder ableiten:

- Erlebbarkeit der Stadtlandschaft fördern!
- Stärkung urbaner Sequenzen!
- Gestaltung der Auftaktbereiche!
- Ausbildung zentraler Eintrittskorridore!
- Profilierung der RegioZONEN!
- Qualifizierung von Standorten des Einzelhandels!
- Nutzungsgerechte Entwicklung lärmsensibler Lagen!
- Zeigen markanter Stadtbausteine!

Erlebbarkeit der Stadtlandschaft fördern!

Profilierung landschaftlicher Zäsuren

Im Zuge der sukzessiven Expansion der Städte entlang der A40/B1 ist ein dichtes Siedlungsgeflecht entstanden. Dieses Raumgeflecht wird durch schmale Zäsuren des bestehenden Landschaftsgefüges geliedert, den „Regionalen Grünzügen“, die als Biotopverbundachsen zur Sicherung des Klimas der Region – dem Erhalt und der Erneuerung der Frischluft – erheblich beitragen. Ziel der landschaftlichen Entwick-

lung entlang des Verkehrsbandes A40/B1 ist es, die Erfahrungs- und Erlebbarkeit der – für die Metropolregion Ruhr prägenden – Stadtlandschaft zu fördern.

Die Schnittstellen charakterisieren häufig Gebiete in peripheren Lagen, an den Grenzen der Kernstädte der Metropolregion Ruhr. Um die Orientierungsfunktion entlang des Ruhrschnell-

weges zu verbessern und das polyzentrische Siedlungsgeflecht der Metropolregion Ruhr erfahrbar werden zu lassen, bietet sich an den Schnittstellen der Grünzüge die Möglichkeit, die fließenden Grenzen zwischen den Stadtstrukturen zu zeigen.

Im Rahmen der Freilegung der naturräumlichen Zäsuren ist zwischen Schnittstellen mit überregionaler Strahlkraft – den stärker erlebbaren Flussräumen von Rhein-, Ruhr- und Emscher – und den Landschaftsräumen mit lokaler Ausstrahlung als Naherholungsgebiet zu differenzieren. In diesem Zuge gilt es, die Querungspunkte der Flusslandschaften mit der Straßentrasse gestalterisch qualitativ hochwertig zu inszenieren.

Erlebbarkeit der

STADTLANDSCHAFT !

fördern



Insenierung regional bedeutender Naturräume



Stärkung von Sichtbeziehungen in die Landschaft

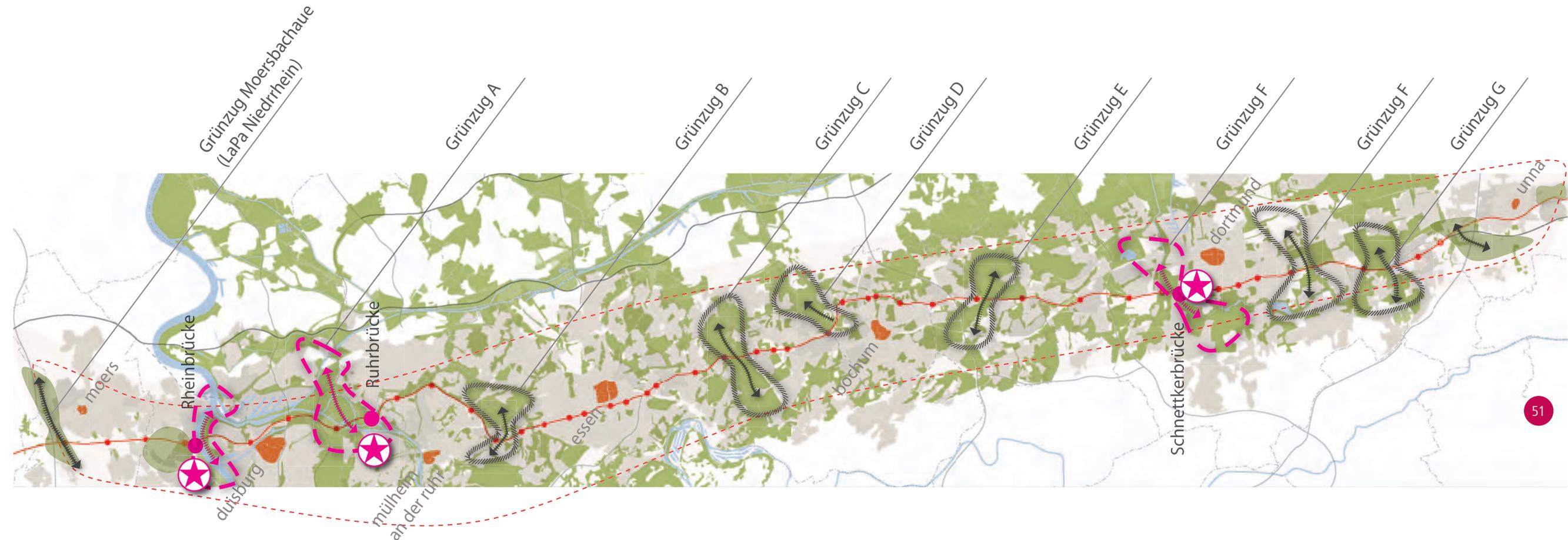


Offenlegung regionaler Grünzüge



Gestaltung von Landschaftsräumen in den Auftaktbereichen

STADTLANDSCHAFT



Stärkung urbaner Sequenzen!

Metropolregion sichtbar machen

Der Ruhrschnellweg erweist sich als zentrales Band zur Verbindung der Kernzentren der Metropolregion Ruhr. Als Schneise durch das dichte Siedlungsgeflecht tangiert die Straße in einzelnen Streckenabschnitten die Ränder verschiedener Innenstadtlagen. Diese urbanen Sequenzen prägen damit in besonderer Weise die Wahrnehmung der Straße als regionales Band.

Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung sind diese Sequenzen besonders in Wert zu setzen,

um die Identität stiftende Wirkung der Region zu verbessern. Ziel ist es, den urbanen Charakter dieser Sequenzen hervorzuheben, die angrenzende Stadtstruktur in den Blick zu rücken, um so den Städten ein eigenes Gesicht an dem Band zu geben. Möglichkeiten bestehen zum einen durch die Aufwertung bestehender Standorte, zum anderen durch die Entwicklung und Umnutzung von Flächen, die das Potenzial besitzen, in Zukunft das Bild und die Vielfalt der Region zu ergänzen. Um die Wahrnehmbarkeit dieser Lagen zu verbessern, ist ein

spezifischer Umgang in der Ausgestaltung der Randlagen der Straße und in der Ausbildung der stadträumlichen Kante erforderlich. Auf diese Weise soll jeder Streckenabschnitt ein prägnantes stadträumliches Profil erhalten.

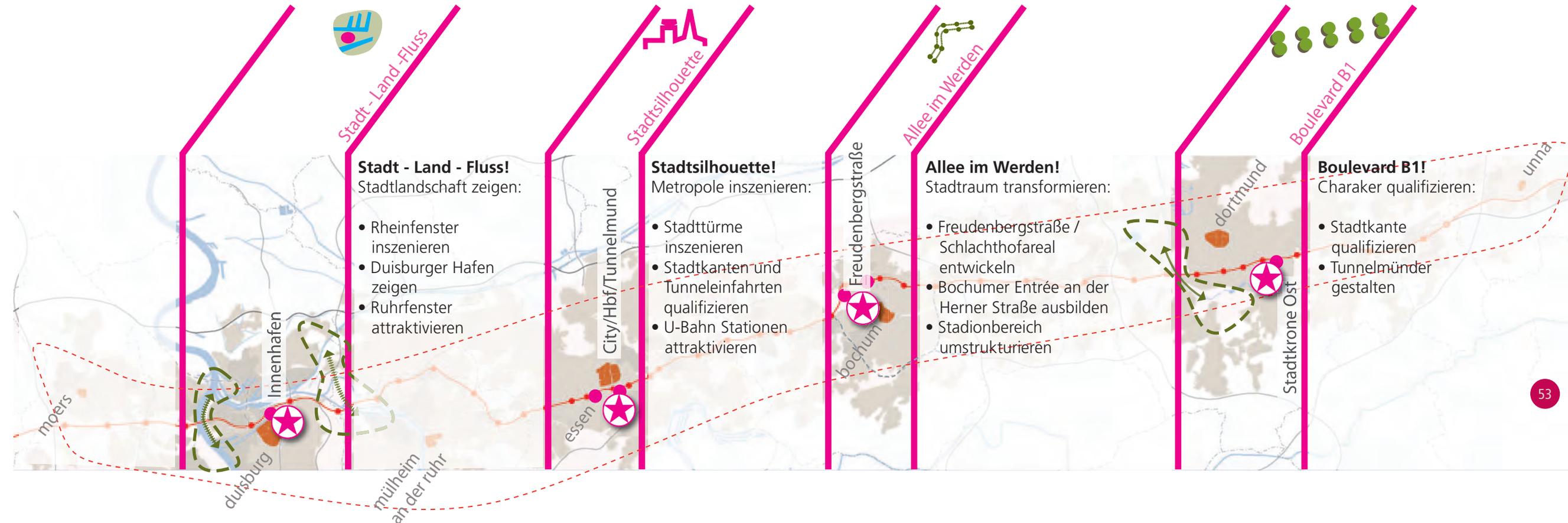
Folgende Sequenzen sind in diesem Rahmen identifiziert worden:

- Duisburger „Stadt-Land-Fluss“
- Essener „Stadtsilhouette“
- Bochumer „Allee im Werden“
- Dortmunder „Boulevard B1“

Stärkung

URBANER SEQUENZEN !

URBANE SEQUENZEN



Duisburger „Stadt-Land-Fluss“

Die Raumsequenz des „Rhein-Ruhr-Portals“ bildet mit der Rheinüberquerung das westliche Eintrittstor zum Kernbereich der Metropolregion. Dieser Streckenabschnitt erhält seine überregionale Bedeutung mit dem Duisburger Hafen als internationaler Logistikstandort.

Mit der erfolgreichen Transformation des Innenhafens zu einem Quartier mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit befindet sich innerhalb dieser urbanen Sequenz ein weiterer Standort mit überregionaler Strahlkraft.

Der westliche Abschnitt der Duisburger Stadtdurchfahrt wird durch die landschaftliche Zäsur des Ruhrtals begrenzt. Rhein- und Ruhrtal, Duisburger Hafen sowie der Innenhafen bilden in ihrem Zusammenspiel eine unverwechselbare Raumsequenz. Ziel ist es, diese als Eintritt in die Kernbereiche der Metropolregion Ruhr zu qualifizieren.



Urbane Sequenz • Duisburger Innenhafen

Essener „Stadtsilhouette“

Eine Fahrt entlang der Raumsequenz im zentralen Streckenabschnitt der Essener Durchfahrt ist charakterisiert durch die prägnante am Horizont auftretende Stadtsilhouette. Unmittelbar am Essener Hauptbahnhof tritt die Straße in den Citytunnel ein. Die Einfahrtsbereiche des Tunnels bilden in dieser Sequenz besondere Schnittstellen der bestehenden Stadtstruktur mit dem Verkehrsband. Diese Flächen sind zukünftig gestalterisch hochwertig zu inszenieren.

Der weitere Streckenverlauf ist sowohl im Osten wie im Westen durch die Tieflage der Straßentrasse gekennzeichnet und damit prägend für den Raumeindruck der Essener Stadtdurchfahrt. Innovativ für die Zeit des autobahngerechten Ausbaus des Ruhrschnellweges in den späten 1960er Jahren war die Integration der Stadtbahn in Mittellage der Autostraße. Gleichfalls rücken in diesem Bereich die Stadtstrukturen dicht an die Ränder der Spundwände.

Mit der Skyline von Essen und der Troglage der A40 als Schneise durch das Essener Stadtgefüge verfügt der Streckenabschnitt über ein hohes Identifikationspotenzial als urbane Sequenz der Metropolregion Ruhr, die es zukünftig in Szene zu setzen gilt.



Urbane Sequenz • Skyline der Essener City

Bochumer „Allee im Werden“

Der Streckenabschnitt der Bochumer Stadtdurchfahrt ist gegenwärtig durch eine starke Abschottung aufgrund der bestehenden Schallschutzanlagen gekennzeichnet. Hierdurch werden entlang des Ruhrschnellweges nur wenige Einblicke in das Stadtgefüge eröffnet.

Während durch die „Überdeckelung“ der Verkehrsstraße im Stadtteil Grumme die östliche Einfahrt nach Bochum markiert wird, weist der Bereich an der Anschlussstelle Freudenbergstraße ein hohes Potenzial auf, um die angrenzenden Flächen als neue Adresse für den Wirtschaftssektor der Metropolregion Ruhr zu qualifizieren. Mit der Umstrukturierung der Areale an der Freudenbergstraße bietet sich an dem Streckenabschnitt die Chance, den Standort als Schaufenster für die Stadt Bochum auszubilden. Im Fokus der Transformation steht die Entwicklung einer Adresse für den Dienstleistungssektor.

Mit dem Turm der Epiphaniaskirche besteht darüber hinaus ein aus der Ferne wahrnehmbares Gebäude, das als Identität stiftende Dominante die Chance birgt, dem Ort sein spezifisches Gesicht zu geben.



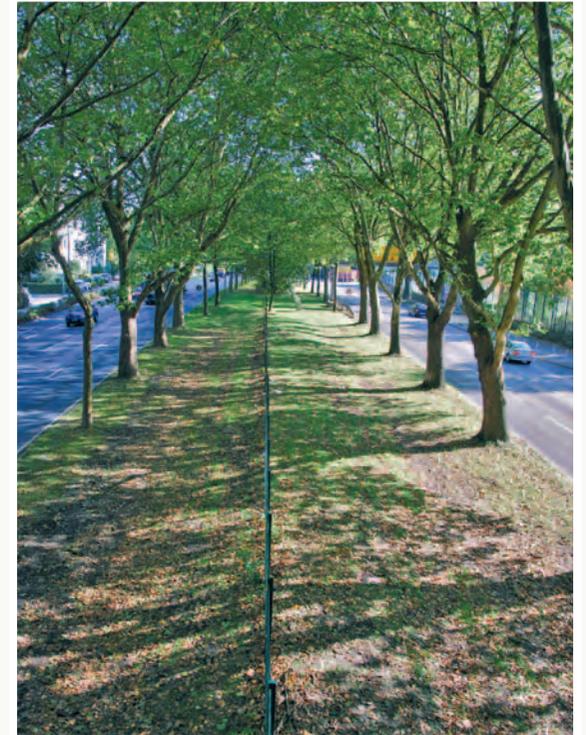
Urbane Sequenz • Bochumer Allee

Dortmunder „Boulevard B1“

Der Dortmunder Streckenabschnitt besitzt aufgrund seines Allee-Charakters und der Klassifizierung als Bundesstraße ein vollkommen andersartiges Erscheinungsbild als die übrigen Streckenabschnitte.

Entlang des gesamten Straßenverlaufs auf dem Höhenrücken des Westfalendamms ist die städtebauliche Struktur unmittelbar wahrzunehmen. An einer Vielzahl der in den letzten Jahren realisierten Bauprojekte, beispielsweise der ADAC-Hauptverwaltung oder dem InHouse, wird hier sehr anschaulich vermittelt, welche Chancen das Streckenband zur Entwicklung neuer Adressen aufzuweisen vermag.

Im Rahmen der Profilierung der urbanen Sequenz in Dortmund gilt es, im Zuge des geplanten Tunnelausbaus den bestehenden Allee-Charakter zu erhalten und gegebenenfalls zu erneuern. Mit dem Areal Stadtkrone Ost existiert ein Standort mit regionaler Strahlkraft zur Entwicklung einer neuen Adresse der Metropolregion Ruhr entlang dieser Sequenz für Arbeiten, Wohnen und zur Freizeitgestaltung in unmittelbarer Nähe zum zukünftigen PHÖNIX See.



Urbane Sequenz • Dortmunder Boulevard

Gestaltung der Auftaktbereiche!

zum Kernraum der Metropolregion Ruhr

Der Streckenabschnitt der Stadt Moers bildet im Westen des 75 Kilometer langen Verkehrskorridors den Auftaktbereich zum Metropolraum Ruhr, während im Osten der Bereich durch den Streckenverlauf der Stadtdurchfahrt in Unna markiert wird. Gegenüber den anderen Streckensequenzen innerhalb des Kernraumes der Metropolregion Ruhr – in denen die Stadtstruktur entlang der Strecke deutlich wahrzunehmen ist – werden die Auftaktbereiche durch weite Landschaftsräume geprägt.

Beide Sequenzen zeichnen sich dadurch aus, dass der ursprüngliche Verlauf der historischen Straßen parallel zum Ruhrschnellweg führt. In-

nerhalb der Streckensequenz in der Stadt Unna führt die Bundesstraße 1 östlich der Innenstadt auf dem Höhenrücken des Westfalendamms über den historischen Trassenverlauf des Hellweges. Innerhalb der Stadt Moers diente ursprünglich die nördlich des Ruhrschnellweges gelegene Venloer Straße zur Anbindung des Ruhrgebietes an die Niederlande.

In den Auftaktbereichen treten an dem Verkehrskorridor nur vereinzelt einige Standorte in Erscheinung. Innerhalb des Streckenabschnittes der Stadt Unna mit der Gemeinde Holzwickede werden mit der Neuanlage einer Anschlussstelle an dem Kreuzungspunkt der Bundesstraße 1

mit dem Ruhrschnellweg Potenziale zur Entwicklung eines neuen Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes offenbar. Daneben besteht mit dem Dortmunder Flughafen und dem angrenzenden Gewerbegebiet ein Standort an der Verkehrsader, der als überregionaler Verkehrsknotenpunkt zur Förderung der regionalen Schaufensterfunktion geeignet ist.

Im Rahmen der zukünftigen Stadtentwicklung der Stadt Moers werden mit dem Freizeitschwerpunkt Solimare neue Impulse zu erwarten sein, mit denen im Rahmen der baulichen Entwicklung die Wahrnehmbarkeit der Stadt an dem Verkehrsband verbessert wird.

Neben diesen einzelnen Lagen, die das Potenzial besitzen, das Gesicht der Anrainerstädte prägend zu gestalten, ist es im Zuge der Profilierung dieser Auftaktbereiche in erster Linie das Ziel, den Blick in die Landschaftsräume zu öffnen und Teilbereiche besonders in Wert zu setzen.

Gestaltung der

AUFTAKTBEREICHE !

Ausbildung zentraler Eintrittskorridore!

in die urbanen Zentren
der Metropolregion Ruhr

Das Verkehrsband ist für einen Großteil der Bevölkerung – insbesondere für Pendler – zum alltäglichen Transitraum geworden. In erster Linie dient die Straße als Verknüpfung zwischen den Zentren und Peripherien der Kernstädte der Region.

Im Rahmen der Erarbeitung von Leitlinien zur räumlichen Gestaltung des Ruhrschnellweges ist der Verbindungsfunktion eine hohe Bedeutung für die Förderung der Identifikationswirkung zuzusprechen. Die zentralen Anschlussstellen zur Anbindung der Innenstadtbereiche sowie zur Erschließung bedeutender kultureller

Einrichtungen erzeugen für die Imagebildung der jeweiligen Städte wichtige Eintrittsbereiche. Für diese gilt es, im Zuge zukünftiger Entwicklungsaktivitäten Konzepte zu erarbeiten, wie die Anschlussstellen und der Stadt- und Verkehrsraum gestalterisch in Wert zu setzen sind. Möglichkeiten werden in der Ausbildung markanter stadträumlicher Akzente innerhalb des Korridors zur Errichtung eines zentralen Stadteinganges gesehen.

Neben der gestalterischen Aufwertung dieser Lagen als Visitenkarte der Stadt dient die Ausbildung von Eintrittskorridoren dazu, eine

Verbesserung der Orientierungswirkung durch eine prägnante Gestaltung der Stadteingänge herbeizuführen und damit den Wiedererkennungswert der Städte zu verbessern. In diesem Zuge gilt es ebenso, die Signifikanz von Anschlussstellen zu erhöhen und deren wesentliche Verknüpfungsfunktion herauszustellen. Hierfür vermag die Gestaltung der Ausfahrtsbereiche – durch die Errichtung eines Leitsystems zu den wesentlichen funktionalen Verknüpfungspunkten, wie beispielsweise besondere Einrichtungen mit regionaler Strahlkraft – dazu beitragen, die räumliche Orientierungswirkung zu verbessern. Darüber hinaus kann durch die Entwicklung städtebaulich markanter Merkzeichen im unmittelbaren Umfeld von Zufahrtsbereichen die Signifikanz der zentralen Stadteingänge verbessert werden.

Ausbildung zentraler

EINTRITTSKORRIDORE !

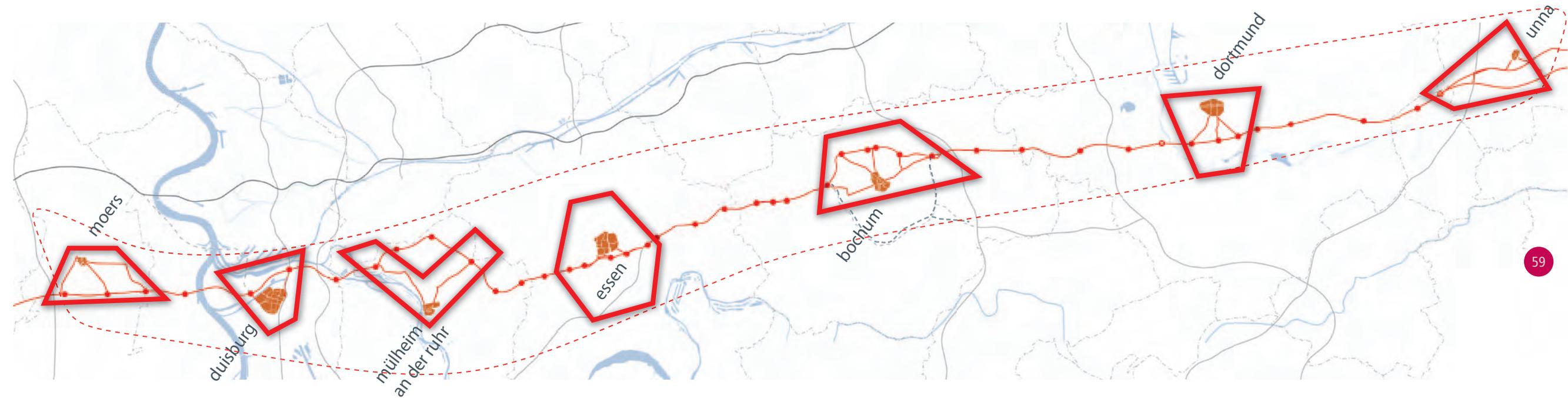


Aufwertung zentraler
Einfahrtsbereiche in die
urbanen Zentren



Cityradiale • Einfahrtsstraße
zur städtebaulichen Qualifizierung

EINTRITTSBEREICHE



Profilierung der RegioZONEN!

für den Gewerbe- und Dienstleistungsbereich

Der Ruhrschnellweg vermittelt ein breites Spektrum an Bildern der Metropolregion Ruhr und bündelt eine Vielzahl neuer Zentren – Einkaufs- und Freizeitzentren wie auch Wissenschafts- und Kulturzentren. Viele dieser Zentren sind im Zuge des frühen Strukturwandels auf ehemaligen Zechenstandorten oder Industriearealen an dem Verkehrsband abseits der Stadtkerne errichtet worden. Diese – im Masterplan als RegioZONEN bezeichneten – Raumsequenzen zeichnen sich dadurch aus, dass die Siedlungsstruktur aufgrund der abgerückten Lage

weniger deutlich wahrzunehmen ist. Diese Sequenzen sind eher durch den Wechsel von Landschaft und Stadtstruktur geprägt.

Im Rahmen der Modernisierung des Ruhrschnellweges wird durch die Verbreiterung der Fahrbahn auf sechs Spuren an einzelnen Streckenabschnitten der Blick auf den angrenzenden Stadtraum freigelegt. Ehemals verborgene Lagen werden damit sichtbar und für einige Standorte bietet sich hierdurch die Chance, ein eigenes Gesicht zum Ruhrschnellweg ausbil-

den zu können. Es werden aber auch Lagen sichtbar, deren raumgestalterische Qualitäten aufgrund ihrer Rückseite nicht zur Förderung einer Identität stiftenden Wirkung für die Metropolregion Ruhr beitragen.

Im Zuge der Erarbeitung dieser Leitlinie wurde eine Reihe von Standorten an dem Mobilitätsband identifiziert, so bezeichnete RegioPOLE, deren Strahlkraft oder Entwicklungspotenzial für eine Profilierung des Wirtschaftsstandortes der Metropolregion Ruhr förderlich ist. Dabei wurde zwischen Standorten mit regionaler und lokaler Strahlkraft unterschieden. Mit diesen Standorten verbindet sich die Chance, eine Verbesserung der Raumkante entlang der Verkehrsader durch eine qualitätsvolle Gestaltung des Stadt- und Freiraumes herbeizuführen und damit zur Förderung der Adresswirkung beizutragen.

Profilierung der

RegioZONEN !

RegioPOL • Gebiet zur
Profilierung des Gewerbe-
und Dienstleistungssektors

Standort
● << Bestand
Neu >> ●

Strahlkraft
◌ << lokal
regional >> ◌

Aktivität
★ << inszenieren
qualifizieren >> ★

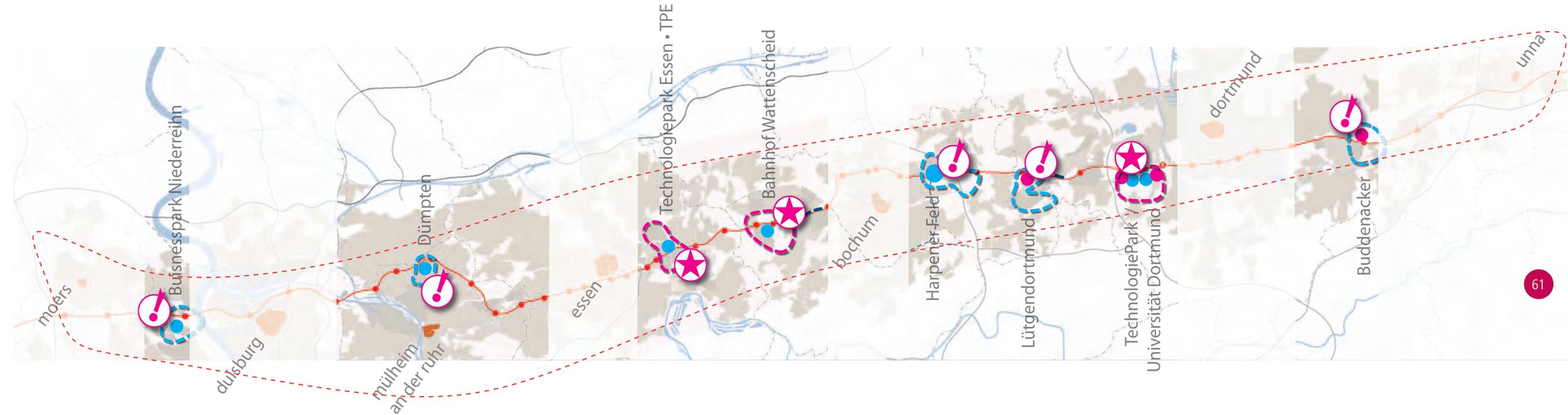
RegioZONEN

RegioZONE

RegioZONE

RegioZONE

RegioZONE



Qualifizierung von Standorten des Einzelhandels!

Aufwertung statt Wachstum

Entlang des Ruhrschnellweges befindet sich eine Reihe von Einzelhandelsstandorten. Neben den großen Einkaufszentren – wie dem Bochumer Ruhr-Park und dem Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim an der Ruhr – liegen verschiedene Agglomerationsstandorte für den großflächigen Einzelhandel an dieser zentralen Verkehrsader.

Viele dieser Standorte waren vormals Standorte der Schwerindustrie. Als Projekte des frühen Strukturwandels im Ruhrgebiet aus der Zeit der späten 1960er und frühen 70er Jahre besitzen

die meisten dieser „Zentren“ nicht die Strahlkraft, um als Schaufenster der Metropolregion Ruhr zu fungieren, da diese Standorte meist ihre Rückseiten unmittelbar zum Verkehrsband ausrichten.

Im Rahmen der Förderung dieser Einzelhandelsagglomerationen und im Zuge der Stärkung der Innenstädte an dem Mobilitätsband steht nicht der Ausbau dieser Standorte im Vordergrund. Möglichkeiten zur Entwicklung sind nicht quantitativer sondern qualitativer Art.

Ziel ist eine gestalterische Aufwertung des Außenraumes in diesen Lagen, beispielsweise durch eine qualitative Verbesserung der Randgestaltung über das Straßenbegleitgrün. Weitere Maßnahmen zur Stärkung des städtischen Erscheinungsbildes werden in der baulichen Markierung beispielsweise durch eine qualitativ hochwertige Gestaltung der Fassaden gesehen.

Darüber hinaus bietet die Begrünung von Parkplatzanlagen als „Parken unter Bäumen“ die Chance, eine Aufwertung des räumlichen Umfeldes herbeizuführen. Weiteres Ziel im Zuge der qualitativen Verbesserung der Raumgestalt ist die Reduzierung der Werbepylone und eine verbesserte Integration der Werbeanlagen in das Stadtbild.

Qualifizierung von Standorten des **EINZELHANDELS!**



EZ • Einkaufszentrum



AS • Agglomeration Einzelhandel



Gestaltung der Ränder durch die Qualifizierung eines „grünen Saums“

EINZELHANDELSSTANDORTE



Nutzungsgerechte Entwicklung lärmsensibler Lagen!

Qualifizierung und Transformation
von Wohnstandorten

Neben den affinen Zonen, die das Potenzial zur Verbesserung der Adresswirkung sowie zur städtebaulichen Qualifizierung und Entwicklung einzelner Standorten aufweisen, befinden sich an dem Mobilitätsband verschiedene Bereiche mit lärmsensiblen Nutzungen. Zu den verstärkt an der Verkehrsader auftretenden Immissionen stehen einzelne Wohnlagen oft zusätzlich in Konflikt durch ihre Gemengesituation mit gewerblichen Standorten.

In diesen Bereichen gilt es, im Zuge der sukzessiven Modernisierung des Ruhrschnellweges, besondere Maßnahmen zum Schutz vor Lärm- und Luftimmissionen zu entwickeln. Im Rah-

men der Entwicklung von Schutzmaßnahmen wie Schallschutzwänden oder -wällen gilt es, besondere gestalterische Anforderungen an die Rückseiten zu stellen, die im „Gestalthandbuch A40IB1“ detaillierter dargestellt werden.

Um die stadträumliche Qualität für die angrenzenden Wohngebiete aufzuwerten, bestehen Möglichkeiten in einer freiraumplanerisch qualitätsvollen Integration von Lärmschutzmaßnahmen in das Wohnumfeld. Darüber hinaus sind Maßnahmen zu fördern, die zum Abbau der Barrierewirkung durch die Verkehrsstrasse führen, um eine Verbesserung der Vernetzung benachbarter Stadtquartiere zu erwirken. Maßnahmen

zur Optimierung der psychologischen Wirkung des Schallschutzes sind beispielsweise die Begrünung von Lärmschutzwänden. In Lagen die über ausreichend Platz verfügen, sollte die Anlage von Lärmschutzwällen oder kombinierten Wand-Wallanlagen Vorrang erhalten. Darüber hinaus vermag durch die gestalterische Aufwertung von Unter- bzw. Überführungen die Integration der Wohnviertel in das Stadtgefüge optimiert werden. Zur Reduzierung von Lärmemissionen durch die Autostraße bieten sich mit der Modernisierung des Ruhrschnellweges im Rahmen der Erneuerung der Fahrbahntrasse durch Flüsterasphalt zusätzliche Möglichkeiten.

Darüber hinaus gilt es, die Eignung einzelner Lagen für Wohnnutzungen zu überprüfen. Für die Bereitstellung von Wohnungen befindet sich im Ruhrgebiet eine Vielzahl attraktiverer Wohnlagen. Aufgrund der erwarteten demografischen Entwicklung – einer rückläufigen Bevölkerungszahl – ist innerhalb des bestehenden Wohnungsmarktes ein Überangebot an Wohnungen vorhanden. Im Rahmen der prognostizierten Zunahme von Wohnungsleerständen erweisen sich die unmittelbar an dem Ruhrschnellweg angrenzenden Wohnlagen gegenüber anderen Wohnlagen der Metropolregion Ruhr als kaum marktfähig. Im Rahmen der Entwicklung des Masterplans wurden vereinzelt Standorte identifiziert, die aufgrund dichter Gewerbeansiedlungen einen hohen Grad an Nutzungskonflikten zusätzlich zu dem Verkehrsband ausbilden. Da die identifizierten Lagen nur einen geringen Flächenanteil für Wohnnutzungen aufweisen, stellt sich die Frage nach der Zukunftsfähigkeit dieser Standorte. In diesen Lagen gilt es zu prüfen, ob diese in Zukunft als Gewerbebestandort weiter zu qualifizieren sind.

Nutzungsgerechte Entwicklung

LÄRMSENSIBLER LAGEN !



Bereich zur Qualifizierung bestehender Wohnstandorte

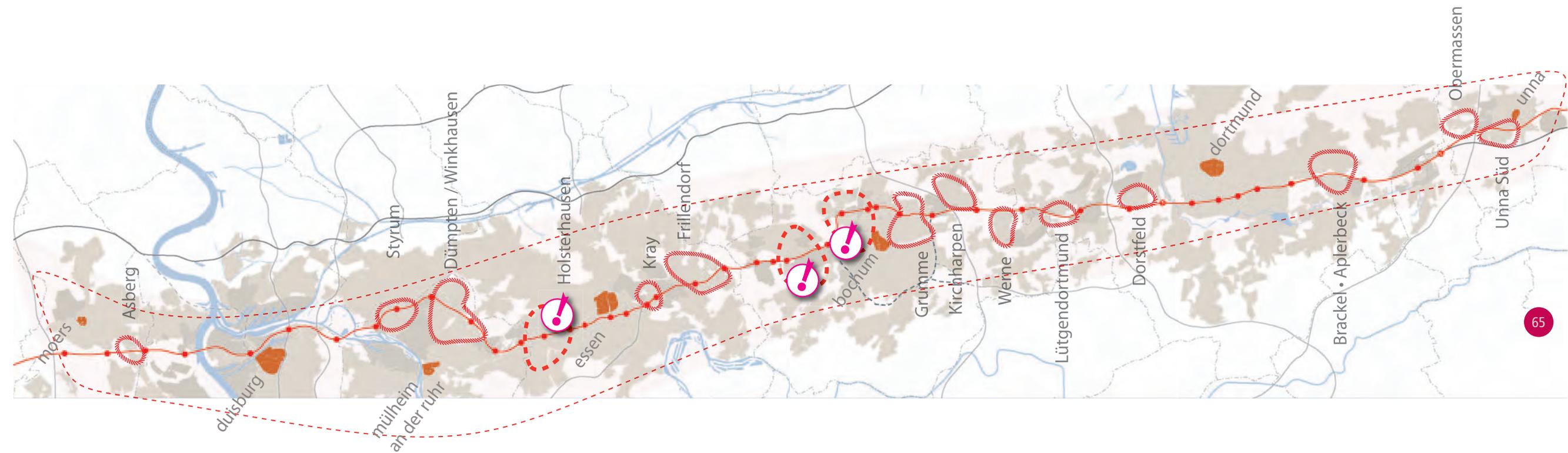


Gebiet zur Profilierung einzelner Standorte für Gewerbe u. Dienstleistung



Transformieren der bestehenden Nutzung durch Gewerbe

LÄRMSENSIBLE LAGEN



Zeigen markanter Stadtbausteine der Metropolregion Ruhr!

Im Rahmen der Stärkung der „Schaufensterfunktion“ entlang des Ruhrschnellweges sind für die Bildung Identität stiftender Raumsequenzen eine ganze Reihe an Gebäuden von der Verkehrsader aus sichtbar, wie beispielsweise die Funktürme der Städte. Diese städtebaulichen Markanten gilt es entlang des Mobilitätsbandes bewusst in den Blick zu rücken und ihre Identität stiftende Wirkung zur Verbesserung der Orientierung entlang des Raumbandes nutzbar zu fördern. Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans wurden hierzu eine Reihe potenzieller markanter Stadtbausteine identifiziert,

die entlang des Ruhrschnellweges in den Blick des Betrachters rücken und den Charakter der jeweiligen Sequenz maßgeblich prägen.

Im Rahmen der Modernisierung des Ruhrschnellweges wird es darauf ankommen, die Sichtschneisen auf diese prägenden Stadtelemente offen zu halten. In diesen Bereichen ist die Ausführung der Randbereiche offen oder transparent zu gestalten, beispielsweise durch die Errichtung eines gläsernen Lärmschutzes. Ebenso gilt es bei der Planung neuer Anlagen zur Beschilderung der Straße oder anderen Hin-

weistafeln zu prüfen, ob die Wahrnehmbarkeit durch die Schilder behindert wird. Im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen ist auf einen regelmäßigen Rückschnitt des Straßenbegleitgrüns achten.

Neben der Freilegung und Freihaltung von Blickbeziehungen werden Chancen zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit in der Inszenierung der Stadtbausteine mittels Licht gesehen. Hierzu wird angeregt, ein tragfähiges Gestaltungskonzept für das gesamte Raumband zu entwickeln. Mit der Erarbeitung eines „Masterplans Licht“ soll erreicht werden, einen Handlungskatalog verschiedener Gestaltungsmöglichkeiten zur Inszenierung des angrenzenden Stadtraumes zu erhalten – beispielsweise durch die Illumination einzelner Gebäude oder andere das Umfeld prägenden Raumkörper, wie beispielsweise konstruktive Bauelemente von Brückentragwerken.

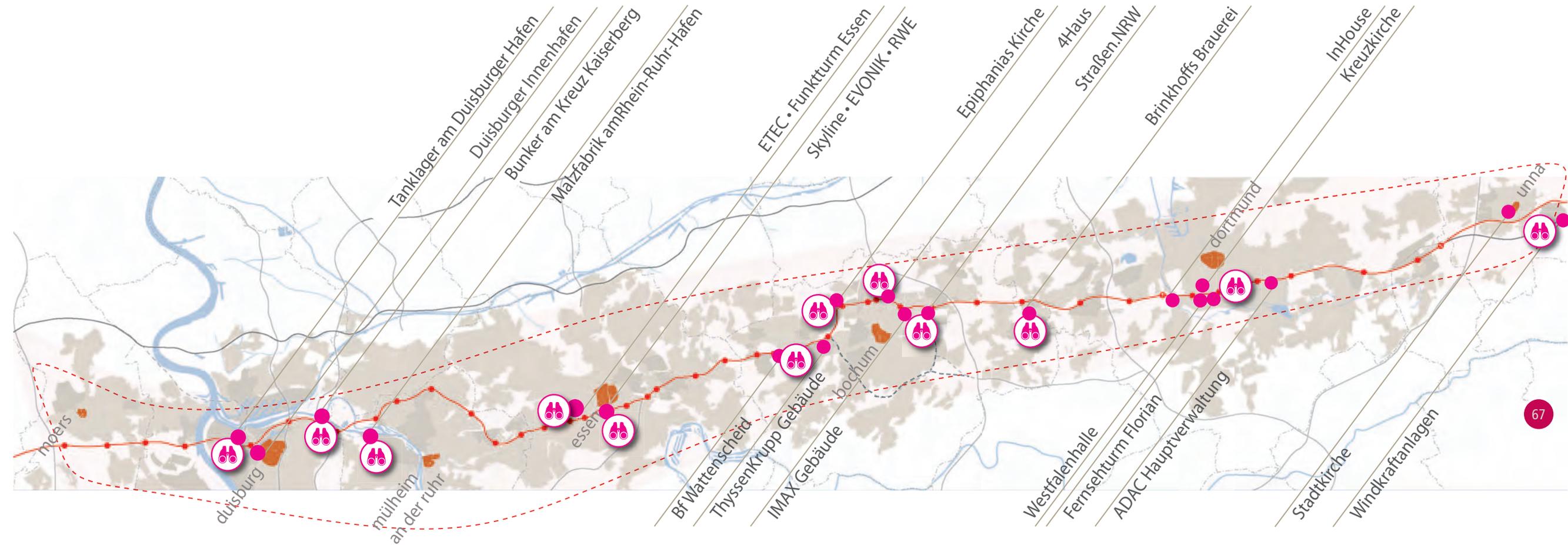
Zeigen markanter

STADTBAUSTEINE !

STADTBAUSTEINE

markanter
Stadtbaustein

Blick
freistellen





Zusammenführung der

LEHNHINTEN

Legende

- Inszenierung regional bedeutender Naturräume
- Stärkung von Sichtbeziehungen in die Landschaft
- Offenlegung regionaler Grünzüge

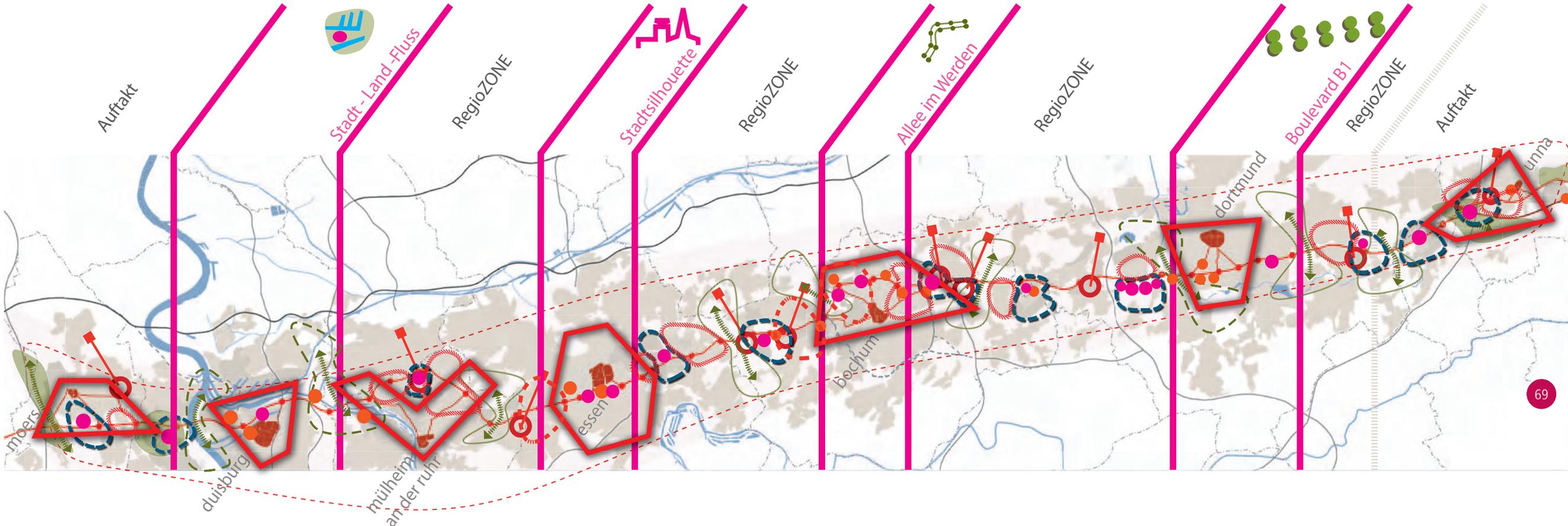
- Gestaltung von Landschaftsräumen in den Auftaktbereichen
- Streckenabschnitt zur Profilierung urbaner Sequenzen

- Aufwertung zentraler Einfahrtsbereiche in die urbanen Zentren
- Cityradiale • Einfahrtsstraße zur städtebaulichen Qualifizierung

- RegioPOL
- Gebiet zur Profilierung einzelner Standorte für den Gewerbe- + Dienstleistungssektor

- Gebiet zur Transformation von Standorten für Gewerbe u. Dienstleistung
- Bereich zur Qualifizierung bestehender Wohnstandorte

- Qualifizierung von Standorten des Einzelhandels
- Inszenierung markanter Stadtbausteine



Basierend auf den zuvor formulierten Leitlinien sind verschiedene Planungsgrundsätze zu dem Zweck entwickelt worden, einen typologischen Umgang für die räumliche Gestaltung einzelner Lagen aufzuzeigen. Hierzu sind im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans einzelne Standorte identifiziert worden, denen das Potenzial zugeschrieben wird, eine Verbesserung der Erfahrbarkeit der Stadtlandschaft in der Region Ruhr entlang des Ruhrschnellweges herbeizuführen

und das Gesicht einzelner Streckensequenzen prägend zu gestalten.

Im Fokus des Interesses steht sowohl die Förderung der regionalen Schaufensterfunktion durch die Stärkung einzelner Raumfolgen wie auch die Bildung neuer Standorte. Im Zuge der Entwicklung des Raumbandes ist zwischen zwei Arten von Standortlagen zu unterscheiden: Die eine Gruppe wird aus Standorten gebildet, die

sich innerhalb urbaner Sequenzen befinden. Diese Standorte bieten die Chance einer profilierten Akzentuierung der städtischen Raumkante. Mit ihnen wird das individuelle Gesicht der Städte definiert. Die andere Gruppe bildet sich aus Standorten, die sich innerhalb von RegioZONEN befinden. Diese Standorte eignen sich zur Inszenierung der Stadtlandschaft des Metropolraumes. Die gestalterische Aufwertung einzelner Lagen in diesen Räumen sowie die Ausbildung markanter Situationen, ermöglichen eine bessere Orientierung. In diesem Zuge steht neben der städtebaulichen Gestaltung ebenfalls die Inszenierung des Landschaftsraumes im Fokus.

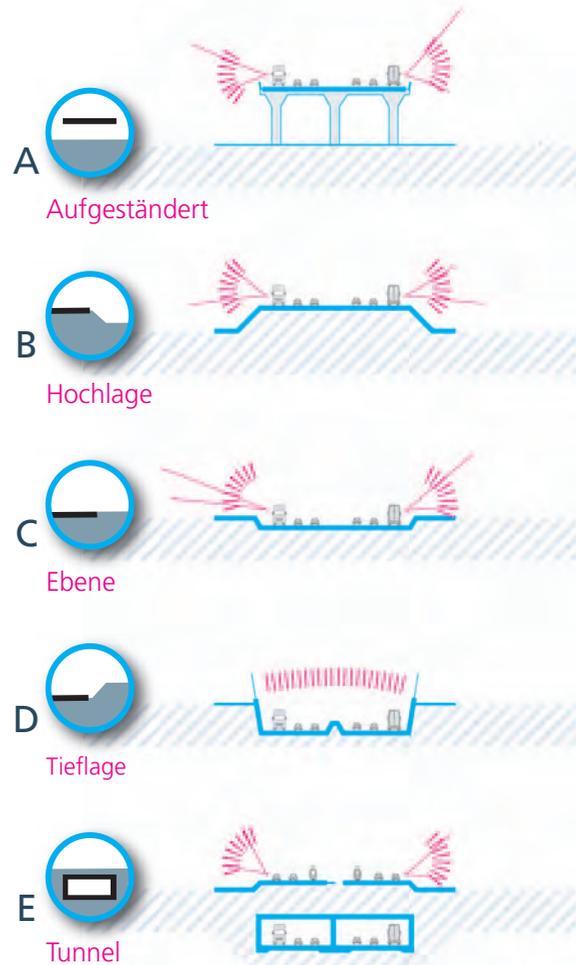
Mit dem Masterplan werden verschiedene Standorte zur Entwicklung vorgestellt, die eine ganz unterschiedliche Bedeutung für die Region zu entfachen vermögen. Einigen Standorten wird eine hohe Ausstrahlkraft für das Bild der Region zugesprochen, während andere eher auf lokaler Ebene ihre Bedeutung entfachen.

Typologischer Aufbau eines Straßenquerschnittes entlang des Ruhrschnellweges



SYSTEMBAUKASTEN 7.0

SYSTEMBAUKASTEN A40 | B1

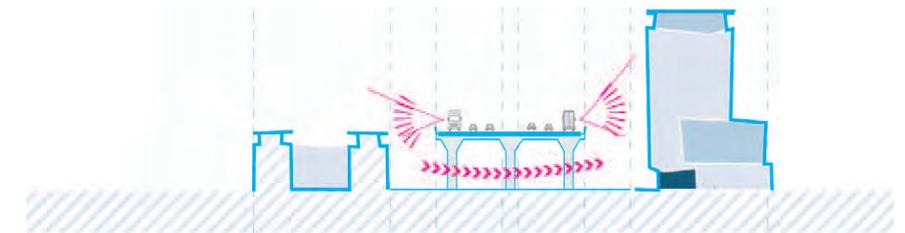


Grundtypen topografischer Straßenlagen

Da die Förderung der Schaufensterfunktion entlang des Ruhr Schnellweges von der Wahrnehmbarkeit und Einsehbarkeit einzelner Lagen abhängig ist, steht die gestalterische Ausbildung dieser Standorte in direkter Wechselwirkung zur räumlichen Ausprägung der Verkehrsader, der Geometrie des Fahrbahnverlaufes, seiner topografischen Lage zum angrenzenden Stadtraum sowie der Ausgestaltung jeweiliger Randlagen. Diese räumlichen Merkmale bilden entscheidende Parameter für die gestalterische Ausformulierung einzelner Teilräume. Um konkrete Maßnahmen zur Gestaltung dieser Randlagen zu bestimmen, ist eine Analyse der bestehenden Raumcharakteristika erforderlich. Der Aufbau eines Gebietsquerschnitts gibt hierfür die notwendigen Erkenntnisse und stellt die räumlichen Eigenschaften der jeweiligen Bausteine eines jeden Querschnittes dar: „Stadtraum + Rand + Straße + Mittelstreifen + Straße + Rand + Stadtraum“

Im Rahmen der Entwicklung einzelner Standorte wird mit dem Baukastensystem ein typologischer Umgang aufgezeigt, mit deren Hilfe für die jeweils vorgefundene Raumsituation in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzungskonzeption Maßnahmen zur räumlichen Gestal-

tung abzuleiten sind. Je nach Topografie der Straße – dem Höhenunterschied der Fahrbahn zum angrenzenden Stadtraum – sind unterschiedliche Gestaltungsmaßnahmen erforderlich, um die Wahrnehmbarkeit angrenzender Standorte bzw. deren Einsehbarkeit – von der



Urbane Zentrenbereiche inszenieren



Standorte in der Regio-Zone präsentieren

SYSTEMBAUKASTEN A40 | B1

Fahrbahn aus – zu verbessern. Während hohe Straßenlagen eine weite Sicht auf das angrenzende Umfeld ermöglichen, wird der Blick in Lagen, in denen die Straße in Troglage geführt ist, auf die sich seitlich erhebende Stadtkante fokussiert.

Darüber hinaus sind je nach Absicht, wie der angrenzende Stadtraum zur Fahrbahn zu qualifizieren ist, verschiedene Gestaltungsmaßnahmen zu treffen. In Abhängigkeit der einzelnen Nutzung und der projizierten Strahlkraft eines Standortes sind darüber hinaus unterschiedliche Aktionen verbunden. Hierbei werden vier Aktionsformen unterschieden, wie die Randbereiche in Abhängigkeit des projizierten Nutzungsprofils auszubilden sind:

ZEIGEN • In diesen Lagen gilt es die Wahrnehmbarkeit von Standorten oder landschaftlichen Lagen zu verbessern, indem die Randbereiche von zu hohem Grünbewuchs freigehalten werden.

INSZENIEREN • An besonderen Standorten, die für das Bild der Region bedeutend sind und den Wandel des Ruhrgebietes zur Metropolregion aufzeigen, gilt es die Aufmerksamkeit bewusst auf diese Gebiete zu lenken, indem die Sicht auf den Standort freigehalten und der Blick mittels klar gesetzter Attraktionspunkte geführt wird.

QUALIFIZIEREN • In verschiedenen Situationen, in denen der Stadtraum aufgrund der rückseitigen Ausrichtung von Gebäuden wenig Qualität zu bieten hat, gilt es, die Einsehbarkeit von Standorten nicht zu fördern, sondern die Randlagen durch eine intensive Ausbildung des „Straßenbegleitgrüns“ zu qualifizieren.

TRANSFORMIEREN • In einzelnen Bereichen, in denen die bestehende Nutzung aufgrund hoher Nutzungskonflikte sukzessive zurückgenommen wird, gilt es, für die an dem Standort projizierte Nutzung die Randlagen entsprechend zu qualifizieren.

A Gewerbestandort



B Dienstleistungsstandort



C Freizeit / Naherholung



D Einzelhandelsstandort



E Wohnareale



I. zeigen:

- Zur Adressbildung besondere Standorte des Wirtschaftssektors **zeigen**
- Landschaftsräume **öffnen**

II. inszenieren:

- Wirtschaftsstandorte mit überregionaler Ausstrahlkraft **inszenieren**
- besondere Landschaftsräume **inszenieren**

III. qualifizieren:

- Einkaufszentren / Agglomerationsstandorte: den „grünen Saum“ gestalterisch **qualifizieren**
- Wohnlagen: die Rückseiten zur Trasse gestalterisch **qualifizieren**

IV. transformieren:

- Zur Auflösung einzelner Gemengesituationen kleinteilige Wohnstandorte **umstrukturieren**

Aktionsformen zur stadträumlichen Gestaltung

Typologien zur räumlichen Gestaltung

Neben der Bestimmung funktionaler Gesichtspunkte zur Gestaltung des Raumbandes gilt es, mit dem Regionalen Masterplan im Rahmen zukünftiger Entwicklungsaktivitäten das regionale Profil der Metropolregion Ruhr zu stärken und die Raumstruktur entlang des Ruhrschnellweges sinnlich erfahrbar zu machen.

Im Fokus steht die Verbesserung der Orientierung innerhalb des 75 Kilometer langen Streckenabschnittes. Darüber hinaus ist es Ziel,

die Adresswirkung einzelner Lagen, insbesondere von Standorten deren Bedeutung für den Wandel des Ruhrgebietes kennzeichnend ist, zu stärken.

Die Schaufensterfunktion ist eng verbunden mit der Bildung stadträumlicher Qualitäten. Zur Förderung des an dem Ruhrschnellweg vermittelten Bildes der Region Ruhr werden mit dem Masterplan verschiedene Typologien zur räumlichen Gestaltung des angrenzenden Stadtraumes aufgezeigt. Die Wahrnehmbarkeit angrenzender Standorte wird maßgeblich durch die Geometrie

des Straßenverlaufes beeinflusst. Je nach Krümmung der Fahrbahntrasse wird der Blick direkt auf die angrenzenden Stadtlagen gelenkt. Im Zuge der Verbesserung der Raumqualität spielen diese „Zonen erhöhter Wahrnehmung“ eine übergeordnete Rolle. In diesen Lagen werden im Rahmen ihrer Entwicklung erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Stadtraumes gestellt. Für folgende räumliche Situationen wurden exemplarisch Typologien entwickelt:

Standorte an geraden Strecken • Einen besonderen Umgang im Städtebau zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit einzelner Standorte erfordern Randlagen parallel zur Fahrbahn.

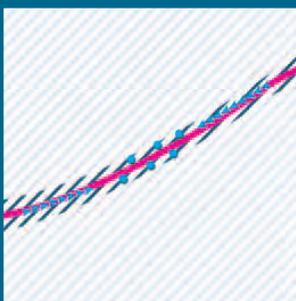
Standorte in Kurvenlagen • In Kurvenlagen lassen sich Standorte aufgrund der erhöhten Wahrnehmbarkeit in den Bereichen der Außenkurve identifizieren, die zur Adressbildung besonderen städtebaulichen Gestaltungsraum bieten.

Standorte in besonderen Lagen • In einzelnen Lagen wird der Blick aus beiden Fahrtrichtungen heraus auf Standorte fokussiert, deren Wahrnehmbarkeit durch die Lage im inneren Kurvenbereich eher gering ist.

GEOMETRIE DER STRASSE

A

geradliniger
Trassenverlauf



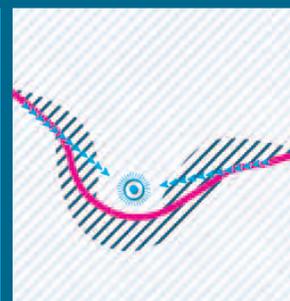
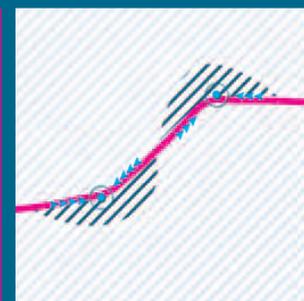
B

kurvenreiche
Fahrbahn

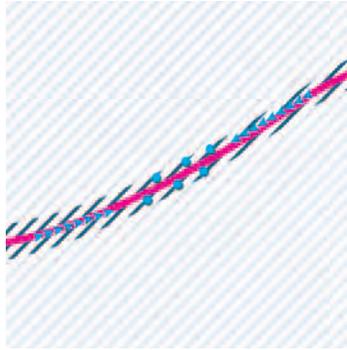


C

besondere
Kurvenlage



TYPOLOGIEN 7.1



Geradliniger
Trassenverlauf

Typologie PARALLELE

An geraden Teilabschnitten ist die Sichtbarkeit paralleler Standorte nur eingeschränkt möglich. Der Blick des Fahrers ist eher auf den Horizont der Straße konzentriert.

Zur Verbesserung der Adresswirkung einzelner Standorte an geraden Streckenabschnitten gilt es, die Wahrnehmbarkeit von Standorten durch besondere stadträumliche Gesten zu erhöhen – beispielsweise vermögen Baukörper, die räumlich zur Verkehrsstraße ausgerichtet sind oder Hochpunkte entlang der Straße ausbilden, den Blick auf sich zu ziehen. Ergänzende Maßnahmen, die mit dem „Gestalthandbuch A40IB1“ aufgezeigt werden, helfen die Sichtbarkeit der Stadtstruktur zu erhöhen.

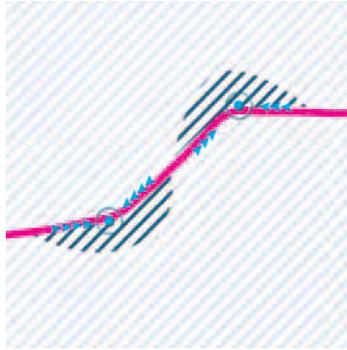
TYOLOGIEN DER RÄUMLICHEN GESTALTUNG

a Parallele



TIPOLOGIE PARALLELE





Kurvenreicher
Straßenverlauf

Typologie REIHE

Zur Förderung der Adresswirkung ist an kurvenreichen Teilabschnitten die Einsehbarkeit angrenzender Standorte in den Außenbereichen der Straßenkrümmung besonders gut. Da der Blick des Verkehrsteilnehmers automatisch auf den Stadtraum gelenkt wird, sind besondere Anforderungen an die Ausbildung einer prägnanten Stadtkante zu stellen. Dies wird beispielsweise durch eine Reihung ähnlicher Gebäudetypen ermöglicht.

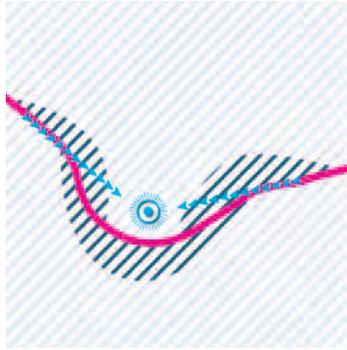
TYOLOGIEN DER RÄUMLICHEN GESTALTUNG

b Reihe



TYOLOGIE REIHE





Besondere
Kurvenlage

Typologie DOMINANTE

An Streckenabschnitten mit einem besonders gekrümmten Trassenverlauf wird ausnahmsweise der Blick des Fahrers – von beiden Fahrrichtungen aus der Ferne – auf die Innenseite der Kurvenlage fokussiert.

Aufgrund der weiten Entfernung wird die Wahrnehmbarkeit von Standorten an derartigen Lagen nur durch die Ausbildung einer baulich markanten Geste ermöglicht – beispielsweise durch die Errichtung eines ausdrucksvollen Hochpunktes.

TYOLOGIEN DER RÄUMLICHEN GESTALTUNG

C Dominante



TYOLOGIE DOMINANTE



Profilierung der Stadtlandschaft

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans ist eine Reihe von Standorten – so genannte RegioPOLE – identifiziert worden. Sie weisen das Potenzial dazu auf, die Erfahrbarkeit und Ablesbarkeit der regionalen Raumstruktur entlang des Ruhrschnellweges zu verbessern. Basierend auf den Leitlinien steht im Fokus der zukünftigen Gestaltung dieser Lagen die Entwicklung Identität stiftender Orte sowie die Bildung prägnanter Raumkanten. Durch die

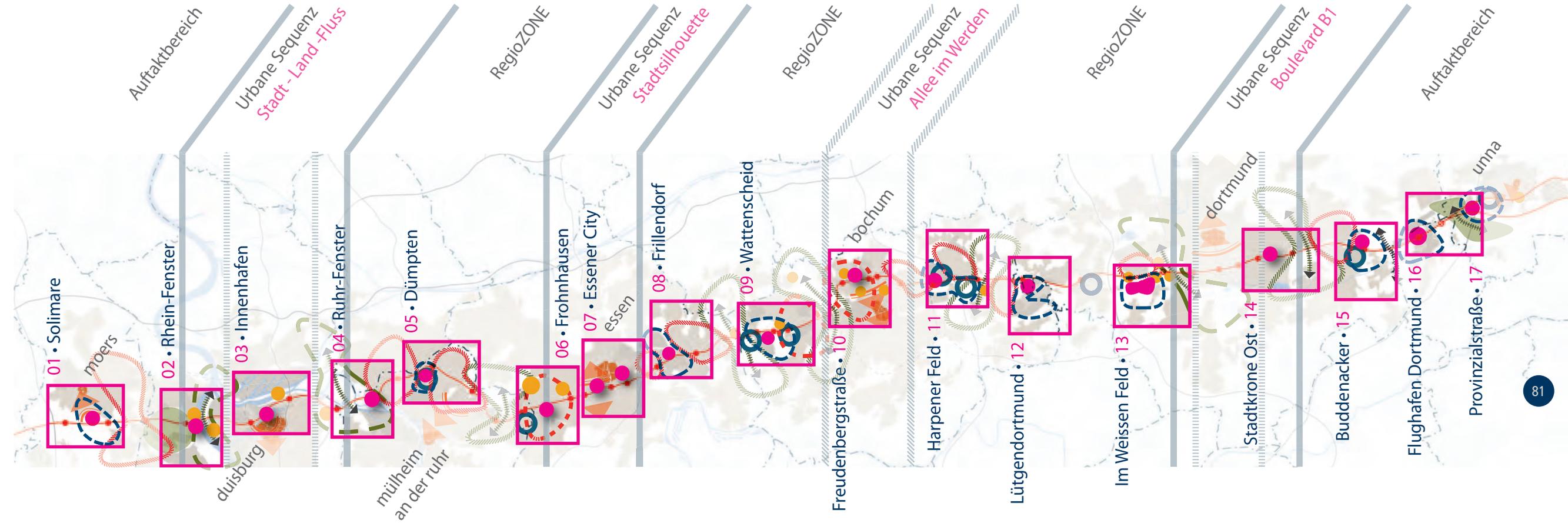
verbesserte Präsenz der Standorte vermag die Orientierung entlang der Verkehrsader erhöht werden.

Einen Überblick der identifizierten Lagen entlang des Ruhrschnellweges gibt die folgende Darstellung. Darüber hinaus wurde eine Kategorisierung der einzelnen Standorte nach ihrer zukünftigen Bedeutung für die Erfahrbarkeit der Metropolregion Ruhr entlang dieses

Verkehrskorridors vorgenommen. Unterschieden werden Standorte mit regionaler Strahlkraft, die für das Bild der Region prägend sind und Standorten mit lokaler Ausstrahlung, deren Entwicklung in erster Linie für das Umfeld von Bedeutung ist.

Neben der Einordnung der Standorte in die Struktur des Raumbandes wurden mit der Ausgestaltung der einzelnen Lagen gestalterische und funktionale Anforderungen benannt. Im Zuge der Entwicklung von Standortqualitäten wurde der mit dem Baukasten aufgezeigte typologische Umgang zur räumlichen Gestaltung exemplarisch veranschaulicht, so dass anhand der RegioPOLE dargestellt wird, welche gestalterischen Qualitäten die einzelnen Lagen an dem Band in Abhängigkeit des projektierten Nutzungsprofils besitzen und welches Potenzial der Standort bietet, Gesicht zur Straße zu zeigen.

RegioPOLE 8.0



SOLIMARE 01

Inszenierung Stadtlandschaft +
Freizeitschwerpunkt • Solimare

Auftaktbereich mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele Dominante
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	C	Freizeit / Naherholung
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Streckenabschnitt befindet sich innerhalb der Durchfahrt der Stadt Moers östlich des Autobahnkreuzes mit der Autobahn A57. Mit ihm wird der Auftaktbereich zum Kernraum der Metropolregion Ruhr gebildet. Die „Garten- und Festivalstadt“ Moers wird durch zwei Anschlussstellen erschlossen. Parallel zur Fahrbahn des Ruhrschnellweges verläuft im Norden die Venloer Straße, die früher die zentrale Verbindungsader zur Anbindung der Niederlande bildete.

Der Charakter dieses Streckenabschnittes südlich der Fahrbahn ist überwiegend durch weite Landschaftsräume geprägt, jedoch werden durch die bestehenden Lärmschutzwände Blickbezüge in den Raum verhindert. Aufgrund der räumlichen Distanz der bestehenden Stadtstruktur zum Ruhrschnellweg, ist die Stadt Moers von der Fahrbahn nicht wahrzunehmen.

An der Anschlussstelle „Moers“ befindet sich mit der Krefelder Straße eine der Stadtradien

zur Anbindung des Moerser Zentrums mit der historischen Altstadt und dem als Museum umgenutzten Schloss. An dieses grenzt der Schlosspark mit seinen historischen Wall- und Grabenanlagen. Zusammen mit dem für zahlreiche Festivals genutzten Freizeitpark bildet dieser Bereich einen Verbund parkähnlicher Grünräume parallel zur Krefelder Straße. Innerhalb dieses Grünzuges, in dem der Moersbach entlang fließt, werden eine Reihe von Freizeiteinrichtungen räumlich gebündelt: Das Freizeitbad „Solimare“ mit der Eishalle, das Naturbad „Bettenkamper Meer“, der Freizeit- und Veranstaltungspark, in dem jährlich das „Moers Festival“ stattfindet, mehrere Freizeit- und Trendsportanlagen sowie ein Streichelzoo.

Der gerade Streckenverlauf innerhalb des Abschnittes der Stadt Moers erweist sich als wenig förderlich zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit angrenzender Stadtlagen. Mit der geplanten Erweiterung des Freizeitschwerpunk-

tes „Solimare“ und der Verlagerung einzelner Sporteinrichtungen an diesen Standort bestehen jedoch Chancen zur räumlichen Entwicklung innerhalb des Streckenabschnittes. Die Konzentration der Einrichtungen an einen Ort bietet den Vorteil, Synergieeffekte zu optimieren. Darüber hinaus bieten die Flächen südlich des Ruhrschnellweges das Potenzial weitere Freizeitangebote entlang der Filder Straße zur Profilierung des räumlichen Nutzungsschwerpunktes anzusiedeln.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Zuge zukünftiger Entwicklungen bietet sich innerhalb dieses Gebietes das Potenzial, die Erlebbarkeit des Landschaftsraumes zu fördern, zu dem Zweck, die Qualitäten der Stadt Moers als Garten- und Festivalstadt symbolhaft zu veranschaulichen. Darüber hinaus bietet sich mit den projektierten Entwicklungen an dem Areal „Solimare“ die Chance, der Stadt Moers ein bauliches Gesicht an dem Verkehrsband zu geben. Im Zuge anstehender Sanierungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen oder Entwicklungsaktivitäten am Ruhrschnellweg werden folgende Potenziale zur Profilierung des Raumbandes gesehen:

Landschaftszäsur Rheintal +
Buisnesspark • Niederrhein

Auftaktbereich mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele Dominante
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	B	Dienstleistung Gewerbe
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Die dargestellte Raumsequenz befindet sich im Duisburger Stadtgebiet innerhalb des westlichen Auftaktbereiches der Verkehrsader. Prägnantestes Element des Verkehrsraumes bildet die lang gestreckte Schrägseilbrücke im Osten, mit der die naturräumlich eindrucksvolle Zäsur des Rheins mit seinen weitläufigen Auenbereichen überspannt wird. Mit ihrer Schrägseil-Konstruktion und den zwei 50 Meter hohen Pylonen bildet die Brücke eine von Weitem aus sichtbare Landmarke und stellt als imposantes Bauwerk das Tor zum Kernraum der Metropolregion Ruhr dar. Westlich der Rhein-Brücke wird der Ruhrschnellweg durch eine ehemalige Schleife des Rheins geführt, deren weiträumiges Gebiet überwiegend landschaftlich geprägt ist – nur in wenigen Bereichen – entlang des Rheins – grenzt die Siedlungsstruktur an das Verkehrsband an. Im südlichen Bereich der Rheinschleife befindet sich der Standort des „Buisnessparks Niederrhein“ –

der mit seinen künstlerisch gestalteten Parkanlagen eine hochwertige Adresse für den tertiären Wirtschaftssektor ausbildet.

Der Straßenverlauf in diesem Streckenabschnitt weist mehrere Krümmungen auf. Dadurch, dass die Straße leicht erhöht gegenüber der Tallage der Rheinschleife liegt, sind Blickbezüge in den Landschaftsraum gut herzustellen, wären die Randbereiche des Ruhrschnellweges nicht durch dichte Vegetation des Straßenbegleitgrüns geschlossen gehalten.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der räumlichen Entwicklung dieses Streckenabschnittes bietet sich das Potenzial, die Erlebbarkeit der attraktiven Landschaftsräume

innerhalb der Auftaktbereiche zu verbessern. Dazu werden folgende Aktionen im Zuge der Durchführung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen vorgestellt:

- Im Zuge der Modernisierung des Ruhrschnellweges gilt es, den Blick auf den Rhein und das Rheintal freizuhalten. Dazu gilt es, im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen die Konstruktion der Geländer nicht zu verschließen. Des Weiteren bietet eine Inszenierung der Brückenkonstruktion mittels Illumination die Chance, eine Identität stiftende Wirkung des Bauwerkes auch bei Nacht herbeizuführen.

- Eine Öffnung von Blickbeziehungen in die Umgebung ist zu dem Zweck vorgeschlagen, die Wahrnehmbarkeit der Landschaftsräume zu fördern. Um die Einsehbarkeit des Landschaftsraumes von dem Ruhrschnellweg zu ermöglichen, aber dennoch Blickbezüge aus den Landschaftsräumen auf die Verkehrsader abzuschirmen, wird die Errichtung von keilförmig aufgefächerten Wallanlagen vorgeschlagen. Diese ermöglichen durch die diagonale Anordnung Einblicke von der Fahrbahn aus in die Umgebung jedoch werden Blickbeziehungen aus dem Landschaftsraum vermieden.



02 • Rhein-Fenster, Duisburg



INNENHAFEN 03

Duisburger Innenhafen +
Landschaftszäsur Ruhrtal

Urbane Sequenz mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe Dominante
Topografie der Straße	B	hoch
primäre Nutzung	B	Dienstleistung
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Das dargestellte Gebiet kennzeichnet den baulich geprägten Abschnitt in den Kernraum der Metropolregion Ruhr. Der Streckenbereich liegt innerhalb der urbanen Sequenz der Stadt Duisburg. Das Zentrum der Stadt Duisburg wird über die Anschlussstelle „Duisburg Häfen“ erschlossen. Südlich des Ruhrschnellweges befindet sich der Standort des ehemals industriell genutzten Innenhafens, der sich nach seiner Transformation im Rahmen der IBA „Emscher Park“ als Standort mit einem vielfältigen Angebot an Nutzungen – wie Einrichtungen für Kunst, Kultur, Wohnen, Arbeiten und zur Freizeitgestaltung – präsentiert. Nördlich befindet sich unmittelbar in der Nähe des Binnenhafens – als internationaler Warenumserschlagplatz der Region Ruhr - das Gewerbegebiet Kaßlerfeld. Parallel zur Verkehrsstrasse verläuft die Ruhr mit den Deichanlagen. Am Autobahnkreuz mit der A59 ist die Fahrbahn in unmittelbarer Nähe zur Ruhr geführt.

Im gesamten Streckenabschnitt verläuft die Trasse des Ruhrschnellweges in erhöhter Lage zum angrenzenden Stadtraum. Aufgrund des doppelt gekrümmten Fahrbahnverlaufes werden verschiedene Blickbezüge zu dem angrenzenden Stadtraum ermöglicht. Insbesondere in Höhe der Schwanentor-Brücke rückt die Bebauungsstruktur des Duisburger Innenhafens mit den Speichergebäuden durch den gekrümmten Verlauf der Straße in den Fokus des Blickfeldes.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Zuge zukünftiger Entwicklungsaktivitäten bietet sich innerhalb des Streckenabschnittes das Potenzial zur Profilierung der urbanen Sequenz durch die Bildung markanter Stadtbausteine entlang des Duisburger Innenhafens. Darüber hinaus bietet sich im nördlichen Bereich die Chance die Erlebbarkeit der landschaftlichen Zäsur des Ruhrtals zu verbessern

und damit den Übergang in den Kernraum der Metropolregion zu inszenieren. Hierzu werden folgende Entwicklungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- Im Zuge regelmäßiger Unterhaltungsmaßnahmen am Ruhrschnellweg gilt es, den Blick in den Landschaftsraum der Ruhr sowie der Deichanlagen im Norden zu ermöglichen, um die regionale Portalwirkung der Sequenz zu fördern. Darüber hinaus vermag die gestalterische Inszenierung der Auenlandschaft mittels künstlerischer Interventionen – wie beispielsweise mit dem Projekt Rheinorange an den Rheinauen aufgezeigt wird – zu einer zusätzlichen Aufwertung des Landschaftsraumes als Naherholungsgebiet beitragen.

- Im Rahmen der Profilierung der Raumkante entlang des Duisburger Innenhafens wird mit der Errichtung des Landesarchivs am Standort der Schwanentor-Brücke ein städtebaulich hochwertig gestaltetes Gebäude errichtet, mit dem ein markanter Stadtbaustein zur Förderung der Identität stiftenden Wirkung des Raumbandes entlang des Ruhrschnellweges entsteht. Darüber hinaus kann mit dem Bau des Eurogates eine weitere Landmarke errichtet zu werden, über die eine Inszenierung des Raumbandes ermöglicht wird.

- Eine Inszenierung der markanten Stadtbausteine durch Illumination bietet darüber hinaus die Chance, eine Identität stiftende Wirkung des Sequenzbereiches auch bei Nacht herbeizuführen. In diesem Rahmen bieten neben den angeführten Gebäuden ebenfalls die Tanklager des Duisburger Hafens Potenzial zur künstlerischen Aufwertung.

- Zur Profilierung der Raumkante in einzelnen Streckenabschnitten der RegioZONE wird im Rahmen zukünftiger Transformationsprozesse innerhalb der bestehenden Gewerbelagen am Duisburger Innenhafen die Ausbildung einer städtebaulich qualitativ gut gestalteten Raumkante vorgeschlagen, mit dem Ziel hochwertige Nutzungen anzuziehen. Mit dem Standort im unmittelbaren Umfeld der Anschlussstelle besteht aufgrund der besonderen Kurvenlage das Potenzial zur Ausbildung eines markanten Stadtbausteins, der vermag, zur Förderung der Orientierungswirkung entlang des Verkehrskorridors beizutragen.

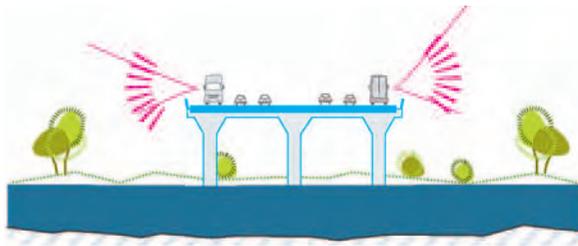
- Im Rahmen der Ausbildung zentraler Eintrittsbereiche gilt es, die Anschlussstelle „Duisburg Häfen“ als zentralen Eintrittsbereich zur Duisburger Innenstadt auszubilden. Damit verbindet sich eine Aufwertung des Stadt- und Verkehrsraumes als Visitenkarte der Stadt Duisburg und als Eintrittsbereich zur Anbindung des Duisburger Innenhafens.

03 • Innenhafen, Duisburg



Landschaftszäsur Ruhrtal + Rhein-Ruhr-Hafen

RegioZONE mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	C	Dominante
Topografie der Straße	B	hoch / aufgeständert
primäre Nutzung	C	Landschaftsraum
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Streckenabschnitt befindet sich im Mülheimer Stadtgebiet innerhalb der RegioZONE zwischen den urbanen Sequenzen der Städte Duisburg und Essen. Der Bereich zwischen dem „Spaghetti-Knoten“ Kaiserberg (Verknüpfung der A40 mit der A3) im Westen und dem Rhein-Ruhr-Hafen im Osten wird von der naturräumlich reizvollen Zäsur des Ruhrtals gequert. Aufgrund der landschaftlichen Restriktionen des Raumes ist der Verlauf der Fahrbahn sehr kurvenreich. Durch den Brückenschlag über die Ruhr führt die Straße in erhöhter Lage durch die Landschaft. Hierdurch werden vielfältige Einblicke in die Auenlandschaft ermöglicht. Darüber hinaus befindet sich in diesem Streckenabschnitt nördlich des Hafens die Anschlussstelle „Mülheim Styrum“ als westliche Erschließung zur Anbindung der Mülheimer Innenstadt.

Auch wenn der Rhein-Ruhr-Hafen in einiger Distanz zur Fahrbahn gelegen ist, bilden die zylindrischen Silogebäude der Malzfabrik eine von Weitem sichtbare Landmarke, die zur Strukturierung des Raumbandes und für eine Orientierung entlang der Verbindungsader förderlich ist. Mit der Fläche nördlich der Anschlussstelle „Kreuz Kaiserberg“ unmittelbar an dem Schifffahrtskanal bietet sich die Möglichkeit zur Entwicklung eines neuen Standortes. Als Nutzung ist die Errichtung eines Autohofs auf Duisburger Stadtgebiet projektiert, da im Zuge der Modernisierung des Ruhrschnellweges eine Reihe von Tank- und Rastanlagen, die derzeit unmittelbar an der Verkehrsstrasse liegen, durch den sechsstreifigen Ausbau wegfallen. Für die westliche Erschließung wäre der Standort daher die erste Raststation vor dem Rhein-Ruhr-Zentrum an der Grenze der Städte Mülheim an der Ruhr und Essen.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der räumlichen Entwicklung bietet sich in diesem Streckenabschnitt das Potenzial die Erlebarkeit der naturräumlichen Zäsur des Ruhrtals als eines der drei großen Flusstaler, die das Raumband gliedern, zu verbessern.

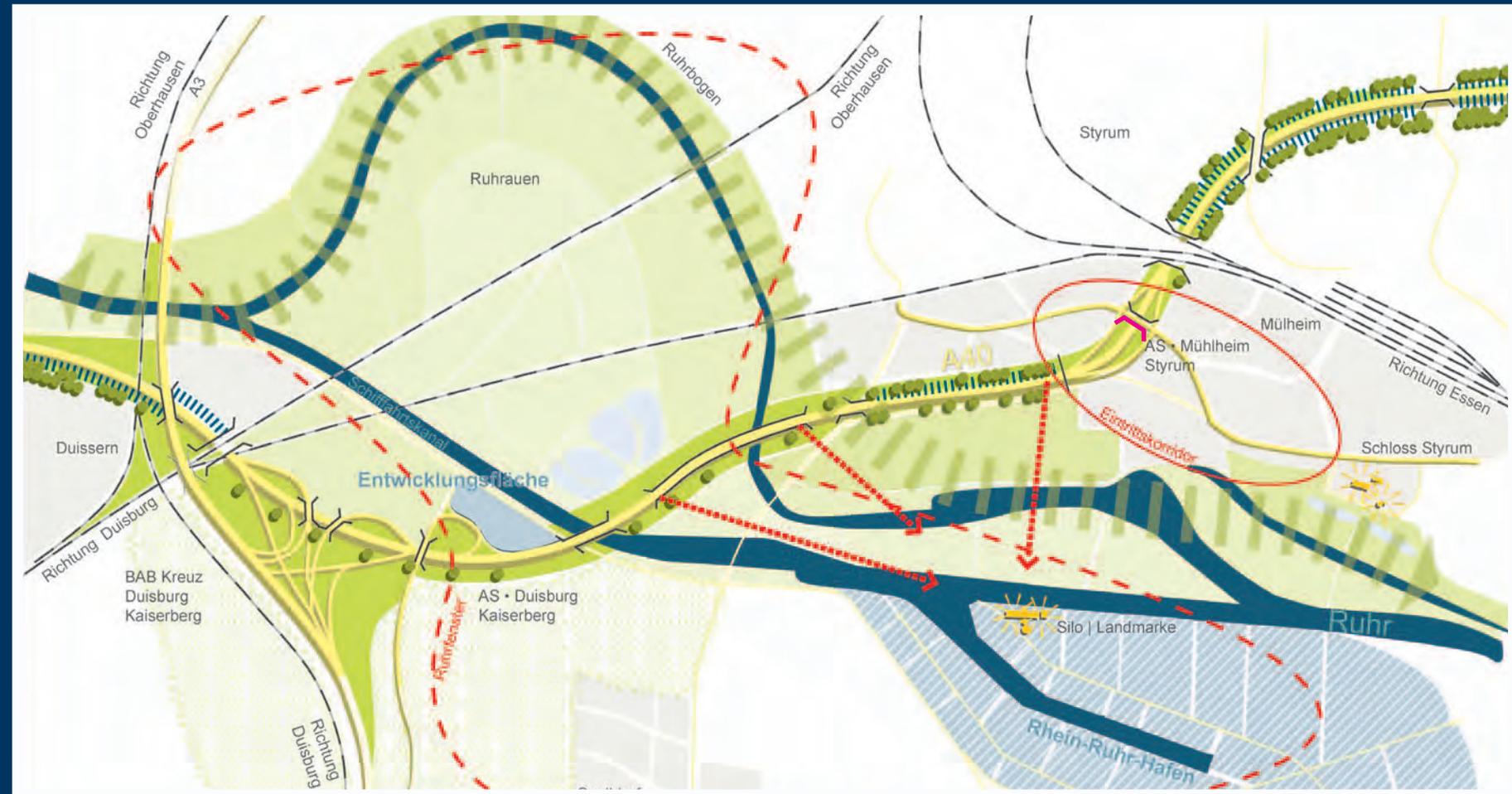
- Im Zuge der Modernisierung des Ruhrschnellweges gilt es, den Blick in den Landschaftsraum des Ruhrtals freizuhalten. Darüber hinaus vermag eine gestalterische Inszenierung der Auenlandschaft mittels künstlerischer Interventionen dazu beitragen, eine zusätzliche Aufwertung des Raumes zu erzeugen.
- Erhalt der Blickbeziehungen zum Standort des Rhein-Ruhr-Hafens. Eine Inszenierung der Malzfabrik durch Illumination ihrer Silogebäude



04 • Ruhr-Fenster, Mülheim an der Ruhr

bietet darüber hinaus die Chance, eine Identität stiftende Wirkung des Ortes auch bei Nacht herbeizuführen.

- Im Rahmen der Ausbildung zentraler Eintrittsbereiche gilt es, die Anschlussstelle „Mülheim Styrum“ als westlichen Eintrittsbereich auszubilden. Damit verbindet sich eine Aufwertung des Stadt- und Verkehrsraumes als Visitenkarte der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mit der Illumination des Brückenbauwerkes an der Anschlussstelle bietet sich die Möglichkeit, den Bereich als Entrée auszubilden. Um der Bedeutung als Stadteingang gerecht zu werden und die Verkehrsverteilung in Mülheim Styrum zu verbessern, ist der Ausbau der Anschlussstelle zu einem Vollknoten notwendig.



Gewerbegebiet • Heifeskamp
Stadtlandschaft der Metropolregion Ruhr

RegioZONE mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	C	Reihe
Topografie der Straße	C	eben / hoch
primäre Nutzung	A	Gewerbe
Aktivität	III.	qualifizieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Streckenabschnitt liegt innerhalb des Mülheimer Stadtgebietes an der Grenze zur Stadt Oberhausen. Das Gebiet befindet sich in einer RegioZONE zwischen den urbanen Sequenzen der Städte Duisburg und Essen. Der Verlauf der Fahrbahn bildet eine weiträumige, parabelförmige, Krümmung aus. An ihrem Hochpunkt liegt die Anschlussstelle „Mülheim Dümpten“, die sowohl der Anbindung an die Stadt Oberhausen wie zur Erschließung der südlich gelegenen Gewerbeflächen der Stadt Mülheim an der Ruhr dient. Unmittelbar im Einzugsbereich hat sich in den letzten Jahren durch die Aufgabe einzelner Nutzungen der Standort „Heifeskamp“ als ein Agglomerationsbereich des großflächigen Einzelhandels etabliert. Ebenfalls wird hierüber eine Anbindung an eines der wenigen verbliebenen Industrieareale am Ruhrschnellweg – der Mannesmann Röhrenwerke – ermöglicht.

Während der südliche Bereich vornehmlich durch gewerbliche Nutzungen geprägt ist, befindet sich nördlich der A 40 ein landschaftlich geprägter Raum als Pufferzone zwischen den Städten Mülheim an der Ruhr und Oberhausen. Da die Ränder des Ruhrschnellweges in diesem Streckenabschnitt durch eine intensive Vegetation des Straßenbegleitgrüns geprägt sind, werden Blicke in den Landschaftsraum kaum ermöglicht, obwohl die topografische Lage der Straße eben ist.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen des geplanten Straßenausbaus bietet sich durch die Qualifizierung der Randlagen das Potenzial die Erlebbarkeit der Stadtlandschaft entlang des Ruhrschnellweges zu

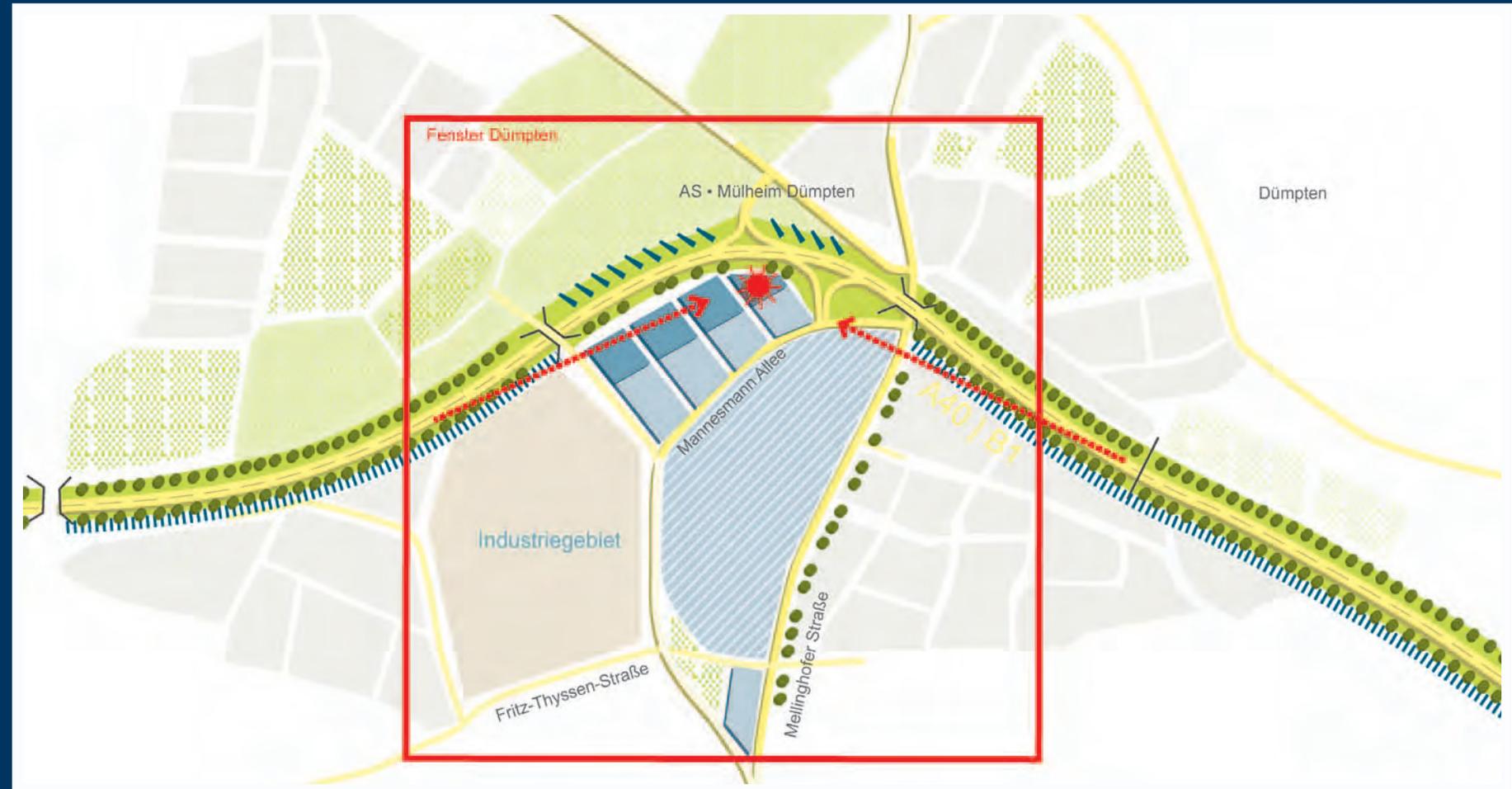
verbessern. Im Zuge räumlicher Entwicklungsaktivitäten werden Chancen zur Ausbildung einer gestalterisch hochwertigen Raumkante im Rahmen einer sukzessiven Transformation der bestehenden Gewerbeflächen gesehen. Folgende Maßnahmen werden hierzu vorgeschlagen:

- Eine Öffnung des nördlichen Landschaftsraumes ist zu dem Zweck angedacht, die Wahrnehmbarkeit von Übergängen zwischen den Stadtgebieten Oberhausen und Mülheim an der Ruhr zu fördern. Um die Einsehbarkeit des Landschaftsraumes von dem Ruhrschnellweg zu ermöglichen, aber dennoch Blickbezüge aus den Landschaftsräumen auf die Verkehrsader zu vermeiden, wird die Errichtung von keilförmig aufgefächerten Wallanlagen empfohlen. Diese ermöglichen durch die diagonale Anordnung Einblicke von der Fahrbahn aus in die Umgebung.



05 • Dümpten, Mülheim an der Ruhr

- Zur Profilierung der Raumkante in einzelnen Streckenabschnitten der RegioZONE wird im Rahmen zukünftiger Transformationsprozesse innerhalb der bestehenden Gewerbelagen südlich des Ruhrschnellweges die Ausbildung einer städtebaulich qualitativ gut gestalteten Raumkante vorgeschlagen, mit dem Ziel hochwertige Nutzungen anzuziehen. Mit dem Standort im unmittelbaren Umfeld der Anschlussstelle besteht aufgrund der besonderen Kurvenlage das Potenzial zur Ausbildung eines markanten Stadtbausteins, der vermag, zur Förderung der Orientierungswirkung entlang des Verkehrskorridors beizutragen.



FROHNHAUSEN 06

Stadtteil Frohnhausen + ÖPNV-Band

Urbane Sequenz mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele
Topografie der Straße	D	tief
primäre Nutzung	B	Dienstleistung
Aktivität	IV.	transformieren / zeigen

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der Standort befindet sich innerhalb der urbanen Sequenz der Stadt Essen im westlichen Zufahrtsbereich zur Innenstadt. Die Straße ist in diesem Abschnitt in Troglage unterhalb der eigentlichen Stadtebene geführt. Das Stadtgebiet wird durch die Anschlussstelle „Frohnhausen“ erschlossen, deren Ausfahrtsarme aufgrund der Enge der Stadtstruktur parallel zur Fahrbahn verlaufen und als Straßenrampe konstruiert sind. Prägnant sind innerhalb des Streckenabschnittes die Spundwände und Brückenbauwerke, die der internen Verknüpfung der – durch den Ruhrschnellweg geteilten – Stadtquartiere dienen. Der Verlauf der Straße ist in diesem Abschnitt geradlinig. Besonderes Merkmal des Streckenabschnittes ist neben der Troglage die – in Mittel-lage des Ruhrschnellweges geführte – U-Bahn-Trasse mit der Haltestelle „Wickenburgstraße“ im Kreuzungsbereich der Anschlussstelle.

Aufgrund der Troglage der Straße und der Nähe der Stadtstruktur – die unmittelbar an der

Kante der Spundwände emporwächst – ist die Bebauung direkt wahrzunehmen. Während die nördliche Stadtkante durch Wohnblöcke in geschlossener Bauweise gebildet wird, erweist sich die südliche Raumkante als porös. Die inhomogene Baustruktur aus Einzel- und Zeilenhäusern bildet den Stadtraum nur ungenügend aus und erzeugt nur eine geringe schall schützende Wirkung für die südlichen Lagen.

Des Weiteren ist die Wohnnutzung im südlichen Gebiet aufgrund der Immissionsbelastungen der benachbarten Autobahn und der räumlichen Nähe zu gewerblichen Betrieben wenig qualitativ und zukunftsfähig. Aufgrund des demografischen Wandels wird ein steigendes Überangebot im Wohnungsmarkt prognostiziert. Da in der Region eine Vielzahl an Lagen mit besseren Wohnqualitäten bestehen, ist davon auszugehen, dass Quartiere mit starken Nutzungskonflikten weniger Nachfrage erfahren werden. Daher ist langfristig eine Neuausrichtung der bestehenden Schwerpunktnutzung dieser Areale

notwendig. Darüber hinaus besteht mit Aufgabe des Autohauses an der Adelpkampstraße ein weiterer Standort innerhalb dieses Streckenabschnittes zur zukünftigen Qualifizierung des Stadtraumes.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung bietet sich mit dem südlichen Bereich des dargestellten Streckenabschnittes die Chance einer Neuordnung. Folgende Maßnahmen bieten das Potenzial zur Profilierung des lokalen Stadtraumes sowie zur Abmilderung der bestehenden Nutzungskonflikte:

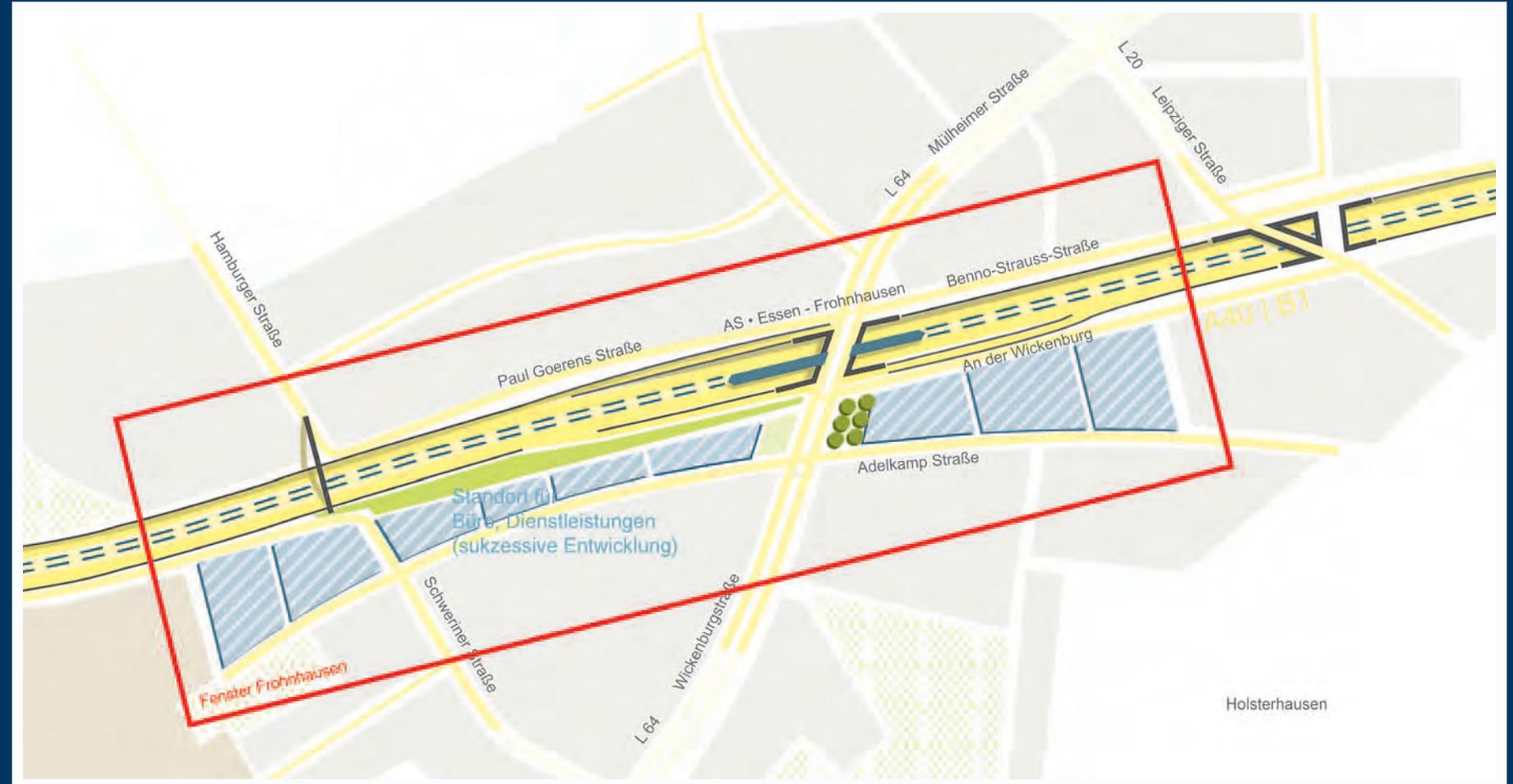
- Im Zuge eines sukzessiven Transformationsprozesses gilt es, den westlichen Abschnitt als Adresse für den tertiären Wirtschaftssektor zu entwickeln. Aufgrund der Umnutzung bietet die



06 • Frohnhausen, Essen

Errichtung einer geschlossenen Raumkante entlang des Ruhrschnellweges die Möglichkeit, den Schallschutz für das Quartier zu verbessern. Mit der Umnutzung des Autohauses bietet sich die Chance, einen markanten Stadtbaustein entlang der Verkehrsachse zu errichten.

- Zur Verbesserung des multimodalen Knotenpunktes soll eine Neugestaltung der U-Bahn-Haltestelle „Wickenburgstraße“ erfolgen. Zur stadträumlichen Integration des multimodalen Knotenpunktes ist zu prüfen, inwieweit die Zugangssituation im südlichen Kreuzungsbereich durch eine platzartige Aufweitung des Stadtraumes aufgewertet werden kann.
- Die Verknüpfung der, durch den Ruhrschnellweg getrennten, Stadtgebiete, soll im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen der Brückenbauwerke optimiert werden. Städtebauliche Verbesserungen können durch eine einheitliche Oberflächengestaltung von Bürgersteigen, Straßen, Geländern oder auch durch den Einsatz von Licht erzielt werden.



Essener Zentrum + ETEC

Urbane Sequenz mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele Dominante
Topografie der Straße	A	aufgeständert + (eben / Tunnel)
primäre Nutzung	C	Dienstleistung
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Das dargestellte Gebiet – Kernbereich der Essener Innenstadt - liegt innerhalb der urbanen Sequenz der Essener Stadtdurchfahrt im Zentrum der Hellweg Passage. In diesem Bereich grenzt der Ruhrschnellweg unmittelbar an die Essener City an. Während im östlichen Bereich die Straße teilweise aufgeständert ist, verläuft die Fahrbahn im Westen auf dem Höhengniveau der Stadtebene. In Höhe des Hauptbahnhofs führt die Straße in einen Tunnel, der Ende der 1960er Jahre im Zuge des autobahngerechten Ausbaus des Ruhrschnellweges angelegt wurde. Die Tunnelanlage ist ein aufwendig konstruiertes Bauwerk über mehrere Geschossebenen, da es im Zuge des Ausbaus ebenso galt, die querenden U-Bahntrassen kreuzungsfrei unter der Erde zum Bahnhof zu führen. Ebenso mussten die Ausfahrtsrampen der Anschlussstelle zur Innenstadt integriert werden. Diese Anschlussstelle bildet zusammen mit der

westlich des Tunnels gelegenen die zentralen Eintrittsbereiche zur Essener Innenstadt und zur Anbindung der Einrichtungen der „Kulturmeile“.

Obwohl in diesem Bereich aufgrund der Tunnelage nur wenig von dem umliegenden Stadtraum – dem wirtschaftlichen Zentrum der Essener City – wahrzunehmen ist, bieten die Zufahrtsbereiche zu den Tunneleinfahrten einen spektakulären Anblick, da sich am Horizont die Hochhausilhouette der Wirtschaftskonzerne abgezeichnet. Die Eingangsbereiche in den Tunnel bieten mit einer prägenden Gestaltung das Potenzial zur Profilierung dieser urbanen Sequenz. Im direkten Umfeld der östlichen Zufahrt bestehen mit dem geplanten Hochhaus westlich des Postbankgebäudes aber auch mit weiteren Standorten am Gleisdreieck oder in Mittellage der östlichen Bahnunterführung weitere Chancen zur Qualifizierung der Essener Skyline. Durch den Umbau des Bahnhofs und

die Neugestaltung des angrenzenden Umfeldes wurde dieser Bereich gestalterisch aufgewertet.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

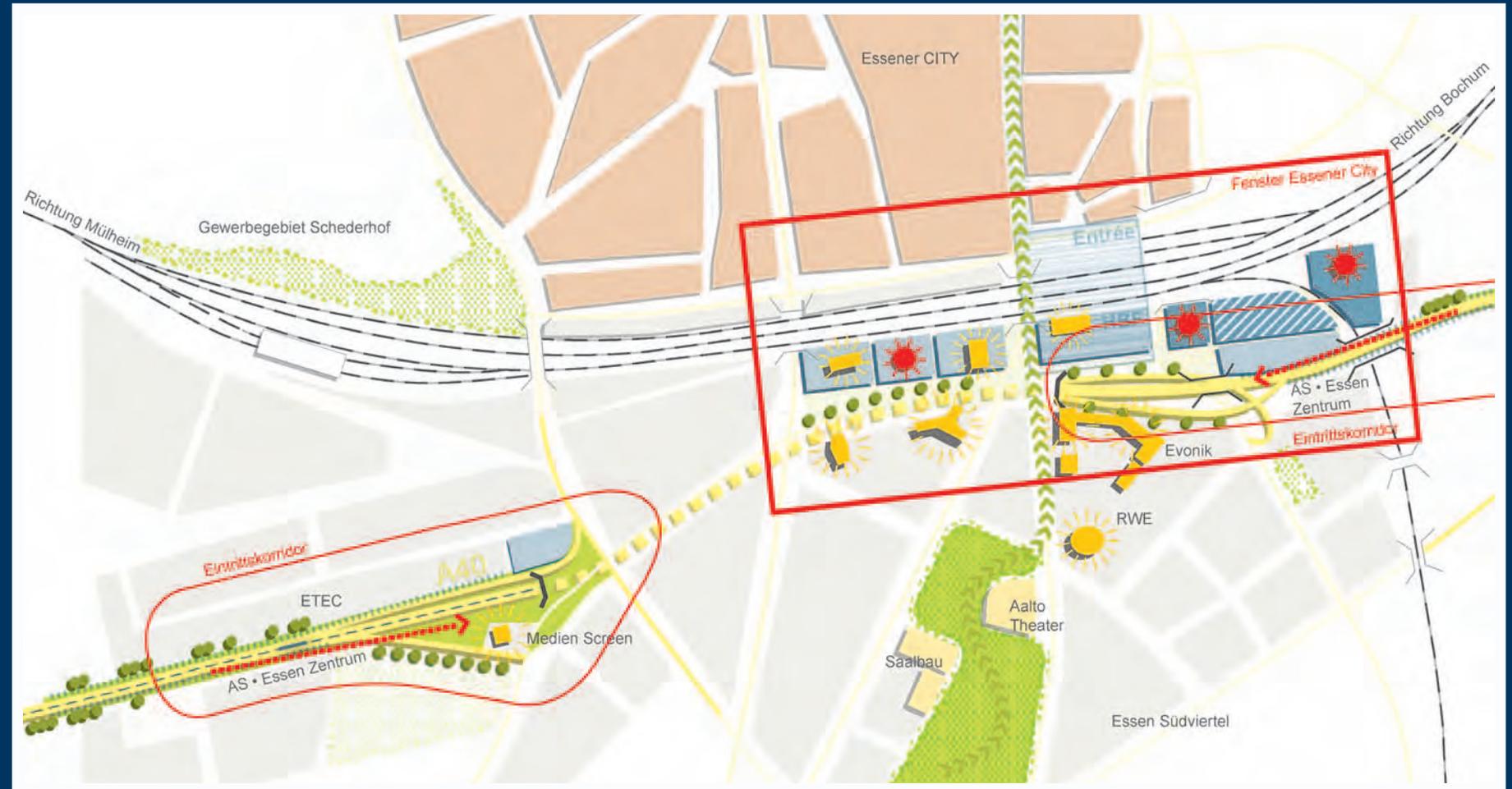
- Die westliche Stadteinfahrt ist gestalterisch als zentraler Eingang zu den innerstädtischen Kultureinrichtungen zu qualifizieren. Potenziale werden in der Neugestaltung des Tunnelmundes sowie einer gestalterischen Aufwertung des Freibereiches an der Ausfahrtsrampe gesehen. Darüber hinaus bietet sich mit der Transformation des Grundstücks an der Friedrichstraße die Möglichkeit zur räumlichen Aufwertung durch die gestalterische Qualifizierung der städtebaulichen Raumkante.
- Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit der Anlage des Fernbusbahnhofs bietet die Chance die Randlagen der östlichen Einfahrt qualitativ aufzuwerten. In diesem Zuge bietet



07 • City, Essen

sich mit der Gestaltung des Tunnelmundes weiteres Potenzial für eine Identität prägende Ausbildung der Raumsequenz.

- Im Zuge der Profilierung des räumlichen Zentrums bieten sich mit den genannten Standorten zur Ausbildung markanter Stadtbausteine weitere Potenziale zur Qualifizierung der Essener Skyline.



TechnologiePark Essen +
Gewerbegebiet „Am Luftscht“ +
ÖPNV-Band
RegioZONE mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe Dominante
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	B	Dienstleistung Technologie
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der Standort befindet sich innerhalb der RegioZONE zwischen den Städten Essen und Bochum. Nördlich der Fahrbahn grenzt der Standort des Technologieparks Essen (TPE) mit seinen Gebäudekomplexen unmittelbar an den Ruhrschnellweg an. Im Süden befindet sich das Gewerbegebiet „Am Luftscht“, das durch die Schallschutzwände von der Fahrbahn abgeschirmt ist. Besonderes Merkmal des Streckenabschnittes ist die in der Mittelspur geführte Trasse des Essener Spurbusses. Mit zwei Haltestellen sind die Gebiete an den ÖPNV angebunden.

Der Verlauf der Straße bildet in diesem Bereich mehrere gerade Streckenabschnitte, die in einer Kurve aneinander stoßen. Obwohl die Fahrbahn in diesem Streckenabschnitt leicht vertieft zum angrenzenden Stadtraum liegt, wird der Blick aufgrund der Kurvenlagen so auf den

Standort des Technologieparks gelenkt, dass der Blick auf den Turm des Gebäudekomplexes fokussiert wird.

Derzeit werden die gewerblichen Gebiete über die räumlich kompakt gehaltene Anschlussstelle Frillendorf an die Autobahn angebunden. Die Erschließung der Standorte erfolgt derzeit durch verschiedene Wohnlagen. Um die daraus resultierenden Nutzungskonflikte aufzulösen, ist eine Verlagerung der Anschlussstelle unmittelbar an die Gewerbegebiete geplant.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der Neugestaltung des Mobilitätsbandes bietet sich die Chance zur stadträumlichen Profilierung der Sequenz als Standort mit regionaler Strahlkraft. Hierzu ist die Adresse des Standortes für den tertiären Wirtschafts-

sektor zu qualifizieren. Folgende Maßnahmen bieten das Potenzial, die Wahrnehmbarkeit und die Schaufensterfunktion des Standortes zu verbessern:

- Die Verlegung der Anschlussstelle bietet die Chance zur Freilegung von Blickbezügen zum Technologiepark Essen. Die Flächen nordwestlich der Anschlussstelle weisen das Potenzial dazu auf, eine städtebauliche Profilierung der Raumkante zu erzeugen. Durch eine Neugestaltung der nördlichen Randlagen – beispielsweise einer offenen Freiraumgestaltung im Rahmen regelmäßiger Unterhaltungsmaßnahmen - bietet sich die Möglichkeit, die Sichtbarkeit des Standortes zu verbessern und eine Stärkung der Adresswirkung herbeizuführen.

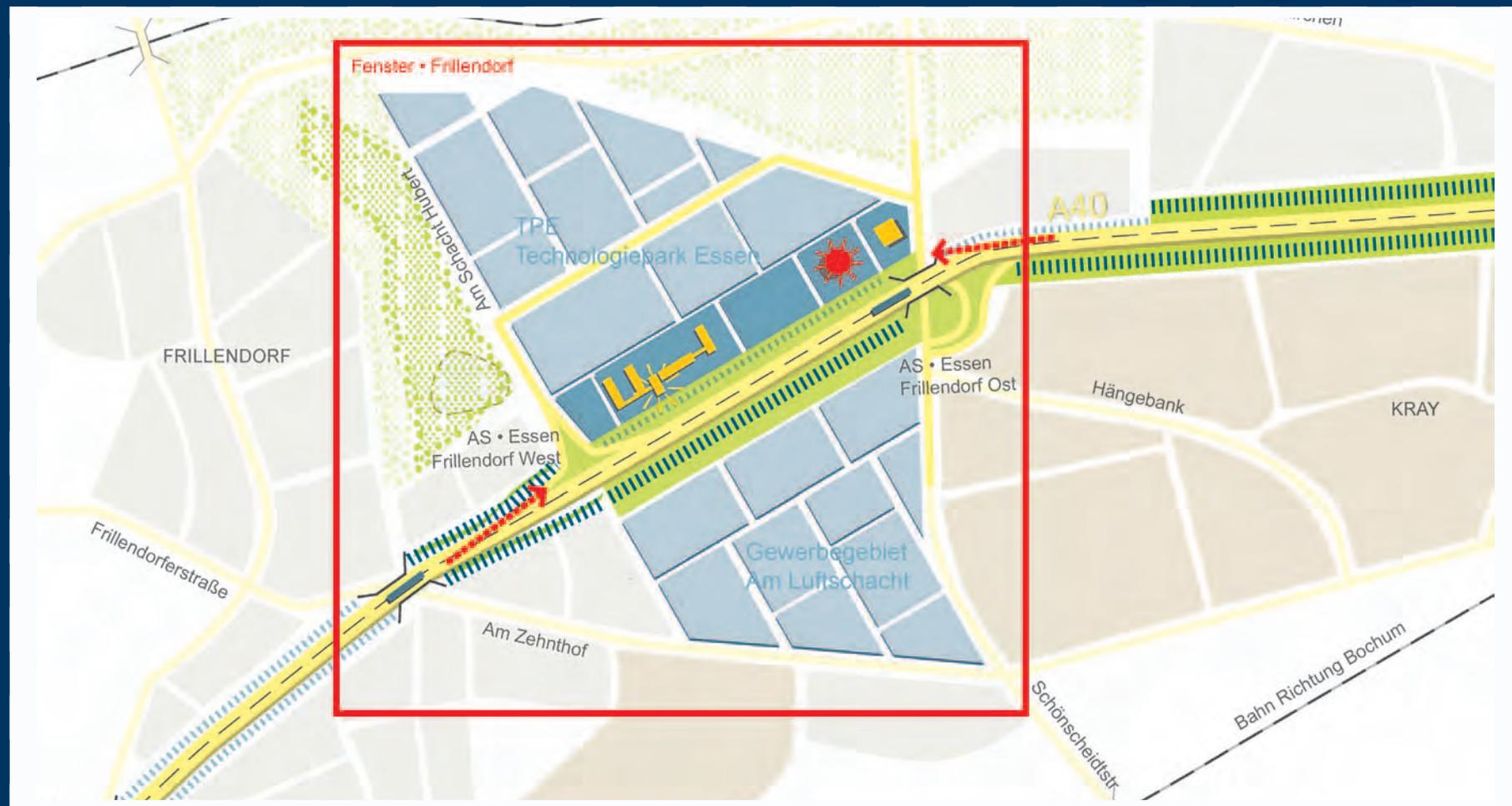
- Die Gestalt- und Gebrauchsqualität der Haltestellen für den Spurbus sind dringend aufzuwerten. In erster Linie sind Maßnahmen erforderlich, mit denen die Belastungen durch



08 • Frillendorf, Essen

die Verkehrsimmissionen für die Nutzer des Spurbusses deutlich zu reduzieren sind.

- Zur Abminderung der Barrierewirkung und zur besseren Verknüpfungen der Stadtteile gilt es im Zuge regelmäßiger Unterhaltungsarbeiten, eine gestalterische Aufwertung der Unterführungen herbeizuführen. Neben der qualitätvollen Erhöhung der Aufenthaltsqualität bieten sich mit dem Einsatz von Licht weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls.



WATTENSCHIED 09

Bahnhof Wattenscheid +
Gewerbegebiet • Areal Westenfeld

RegioZONE mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe
Topografie der Straße	B	hoch
primäre Nutzung	B	Dienstleistung
Aktivität	I.	zeigen

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Abschnitt Wattenscheid liegt innerhalb der RegioZONE zwischen den urbanen Sequenzen der Städte Essen und Bochum. Der Streckenbereich befindet sich vor dem in Bau befindlichen Westkreuz als westlicher Zufahrtsbereich zum Bochumer Stadtring. Parallel zum Ruhr-schnellweg verläuft südlich in geringem Abstand eine der zentralen Ost-West-Schientrassen für den überregionalen Bahnverkehr. Als Haltepunkt für Regionalbahnlinien dient der Bahnhof „Wattenscheid“, der in unmittelbarer Nähe zur Verkehrsader an der Anschlussstelle „Wattenscheid“ liegt. Darüber hinaus wird der Stadtteil über die Anschlussstelle „Wattenscheid West“ erschlossen. Da die Fahrbahn mehrere Krümmungen aufweist, werden vielfach Blickbezüge in den angrenzenden Stadtraum aufgebaut. Begünstigt wird dies ebenfalls durch die erhöhte Dammlage des Ruhr-schnellweges.

Der südliche Bereich entlang des Ruhr-schnellweges wird überwiegend durch einen Agglomerationsraum gewerblicher Einrichtungen sowie

großflächigen Einzelhandel geprägt. Vereinzelt befinden sich zwischen diesen Großstrukturen kleinteilige Wohnlagen. Gegenüber den südlichen Flächen weist die nördliche Siedlungsstruktur eine höhere Vielfalt an Nutzungen auf. Hier finden sich neben den Gewerbeflächen westlich der Anschlussstelle „Wattenscheid West“ einzelne Wohnareale, zwei Sportanlagen, der Wattenscheider Friedhof, ein Stadtteilpark sowie die Louis-Baare-Schule. Weiter östlich befindet sich der Westenfelder Friedhof mit der benachbarten Kleingartenanlage an der Tank- und Raststelle.

Gegenüber südlich des Ruhr-schnellweges liegt als Einzelhandelsagglomeration der Standort „Dückerweg“, der sich mit einer eigenen Anschlussstelle und seinen dominant wahrzunehmenden Werbeanlagen als „Drive-In“-Raummuster erweitert. Östlich hierzu befindet sich mit dem Thyssen-Krupp-Stahlwerk einer der wenigen Industriestandorte an dem Ruhr-schnellweg, der mit seinem massiven Gebäudekörper eine von weitem aus wahrnehmbare Markante am Horizont ausbildet.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der künftigen Entwicklung bietet sich in diesem Streckenabschnitt das Potenzial, durch die Transformation von Flächen bestehende Nutzungskonflikte in Teilbereichen aufzuheben sowie die Adresswirkung einzelner Standorte zu verbessern.

- Neben der Nähe zum Ruhr-schnellweg wird die gute Erreichbarkeit des Standortes Wattenscheid ebenfalls durch die Anbindung an das regionale Bahnnetz gefördert. In diesem Zuge bietet sich mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes die Chance einer verbesserten Integration des verkehrlichen Knotenpunktes in die Stadtstruktur. Darüber hinaus bietet die Erhöhung der stadträumlichen Aufenthaltsqualität das Potenzial, den Umstieg zwischen dem MIV und dem ÖPNV attraktiver zu gestalten. In diesem Zuge gilt es, das Angebot zur Versorgung Reisender zu verbessern. Der Ausbau des Parkplatzes als Park+Ride-Station ist ein weiteres Ziel.

- Um die Wahrnehmbarkeit des Wattenscheider Bahnhofs zu optimieren, ist es Ziel, neben der transparenten Ausbildung die Randbereiche freizuhalten. Dazu ist im Zuge regelmäßiger Instandhaltungsmaßnahmen das Straßenbegleitgrün auszulichten, so dass der Blick von der Dammlage direkt auf das Bahnhofsareal ermöglicht wird.

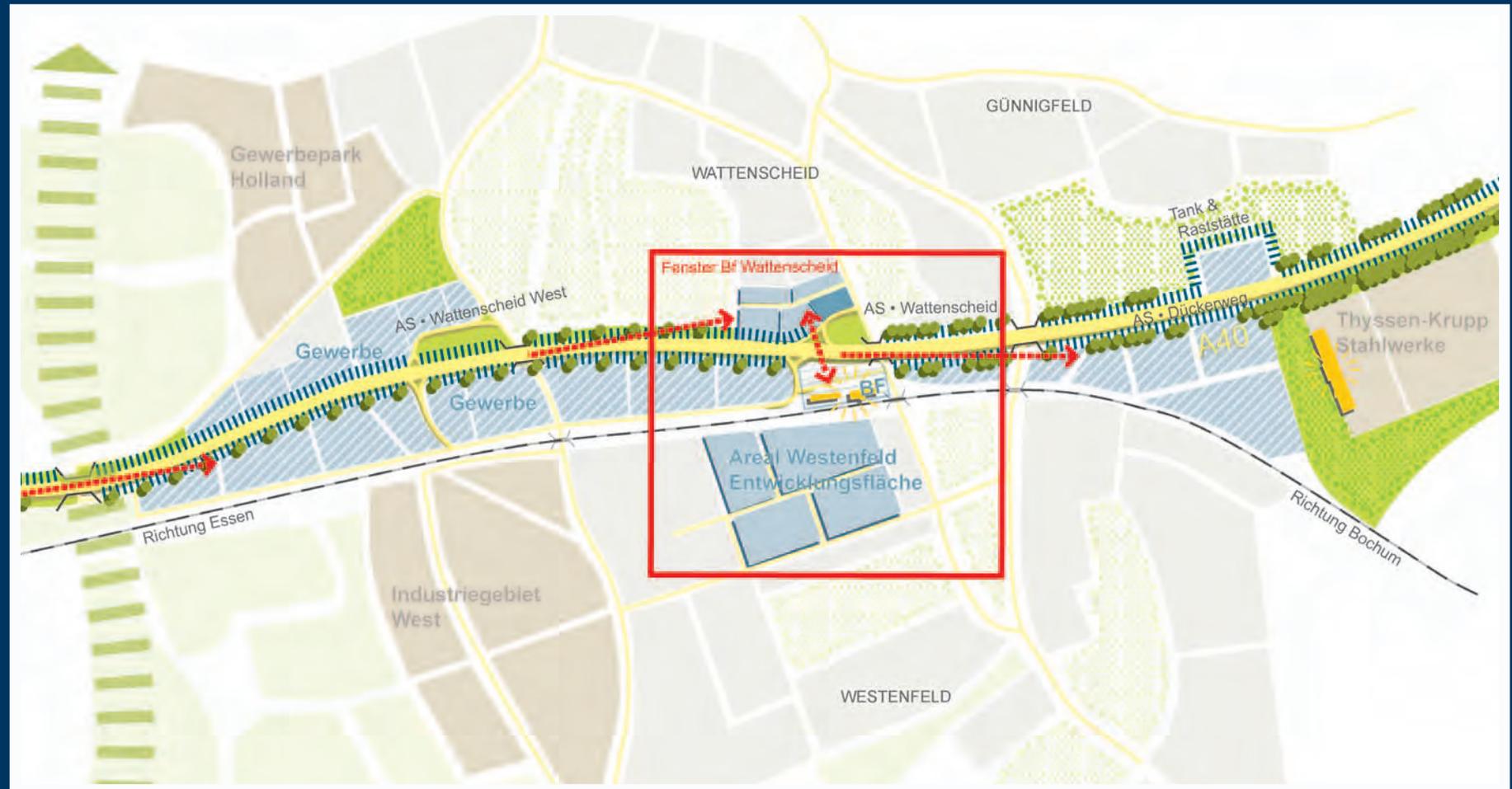


- Aufgrund der eingeschränkten Qualitäten des städtischen Umfeldes – der Gemengesituation unterschiedlichster gewerblicher Nutzungen, des hohen Verkehrsaufkommens, wie auch der topografisch beengten Situation – ist den kleinteiligen Wohnlagen innerhalb der südlichen Bereiche nur eine geringe Zukunftsfähigkeit zuzusprechen. Das zu erwartende Überangebot an Wohnraum aufgrund des demografischen Wandels wird zusätzlich zur Verschlechterung der Marktsituation dieser Lagen beitragen. Ziel ist es daher, das Gebiet im Rahmen eines sukzessiven Transformationsprozesses für den gewerblichen Sektor zu qualifizieren.

- Im Rahmen der Umstrukturierung bietet sich an der Anschlussstelle Wattenscheid die Chance, mit den nördlichen Flächen eine neue Adresse für den Dienstleistungssektor in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof zu entwickeln. Des Weiteren bieten die Flächen südlich des Bahnhofs das Potenzial, einen neuen Standort für den gewerblichen Sektor zu errichten.

- Um die Identität stiftende Wirkung des Thyssen-Krupp-Gebäudes zu erhalten, gilt es, die Blickbezüge im Rahmen der Modernisierung des Ruhrschnellweges aufrecht zu halten. Eine Inszenierung der Gebäudefront durch Illumination bietet darüber hinaus die Chance, die Wahrnehmbarkeit bei Nacht zu erhöhen.

09 • Wattenscheid, Bochum



FREUDENBERGSTRASSE 10

Standort • Freudenbergstraße +
Gewerbestandort • Darpestraße

Urbane Sequenz mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe
Topografie der Straße	D	tief
primäre Nutzung	B	Gewerbe / Dienstleistung
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Abschnitt befindet sich in der urbanen Sequenz der Stadtdurchfahrt Bochum. Westlich wird der Stadtteil Hofstede durch die Anschlussstelle „Bochum Hamme“ erschlossen. Innerhalb dieser Süd-Ost-Kurve wird die Straße unterhalb der Stadtebene in einer Troglage geführt, so dass der Anschluss über parallel geführte Ausfahrtsrampen erfolgt. Charakteristisch für diesen Abschnitt sind daher zum einen die Stützwände, deren Verkleidung derzeit erneuert wird, sowie die Brückensituation der Dorstener Straße – eine der Stadtradien zur Anbindung der Bochumer Innenstadt.

Die Fahrbahn weist mehrere Krümmungen auf, so dass vielfach Blickbeziehungen zum angrenzenden Stadtraum aufgebaut werden. Insbesondere mit dem Stadtbaustein der Epiphany Kirche, die sich im Außenbereich der stark gekrümmten Kurvenlage befindet, wird eine räumliche Markante ausgebildet, die von weitem wahrzunehmen ist.

Darüber hinaus befindet sich nördlich der Ausfahrt „Freudenbergstraße“, die ebenfalls als Rampe parallel zum Ruhrschnellweg ausgeführt ist, der Standort des Bochumer Schlachthofes. Dieser wird durch eine parallel zur Fahrbahn verlaufende Straße erschlossen, so dass schon gegenwärtig die Eingangsfassaden der Gebäude zum Ruhrschnellweg ausgerichtet sind. Aufgrund von Nutzungsverschiebungen steht ein Großteil der Flächen auf dem Gelände zur Disposition. Derzeit lässt sich mit der Umnutzung einzelner Gebäudekomplexe – wie beispielsweise der Ansiedlung der Diskothek Taksim – der Beginn eines Transformationsprozesses ablesen.

Südwestlich der Kurvenlage befindet sich der Gewerbestandort „Darpestraße“, der durch seine Erschließung parallel zum Ruhrschnellweg ähnliche Eigenschaften zur Förderung der Adresswirkung aufweist wie der Standort „Freudenbergstraße“.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Zuge künftiger Entwicklungsaktivitäten bietet sich innerhalb des Streckenabschnittes das Potenzial, das stadträumliche Bild entlang der urbanen Sequenz der Stadt Bochum zu profilieren. Im Zuge anstehender Sanierungs- bzw. Instandhaltungsmaßnahmen oder Entwicklungsaktivitäten werden folgende Möglichkeiten zur Profilierung des Raumbandes gesehen:

- Im Rahmen einer räumlichen Neuordnung des Schlachthof-Areals kann eine neue Adresse für hochwertige tertiäre Nutzungen – beispielsweise als Büro- und Dienstleistungspark – etabliert werden. Im Zuge baulicher Entwicklungen wird innerhalb dieses Areals durch die vorhandene, parallel zum Ruhrschnellweg geführte Erschließung die Chance geboten, eine städtebaulich hochwertige Raumkante entlang des Verkehrskorridors zu errichten. Damit könnte das Ziel, einen Identität fördernden Standort für den Bereich der Bochumer Stadtdurchfahrt herbeizuführen, mit dem die Bildung eines baulichen Gesichtes der Stadt Bochum unmittelbar an dem Ruhrschnellweg gefördert wird.

- Neben dem Standort „Freudenbergstraße“ bietet der Gewerbe-Standort „Darpestraße“ durch seine Erschließung parallel zum Ruhrschnellweg ebenfalls die Möglichkeit, im Rahmen künftiger Transformationsprozesse



10 • Freudenbergstraße, Bochum

eine hochwertige Raumkante zur Fahrbahn auszubilden. Gegenüber dem Standort Freudenbergstraße wird die Erreichbarkeit dadurch abgeschwächt, dass die Anbindung von der Anschlussstelle „Hamme“ nur über Umwege durch das Stadtgebiet erfolgt.

- Im Rahmen der Ausbildung zentraler Eintrittsbereiche sind die Anschlussstellen „Bochum Hamme“ sowie „Bochum Zentrum“ als repräsentative Zufahrtstraßen zur Bochumer Innenstadt auszubilden. Damit verbindet sich eine räumliche Aufwertung der Stadtradien und des Eingangsbereiches als Visitenkarte der Stadt Bochum. Darüber hinaus vermag eine gestalterische Aufwertung der „städtischen Ebene“ auf der Brückenkonstruktion dazu beitragen, die Trennungswirkung der Autobahntrasse zu vermindern.

- Im Zuge der Förderung Identität stiftender Markanten gilt es, die Blickbeziehungen zum Standort der Epiphaniaskirche zu erhalten. Eine Inszenierung des Kirchturms durch Illumination, wie sie im Rahmen des Kulturhauptstadt-Projektes „B1A40 - Die Schönheit der großen Straße“ realisiert wird - erhöht die Wahrnehmbarkeit des Gebäudes auch bei Nacht.



KORNHARPENER FELD 11

Einkaufszentrum • Ruhrpark
Gewerbegebiet • Kornharpener Feld

RegioZONE mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe Dominante
Topografie der Straße	B	höher gelegen
primäre Nutzung	A	Gewerbe
Aktivität	III.	qualifizieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Die Raumsequenz „Kornharpener Feld“ liegt innerhalb einer RegioZONE zwischen den urbanen Sequenzen der Städte Bochum und Dortmund. Der Bereich bildet die östliche Zufahrt zum Bochumer Stadtring und liegt am Verkehrsknotenpunkt mit der A43. Östlich davon befindet sich das Einkaufszentrum „Ruhrpark“, das über die Anschlussstelle „Bochum Werne“ erschlossen wird. Mit der Neuansiedlung eines Gartencenters nordwestlich der Anschlussstelle ist mit dem gläsernen Gewächshaus ein markanter Stadtbaustein am Ruhrschnellweg entstanden.

Nordwestlich des Autobahnkreuzes befindet sich der Agglomerationsstandort „Harpener Feld“ – bestehend aus Einrichtungen des großflächigen Einzelhandels sowie des produzierendes Gewerbe. Südlich hierzu hat sich entlang des Ruhrschnellweges ebenfalls ein gewerblich genutzter Standort entwickelt, der als räumliches Band zwischen dem Autobahnkreuz

und der Anschlussstelle „Bochum Harpen“ die Fahrbahn flankiert. Östlich schließt das Verwaltungsgebäude des Straßenbaulastträgers „Straßen.NRW“ an. Das hohe Gebäude mit seinem kürzlich fertig gestellten Anbau ist eine von weitem sichtbare Dominante im Stadtraum.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen künftiger Entwicklungsaktivitäten bietet sich mit dem Ausbau des Ruhrschnellweges an, durch die Neugestaltung der Randbereiche das räumliche Profil der Sequenz zu stärken.

- Die Flächen südlich des Harpener Hellweges bilden einen Standort zur Entwicklung eines neuen Büro- und Gewerbebaus. Dieser liegt jedoch in zweiter Reihe hinter dem gewerblich genutzten Band am Ruhrschnellweg, so dass

erst langfristig eine Adressbildung unmittelbar an der großen Straße erfolgen kann. Im Zuge eines sukzessiven Transformationsprozesses bietet sich mit dem südlichen Raumband die Möglichkeit, eine bauliche Stadtkante auszubilden. Für das zur Entwicklung stehende Areal bietet sich mit den nördlichen Flächen entlang des Harpener Hellweges die Chance, eine stadträumlich qualitätvolle Raumkante zu errichten.

- Im Rahmen der Qualifizierung der Einzelhandelslagen – hier des „Ruhrparks“ oder des Bereiches „Harpener Feld“ – gilt es, eine Aufwertung des Umfeldes durch eine qualitativ hochwertige Gestaltung der Fassaden sowie der Freiraumanlagen zu erreichen. Da jedoch viele dieser Standorte ihre Rückseiten zur Fahrbahn ausgebildet haben, ist es nicht Ziel der Randgestaltung, Blickbeziehungen zu diesen Rückseiten herzustellen.



11 • Kornharpener Feld

des Ruhr Schnellweges zu verbessern, bieten sich Maßnahmen zur Qualifizierung der Ränder an. Dies vermag über eine qualitätvolle Gestaltung des Straßenbegleitgrün erfolgen, eines Einpackens durch Bäume. Insbesondere der Bereich westlich des Autobahnkreuzes sollte als Vorfeld zur urbanen Sequenz besonders qualifiziert werden.

- Um die Identität stiftende Wirkung des Verwaltungsgebäudes von „Straßen.NRW“ zu erhalten, sollten die Blickbezüge im Rahmen der Modernisierung des Ruhr Schnellweges aufrecht gehalten werden. Eine Inszenierung der Gebäudefront durch Illumination bietet darüber hinaus die Chance, die Wahrnehmbarkeit bei Nacht zu verbessern.



LÜTGENDORTMUND 12

Interkommunales Gewerbegebiet + Standort der ehemaligen Brinkhoff-Brauerei

RegioPOL mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	A	Gewerbe
Aktivität	III.	qualifizieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der Standort des interkommunalen Gewerbegebietes „Lütgendortmund Ost“ befindet sich südwestlich der Anschlussstelle Lütgendortmund (AS40). Das Gebiet liegt innerhalb einer RegioZONE unmittelbar im Übergang der Stadtgebiete Dortmund und Bochum. Das dargestellte Entwicklungsareal ist als interkommunales Gewerbegebiet ausgewiesen und teilt sich dementsprechend in zwei Flächen auf, die sich im Bochumer Stadtteil Werne und im Dortmunder Stadtteil Lütgendortmund befinden. Östlich ist das Areal der ehemaligen Brinkhoff-Brauerei gelegen, deren Anlagenturm eine, vom Ruhrschnellweg aus prägnant wahrnehmbare, räumliche Markante darstellt.

Innerhalb dieser Sequenz führt der Ruhrschnellweg mehrfach über die Stadtgebiete von Dortmund und Bochum. Der Verlauf der Fahrbahn ist innerhalb des dargestellten

Abschnittes nahezu geradlinig, die topografische Situation ist beinahe eben. Nordwestlich der Anschlussstelle befindet sich innerhalb des Grünzuges zwischen Dortmund und Bochum eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Ansonsten erweist sich der Bereich durch die an dem Mobilitätsband gelegenden Wohnareale, den angrenzenden Gewerbegebieten und dem Verkehr der A40 eher als Gemengelage, deren Nutzungskonflikt es in Zukunft zu mindern gilt. Die Randbereiche des Verkehrsraumes werden gegenwärtig von dichtem Böschungsgrün und entlang der Wohngebiete zusätzlich durch die bestehenden Schallschutzwände geprägt.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

- Im Rahmen der Entwicklung des geplanten interkommunalen Gewerbebestandes ist eine Wegevernetzung zwischen dem nördlich der A40 gelegenen Grünzug und dem im Süden gelegenen Areal herzustellen.
- Zur Förderung der Erlebbarkeit der Stadtlandschaft und zur Verbesserung der Orientierung entlang des Ruhrschnellweges ist es Ziel, Blickbezüge von der A40 aus in den nördlichen Landschaftsraum zu ermöglichen. Im gleichen Zug ist jedoch die Straße vom Landschaftsraum aus abzuschirmen.
- Im Zuge der Bildung und Förderung von Identität stiftenden Raumsequenzen gilt es, den markant wahrzunehmenden Turm der ehemaligen Brinkhoff-Brauerei zu erhalten und die Sicht im Zuge möglicher Umbau- oder Instand-



12 • Lütgendortmund

haltungmaßnahmen an dem Streckenband frei zu halten. Im Rahmen der Erarbeitung eines Lichtkonzeptes bietet der Brinkhoff-„Turm“ ebenfalls das Potenzial, mittels Illumination auch in der Nacht eine einprägsame Dominante zur Optimierung der Orientierungswirkung am Ruhrschnellweg zu werden.

- Die Randbereiche des Ruhrschnellweges sollen als eine durchgängige Allee ausgebildet werden. Für den dargestellten Streckenabschnitt ist daher vorgesehen die Grüngestaltung der Randbereiche im Rahmen regelmäßig stattfindender Pflege in diesem Sinne zu qualifizieren.



Technologiepark +
Universität Dortmund

RegioPOL mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe Dominante
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	B	Dienstleistung Technologie
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der Standort des Dortmunder Technologieparks sowie der Technischen Universität Dortmund befindet sich im westlichen Annäherungsbereich zum Dortmunder „Boulevard B1“. Prägnantestes Merkmal des dargestellten Sequenzbereiches bildet mit seiner topografisch stark bewegten Landschaft das Emschertal als eine der drei bedeutenden naturräumlichen Zäsuren des Ruhrschnellweges. Technologiepark, Universität sowie der Standort der „Deutschen Arbeitsschutzausstellung“ (DASA) bilden hierin eine Abfolge von Standorten, deren Strahlkraft weit über die Region hinaus reicht.

Durch den derzeit in Realisierung befindlichen 6-streifigen Ausbau der A40 hat sich der Raum dieses Abschnittes erheblich gewandelt. Die errichteten Wallanlagen östlich des Autobahnkreuzes mit der A45 verdecken die angrenzenden Standorte.

Der Verlauf der Fahrbahn bildet innerhalb des dargestellten Streckenabschnittes mehrere Kurvenlagen aus, in denen die Wahrnehmung verstärkt auf den angrenzenden Stadtraum gerichtet wird. Östlich zu diesen Lagen weist die Fahrbantrasse im dargestellten Streckenabschnitt jeweils eine Krümmung auf. Die Aufmerksamkeit in diesen Kurvenlagen wird in dieser Lage verstärkt auf den angrenzenden Stadtraum gelenkt. Trotz der ebenen Situation zwischen dem Verkehrs- und dem Stadtraum wird die Wahrnehmung der angrenzenden Standorte des Wissenssektors durch die angelegten Wallanlagen beeinträchtigt. Eindrucksvolle Blickbeziehungen sind derzeit von der Schnettkerbrücke, die das Emschertal überquert, auf den gegenüberliegenden Hang vorhanden. Darüber hinaus sind für den Charakter des Streckenabschnittes die illuminierte Fußgängerbrücke, die so genannte „Regenbogenbrücke“, sowie die

Parkpalette an der Anschlussstelle Dortmund Oespel prägend.

Flächen zur Entwicklung des Technologieparks sowie zur Erweiterung der Universität bestehen westlich und östlich der vorhandenen Standorte.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

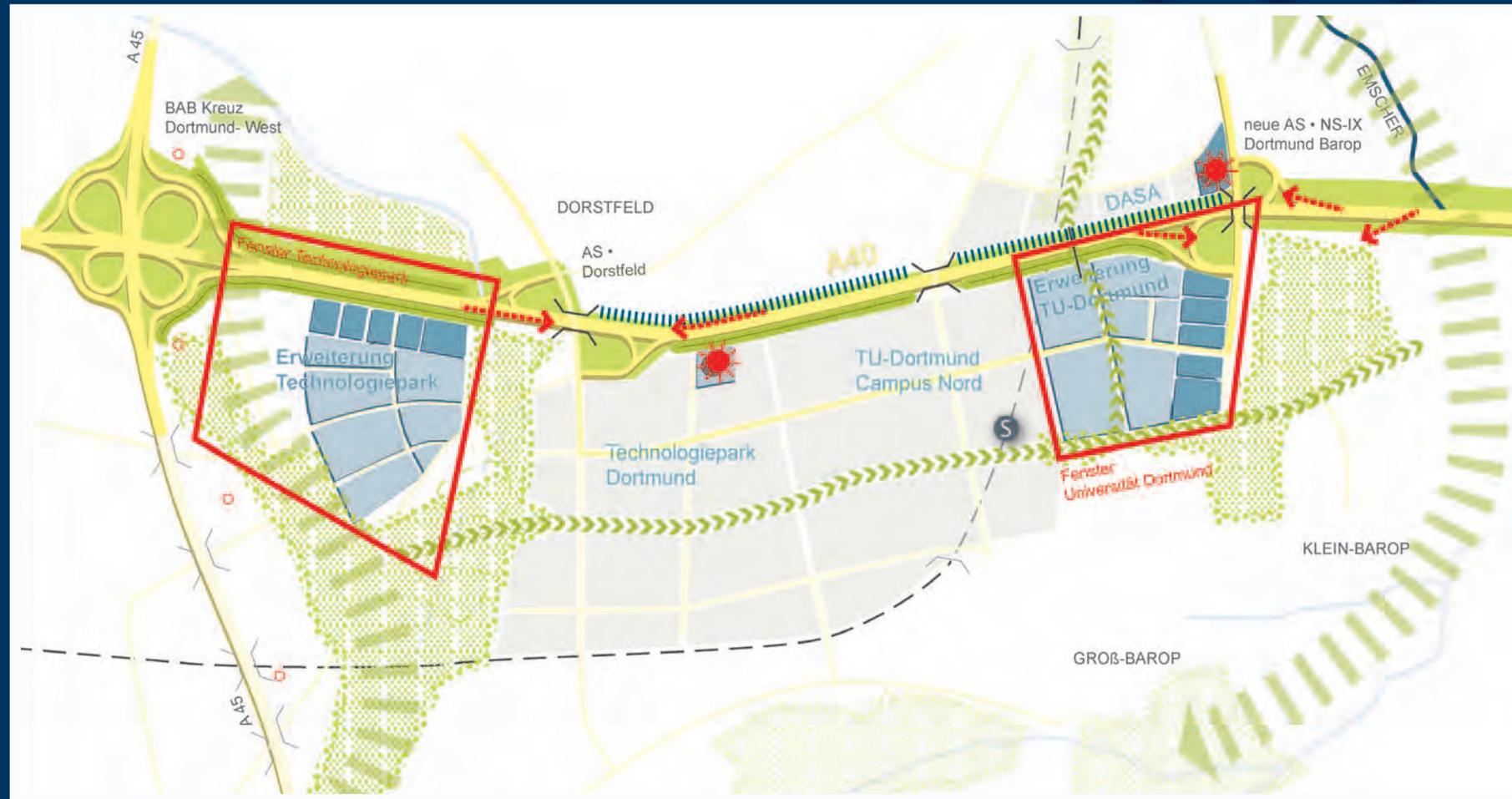
Neue Chancen für die räumliche Entwicklung werden mit der Anlage der neuen Anschlussstelle NS IX gesehen. Hier bietet sich an, östlich der DASA eine neue städtebauliche Dominante zu realisieren, die von Osten kommend wahrnehmbar wäre. Südlich bietet sich mit den Erweiterungsflächen der Universität das Potenzial zur Ausbildung einer neuen Stadtkante an.



13 • Im Weißen Feld, Dortmund

Weitere Chancen werden in der punktuellen Überhöhung im Bereich des Technologieparks gesehen.

Darüber hinaus gilt es, die Erlebbarkeit des Emschertals im Zuge der Erneuerung der Schnettkerbrücke aufrecht zu halten und deren Wahrnehmbarkeit zu verbessern. Für den aus Osten Kommenden ist zu prüfen, inwieweit der Blick auf die Hanglage freizuhalten ist.



STADTKRONE OST 14

Stadtkrone Ost +
Grünes Stadttor

Urbane Sequenz mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele Dominante
Topografie der Straße	C	eben
primäre Nutzung	B	Dienstleistung Gewerbe
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Das Entwicklungsareal Stadtkrone Ost befindet sich innerhalb der urbanen Sequenz der Dortmunder Stadtdurchfahrt östlich des Kreuzungspunktes mit der B 236. Besonders charakteristisch für den Dortmunder Boulevard-Abschnitt ist die imposante Allee entlang des Ruhrschnellweges. Der Eindruck des Verkehrsbandes als innerstädtische Straße wird zudem unterstützt durch die im Mittelstreifen verlaufende Stadtbahntrasse mit ihren Haltestellen. Als östlicher Einfahrtsbereich der Stadt Dortmund bildet der dargestellte Abschnitt im Osten mit dem Grünzug entlang des Hauptfriedhofs sowie dem südlichen Landschaftsraum das „Grüne Stadttor“ aus. Unterstützt wird der Eindruck durch den im Norden an den Ruhrschnellweg angrenzenden Waldbereich auf Höhe des Friedhofes.

Der Standort ist zur Entwicklung des Dortmunder Dienstleistungssektors ausgewiesen. Die Flächen im nördlichen Bereich sind als Standort des „Autozentrums“ vorgehalten. Prägnantes

Kennzeichen des Areals Stadtkrone Ost ist das architektonisch hochwertige Gebäude der ADAC-Hauptverwaltung. Die ebene, eher leicht erhöhte, topografische Lage der Straße ermöglicht gute Blickbeziehungen zum angrenzenden Stadtraum. Obwohl die Geometrie des Trassenverlaufes in diesem Abschnitt geradlinig angelegt wurde, ist die Stadtstruktur aufgrund der Nähe zur Straßentrasse bewusst wahrzunehmen, wie derzeit mit dem ADAC-Gebäude sehr gut veranschaulicht wird. Östlich dazu befindet sich mit dem Gelände der ehemaligen Kaserne ein weiterer Standort zur Entwicklung des Gewerbe und Dienstleistungssektors.

In dem dargestellten Streckenabschnitt ist gegenwärtig die Trasse schon 6-streifig vorhanden. Für die Umwidmung der Bundesstraße zur Autobahn ist jedoch ein Umbau durch die Verbreiterung der Trasse um jeweils einen Fahrstreifen erforderlich. Daher ist die Kreuzungssituation mit der Stadtbahntrasse aufzuheben. Im Kreuzungsbereich ist die Verlagerung der Stadtbahntrasse in den Untergrund geplant. Dafür ist die Anlage eines Tunnelbauwerkes notwendig. Im Rahmen des Autobahnausbaus ist zu prüfen, inwieweit die Allee zu erhalten ist. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass die projektierte Erweiterung der Stadtbahntrasse zur Anbindung des Dortmunder Flughafens in einer parallel zur B1 im Norden geführten Strecke einzubeziehen ist.

zungsbereich ist die Verlagerung der Stadtbahntrasse in den Untergrund geplant. Dafür ist die Anlage eines Tunnelbauwerkes notwendig. Im Rahmen des Autobahnausbaus ist zu prüfen, inwieweit die Allee zu erhalten ist. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass die projektierte Erweiterung der Stadtbahntrasse zur Anbindung des Dortmunder Flughafens in einer parallel zur B1 im Norden geführten Strecke einzubeziehen ist.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

- Prioritäres Ziel im Rahmen der Entwicklung dieser urbanen Sequenz ist es, den Eintrittsbereich als repräsentativen Eingang zur Stadt Dortmund auszubilden. Das Gebäude des ADACs bildet hierzu den Auftakt für die Entwicklung einer qualitativ hochwertig gestalteten Raumkante und verdeutlicht auf seine Weise, wie damit zur Stärkung der Adresswirkung des Standortes Stadtkrone beigetragen werden kann.

- Als weiteres Leitziel wird innerhalb dieses Abschnittes die Verbesserung der Erlebbarkeit der Stadtlandschaft verfolgt. Gegenüber dem baulich gefassten Eingang soll der östliche Bereich als „Grünes Tor“ ausgebildet werden. Hierfür sind die Blickbeziehungen zum Landschaftsraum im Süden aufrechtzuhalten.



15 • Buddenacker, Dortmund

- Im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahn gilt es, den Umstieg zwischen MIV und ÖPNV zu fördern und eine fußläufige Anbindung an die Wohngebiete und die Gewerbe Parks zu ermöglichen.
- Im Zuge des Streckenausbaus der Stadtbahn ist die Anlage eines Park+Ride Parkplatzes in Höhe der Raststelle vorgesehen, um den aus Osten kommenden Pendlern einen Umstieg auf das ÖPNV-System zu ermöglichen und den innerstädtischen Verkehr zu entlasten.



BUDDENACKER 15

Buddenacker +
Gewerbegebiet Aplerbeck Ost

RegioPOL mit lokaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	A	Parallele
Topografie der Straße	B	höher gelegen
primäre Nutzung	A	Gewerbe
Aktivität	I.	zeigen

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der Standort liegt innerhalb der RegioZONE im Dortmunder Stadtgebiet Brackel unmittelbar in der Nähe der Anschlussstelle Dortmund Sölde. Im Südwesten erstreckt sich das Gewerbegebiet Aplerbeck Ost, ein Agglomerationsstandort für Gewerbe und großflächigen Einzelhandel. Das Gebiet Buddenacker ist für eine Entwicklung des gewerblichen Sektors ausgewiesen. Aufgrund seiner Lage innerhalb der RegioZONE zwischen den Kernen der Städte Dortmund und Unna wird dem Standort eine Ausstrahlung auf seine lokale Umgebung zugeschrieben. Südwestlich des Areals ist derzeit ein Rastplatz angelegt, der jedoch abgesperrt und nicht in Betrieb ist. Nördlich hierzu ist zum Siedlungsbereich Neuasseln ein Landschaftsschutzgebiet gelegen. Entlang der Fahrbahntrasse wird zur verbesserten Anbindung des Dortmunder Flughafens an die Dortmunder Innenstadt im Flächenutzungsplan ein Gebiet für die Erweiterung der Stadtbahn vorgehalten.

Gegenwärtig wäre nördlich des Ruhrschnellweges der Blick in die Landschaft ermöglicht, wenn die Randbereiche nicht von dichtem Abstandsgrün geprägt wären. Die Geometrie des Fahrbahnverlaufes ist innerhalb des dargestellten Streckenabschnittes geradlinig. Die Topografie ist zu den an die Mobilitätsachse angrenzenden Gebieten eher eben, im Bereich der Überquerung der Aplerbeckerstraße verläuft die Straße in leicht erhöhter Lage.

Im Rahmen der Modernisierung des Ruhrschnellweges ist in den nächsten Jahren der sechsstreifige Ausbau des Verkehrsbandes geplant. Im Rahmen eines möglichen Ausbaus der Stadtbahn ist nordöstlich des Kreuzungspunktes die Anlage einer Haltestelle vorgesehen.

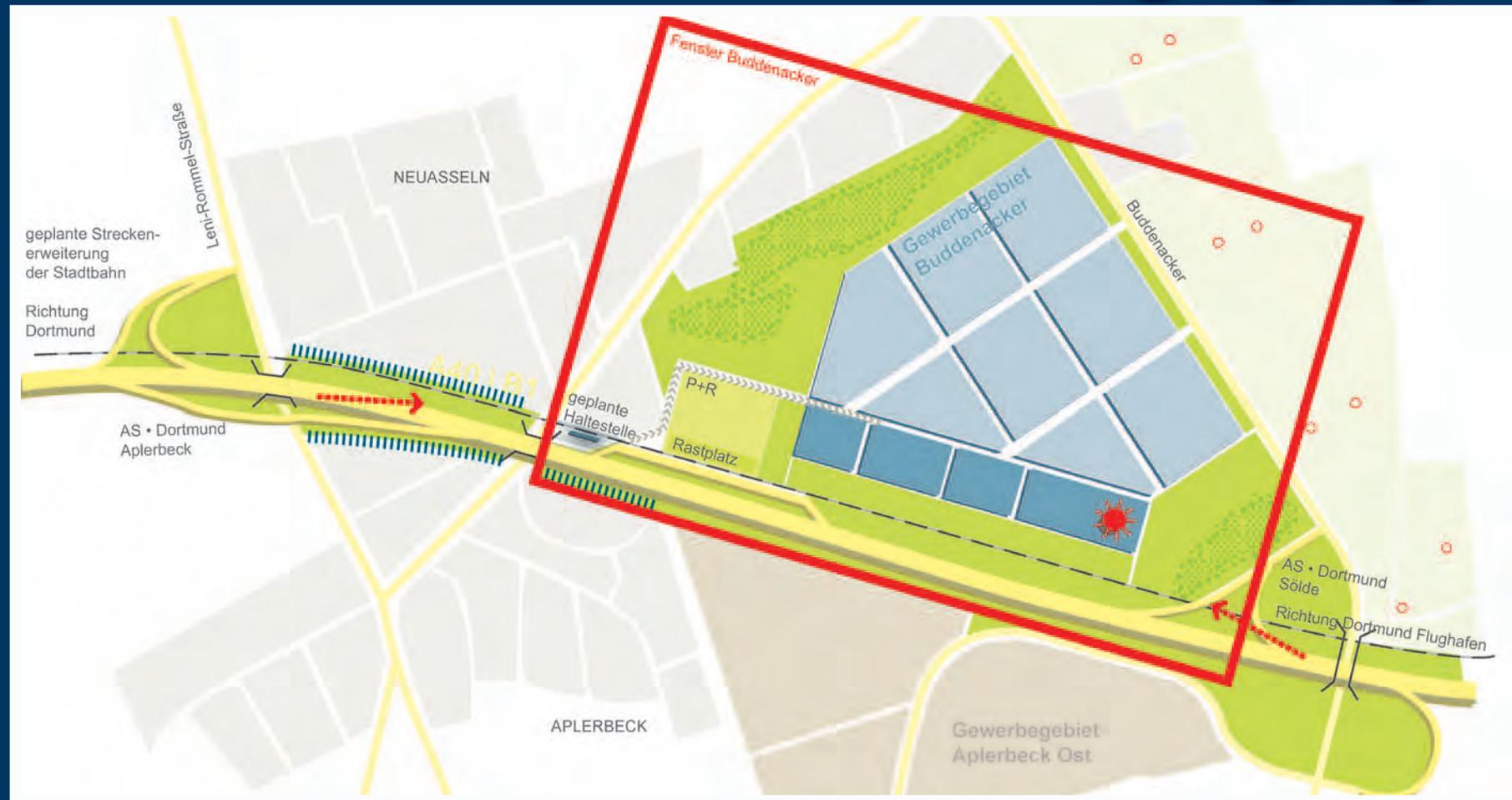
ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

- Ziel der zukünftigen Entwicklung ist es, an dem Mobilitätsband eine neue Adresse durch eine qualitativ hochwertige Gestaltung zu erzeugen. Die ebene bzw. leicht erhöhte Lage des Verkehrsbandes begünstigt es, im Rahmen der zukünftigen Gestaltung des Gewerbegebietes Buddenacker eine markante Stadtkante und sichtbares Gebäude auszubilden.
- Das Areal Buddenacker nordwestlich der Anschlussstelle Dortmund Sölde ist für eine Entwicklung des gewerblichen Sektors vorgesehen. Die Fläche grenzt nicht unmittelbar an das Verkehrsband an, sondern liegt aufgrund der Vorgaben des Landschaftsplans (Immissionsschutzpflanzung) etwas zurück von der Fahrbahn. Bei der Gestaltung des Feldes vor der zukünftigen Raumkante gilt es daher zu berücksichtigen, dass Blickbezüge zu dem Standort von der Trasse aus ermöglicht werden.



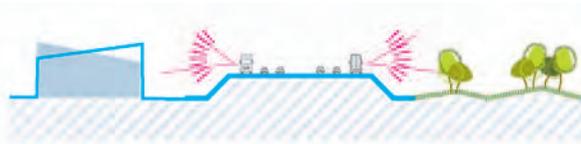
15 • Buddenacker, Dortmund

- Im Rahmen des Ausbaus der Stadtbahn gilt es, den Umstieg zwischen MIV und ÖPNV zu fördern und eine fußläufige Anbindung an die Wohngebiete und die Gewerbe Parks zu ermöglichen.
- Im Zuge des Streckenausbaus der Stadtbahn ist die Anlage eines Park+Ride Parkplatzes in Höhe der Raststelle vorgesehen, um den aus Osten kommenden Pendlern einen Umstieg auf das ÖPNV-System zu ermöglichen und den innerstädtischen Verkehr zu entlasten.



Gewerbegebiet • Flughafen +
Gewerbegebiet • Provinzialstraße

RegioPOL mit regionaler Strahlkraft



Typologie zur Gestaltung	B	Reihe
Topografie der Straße	B	eben,
primäre Nutzung	A	Gewerbe
Aktivität	II.	inszenieren

tabellarische Übersicht

LAGE + PROFIL

Der dargestellte Streckenabschnitt bildet den östlichen Auftaktbereich zum Kernraum der Metropolregion Ruhr mit dem Verkehrsknotenpunkt der Autobahn A1 als Eingang des Ruhrschnellweges. Innerhalb der Sequenz liegt im Nordwesten der Dortmunder Regionalflughafen mit dem Gewerbepark Holzwickede. Südlich des Ruhrschnellweges befindet sich der Siedlungsbereich der Gemeinde Holzwickede. Aufgrund der leicht erhöhten Straßenlage werden Blickbeziehungen zu der angrenzenden Bebauungsstruktur des Gewerbe Parks ermöglicht – wie beispielsweise zu dem gestalterisch einprägsamen Gebäude des Autohauses Porsche. Während diese Lagen vorwiegend durch die bauliche Stadtstruktur gekennzeichnet werden, wird der Charakter der östlichen Gebiete durch den Verbund an Grünräumen entlang des Holzwickeder Baches landschaftlich geprägt.

Als heutige Bundesstraße B1 führt die Wickeder Chaussee nördlich des Ruhrschnellweges

entlang. Sie dient als eine der Haupteerschließungsstraßen zur Anbindung der Stadt Unna. Östlich des Zentrums verläuft die Straße auf der historischen Trasse des ehemaligen Hellweges. Im Bereich des Landschaftsraumes in Höhe der Straße „Oelpfad“ treffen Ruhrschnellweg und Bundesstraße 1 (B1) räumlich aneinander. An dieser Nahtstelle ist die Anlage einer neuen Anschlussstelle geplant, um zum einen die Gewerbegebiete in Dortmund Wickede besser an das Fernstraßennetz anzuschließen und zum anderen, um den Verkehr innerhalb der anliegenden Wohngebiete auf Holzwickeder Gemeindegebiet zu entlasten.

ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Im Rahmen der künftigen Entwicklung bieten innerhalb dieser Sequenz zwei Lagen das Potenzial, die Erlebbarkeit der Verkehrsader zu verbessern. Während mit der Ausbildung einer gestalterisch hochwertigen Raumkante entlang des bestehenden Gewerbe Parks in Holzwicke-

de das Ziel verfolgt wird, die Adresswirkung des Standortes am Dortmunder Flughafen zu erhöhen, bietet sich mit dem Flächendreieck in Unna – zwischen der B1, dem Ruhrschnellweg sowie der A1 – das Potenzial, einen neuen Standort an der Provinzialstraße als markanten Eingangspunkt zum Zentrum der Stadt zu entwickeln. Folgende Maßnahmen sind an die räumliche Profilierung der beiden Standorte geknüpft:

DORTMUNDER FLUGHAFEN

- Im Rahmen künftiger Aktivitäten innerhalb des Gewerbe Parks „ECO PORT“ in Holzwickede ist es Ziel, die Wahrnehmbarkeit von Lagen unmittelbar am Ruhrschnellweg zu verbessern. An einzelnen Standorten, die zur Entwicklung stehen, ist dies über eine bauliche Gestaltung zu erreichen, in bestehenden Lagen, deren Baustruktur weniger hochwertig ausgebildet ist, ist dies durch eine qualitative Aufwertung der Freiflächengestaltung oder des Straßenbegleitgrüns zu erzielen.
- Im Rahmen gestalterischer Interventionen besteht die Möglichkeit, die räumliche Erscheinung des Flughafens durch künstlerische Eingriffe zu verbessern. Beispielsweise bietet eine Inszenierung des Flughafen-Towers mittels Lichtes das Potenzial, einen einprägsamen, markanten Baustein auszubilden.

PROVINZIALSTRASSE

- Der Landschaftsraum ist ein wesentliches Merkmal der Auftaktbereiche. Im Zuge der Anlage der neuen Anschlussstelle gilt es, Blickbeziehungen in den Landschaftsraum aufrecht zu halten, so dass der Landschaftsraum weiterhin als Kennzeichen der räumlichen Sequenz wahrzunehmen ist.
- Im Rahmen der Entwicklung der Flächen an der Provinzialstraße bietet sich neben der Etablierung einer hochwertigen Adresse für gewerbliche Unternehmen die Chance, im Zuge der baulichen Gestaltung einen repräsentativen Eingang zur Stadt Unna zu markieren. Die Anlage eines parallelen Erschließungsstranges nördlich und südlich der B1 hat das Ziel, die Eingangsseiten der Gebäude zur Erschließungsseite ausbilden und dadurch eine gestalterisch hochwertige Raumkante entlang der B1 erhalten zu können. Da der südliche Standort durch die Kurvenlage des Ruhrschnellweges unmittelbar von der Verkehrsstrasse aus in das Blickfeld des Fahrers rückt, gilt es neben der Errichtung einer städtebaulich hochwertigen Kante entlang der B1 ebenso, die Randlagen der südlichen Flächen zum Ruhrschnellweg qualitativ zu entwickeln.

16 • Flughafen, Dortmund >>> 17 • Provinzialstraße, Unna



Projektkategorien

Zur Realisierung und Umsetzung des Masterplans sind viele der vorgestellten Projekte und Maßnahmen auf lokaler Ebene sowohl durch die öffentliche Hand als auch durch private Investitionen weiterzuentwickeln. Einer Reihe von Standorten mit hoher Relevanz für die Außenwahrnehmung der Metropolregion Ruhr sind auf regionaler Ebene abzustimmen und zu entwickeln. Die einzelnen Projekte lassen sich dementsprechend unterschiedlichen Projektkategorien zuordnen.

Im Folgenden werden Regionale Verbundprojekte angeregt, die auf der gesamten Länge des Ruhrschnellweges zum Tragen kommen. Sie können nicht durch eine einzelne Kommune getragen werden sondern gelten als Projekte der Region. Zur Entwicklung eines einheitlichen Raumcharakters entlang des Verkehrskorridors dienen insbesondere folgende zwei Vorhaben:

- **Masterplan Licht + Landmarken**

Die Straße selbst, aber auch die direkt angrenzenden Bereiche bieten eine Vielzahl von besonderen Gestaltungselementen, Gebäuden und Landmarken, die heute nur bedingt wahrgenommen werden. Durch eine lichttechnische Inszenierung können diese stärker hervorgehoben werden und somit zu einer Unverwechselbarkeit des Straßenraumes beitragen. Hierfür wird empfohlen, einen gemeinsamen Masterplan Licht + Landmarken zu erarbeiten.

- **Gestalthandbuch A40IB1**

Parallel zum Regionalen Masterplan ist in der interkommunalen Zusammenarbeit gemeinsam mit Straßen.NRW das „Gestalthandbuch A40IB1“ entwickelt worden. Mit seinen Grundregeln und Ausführungsbestimmungen wird es dazu beitragen, im Zuge notwendiger Unterhaltungs- bzw. Ausbaumaßnahmen stadte-

stalterische Aspekte stärker zu berücksichtigen. Das Gestalthandbuch wird von den Kommunen und dem Straßenbauasträger als künftig zu beachtende Richtschnur für die Gestaltung von Brücken, Lärmschutzwänden und des Straßen begleitenden Grüns verbindlich festgelegt.

Neben den gemeinsam zu bearbeitenden Verbundprojekten werden exemplarisch vier Projekte mit regionaler Bedeutung zur vordringlichen Qualifizierung und Umsetzung vorgeschlagen:

- **Erlebbarkeit der Flusstäler fördern**

Der Ruhrschnellweg überquert im untersuchten Bereich drei Flusstäler. Obwohl diese markante Einschnitte in die Landschaft darstellen, werden die Überfahrten von einem Großteil der Straßenbenutzer lediglich als eine von vielen Straßenbrücken wahrgenommen. Eine deutlichere Inszenierung durch verbesserte Blickbeziehun-

Regionale Verbundprojekte

- Masterplan Licht und Landmarken
- Gestalthandbuch A40IB1

Projekte mit regionaler Bedeutung

- Erlebbarkeit der Flusstäler fördern
- Profilierung der Auftaktbereiche
- Stärkung urbaner Sequenzen
- RegioPOLE mit regionaler Strahlkraft

Projekte mit lokaler Verankerung

- Nutzungsgerechte Entwicklung lärmsensibler Lagen
- RegioPOLE mit lokaler Strahlkraft

PROJEKTKATEGORIEN

gen in die Flusslandschaften kann die Erlebbarkeit der Flusstäler fördern.

• Profilierung der Auftaktbereiche

Im Bereich der Städte Moers und Unna durchschneidet der Ruhrschnellweg die Auftaktbereiche der Metropolregion Ruhr. Der Übergang zwischen Landschaftsraum und dem urbanen Raum der Metropolregion Ruhr ist zukünftig stärker zu akzentuieren. Dem Besucher soll deutlich werden, dass hier ein – wenn auch nicht homogener, aber doch zusammenhängender – Raum beginnt.

• Stärkung urbaner Sequenzen

In den vier dargestellten Urbanen Sequenzen sind die Städte unmittelbar von der Straße aus wahrnehmbar. Sie präsentieren sich dem Benutzer der Straße. Gerade die Bereiche, die dem Betrachter ein positives, einer Metropole angemessenes Bild vermitteln, sind besonders

hervorzuheben. Weniger attraktive Sequenzen sollen gestalterisch aufgewertet bzw. den direkten Blick des Betrachters entzogen werden.

• RegioPOLE mit regionaler Strahlkraft

Besonderes Augenmerk ist auf die RegioPOLE mit regionaler Strahlkraft zu richten. Neben der Bedeutung dieser Bereiche für die einzelne Kommune besitzt eine Reihe von RegioPOLEN eine Ausstrahlung, die weit über das direkte Umfeld hinausgeht. Diese können Identität stiftend für die gesamte Region sein. Daher sollten weitere Bemühungen unternommen werden, diese Standorte als Aushängeschilder der Region präsenter zu machen.

Neben diesen künftigen Handlungsfeldern mit Auswirkungen auf die gesamte untersuchte Region sollen exemplarisch Projekte mit lokaler Verankerung weiter entwickelt werden:

• Nutzungsgerechte Entwicklung lärmsensibler Lagen

Entlang der Straße existieren weite Bereiche, die in hohem Maße durch Straßenlärm beeinträchtigt sind. Häufig sind hier Wohnnutzungen anzutreffen. Ziel einer nutzungsgerechten Entwicklung dieser lärmsensiblen Bereiche ist die Minimierung von Nutzungskonflikten. Langfristig sollen die Wohnnutzungen durch andere, weniger sensible Nutzungen ersetzt werden. Wo dies auch auf Dauer nicht möglich ist, sollte möglichst effektiver passiver Lärmschutz realisiert werden.

• RegioPOLE mit lokaler Strahlkraft

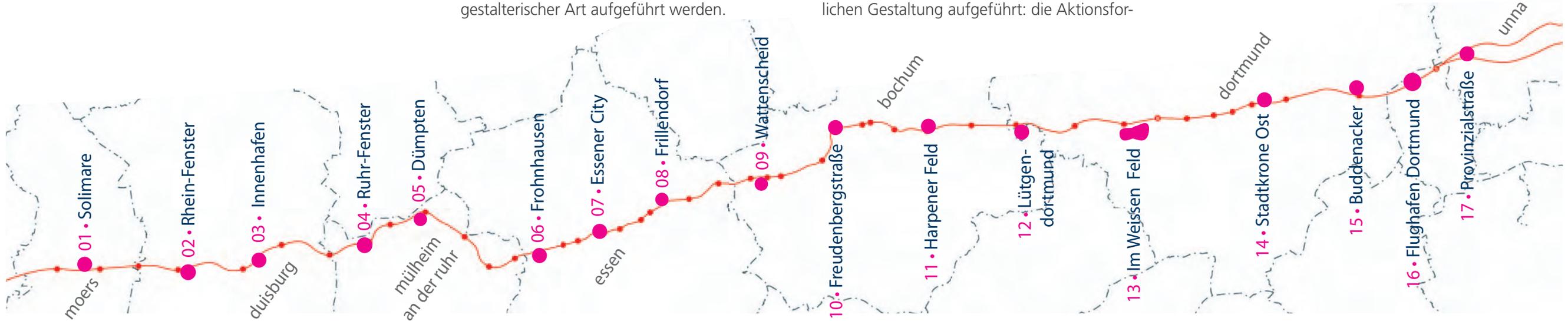
Auch die RegioPOLE mit lokaler Strahlkraft sind, soweit sie von dem Ruhrschnellweg aus präsent sind, weiter zu qualifizieren. In der Summe der lokalen Potenziale liegt ein wichtiger Schlüssel für die Gesamtdarstellung des Metropolraumes.

Projektübersicht

Um für weitere Entwicklungen die beabsichtigten Wirkungen des Masterplans zu ordnen und miteinander in Bezug zu setzen, wurde eine tabellarische Übersicht erstellt, mit der die generellen Zielsetzungen zur Entwicklung der einzelnen RegioPOLE sowohl funktionaler wie gestalterischer Art aufgeführt werden.

Zum einen wird den RegioPOLEN in der Tabelle die jeweilige Projektkategorie zugeordnet. Zum anderen sind neben der Auflistung perspektivisch mit der Entwicklung der RegioPOLE verfolgte Leitlinien und Nutzungsschwerpunkte ebenfalls die typologischen Bausteine zur räumlichen Gestaltung aufgeführt: die Aktionsfor-

men zur Randgestaltung sowie die typologische Art der räumlichen Gestaltung.



RegioPOL	PROJEKTKATEGORIEN			LEITLINIEN							NUTZUNGSSCHWERPUNKTE					AKTIONSFORMEN				TYPOLOGIEN			
	Projekt mit regionaler Bedeutung	Projekt mit lokaler Verankerung	Masterplan Licht und Landmarken	Stadtlandschaft	Urbane Sequenz	Auftaktbereich	Eintrittskorridor	RegioZONE	Einzelhandelsstandort	Lärmsensible Lage	Markanter Stadtbaustein	Gewerbe	Dienstleistung	Freizeit / Naherholung	Einzelhandel	Wohnen	zeigen	inszenieren	qualifizieren	transformieren	Parallele	Reihe	Dominante
01 Solimare (Moers)	+			+		+	+				+			+							+		
02 Rhein-Fenster (Duisburg)	+		+	+		+						•	+					+				+	
03 Innenhafen (Duisburg)	+		+	+	+		+			+	+		+		•			+				+	
04 Ruhr-Fenster (Mülheim an der Ruhr)	+		+	+			+	+		+	+	•		+				+					+
05 Dümpten (Mülheim an der Ruhr)		+		+				+	+	+	+	+		•	•			+				+	
06 Frohnhausen (Essen)		+			+							•	+			•	+		+		+		
07 Essener City (Essen)	+		+		+		+				+		+					+			+		
08 Frillendorf (Essen)	+		+					+		+		•	+			•		+				+	
09 Wattenscheid (Bochum)	+		+	+				+	+	+	+	•	+		•	•	+					+	
10 Freudenbergstraße (Bochum)	+		+		+		+			+	+	•	+			•		+				+	
11 Harpener Feld (Bochum)		+		+				+	+	+	+	+			•	•		+				+	
12 Lütgendortmund (Dortmund)		+						+		+	+	+		•		•		+			+		
13 Im Weißen Feld (Dortmund)	+		+	+				+		+			+			•		+				+	
14 Stadtkrone Ost (Dortmund)	+		+	+	+						+	•	+	•		•		+				+	
15 Buddenacker (Dortmund)		+		+				+	+	+	+	+		•		•	+					+	
16 Flughafen (Holzwickede)	+		+			+			+	+		+				•		+				+	
17 Provinzialstraße (Unna)	+			+		+	+				+	•	+					+				+	

+ Zielrichtung der räumlichen Entwicklung

• weitere Nutzungsschwerpunkte innerhalb des RegioPOLs



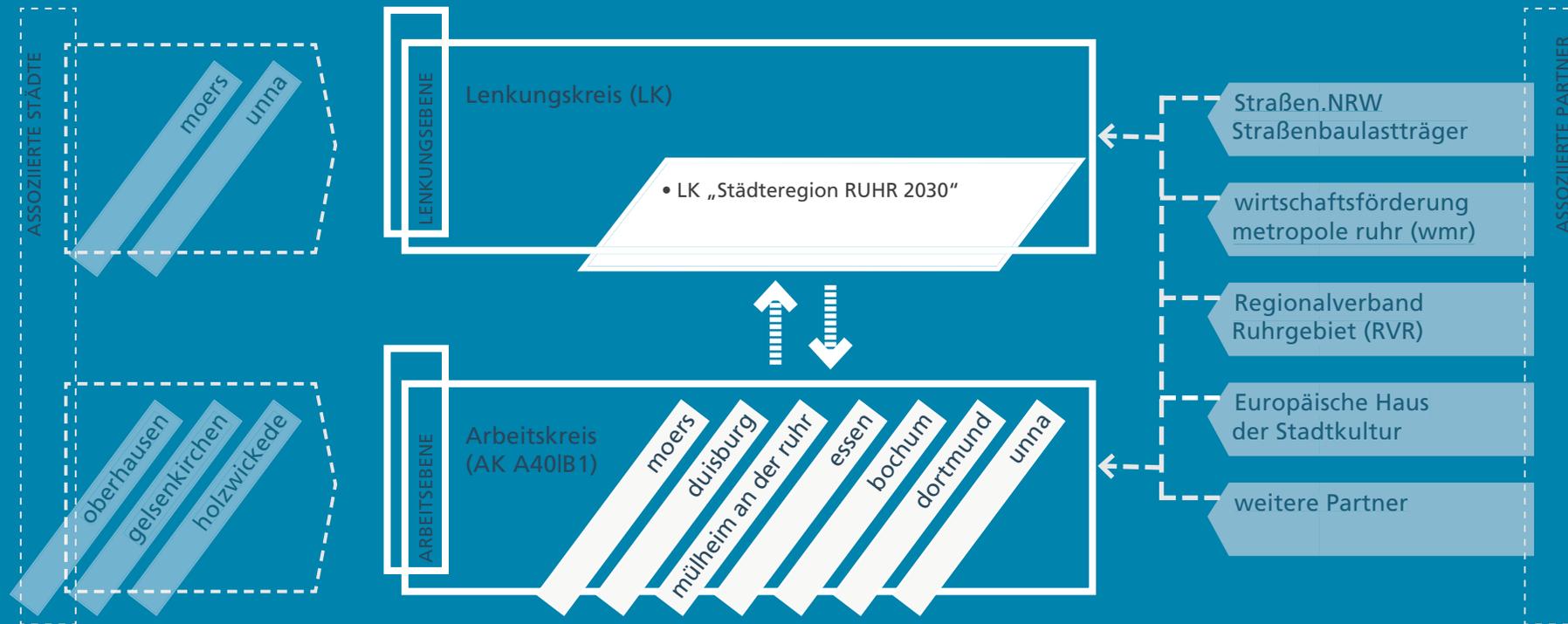
Mit dem Masterplan wurde eine Reihe von Maßnahmen und Anforderungen an die räumliche Gestaltung einzelner RegioPOLE benannt. Für die weitere Qualifizierung einzelner Projekte sind in erster Linie die kommunalen Vertreter der Anrainerstädte verantwortlich. Jedoch erfordern Größe und Tragweite der räumlichen Perspektive die weitere Entwicklung von Schlüsselprojekten, denen eine hohe Relevanz zur Förderung der Außendarstellung der Region zugeschrieben wird, auf regionaler Ebene abzustimmen. Hierzu gilt es, die Formen der inter-

kommunalen und Institutionen übergreifenden Zusammenarbeit, die im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Masterplans aufgebaut worden sind, zu verfestigen.

Die Entwicklung des Regionalen Masterplans ist damit eine große Gemeinschaftsleistung der Anrainerstädte, deren Prozess als Modell dezentraler und dennoch gemeinschaftlicher Verantwortung zu verstehen ist. Die Strukturen gründen auf verabredeten Zielen, auf Arbeitsteilung und einem gemeinschaftlich strukturierten Entwicklungsprozess. Alle Bestrebungen können jedoch nur erfolgreich sein, wenn weitere Partner in den Prozess einbezogen werden: aus den Kommunen, der Wirtschaft, aus Vereinen, Verbänden und Initiativen sowie Eigentümer und die Bürgerschaft. Nur wenn es gelingt, deren Handeln aufeinander abzustimmen, vermag ein nachhaltiger Impuls zur Profilierung des Raumbandes ausgelöst werden. Die einzubeziehenden Partner sind zugleich Mitwirkende vor Ort und Beteiligte eines übergreifenden Entwicklungs- und Diskussionsprozesses. Notwendig ist eine ausgeprägte Kooperationsfähigkeit aller beteiligten Akteure.



WEITERES VORGEHEN 9.0



ORGANIGRAMM

Die Entwicklung des Masterplans ist als offener Prozess zu verstehen, in dem Spielraum besteht, eigenständige Entwicklungen und Projekte zu integrieren. Dies stellt hohe Anforderungen an die Initiierung und Gestaltung eines regionalen Qualitäts- und Prozessmanagements. Es hat zu gewährleisten, die vielfältigen Akteure der Region mit ihren unterschiedlichen Erwartungen,

Zielen, ihren Motivationen und ihrer Kreativität in die regionale Debatte einzubinden.

Mit der Implementierung des Masterplans in das Aufgabenspektrum des interkommunalen Netzwerkprojektes „Städtereion Ruhr 2030“ erfolgt ein erster Schritt zur Institutionalisierung des weiteren Prozesses. Die aufgebauten Orga-

nisationsstrukturen sind jedoch nicht als geschlossene Zirkel zu verstehen. Je nach Erfordernis wird der Arbeitskreis durch weitere Vertreter, beispielsweise assoziierte Anrainerkommunen, erweitert.

Darüber hinaus sind zusätzliche Partner zur fachlichen Unterstützung in den Prozess einzubeziehen. Wichtige assoziierte Partner sind beispielsweise Straßen.NRW als Straßenbau- lastträger, die regionale Wirtschaftsförderung (wmr), der Regionalverband Ruhr (RVR) sowie das Europäische Haus der Stadtkultur. Bei Bedarf kann der Kreis um weitere Akteure erweitert werden.

WEITERES VORGEHEN

Arena



Im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Masterplanes A40IB1 wurden zur Beteiligung relevanter Akteure zwei Arenen durchgeführt.

Im Rahmen der sukzessiven Fortführung des Masterplans wird die Verfahrenskultur eine besondere Rolle spielen. Transparenz ist dabei ebenso wichtig, wie die Förderung des Wettbewerbsprinzips bei der Entwicklung und Qualifizierung einzelner Projekte. Eine derartige Verfahrensstruktur benötigt eine geeignete Plattform des regionalen Dialogs. Im Zuge der Erarbeitung des Masterplans wurden zwei Arenen ausgerichtet, in denen verschiedene Akteure der Regional-

entwicklung wie auch Vertreter relevanter Verbände und Institutionen sowie der Politik und Verwaltung der Anrainerstädte zusammen kamen, um gemeinsam Zielsetzungen des Masterplans zu erarbeiten und zu diskutieren.

Als Beteiligungsform und Informationsaustausch hat sich das Format der Arenen als geeignete Plattform bewährt. Im Rahmen der Fortführung des notwendigen regionalen Dis-

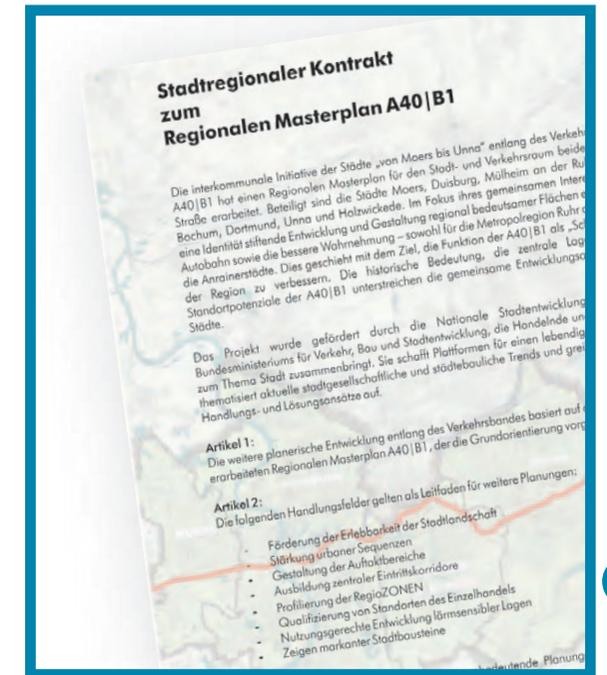
kurses ist eine Durchführung weiterer Arenen im regelmäßigen Turnus geplant, um relevante Akteure an den Prozess beteiligen und über den aktuellen Stand des Vorhabens informieren zu können.

WEITERES VORGEHEN

Stadtregionaler Kontrakt

Um die Wirkung des Masterplanes nachhaltig zu sichern, gilt es, das Planwerk als Handlungsorientierung für die Vielzahl bereits heute und künftig dazu zu gewinnende Akteure der Regional- und Stadtentwicklung zu verankern. Mit der Unterzeichnung eines stadtregionalen Kontraktes durch die Stadtoberrhäupter aller beteiligten Städte wird der Masterplan auf ein solides Fundament gestellt, um als allgemein akzeptierter Orientierungsrahmen für weitere Planungen an dem Mobilitätsband anerkannt zu werden. Aufgrund der veränderten

Rahmenbedingungen bei der Antragstellung von Fördermitteln stellt der interkommunale und interdisziplinäre Abstimmungsprozess ein wesentliches Förderkriterium dar, das in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Als Zeichen der regionalen Zusammenarbeit sowie eines integrativen Vorgehens bietet die Unterzeichnung der politischen Vereinbarung eine gute Basis, den Regionalen Masterplan als abgestimmtes Planwerk für konkrete Antragsstellungen von Fördermitteln nutzen zu können.



WEITERES VORGEHEN

Rahmenplanungen

Das Mobilitätsband setzt sich aus verschiedenen räumlichen Sequenzen zusammen. Die charakteristischen Merkmale dieser Teilabschnitte fördern die Identität stiftende Wirkung des Raumbandes. Zur Fortführung des Planwerkes ist im Rahmen der Profilierung des Mobilitätsbandes eine räumliche Konkretisierung einzelner Teilbereiche erforderlich. Einzelne Kommunen – wie die Städte Dortmund und Bochum – haben im Vorfeld der Erarbeitung des Regionalen Masterplanes für ihre Stadtdurchfahrten eigene

Rahmenpläne zur Entwicklung angrenzender Gebiete entlang des Ruhrschnellweges erarbeitet. Die Erstellung weiterer vertiefender ungen auf Grundlage des Masterplans, wie die geplante Erarbeitung eines Rahmenplanes für die Essener Stadtdurchfahrt, bietet das Potenzial, sukzessive ein Flächen deckendes Planwerk zu erhalten, mit denen das räumliche Profil entlang dieser regionalen Passage geschärft und in seiner Darstellungstiefe konkretisieren und fortgeführt wird.



Dokumentation der Rahmenplanung der Stadt Dortmund



Dokumentation der Rahmenplanung der Stadt Bochum

WEITERES VORGEHEN

Marketing + Öffentlichkeit

Das Mobilitätsband weist eine Reihe von Lagen zur Entwicklung neuer Adressen für den Wirtschaftsstandort der Metropolregion Ruhr auf. Unterstützt durch den mit den Arenen aufgebauten regionalen Dialog wird es im Zuge der Vermarktung dieser Lagen darauf ankommen, die Bausteine und Strategien sowie die Instrumente des regionalen Marketingprozesses weiter zu schärfen und lokal oder sektoral verankerte Strategien aufeinander abzustimmen. Als regionale Wirtschaftsförderung kann mit der Institution wmr ein kompetenter Partner der Region einbezogen werden, um das regionale Raumband entlang des Ruhrschnellweges in ein schlüssiges Kommunikations- und Marketingkonzept zur Stärkung der Adressbildung einzubinden.

Die Entwicklung des Mobilitätsbandes benötigt eine ausgeprägte Qualitätsdebatte. Hierbei geht es sowohl um die Qualität der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur als auch

die Qualitäten der Stadtlandschaft und ihres Erscheinungsbildes. Die Steigerung dieser Qualität, sei es im funktionalen, gestalterisch-ästhetischen oder kulturellen Sinne, zählt zu den grundsätzlichen Anliegen der räumlichen Profilierung der Ruhrschnellweges. Dies verlangt das genaue Hinschauen, das Hinterfragen bisheriger Standards, die Offenheit für eine die Disziplin überschreitendes Denken und Handeln, neue aufgaben- und/oder projektspezifische Kooperationsformen und vor allem das klare Bekenntnis zum Wettbewerbsprinzip als Grundlage zu allen Entscheidungen bei wichtigen Entwicklungsprojekten. Gerade bei bedeutenden Vorhaben hat sich das Denken in Alternativen sowie die Einbindung externer Fachleute zur Findung innovativer Lösungswege sowie zur kritisch/konstruktiven Begleitung des Gesamtprozesses etablieren können.

In Sinne der Verbesserung gestalterischer Qualitäten gilt es, die Diskussionskultur anzuregen. Vielfach ermöglicht diese erst eine sachliche

Auseinandersetzung räumlicher Fragestellungen zur Entwicklung des Stadt- und Verkehrsraumes, der Baugestalt in den Randlagen des Straßenraumes oder neuer Verfahrensweisen für eine Verbesserung der Baukultur. Mit dem Bauforum der Stadt Essen, dem Stadtgesprächen der Stadt Bochum, den städtebaulichen Kolloquium der Technischen Universität Dortmund, dem Forum für Baukultur der Stadt Dortmund und dem Baukultur Salon des Europäischen Hauses der Stadtkultur, steht eine Reihe fachlicher Kommunikationsplattformen zur Verfügung, um den regionalen Diskurs relevanter Akteure zu fördern.

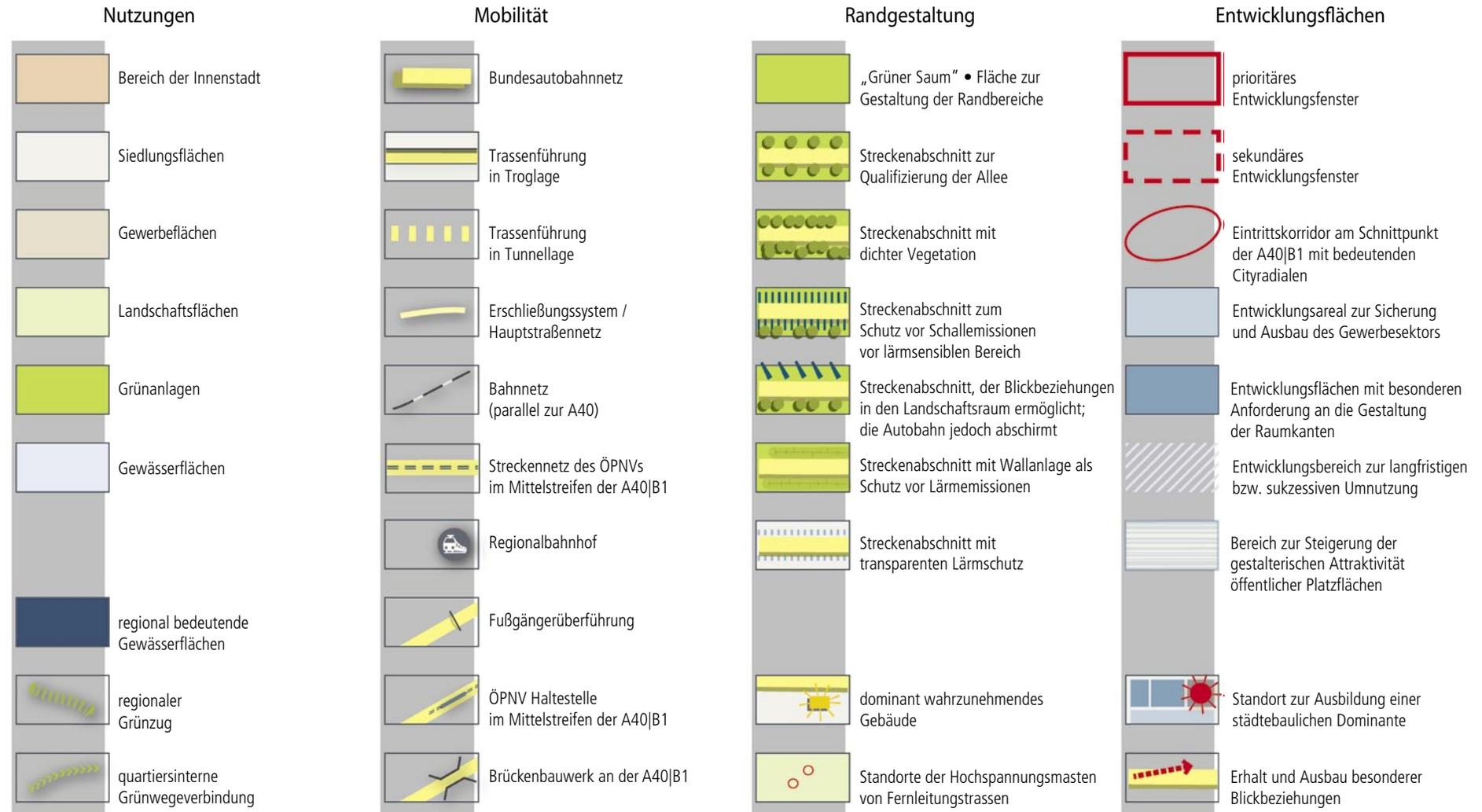
Der vorliegende „Regionale Masterplan A40IB1“ ist somit als wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Mobilitätsbandes - mitnichten als deren Endpunkt zu verstehen.

Bildnachweise

- **Thorsten Kamp** • S. 20 (2. Abb. v.l.) • S. 44 • S. 45 (2. Abb. v.l.) • S. 46 (2. Abb. v.l.) • S. 46 (4. Abb. v.l.)
- **Michael Liebhold, Essen** • Titelbild des Umschlages
- **Mülheimer Stadtmarketing und Tourismus GmbH (MST)** • S. 30 (3. Abb. v.l.)
- **orange edge, Essen** • S. 46 (3. Abb. v.l.)
- **Rheinisch-Westfälische Wasserwerksgesellschaft mbH** • S. 32 (2. Abb. v.l.)
- **Stadt Bochum** • S. 14 (1. Abb. v.l.) • S. 14 (3. Abb. v.l.) • S. 14 (4. Abb. v.l.) • S. 14 (5. Abb. v.l.)
- S. 30 (5. Abb. v.l.) • S. 32 (5. Abb. v.l.) • S. 32 (6. Abb. v.l.) • S. 34 (5. Abb. v.l.)
- **Stadt Castrop-Rauxel** • S. 28 (8. Abb. v.l.)
- **Stadt Dortmund** • S. 20 (8. Abb. v.l.) - Jürgen Wassmuth • S. 30 (6. Abb. v.l.) - Gerd P. Müller • S. 34 (6. Abb. v.l.) - Janosch Gruschczyk
- **Stadt Duisburg** • S. 28 (2. Abb. v.l.) • S. 30 (2. Abb. v.l.) • S. 32 (1. Abb. v.l.) • S. 34 (1. Abb. v.l.) - Ortner&Ortner Baukunst • S. 34 (2. Abb. v.l.) - Herzog & de Meuron • S. 45 (1. Abb. v.l.) • S. 54 (1. Abb. v.l.)
- **Stadt Essen** • S. 20 (1. Abb. v.l.) • S. 20 (4. Abb. v.l.) • S. 28 (5. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 28 (6. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 30 (4. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 32 (3. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 34 (3. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 34 (4. Abb. v.l.) - Stadtbildstelle Essen • S. 47 (1./2. Abb. v.l.) • S. 54 (2. Abb. v.l.)
- **Stadt Lünen** • S. 26 (6. Abb. v.l.)
- **Stadt Moers** • S. 30 (1. Abb. v.l.)
- **Stadt Unna** • S. 30 (7. Abb. v.l.) • S. 34 (7. Abb. v.l.)
- **Stadt Waltrop** • S. 26 (5. Abb. v.l.) - Medienagentur Brunswick
- **Tourismus & Marketing Oberhausen GmbH** • S. 28 (3. Abb. v.l.)
- **Thomas Robbin** • S. 26 (1. Abb. v.l.) • S. 26 (2. Abb. v.l.) • S. 26 (3. Abb. v.l.) • S. 26 (4. Abb. v.l.) • S. 28 (1. Abb. v.l.) • S. 28 (4. Abb. v.l.) • S. 28 (7. Abb. v.l.) • S. 32 (4. Abb. v.l.)
- **scheuven + wachten** • alle weiteren Abbildungen

Legende

ZUR AUSGESTALTUNG DER RegioPOLE



WWW.PLANUNG-A40-B1.DE