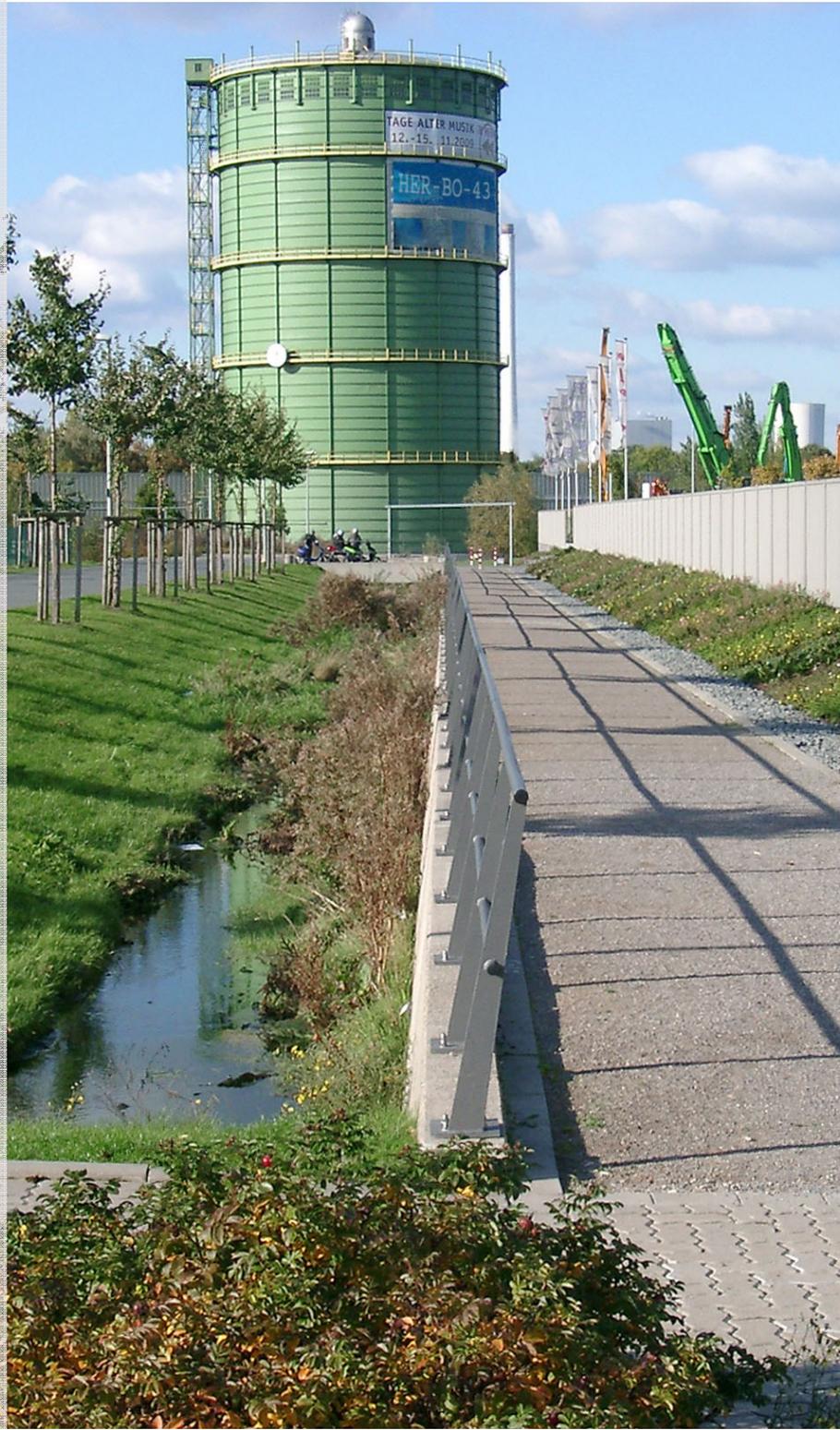
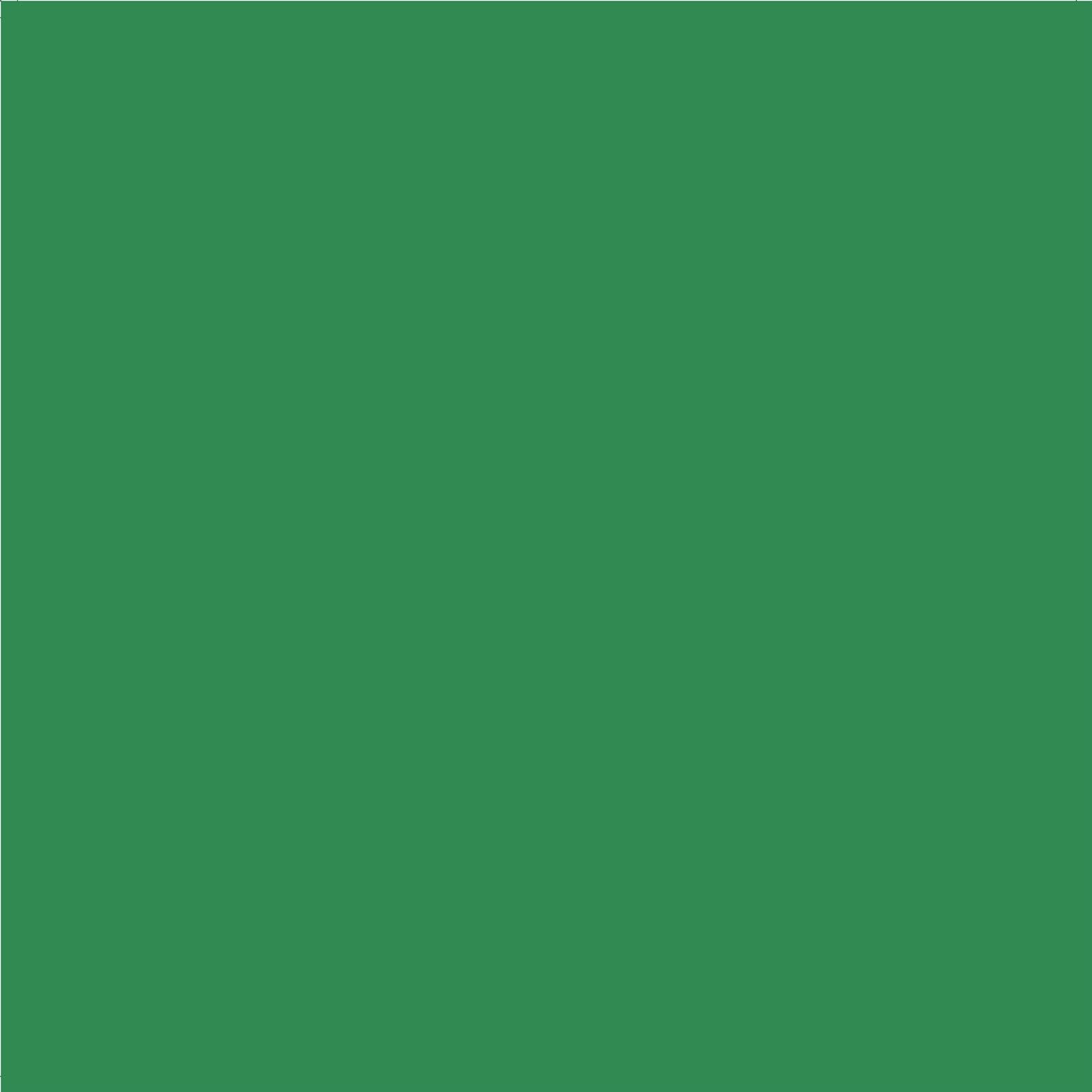


Entwicklungskonzept

Interkommunales Gewerbegebiet HER-BO-43





0. Vorwort

Im Januar 2008 kündigte das finnische Unternehmen Nokia völlig überraschend an, den Standort Bochum aufgeben zu wollen und die Fertigung nach Rumänien zu verlegen. Mit dem Bochumer Produktionswerk war Nokia einer der größten Arbeitgeber in Bochum. 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden direkt beschäftigt, weitere 1.000 fanden einen Arbeitsplatz bei Zuliefer- und Dienstleistungsbetrieben. Trotz verzweifter und durch alle Bevölkerungsgruppen getragener Proteste hat Nokia am 30. Juni 2008 die Stilllegung umgesetzt.

Damit stand die Region vor einer der größeren Aufgabenstellungen der letzten Jahrzehnte. Für die ehemaligen Mitarbeiter aus dem Nokia-Werk und aus den Zuliefer- und Dienstleistungsbetrieben mussten so schnell wie möglich neue Arbeitsplätze und damit berufliche und letztlich Lebensperspektiven gefunden werden.

Vor diesem Hintergrund und dem Ziel, das ehemalige Nokia-Werksgelände in Bochum-Riemke und das Gewerbegebiet Hibernia in Herne-Holsterhausen einer neuen und zukunftssicheren Wiedernutzung zuzuführen, stehen die beiden Städte Bochum und Herne vor der Aufgabe, ein gemeinsames Konzept für die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes vorzulegen. Im Jahr 2009 wurde das Planungsbüro BKR Essen mit den Arbeiten zu dem Entwicklungskonzept für die insgesamt 233 ha große Fläche beauftragt. Der Planungsprozess wurde von einer intensiven Beteiligung betroffener Behörden und Eigentümer begleitet. Dazu wurden u. a. eine Unternehmensbefragung, Workshops sowie laufende Abstimmungen in einem interkommunalen Arbeitskreis durchgeführt.

Das Gewerbegebiet HER-BO-43 war früher von Großstrukturen und fast vollständigen Trennungen der Infrastrukturen bei der Städte geprägt, hat aber in den letzten Jahren einen Wandel zu einem vielfältigen Gewerbe- und Industrieareal vollzo-

gen. Gleichwohl begrenzen noch immer Restriktionen die Entwicklungsmöglichkeiten privater Investoren und verhindern eine zügige Nachnutzung und Arbeitsplatzentwicklung.

Beide Städte haben sich zu einer dauerhaften Aufwertung und qualitativen Standortprofilierung von HER-BO-43 entschlossen. Der Standort wird zu einem attraktiven interkommunalen Gewerbepark im Herzen der Metropolregion entwickelt, die Infrastrukturen werden zielgerichtet ergänzt und störende Nutzungen zurückgedrängt. Die Aufwertung und Entwicklung des Gewerbebestandes HER-BO-43 soll – auch mit Hilfe der Förderinstrumente des Landes NRW – für die Städte Bochum und Herne zu einem weiteren Baustein des Strukturwandels in der Mitte der Metropole Ruhr werden.

Für die Bürgerinnen und Bürger in den Städten Bochum und Herne ist dieser Strukturwandel mit schmerzhaften Einschnitten verbunden, die häufig zu grundsätzlichen Neuorientierungen der beruflichen Perspektiven führen. Mit dem in dieser Broschüre vorgestellten Entwicklungskonzept HER-BO-43 verbinden beide Städte die Hoffnung, dass sich aus dem Zwang zum Wandel neue Chancen und Perspektiven bieten.

Bochum / Herne, im August 2010



(Dr. Ottilie Scholz)
Oberbürgermeisterin
der Stadt Bochum



(Horst Schiereck)
Oberbürgermeister
der Stadt Herne

Entwicklungskonzept Interkommunales Gewerbegebiet HER-BO-43

1. Das Plangebiet	06
2. Das Leitbild	15
3. Das Konzept	17
4. Die Maßnahmen	35

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Realnutzungskartierung



- Wohnen
- Mischgebiet
- Gewerbe
- Gewerbe / Industrie
- Grün- / Gewerbebrache
- Gastronomie
- Einzelhandel
- Großflächiger Einzelhandel
- Sondernutzung Freizeit
- Gemeinbedarf Schule
- Ver- und Entsorgung
- Bolzen / Skaten
- Grün / Wasser
- Grünflächen
- Acker / Wiese
- Gehölze / Wald
- Grün / Brache
- Kleingarten
- Verkehrsgrün
- BAB 43
- Straße
- Fuß- und Radweg
- Schiene
- Schiene Bahnhof
- Pipelinetrasse
- Leerstand
- Straßenbäume Allee Baumreihe
- Stadtgrenze Bochum / Herne
- Grenze Plangebiet

Auftragnehmer: in Kooperation mit:

Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)



1. Das Plangebiet

Das Untersuchungsgebiet (233 ha) liegt im Norden des Stadtbezirkes Mitte in Bochum-Riemke (ca. 103 ha) und schließt Teile des Gewerbegebietes „Hibernia“ im Herner Stadtbezirk Wanne, Stadtteil Holsterhausen, ein (ca. 130 ha).

Der Bestand im Plangebiet setzt sich aus einem hohen Anteil gewerblich bzw. industriell genutzter Flächen zusammen, die grundstücksbezogene Nutzungszuordnung ist kleinteiliger. Gemengelage, also ein enges Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzungen, schränken die gewerbliche Nutzung der angrenzenden Flächen und deren Qualität ein. Darüber hinaus ist erkennbar, dass die Grünflächen-, Straßen- und Wegeplanungen beider Städte bisher wenig aufeinander abgestimmt wurden.

Städtebau

Die städtebaulichen Qualitäten der gewerblichen Bauflächen im Plangebiet lassen sich in drei Klassen einteilen:

1. Moderne, hochwertige Strukturen mit Impulskraft, die in der Lage sind, imagegebende Wirkungen auf das Plangebiet bzw. Teile des Plangebietes auszuüben: Hierzu zählen die Sportartikelfirma mit dem ehemaligen Gasometer, die neuen Strukturen im Gewerbepark Hibernia und Bürogebäude des ehemaligen Nokia-Werkes.
2. Strukturen, die funktional weiterhin einen Nutzen haben, von denen aber keine besonderen, imageprägenden Impulse zu erwarten sind: Hierzu gehören die Objekte der Entsorgungsunternehmen an der Südstraße, das Lidl-Vertriebszentrum, die veralteten Objekte der ehemaligen Firma Graetz, kleine Kfz-Betriebe an der Oberscheidstraße sowie Am Gartenkamp. Diese unscheinbaren Strukturen dominieren große Teile des Plangebietes.

3. Veraltete, störende, unattraktive und / oder untergenutzte Strukturen, die negative Impulskräfte auf die angrenzenden Nutzungen entwickeln können: Hierzu zählen die ungeordneten Restnutzungen an der Roehenstraße, improvisiert wirkende Hinterhofnutzungen im nördlichen Teil der Straße Am Gartenkamp, das Entsorgungsunternehmen an der Rensingstraße sowie der weiträumige Kreuzungsbereich Rensingstraße / Herner Straße. Bei diesen Gewerbeflächen ist ein Zusammenhang von Gemengelage und städtebaulichen Defiziten festzustellen.

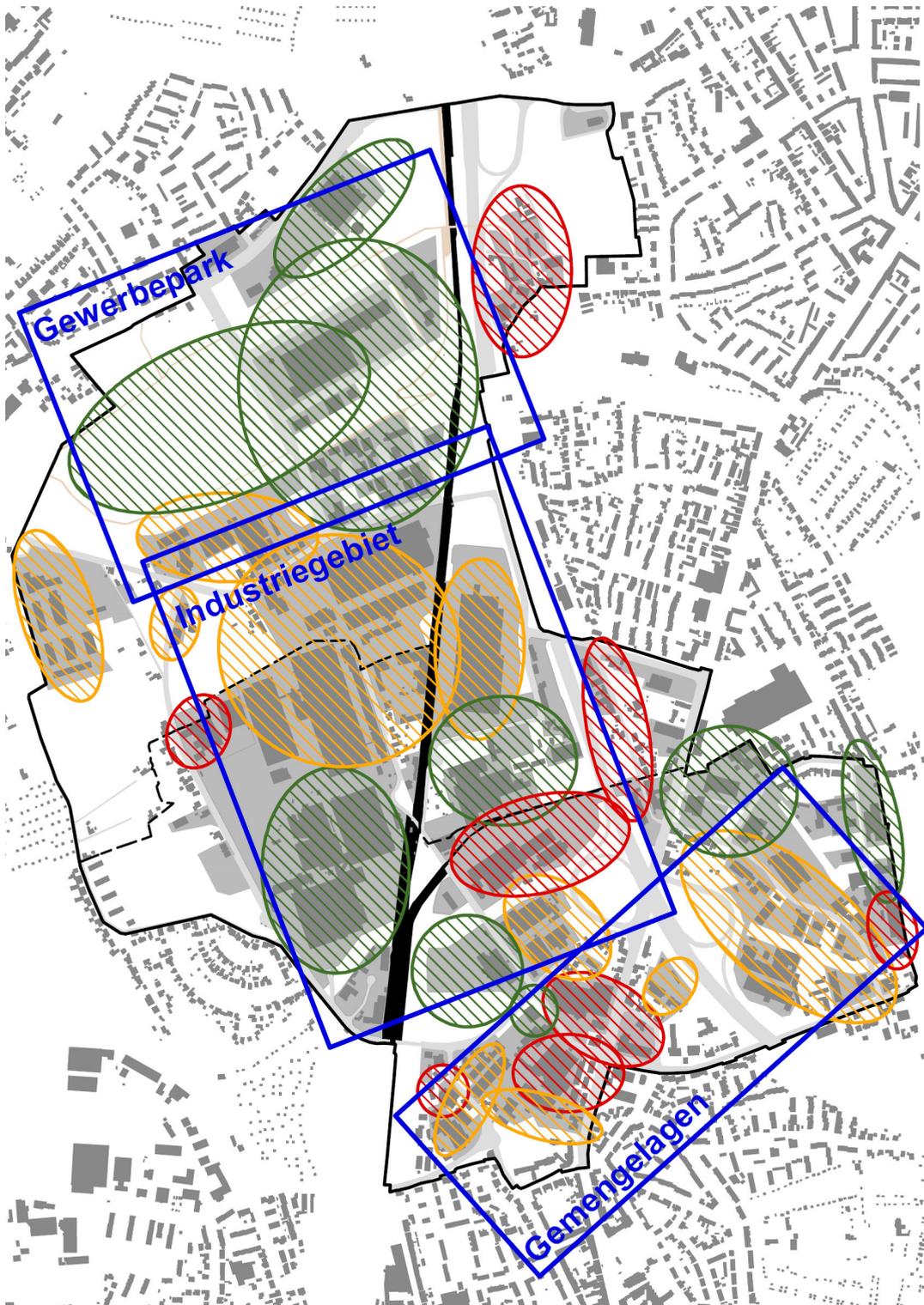
Die gewerblichen Bauflächen innerhalb des Plangebietes lassen sich aus städtebaulicher Sicht in drei Teilbereiche untergliedern: Der nördliche Teil rund um Hibernia bis zur A43 ist gekennzeichnet durch einen Gewerbeparkcharakter; im Mittelteil dominieren großvolumige Nutzungen mit hohem Logistikaufwand, und die Flächen im Südosten sind eher durchmischte und weisen Gemengelagecharakter auf.

Über Gewerbe- und Wohnbauqualitäten hinaus spielen Straßenräume und Grünflächen als prägnante Elemente gerade in Gewerbegebieten eine wichtige Rolle. Positiv fällt eine begrünte Straßenraumgestaltung im Bereich des Gewerbeparks Hibernia, an der Flottmannstraße sowie in Teilabschnitten der Südstraße auf, wenngleich letztere häufig sehr eng dimensioniert ist. Negativ sticht in diesem Zusammenhang v. a. die Herner bzw. Bochumer Straße als eine der zentralen Eingangstore ins Plangebiet hervor. Zwar wird die Fahrbahn auf Höhe der Anschlussstelle Riemke erneuert, die Randbebauung und Begrünung in Höhe des Plangebietes sind jedoch wenig imagefördernd.

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

**Stadtgestalterische Qualitäten
 der gewerblichen Bauflächen**

-  Moderne, hochwertige Strukturen
-  Strukturen ohne besondere bauliche Prägnanz
-  Veraltete, störende, unattraktive und / oder untergenutzte Strukturen
-  Gewerbliche Bauflächen

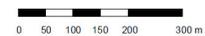


Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)



Freiraum

Die bisherigen Freiraumkonzepte, u. a. der Masterplan Freiraum der Stadt Bochum oder der stadtoökologische Fachbeitrag der Stadt Herne, sind nicht interkommunal erarbeitet worden. Dies lässt sich im Plangebiet deutlich ablesen, da weder Grün- noch Wegestrukturen grenzüberschreitend vernetzt sind.

Die Karte liefert einen Überblick über die Grünstrukturen im Plangebiet. Innerhalb des Plangebietes fällt zunächst ein quantitativ höherer Grünflächenanteil im Norden, im Bereich des Gewerbegebietes Hibernia, auf. Insgesamt spielen Freiraumnutzungen in dem gewerblich geprägten Plangebiet eher eine untergeordnete Rolle, allerdings können die vorhandenen Elemente durch eine bessere Vernetzung gestärkt werden und als weicher Standortfaktor für die Qualifizierung der Gewerbeflächen genutzt werden.

Rings um das Plangebiet befinden sich zahlreiche Biotopverbundflächen, deren Vernetzung unter Einbeziehung von Kleingartenanlagen intensiviert werden könnte. Einen möglichen Anknüpfungspunkt für eine derartige Verknüpfung stellt das im Masterplan Freiraum (Stadt Bochum 2009) entwickelte Freiraumkonzept dar. Eine der entwickelten Nord-Süd-Grünzüge verläuft direkt südwestlich des Plangebietes. Durch vorhandene Grünflächen auf Herne Seite könnte diese Grünverbindung verlängert werden. Weitere Achsen könnten entlang der Glückauf-Bahn und über die Biotopverbundflächen im Osten des Plangebietes entstehen. Das Bochumer Konzept sieht weiterhin vor, die Nord-Süd- durch Ost-West-Verbindungen zu vernetzen.

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Grünstrukturen

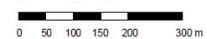
-  Kommunale Grünverbindungen (REK BO)
 -  Biotopverbund (Verbundstufe 2)
 -  Landschaftsschutzgebiet (LP-Herne)
 -  Acker- und Wiesenflächen
 -  Gehölzstrukturen / Wald
 -  Verkehrsgrün an der BAB 43
 -  Baumreihen / Alleen an Straßen / Wegen
 -  Dorneburger Bach mit Uferböschungen
 -  Regenrückhaltesysteme mit Uferböschungen
 -  Geplante Gewässerumbau-
maßnahme ELP 2010
 -  Grünbrachen
 -  Gewerbebrachen
 -  Grünflächen
 -  Kleingärten
 -  Bolzplätze / Skaterbahn
 -  Pipelinetrasse begrünt
 -  Gleistrasse und Bahnhof
 -  Fuß- und Radwege
 -  Straßen
 -  Radnetz
 -  Zukünftiger regionaler Parkweg im ELP 2010
-
-  Stadtgrenze Bochum / Herne
 -  Grenze Plangebiet

Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)

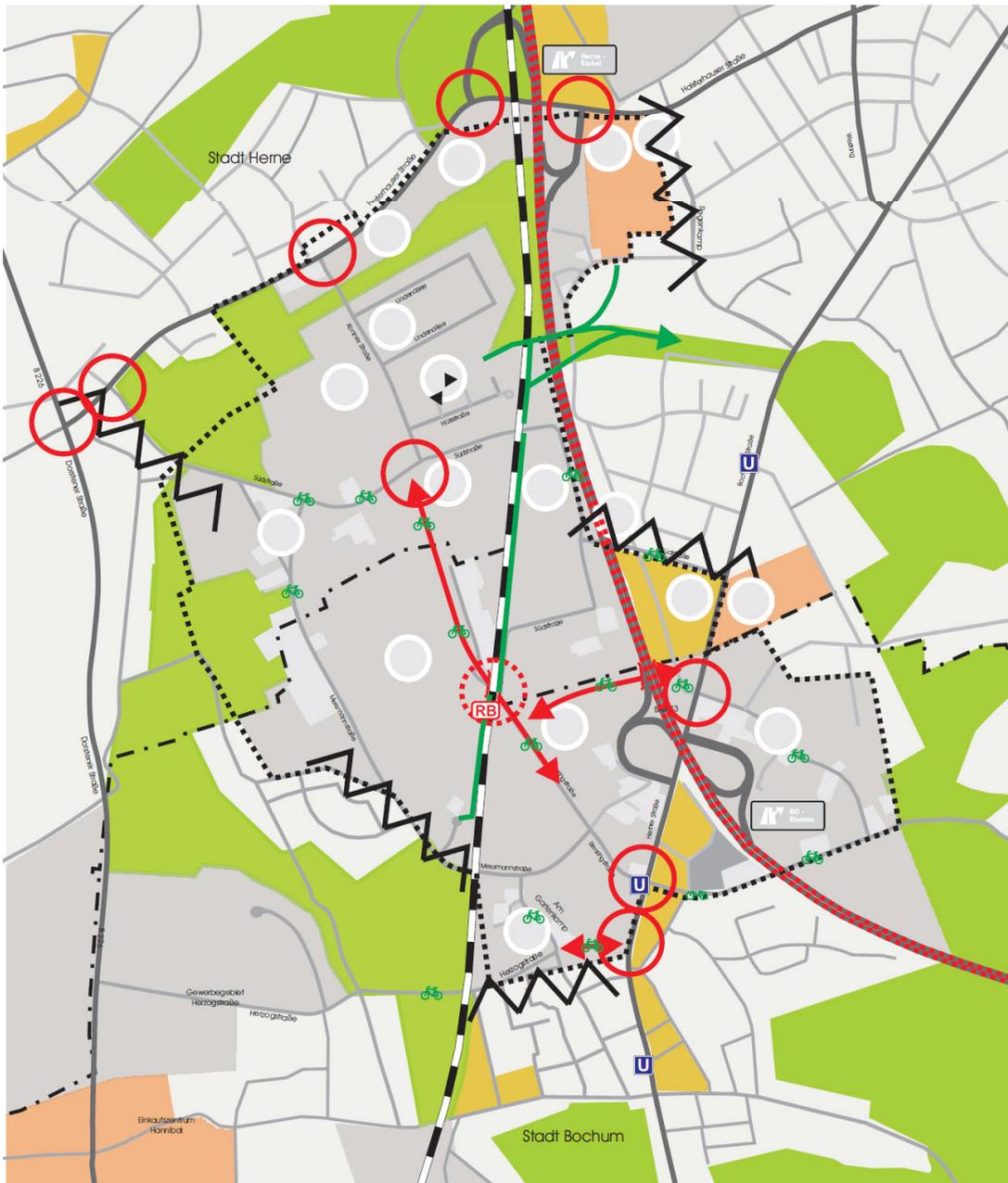


Verkehr

Das interkommunale Gewerbegebiet HER-BO-43 ist aufgrund seiner zentralen und städtisch geprägten Lage mit allen Verkehrsarten gut zu erreichen. Die Trassen der Regionalbahn und der Autobahn stellen im Gebiet sowohl zentrale Erschließungsachsen als auch Barrieren mit starker Trennwirkung dar. Insbesondere durch die plangleichen Querungen der Bahnanlage mit den inneren Erschließungsstraßen kommt es zu langen Schließzeiten an den Übergängen und somit auch zu langen Wartezeiten. Verkehrserzeuger im Gebiet sind neben den Betrieben auf dem ehemaligen Nokia-Gelände v. a. ein Discounter-Vertriebslager, ein Sportausstatter, verschiedene Gastronomieeinrichtungen und eine Vielzahl von teilweise auch kleineren Betrieben.

Während auf dem ehemaligen Nokia-Gelände die größten verkehrserzeugenden Änderungen anstehen, finden auch im nördlichen Teil des Gewerbegebietes Neuentwicklungen statt. Auf den Potenzialflächen existieren teilweise bereits baureife Planungen für einen Logistikbetrieb und ein Möbelhaus, für die Einzelverkehrsgutachten vorliegen. Eine Gesamtbetrachtung für das Gebiet unter Berücksichtigung aller Strukturen wurde bisher jedoch noch nicht angestellt.

Entwicklungskonzept
Interkommunales Gewerbegebiet
HER-BO-43



Potenziale im Verkehr

- Grünflächen
- Wohnen
- Gewerbe
- Sondergebiet / Einzelhandel
- Mischgebiet
- Schulstandort
- Autobahn
- Bundes-/Landstraße
- Untergeordnetes Straßennetz
- Bahn
- RB Bahn-Haltepunkt (RB 46)
- U U-Bahn-Haltestelle (U35)
- ↔ Sinnvolle/ zu untersuchende Netzergänzungen
- Ausbau A43
- Überprüfung der Leistungsfähigkeiten
- Optimierung der Bahnquerung
- Entschärfung der Engstelle
- Gemeinsame Betrachtung aller verkehrsinduzierender Nutzungen (kumulative Überlagerung) notwendig
- Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen
- 🚲 Vervollständigung der Infrastruktur Radverkehr (Radverkehrsanlagen, Beschilderung, Radabstellanlagen)
- Sinnvolle/ zu untersuchende Fuß-/Radwegeergänzungen
- Untersuchungsraum
- Stadtgrenze

Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: Planersocietät

Maßstab 1:15.000
(im Original)



Unternehmensbefragung

Anfang des Jahres 2010 wurde eine schriftliche Befragung aller Firmen im Plangebiet durchgeführt. Von den antwortenden Unternehmen gab fast die Hälfte an, dass die Beschäftigung in den letzten fünf Jahren zugenommen hat. Hinsichtlich des Flächenbedarfes geben nur 8% der befragten Unternehmen an, dass sie noch über Reserveflächen verfügen. Gefragt nach den Nutzungsschwerpunkten am Standort, zeichnet sich der bereits heute existierende Industriegebietscharakter des Gebietes ab. Neben dem Schwerpunkt im Bereich Unternehmensführungen dominieren die Nutzungen Produktion, Logistik und Lagerung.

Sonstige Planungen

Der Erwerber des ehemaligen Nokia-Geländes ist als größter Eigentümer im Plangebiet ein maßgebender Entscheidungsträger für die künftige Entwicklung. Er versteht den gesamten Standort als einen abgeschlossenen Gewerbepark, der in Zukunft auch als Industriegebiet ausgewiesen sein sollte. Der Nutzungsschwerpunkt dieses Parks liegt im Bereich Produktion und Logistik, wobei reine Umschlagslogistik wegen nicht ausreichender Freiflächen um die Hallen ausgeschlossen wird.

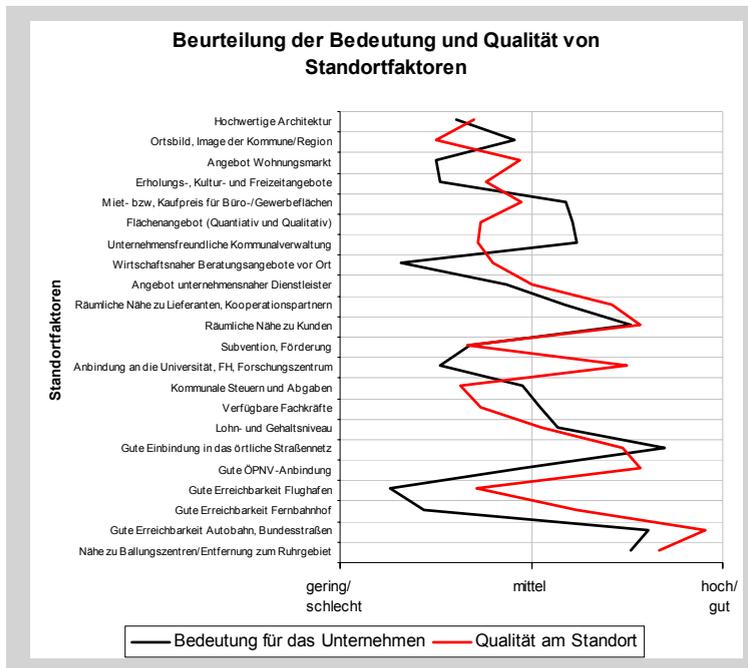
Durch den Eigentümer sind bauliche Ergänzungen und verkehrliche Maßnahmen geplant, die teilweise von den Zielsetzungen des Entwicklungskonzeptes HER-BO-43 abweichen.

Südlich der Holsterhauser Straße und westlich der Straße Regenkamp, in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle Herne-Eickel, ist der Bau eines Möbelhauses geplant.

Ein Wanne-Eickeler Unternehmen für Spedition und Reisen will seinen Firmensitz auf die Fläche westlich der Koniner Straße verlegen.

Westlich der Meesmannstraße im Kreuzungsbereich zur Südstraße besteht für die dreieckige Freifläche eine Bauvoranfrage zur Errichtung eines Dienstgebäudes für den Arbeiter-Samariter-Bund (ASB) und zum Neubau eines Feuerwehrgerätehauses für die Feuerwehr Herne Mitte und Süd.

Darüber hinaus bestehen Überlegungen, den städtischen Bauhof Herne auf Flächen östlich der Meesmannstraße, nördlich des ehemaligen Nokia-Geländes, anzusiedeln.



SWOT-Analyse

(S-Strengths – Stärken, W-Weaknesses – Schwächen,
O-Opportunities – Chancen, T-Threats – Risiken)

Stärken

- Es gibt großformatige, sowohl für Produktion als auch für Logistik nutzbare Hallen auf dem ehemaligen Nokia-Gelände mit Flächenreserven.
- Es ist von einer zügigen Vermarktung und der Bereitstellung einer umfangreichen Infrastruktur (Sicherheitstechnik, Kantinen etc.) auszugehen.
- Der Eigentümer des ehemaligen Nokia-Geländes ist investitionswillig und plant langfristig.
- Der Arbeitsmarkt bietet einen hohen Anteil an qualifizierten Facharbeitern.
- Die „Glückauf-Bahn“ ist ein Standortvorteil für den Pendlerverkehr.
- Die Grünflächengestaltung rund um Hibernia vermittelt eine moderne Gewerbeflächengestaltung.
- Die Topografie ermöglicht eine Untertunnelung der „Glückauf-Bahn“ im Bereich der Rensingstraße.
- Die A43 ist mit Anschlussstellen im Norden und Süden in unmittelbarer Standortnähe vorhanden.

Schwächen

- Zahlreiche Barrieren (wie z. B. Stadtgrenzen, Bahnlinie) erschweren die Orientierbarkeit und die Vernetzung.
- Der Logistikkanteil der vorhandenen Unternehmen ist hoch und zieht Lärm- und Schadstoffbelastungen nach sich.
- Zahlreiche Gemengelagen in den Rand- und Kernbereichen sorgen für Konfliktsituationen mit den Anwohnern.
- In Teilbereichen finden sich untergenutzte und ungeordnete Standorte.
- Nachbarschaftssensible Unternehmen belasten das Image des Standortes.

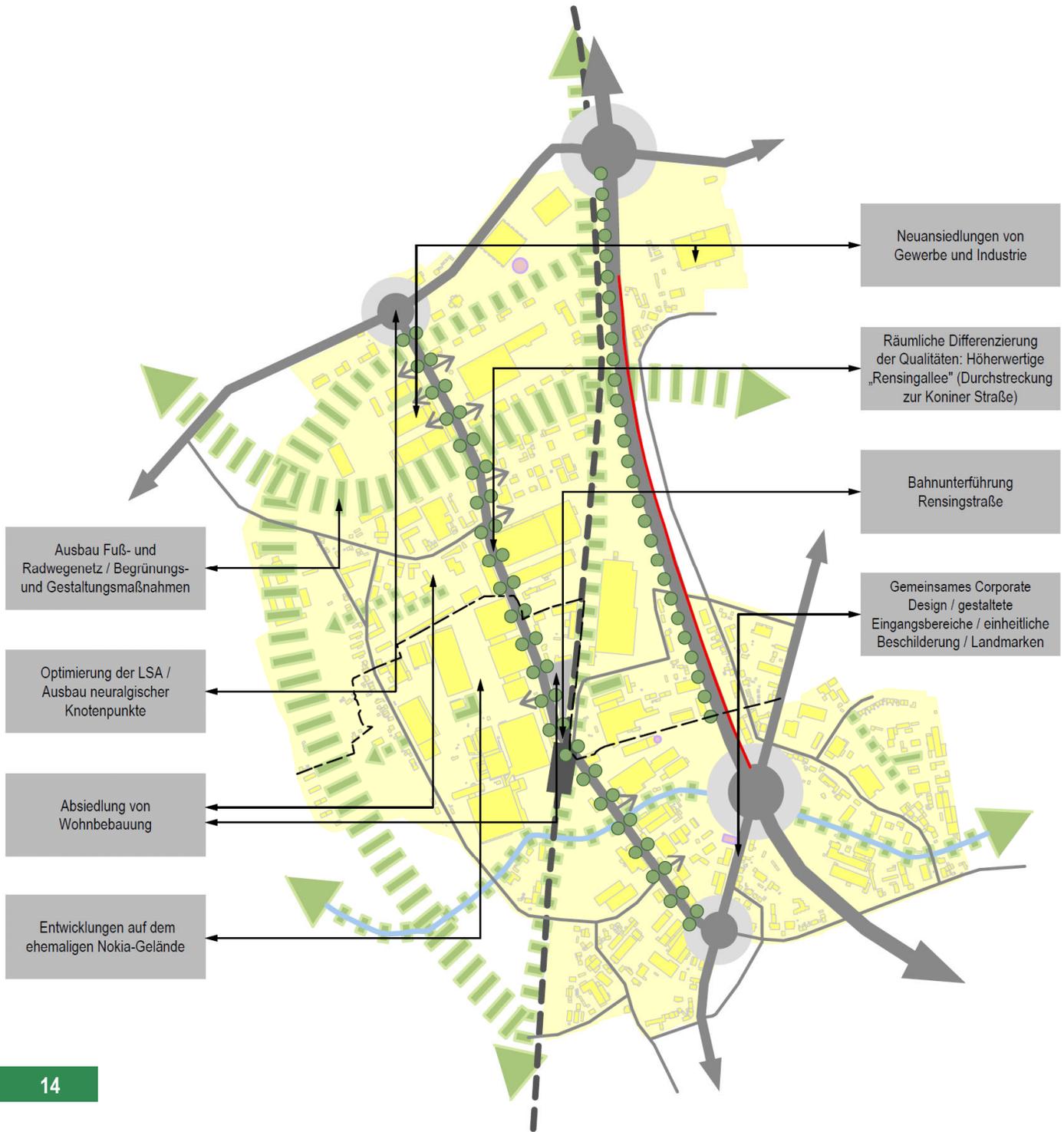
- Der Standort ist an den Autobahnabfahrten und von der Autobahn zum Gelände schlecht ausgeschildert.
- Das Verkehrsnetz ist insbesondere an den Knoten der Haupteinzelverkehrsstraßen nicht auf zusätzliche größere Verkehrsaufkommen ausgelegt.
- Alle Zugänge zum ehemaligen Nokia-Gelände sind mit Problemen insbesondere für den Lkw-Verkehr und die Nachtandienung verbunden.
- Verfügbare Potenzialflächen können aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung und aufgrund von Umwelterfordernissen nur bedingt für Gewerbe genutzt werden.
- Grünstrukturen, Freiraumkonzepte sowie Fuß- und Radwegeverbindungen wurden bisher nur bis an die Stadtgrenzen umgesetzt.
- Zahlreiche Einzeleigentümer erschweren die Umsetzung neuer Nutzungszuordnungen (Nutzungsverlagerungen).

Chancen

- Der Ausbau der A43 verbessert weiter die Standorterreichbarkeit.
- In der Metropolregion Ruhr ist mittelfristig eine stärkere Flächennachfrage zu erwarten.
- Das durch Leerstand gekennzeichnete Möbelhaus Unger an der Herner Straße bietet Entwicklungspotenzial.
- Erfahrungswissen und Qualifikationen örtlicher Arbeitskräfte können als Standortfaktor genutzt werden.

Risiken

- Der Ankauf einzelner störender Wohngebäude aus privater Hand birgt zeitliche Risiken.
- Mit der Ansiedlung von neuen Unternehmen können sich die Verkehrsrisiken erhöhen.
- Ohne investive Maßnahmen könnte sich in Zukunft eine negative Entwicklung ergeben, wie z. B. Bevölkerungs- und Beschäftigungsverluste.



2. Das Leitbild

Gestern / Rückblick

- Jede Stadt plant für sich: getrennte Entwicklung beider Städte, Straßen, Infrastrukturen, Nutzungsausweisungen und Grünzüge enden an der Stadtgrenze.
- Im Plangebiet dominieren Großstrukturen (Bergwerke, Industrieanlagen wie HÜLS AG und Nokia) mit angrenzenden Gemengelagen.
- Es werden keine ganzheitlichen Strategien für das Gebiet verfolgt.
- Dieser Grenzbereich ist im planerischen Bewusstsein unwichtig, deshalb verbreiten sich Fehlentwicklungen, Nischen und Gemengelagen.

Heute / Charakterisierung der Situation

- Noch immer ist der Standort geprägt von planerischer Beliebigkeit und Profilschwäche.
- Es gibt viele Potenziale (Gewerbe- und Grünbrachen) mit Entwicklungsmöglichkeiten, aber keine übergreifende Strategie oder Idee zu einer Standortprofilierung.
- Es ist nur im Gewerbepark Hibernia eine Aufwertung festzustellen.
- Die Nischennutzer und Wohninseln der Gemengelagen bereiten (Immissions-)Probleme und erschweren die Standortentwicklung.
- Im Rahmen des Last-Mile-Logistik-Parks wollen die Stadt Herne und wesentliche Investoren vorrangig Logistikbetriebe ansiedeln, doch eigentlich ist der Standort dafür zu zentral, zu kleinteilig und zu gegliedert.
- Daher ist unklar, ob die heutigen Nutzer und Investoren zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen oder lediglich Zwischennutzer sind.

Morgen / Blick in die Zukunft

Es kommen zwei Entwicklungspfade in Frage:

1. Die Städte geben sich mit den Realitäten des durchmischten Gewerbestandes zufrieden, in dem marktorientiert jeder Ansiedlungswillige sein Vorhaben realisieren kann. Sie stellen mit einem Minimum an Erschließungs- und Planungsaufwand die Rahmenbedingungen hierfür her.
2. Beide Städte entschließen sich zu einer längerfristigen Aufwertung und qualitativen Standortprofilierung. Der Gewerbestandort wird zu einem attraktiven, interkommunalen Gewerbepark im Herzen der Metropolregion entwickelt, die Infrastrukturen werden zielgerichtet ergänzt, störende Nutzungen werden zurückgedrängt.

In der Diskussion mit beiden Städten kommt für das interkommunale Gewerbegebiet nur die zweite Option in Frage.



Leitbild

Längerfristig soll ein interkommunaler Gewerbepark mit folgenden Qualitäten entwickelt werden:

- Der Gewerbepark bietet Raum für Büros und Service, Dienstleistungen, Last-Mile-Logistik und spezialisierte Produktion. Er bietet hervorragende Entwicklungsmöglichkeiten für qualitätsorientierte Unternehmen. Eine komplette Infrastruktur mit Cafeteria, Kongress- und Seminarräumen und umfassenden Serviceleistungen wie bspw. Managementberatung, Park- und Facility-Management, Sicherheitsdienst, Haustechnik oder IT-Dienstleistungen runden das Angebot ab.
- Der Gewerbepark entwickelt sich an der attraktiven „Rensingallee“, die dem Standort ein Gesicht gibt. Bei den neu angesiedelten Unternehmen wird auf eine hochwertige Architektur und eine anspruchsvolle Grüngestaltung geachtet. Ansässige Firmen werden mit Maßnahmen der Gewerbeumfeldverbesserung gefördert. Für eine Standortprofilierung und Adressbildung wird ein Corporate Design HER-BO-43 entwickelt.
- Die Qualitäten des Gewerbestandes werden räumlich differenziert: An der „Rensingallee“ entstehen vorrangig höherwertige Büro- und Servicegebäude und Einrichtungen der Gewerbepark-Infrastruktur. An der Herner und Holsterhauser Straße sind Mischnutzungen, nicht zentrenrelevanter Einzelhandel (Möbel, Autohäuser etc.) und Bürogebäude prägend. An den Rückseiten und in den Hinterbereichen des Gewerbestandes werden Produktions- und Logistiknutzungen konzentriert.
- Auf die weitere Entwicklung großflächiger Logistikbetriebe wird verzichtet, störende Nutzungen werden zurückgedrängt. Die beiden Städte verpflichten sich, den Maßnahmen zum Standort HER-BO-43 eine hohe Priorität einzuräumen, die Zielsetzungen des Leitbildes bei allen Entscheidungen zu befolgen und sich dabei gegenseitig zu konsultieren.

3. Das Konzept

Lösungsansätze für Teilbereiche

Zunächst wurden systematisch mögliche Alternativen für eine zukünftige Entwicklung ausgewählter Teilbereiche des interkommunalen Gewerbegebietes HER-BO-43 zusammengestellt und mit den beteiligten Akteuren bewertet. In einem zweiten Schritt wurden die ausgewählten Bausteine zu dem konsensfähigen Zukunftskonzept verdichtet und ausgearbeitet. Dabei konnten Teilbereiche herausgefiltert werden, in denen alle Beteiligten Handlungsbedarfe sehen, bei denen aber unterschiedliche Maßnahmen denkbar sind.

Die systematische Aufbereitung beinhaltet Lösungsansätze für die folgenden Teilbereiche:

- A Erschließung Thelen-Gelände (ehem. Nokia)
- B Absiedlung Wohnsplittersiedlungen
- C Erschließung Südstraße + Lidl
- D Westrand / LSG
- E Herzogstraße – Herner Straße
- F Eingangsbereiche und Landmarken
- G Direktanschluss A43
- H Grünkonzept

Kombination der Lösungsansätze zu einem Stufenkonzept

Um auch kurzfristig sinnvolle Zwischenlösungen zu ermöglichen, ohne die langfristigen Ziele zu gefährden, wurde ein Stufenkonzept vorgeschlagen, das zum einen kurzfristige Lösungen / Zwischenlösungen und zum anderen mittel- / langfristig anzustrebende Maßnahmen für die einzelnen Teilbereiche benennt.

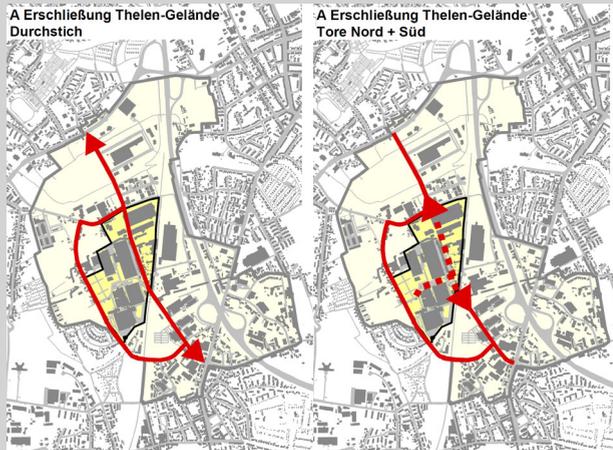
Bewertung der Lösungsansätze

Auf Seite 18 f. werden die ausgewählten mittel- bis langfristig umzusetzenden Lösungsansätze der besonders relevanten Teilbereiche erläutert. Dies sind die Lösungsansätze A bis D.

Für Lösungsansatz E (Durchstich von der Herzogstraße zur Herner Straße) ergab die Prüfung, dass eine detaillierte Verkehrsuntersuchung erforderlich ist, um Kosten und Nutzen abwägen zu können.

Die Lösungsansätze F (Neugestaltung der Eingangsbereiche und Schaffung von Landmarken) haben sich als erstrebenswert herausgestellt und wurden in das Entwicklungskonzept aufgenommen. Dagegen ergab die Prüfung des Lösungsansatzes G, dass ein Direktanschluss an die A43 nicht möglich ist.

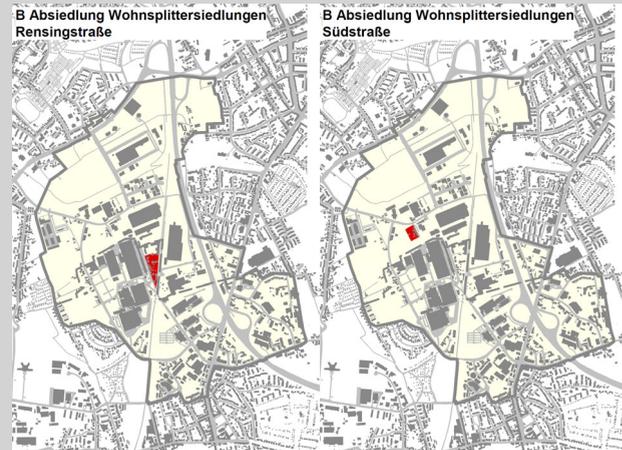
Im Rahmen der Lösungsansätze H (Grünkonzept) werden drei Bausteine als Zielsetzung genannt: Die Ausbildung eines Grünen Ringes, die Schaffung von Grünachsen sowie die Herausbildung von Trittsteinen. Diese Ansätze wurden in das Entwicklungskonzept aufgenommen.



Lösungsansätze A: Erschließung Thelen-Gelände

In der Variante „Durchstich“ wird die Koniner Straße mit der Rensingstraße verbunden. Dieser Ansatz kollidiert zwar mit den Vorstellungen des Eigentümers, da die Straße eine Trennwirkung auf seinem Gelände zur Folge hätte. Ihre Vorteile liegen aber verkehrlich in einer verbesserten Orientierung und Durchlässigkeit am Gewerbestandort. Die Realisierung des Durchstichs wird auch aus stadtstrukturellen Gründen als längerfristige Maßnahme angestrebt, um den Gewerbestandort zwischen Südstraße und Herner Straße besser zur verknüpfen und damit Verkehrsströme sowohl nach Süden als auch Norden besser abwickeln zu können.

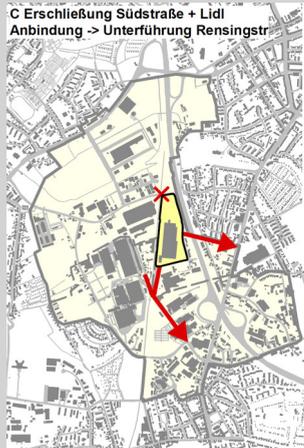
Als Zwischenlösung beinhaltet die mittelfristige Variante „Tore Nord + Süd“ bereits die Unterführung der Bahnlinie. Die Immissionsprobleme an der Rensingstraße machen eine Absiedlung der sieben Wohnhäuser erforderlich. Andererseits wird die Meesmannstraße entlastet.



Lösungsansätze B: Absiedlung Wohnsplittersiedlungen

Die Absiedlung der sieben Wohnhäuser an der Rensingstraße ist für eine dauerhafte Perspektive des Gewerbestandortes erforderlich, unabhängig von denkbaren Erschließungslösungen des Thelen-Geländes.

Die Absiedlung der vier Wohnhäuser an der Südstraße ist kurzfristig nicht zwingend erforderlich. Eine Entlastung des Gewerbestandortes wäre auch durch einen Lärmschutzwall zu erreichen. Die Absiedlung ist jedoch langfristig sinnvoll, zumal auf der angrenzenden Fläche die Ansiedlung des Bauhofs der Stadt Herne geplant ist.



Lösungsansatz C: Erschließung Südstraße + Lidl

Bei dieser Variante verhindert die Schließung des Bahnübergangs Südstraße Schleichverkehre vom Thelen-Gelände zur Bochumer Straße und bewirkt eine Entlastung der Koniner Straße. Die Lösung ist wegen der Notwendigkeit des Ausbaus der Güterbahnstraße in Verbindung mit einer Bahnunterführung der Rensingstraße nicht kurzfristig realisierbar. Die Verkehrsbeziehung von Lidl zur Herner Straße wird gestärkt, wodurch jedoch der Nutzungskonflikt mit dem Wohnen östlich der Autobahn nicht abgemildert wird.

Lösungsansatz D: Westrand / LSG

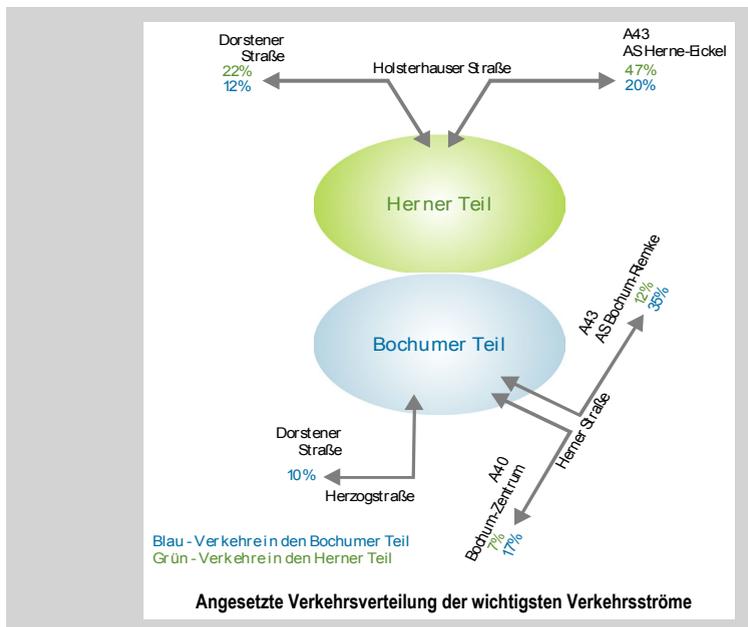
Bei der Variante „Grüner Ring“ kann der Grünzug erhalten und entwickelt werden. Es ist eine kleinteilige Gewerbeergänzung westlich der Meesmannstraße denkbar, über die der Straßenraum baulich gefasst wird. Diese Variante wird daher gegenüber einer umfangreicheren Gewerbeentwicklung präferiert.

Verkehrsaufkommensabschätzung

Auf der Grundlage der zukünftigen Nutzungen im interkommunalen Gewerbegebiet HER-BO-43 wurde eine überschlägige Verkehrsaufkommensabschätzung vorgenommen. Das durch die Nutzungen zusätzlich erzeugte Gesamtverkehrsaufkommen (Quell- und Zielverkehr) beträgt ca. 17.800 Kfz-Fahrten/Werktag im Gebiet.

Die Abschätzung ergibt folgende Verkehrsmengen:

- Beschäftigtenverkehr: ca. 6.700 Pkw-Fahrten/Werktag
- Kunden- / Besucherverkehr: ca. 8.000 Pkw-Fahrten/Werktag
- Güterverkehr: ca. 3.100 Lkw-Fahrten/Werktag.



Neben der veränderten quantitativen Größe des Verkehrsaufkommens ist v. a. der deutlich höhere Anteil an Lkw-Fahrten aufgrund der Nutzungsänderungen und Neuansiedlungen hervorzuheben. Bei der anschließenden Verkehrsumlegung sind überschlägig auf der Grundlage der Ziele bzw. Quellen die jeweiligen Beschäftigten-, Kunden-, Besucher- und Güterverkehre verteilt worden. Hierbei sind sowohl die Siedlungsstrukturen, das Straßennetz (insbesondere das Hauptstraßen- und Fernstraßennetz), das Einzugsgebiet der Betriebe sowie das Pendlerverhalten beider Städte berücksichtigt worden (siehe nebenstehende Abbildung).

Im Rahmen der Beurteilung der Leistungsfähigkeit wurden für folgende Kreuzungen überschlägige Nachweise durchgeführt:

- Holsterhauser Straße / Südstraße
- Holsterhauser Straße / Koniner Straße
- Herneer Straße / Rensingstraße.

Die Abschätzungen ergaben, dass an den oben genannten Kreuzungen in den Spitzenstunden die Leistungsfähigkeitsgrenzen bereits im Bestand erreicht sind. Eine Ausnahme stellen die Kreuzungen Holsterhauser Straße / Koniner Straße und Herneer Straße / Rensingstraße dar, wo in der Nachmittagsspitzenstunde noch Leistungsfähigkeitsreserven im Bestand gegeben sind.

Nach dieser überschlägigen Betrachtung der Leistungsfähigkeiten sind erhebliche bauliche Maßnahmen notwendig, um für die künftige Abwicklung der induzierten Verkehre ein leistungsfähiges Straßennetz bereitzustellen. Erst durch weiterführende, detaillierte Verkehrsuntersuchungen (inkl. Verkehrsumlegung) können die Verdrängungs- und Verlagerungseffekte ermittelt werden. Auf dieser Basis können dann Abschätzungen erforderlicher Strukturbegrenzungen von Nutzungen erfolgen.





Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Gesamtkonzept

- Gebäude Bestand
- Gebäude Planung
- Landmarke
- Zu bebauende Grundstücke
- Wasserflächen
- Grünflächen
- Neu zu gestaltende Parkplätze mit Baumraster
- Trittsteine
- "Augenparks"
- Fuß- und Radwege
- Straßenflächen
- Erweiterung A43
- Bahn
- Gestaltete Lärmschutzwand - Corporate Design
- Fassadenprogramm
- Informationsschilder

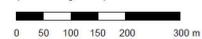
- Stadtgrenze Bochum / Herne
- Grenze Plangebiet

Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)



Städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf

Das Gesamtkonzept beinhaltet städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Maßnahmen, die auf folgenden, das gesamte Plangebiet umfassenden Zielsetzungen basieren:

Wahrnehmung von der A43: Unter der Dachmarke eines gemeinsamen Corporate Designs ist das Gewerbegebiet als Einheit zu verstehen und zu vermarkten. Um die Wahrnehmung und Außendarstellung zu verbessern, wird das Gebiet entlang der A43 über ein lineares Element, z. B. einen Pflanzstreifen mit Baumreihe, kenntlich gemacht. Zusätzlich gibt es mit dem Gasometer – dem markanten Zeichen im Norden –, dem Schornstein des Entsorgungsunternehmens sowie einem neuen siebengeschossigen Hochhaus an der Ausfahrt Bochum-Riemke drei wichtige Landmarken, die über eine Gestaltung oder Beleuchtung betont werden können und Aufmerksamkeit auf das Gebiet ziehen. Wichtige Blickachsen von der A43 ins Gebiet sollen frei gehalten und nur transparent bepflanzt werden, um Sichtbeziehungen zu ermöglichen.

Einheitliche Beschilderung: Um die Orientierung für Besucher und Anlieferer zu erleichtern, ist eine einheitliche Beschilderung im gesamten Gebiet erforderlich. Insbesondere an den Autobahnausfahrten sowie den Eingangskreuzungsbereichen Holsterhauser Straße / Koniner Straße und Rensingstraße / Herner Straße ist eine neue und klare Beschilderung notwendig, die auf ansässige Unternehmen hinweist.

Verknüpfung der Teilbereiche: Um die Zielsetzung zu erreichen, die Teilbereiche des Gebietes besser miteinander zu verknüpfen, ist insbesondere der Durchstich von der Rensingstraße zur Koniner Straße eine wesentliche Maßnahme. Es ist jedoch die Einschränkung vorzunehmen, dass die östliche und die westliche Seite des Gebietes – getrennt durch die

Bochumer Straße / Herner Straße – zu unterschiedlich sind und daher funktional bzw. gestalterisch nicht zu verbinden sind. Neben einer stärkeren Verknüpfung ist auch eine einheitliche Gestaltung im Gebiet anzustreben.

Ansiedlung von neuem Gewerbe: Um das Gebiet langfristig als Gewerbebestandort zu stärken, sollten neue private Investoren gewonnen werden, die gewerbliche Nutzungen auf Gewerbe- und Grünbrachen ansiedeln.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen im Plangebiet näher erläutert:

Gestaltung der Ein- und Ausgangsbereiche der A43: Die Ein- und Ausgänge des Gebietes werden attraktiver gestaltet und betont. Die Zu- und Abfahrten der Autobahn Herne-Eickel im Norden und Bochum-Riemke im Süden werden als Entrées ausgebildet. In den Autobahnrohren der A43 ist ein Raster von Bäumen vorgesehen, das künftig als Blickfang von der A43 wahrgenommen wird und auf das Gebiet hinweist.

Entrée im Norden: Der Verkehrsknoten Holsterhauser Straße / Koniner Straße bildet den nördlichen Eingangsbereich ins Gebiet und wird mit der Ansiedlung von neuen Gewerbenutzungen weiter an Bedeutung gewinnen. Um den Bereich städtebaulich aufzuwerten und räumlich besser zu fassen, sollen zwei höhere Neubauten zu beiden Seiten der Koniner Straße eine Torsituation bilden. Die Kreuzung wird so an städtebaulicher und gestalterischer Qualität gewinnen.

Straßenraumaufwertung und Fassadenprogramm: Der Straßenraum Herner Straße / Bochumer Straße wird als südlicher Eingangsbereich ins Plangebiet über verschiedene kleine Maßnahmen attraktiver gestaltet. Hierzu zählen z. B. eine Begrünung und eine neue Beschilderung. Über eine finanzielle

Unterstützung im Rahmen eines Fassadenförderprogramms sollen an der Herner Straße über eine Länge von etwa 750 Metern private Eigentümer dazu animiert werden, ihre Gebäude aufzuwerten.

Absiedlung von Wohnhäusern: Für die derzeitige Bebauung an der Rensingstraße ist aus Immissions- und Lärmschutzgründen kurzfristig der Rückbau der sieben Wohnhäuser einzuleiten. Das Gelände bietet sich für die Schaffung neuer Stellplätze für die Mitarbeiter der ansässigen Unternehmen an, da es sich in unmittelbarer Nähe zum südlichen Eingangsbereich des Thelen-Geländes befindet und auch für eine Nutzung als Nachtparkplatz geeignet ist. Auch die Bebauung an der Südstraße soll mittel- bis langfristig abgesiedelt werden. Es wird vorgeschlagen, das Gelände ebenfalls für zusätzliche Parkmöglichkeiten umzunutzen. Ferner bietet sich östlich der Stellplätze die Option an, die Zufahrtsstraße zum Parkplatz südlich auf das Thelen-Gelände zu verlängern und so die großen Hallen für den Lkw-Verkehr auf direktem Wege von der Südstraße anzubinden.

Potenzielle Bauvorhaben privater Investoren: Das Gesamtkonzept sieht verschiedene private Baumaßnahmen vor. So soll auf der Freifläche im Süden des Thelen-Geländes ein Neubau entstehen, der den Kreisverkehr Meesmannstraße / Rensingstraße betont, räumlich fasst und sich von der Ausrichtung und den Kanten an umliegenden Baufluchten orientiert. Er nimmt in Hinblick auf seine Gebäudeform und Lage Bezug auf das nordöstlich liegende Verwaltungsgebäude an der Rensingstraße.

Entwicklungsmaßnahmen privater Investoren: Die großflächigen Planungen des Omnibusunternehmens und des Möbelhauses wurden nachrichtlich in das Entwicklungskonzept übernommen.

Städtische Entwicklungsmaßnahmen: Im Bereich Meesmannstraße / Südstraße sind zwei städtische Maßnahmen geplant: Die Ansiedlung der Feuerwehr Herne und die des Betriebshofs Herne. Auf dem zukünftigen Grundstück der Feuerwehr sind drei Baukörper vorgesehen, von denen der südlichste als fünfgeschossiges Verwaltungsgebäude genutzt werden kann. Im Bereich der Haupteinfahrt und -ausfahrt der Feuerwehrwagen ist ausreichend Platz für Stellplätze gegeben.

Der Entwurf für den Betriebshof Herne gliedert das Grundstück nach Nutzungen und Funktionen. Der Bau eines Verwaltungsgebäudes (eingeschossiger Vorbau, dreigeschossiger Nord-Süd-Trakt und viergeschossiger Ost-West-Trakt) wird in Anlehnung an die Nachbarbebauung unmittelbar auf der Grundstücksgrenze an der Meesmannstraße vorgeschlagen. Nördlich dieses Gebäudes ist die Einfahrt für Pkw mit einem angrenzenden Parkplatz geplant, südlich die der Lkw. Die zwei eingeschossigen Baukörper am südlichen Grundstücksrand bieten ausreichend Raum für Werkstätten, Garagen und Lagerräume. Nördlich dieser Baukörper können Schüttboxen, ein Waschplatz, ein Übungsgelände und weitere Stellplätze untergebracht werden.

Neubebauung ehemaliges Möbelhaus Unger: Um den Kreuzungsbereich Herner Straße / Rensingstraße städtebaulich aufzuwerten, ist eine kleinteilige Neubebauung mit gewerblicher Nutzung geplant, die die Raumkanten der umliegenden Bebauung aufgreift.

Detailentwürfe

Für drei Teilbereiche wurden Detailentwürfe erarbeitet, um in den Schwerpunktbereichen die wesentlichen Maßnahmen detaillierter zu planen und anschaulich darzustellen.

Detailentwurf 1: Bereich Meesmannstraße / Südstraße (neuer Betriebshof und Feuerwehr Herne)

Der Detailentwurf 1 sieht im Kreuzungsbereich Meesmannstraße / Südstraße die bereits genannten Ansiedlungen der Feuerwehr Herne und des neuen Betriebshofs Herne vor. Neben diesen städtischen Ansiedlungen stehen weitere Potenzialflächen sowohl an der Meesmannstraße als auch an der Südstraße für eine kleinteilige Nutzung von nicht störendem Gewerbe zur Verfügung.

Bei der Bebauung westlich der Meesmannstraße handelt es sich um eine Angebotsplanung, die aus Gründen der städtebaulichen Ordnung wünschenswert ist. Da diese Flächen derzeit als Ausgleichsflächen für ein anderes Vorhaben vorgesehen sind, müssten im Falle einer Bebauung alternative Ausgleichsflächen gefunden werden.

Infolge der langfristig geplanten Absiedlung der vier Wohnhäuser an der Stichstraße südlich der Südstraße entsteht die Möglichkeit einer neuen Nord-Süd-Zufahrt auf das Thelen-Gelände mit angrenzenden 60 Stellplätzen. Mit diesem neuen Angebot könnte der heute östlich der Stichstraße liegende Parkplatz mit einem Neubau überplant werden.

Der Entwurf wird auch der Freiraumgestaltung gerecht: So sind zum einen Baumalleen auf dem Betriebshof- und Thelen-Gelände geplant, zum anderen bleibt der Freiraumkorridor in den westlich angrenzenden Grüngürtel erhalten.





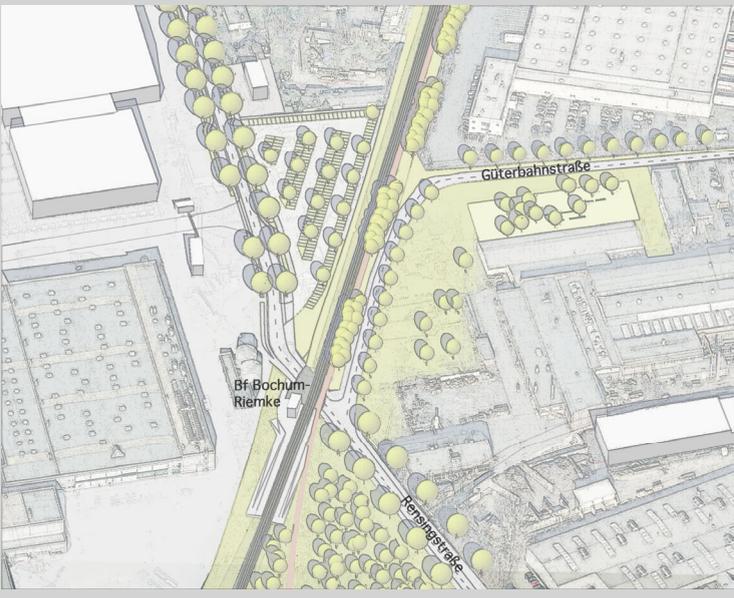
Detailentwurf 2: Bereich Rensingstraße / Güterbahnstraße mit der Bahnunterführung

Für das Thelen-Gelände lautet die langfristige Zielsetzung die Schließung des Tores West (Meemannstraße) und die Nutzung der Tore Nord (Südstraße) und Süd (Rensingstraße). Um den zu erwartenden Lkw-Verkehren gerecht zu werden, sind die Unterführung der Bahntrasse und der Ausbau der Rensingstraße elementare Maßnahmen. Auch die Güterbahnstraße wird für Lkw-Verkehre ausgebaut.

Eine weitere wichtige Maßnahme ist die Durchstreckung der Rensingstraße zwischen der Güterbahnstraße und der Südstraße auf dem Thelen-Gelände. Im Straßenquerschnitt sind zwei Fahrspuren, Radfahrstreifen in beide Richtungen, Längsparken auf der östlichen Seite und ein Grünstreifen auf der westlichen Seite sowie Gehwege vorgesehen. Die Parkstreifen sollten lediglich eine Breite von zwei Metern aufweisen, um das unerwünschte Parken von Lkw zu verhindern.

Westlich der Bahntrasse ist mit der Neunutzung der heutigen Grünbrache sowie der Absiedlung von Gewerbenutzungen ein Parkplatz mit ca. 220 Stellplätzen geplant, der für die ansässigen Unternehmen genutzt werden kann. Zusätzlich wurden vor dem Süd-Tor Aufstellflächen für Lkw aus beiden Fahrtrichtungen eingeplant.

Entlang der Bahntrasse auf östlicher Seite ist die Anlage eines Fuß- und Radweges vorgesehen, der Teil eines neuen ausgebauten Fuß- und Radwegenetzes im gesamten Gebiet ist. Weitere Freiraumqualitäten bietet der Trittstein des Maschinenbaubetriebs an der Güterbahnstraße, der zum Verweilen und Ausruhen einlädt.



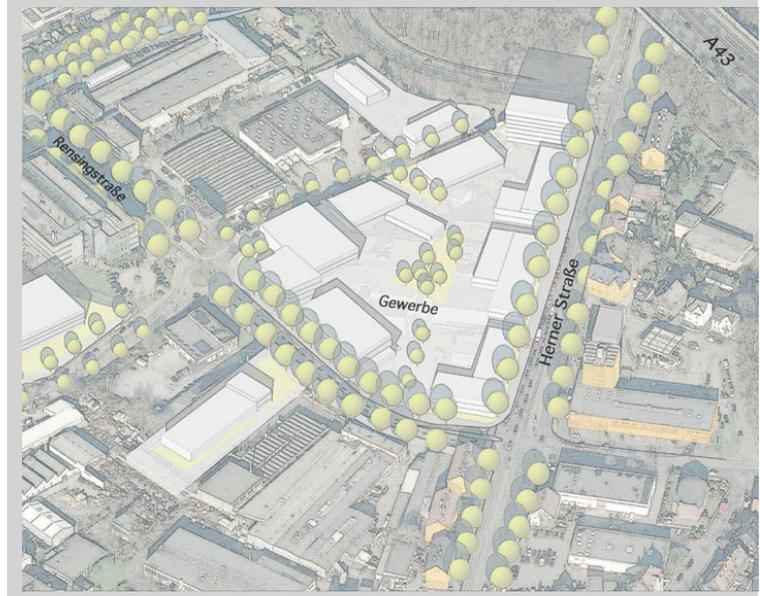
Detailentwurf 3: Eingangsbereich Rensingstraße / Herner Straße

Der Detailentwurf 3 zeigt den Ausbau des Kreuzungsbereiches Rensingstraße / Herner Straße sowie die Neustrukturierung des nördlich angrenzenden Baublocks.

Um den südlichen Eingangsbereich ins Gebiet zu stärken und aufzuwerten, ist an der Ausfahrt der A43 eine Landmarke in Form eines siebengeschossigen Hochhauses geplant, die die Aufmerksamkeit auf sich zieht. Sie ist als das südliche Pendant zum Gasometer im Norden des Gebietes zu verstehen. Entlang der Herner Straße / Bochumer Straße soll der Straßenzug über ein Fassadenprogramm und die Pflanzung von straßenbegleitenden Baumreihen aufgewertet und attraktiver gestaltet werden. Des Weiteren soll zukünftig eine einheitliche und klare Beschilderung im Straßenraum und insbesondere an den wichtigen Eingangsbereichen bzw. Anschlussstellen auf ansässige Unternehmen hinweisen.

Der Baublock Meesmannstraße / Rensingstraße / Herner Straße mit dem heute leerstehenden Möbelhaus Unger soll als Einheit neu gestaltet werden. Es ist eine kleinteilige, überwiegend drei- bis viergeschossige Bebauung mit nicht störendem Gewerbe geplant, die Kanten zu den angrenzenden Straßenräumen mit attraktiven Fassadenfronten ausbildet.

Um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rensingstraße / Herner Straße zu erhöhen, wird die Kreuzung aufgeweitet und die Linksabbiegerspur aus der Rensingstraße von heute rund 30 Meter auf etwa 65 Meter deutlich verlängert.



Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept orientiert sich am bestehenden Planungsrecht im Gebiet. Es wird das übergeordnete Ziel verfolgt, das Plangebiet insgesamt als Gewerbe- und Industriestandort weiterzuentwickeln und attraktiver zu gestalten. Einerseits werden neue Flächen für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie bereitgestellt, andererseits die stark heterogenen Strukturen städtebaulich geordnet, um Nutzungskonflikte abzubauen bzw. zu vermindern. Die Neustrukturierung der Gemengelage erfolgt auf der Ebene der Baublöcke.

Das Nutzungskonzept setzt folgende Schwerpunkte:

Es wird das Ziel verfolgt, den Standort längerfristig als Gewerbebestandort zu sichern. Daher wird eine Reduzierung der Wohnfunktion im Gebiet angestrebt. Das Nutzungskonzept weist lediglich im äußersten Westen an der Bleckstraße bzw. im Südosten an der Flottmannstraße ein Wohngebiet aus. In diesen Zonen ist die Wohnfunktion schützenswert.

Zur Stärkung des Gewerbebestandorts kommt der Absiedlung der Wohnsplitter an der Rensingstraße und der Südstraße eine besondere Bedeutung zu. Mithilfe dieser Maßnahme sollen Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und dem umliegenden Gewerbe vermindert und das Gebiet als Gewerbebestandort gestärkt werden. Über die Neustrukturierung von Grundstücken und die Neubebauung von Gewerbebrachen stehen zukünftig einige Flächen für die Neuansiedlung von Gewerbe und Industrie zur Verfügung. Dies betrifft schwerpunktmäßig den Bereich Hibernia, den nördlichen Bereich der Meesmannstraße sowie den südlichen Eingangsbereich ins Plangebiet an der Herner Straße / Rensingstraße.

Im Norden entlang der Holsterhauser Straße sollen weitere Entwicklungen angestoßen werden. Wichtige Maßnahmen sind die Ansiedlung des Möbelhauses sowie die Neubebauung des Grundstücks an der Holsterhauser Straße / Im Hasenkamp, für die es noch einen Investor zu finden gilt.

Mischnutzungen befinden sich bereits heute insbesondere entlang der Holsterhauser Straße, der Herner Straße / Bochumer Straße sowie westlich der Meesmannstraße. An diesen Standorten soll auch zukünftig eine Funktionsmischung von Wohnen, Kleingewerbe und Gastronomie zulässig sein.

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Nutzungskonzept

- Wohngebiet
- Mischgebiet
- Kleinteiliges nicht störendes Gewerbe
- Großflächiges störendes Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Wasserflächen
- Grünflächen
- Fuß- und Radwege
- Straßenflächen
- Bahn

--- Stadtgrenze Bochum / Herne

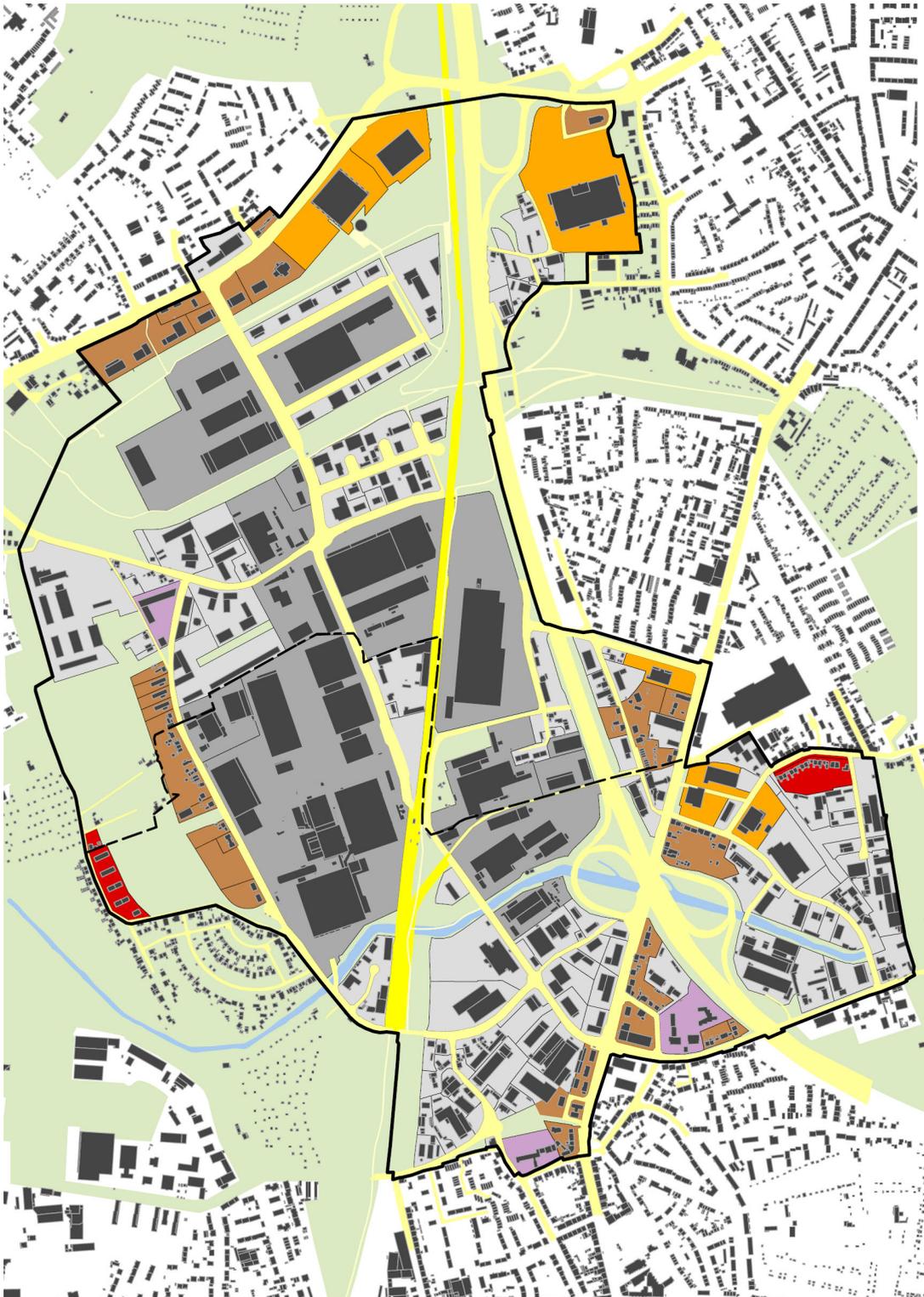
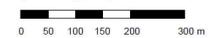
— Grenze Plangebiet

Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)



Freiraumkonzept

Die vorhandenen Grünstrukturen stellen ein besonderes Potenzial dar und sollen zur Stärkung der Standortqualität beitragen. Der im Bereich von Hibernia realisierte Freiraum bildet ein Vorbild für die zu erreichende Freiraumqualität.

Die Grünflächen übernehmen wichtige Gliederungs-, Vernetzungs- und Pufferfunktionen und werden gestärkt:

- Die nördliche Ost-West-Grünvernetzung entlang der Pipelinetrasse wird erhalten und die Begrünung ergänzt. Die Querung unter der Autobahn im Zuge des Ausbaus der A43 wird als Rad- und Fußweg ausgebaut.
- Die Ost-West-Verbindung entlang des Dorneburger Baches wird durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen aufgewertet. Im Autobahnrohr soll der Bach in einem offenen Wiesenband, begleitet von einer Baumreihe, wahrnehmbar werden.
- Der Freiraumkorridor im Westen des Plangebietes wird als Baustein des Biotopverbundes erhalten. Diese Fläche bildet eine wichtige Pufferfläche zwischen dem westlichen Wohngebiet und der Gewerbezone. Das bauliche Band an der Meesmannstraße wird durch Grünvernetzungen unterbrochen. Die Bauflächen an der Südstraße werden durch baumbegleitete Wege und grüne Bänder strukturiert.

Die flächigen Grünstrukturen werden durch Alleen und Baumreihen ergänzt. Sie sollen durch Ablesbarkeit von drei Hierarchien die Straßenräume stärken:

1. Alleen mit Bäumen 1. Ordnung für die Haupterschließung (Koniner Straße, Bestand und Durchstich Rensingstraße)
2. Alleen mit Bäumen 2. Ordnung (Meesmannstraße)
3. Baumreihen auf Seitenstraßen.

Zusätzlich sind Stellplätze mit Bäumen in Rasteranordnung zu bepflanzen.

Im Sinne eines Corporate Designs soll die Lage an der A43 und an zwei Stadteinfahrtsstraßen für die Außenwahrnehmung des Gebietes genutzt werden:

- Auf Herner Seite bildet der Gasometer eine wichtige Landmarke. Auf Bochumer Seite soll die nördliche Seite des „Unger-Blocks“ ein markantes Gebäude erhalten.
- Der Grünstreifen entlang der A43 wird im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen für den Autobahnausbau begrünt. Diese Begrünung soll mit versetzten Baumreihen innerhalb eines niedrigen Flächenbewuchses erfolgen.
- Die Lärmschutzwand an der östlichen Autobahnseite wird genutzt, um auf HER-BO-43 hinzuweisen.
- In beiden Anschlussstellen der A43 sollen mit einer einheitlichen Baumbepflanzung „Augenparks“ entstehen, die die Stadt- und Gewerbegebietszufahrten markieren.

Die Fuß- und Radwegeverbindungen der beiden Kommunen sollen im gesamten Gebiet verknüpft werden. So wird der Weg an der Pipeline in Richtung Osten unter der Autobahn hinweg verlängert. Die bestehende Grün- und Wegeverbindung des Dorneburger Baches im Süden des Gebietes wird an die Rensingstraße und Meesmannstraße angebunden. Entlang der Bahnlinie entsteht ein neuer Weg in Nord-Süd-Richtung.

„Trittsteine“, kleine, individuell gestaltete Freiflächen im Gewerbegebiet, sollen als Außenflächen für die Pausen zur Verbesserung des Arbeitsumfelds beitragen.

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Freiraumkonzept

- Grünflächen
- Private Grünflächen
- Trittsteine
- Wasserflächen Bestand
- Wasserflächen Planung
- Neu zu gestaltende Parkplätze mit Baumraster
- Landmarke
- Fuß- und Radwege Bestand
- Fuß- und Radweg Planung
- Straßenflächen
- Bahn
- Gestaltete Lärmschutzwand - Corporate Design
- Blickachse - transparente Bepflanzung
- Pflanzstreifen mit Baumreihe
- Baumreihe / Baumgruppe
- Allee 1. Ordnung
- Allee 2. Ordnung
- Baumreihe
- Grünvernetzung
- Stadtgrenze Bochum / Herne
- Grenze Plangebiet



Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: wbp Landschaftsarchitekten

Maßstab 1:10.000
 (im Original)



Verkehrskonzept

Es ist geplant, die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in einem vertiefenden Verkehrsgutachten zu überprüfen und zu konkretisieren.

Optimierung der LSA-Technik

Bevor große bauliche Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung angegangen werden, sollten die Möglichkeiten einer Optimierung der LSA-Techniken (Lichtsignalanlagen-Techniken) an den überlasteten Knotenpunkten geprüft werden. Hier sollte die Möglichkeit größerer Freigabezeiten für die Nebenrichtung analysiert werden. Allerdings sind auch die möglichen Zielkonflikte (Grüne Welle Holsterhauser Straße) zu thematisieren. Im Rahmen der weiteren Optimierung der LSA-Technik – insbesondere an der Holsterhauser Straße (Grüne Welle, verkehrsabhängige Schaltung an der Koniner Straße) aber auch an der Herner Straße – sind weitere Untersuchungen notwendig.

Bauliche Maßnahmen

Neben den baulichen Maßnahmen im Gebiet, die v. a. eine planfreie Querung der Bahnanlage an der Rensingstraße sowie die Anbindung und Ertüchtigung der Güterbahnstraße (zweite Anbindung Lidl-Verkehre) und die Schließung des Bahnübergangs an der Südstraße vorsehen, sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Anschlusspunkte an die äußere Erschließung notwendig, um die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte weiterhin gewährleisten zu können.

Am Knoten Holsterhauser Straße / Koniner Straße könnte durch eine weitere Rechtsabbiegerspur in der Koniner Straße die Leistungsfähigkeit in der Nachmittagsspitzenstunde sichergestellt werden. In der Vormittagsspitzenstunde ist der Links-

abbieger aus der östlichen Holsterhauser Straße kritisch. Durch eine zweite Linksabbiegerspur wird das Risiko des zu langen Rückstaus gemindert, allerdings reicht die Freigabezeit nicht aus, um in der Spitzenstunde alle Fahrzeuge abzuwickeln.

Am Knotenpunkt Herner Straße / Rensingstraße kann die Leistungsfähigkeit sichergestellt werden, wenn die Ausfahrt aus der Rensingstraße weiter aufgeweitet wird (zwei Linksabbiegerspuren, eine Geradeausspur, eine Rechtsabbiegerspur), dazu müsste jedoch ausreichend Platz geschaffen werden.

Perspektivisch ist in einer zweiten Ausbaustufe die direkte Durchbindung der Rensingstraße an die Südstraße mit der Prüfung eines Kreisverkehrs Koniner Straße / Südstraße / Durchstich zu berücksichtigen. Hierbei erfolgt eine neue Ausrichtung im Gebiet mit einer Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Meesmannstraße.

Strukturbegrenzung im Gebiet

Zusätzlich zur Untersuchung der weiteren Optimierung der LSA-Technik ist über eine Strukturbegrenzung nachzudenken. In der bisherigen Prognosebetrachtung sind genehmigte, bereits in Planung befindliche Nutzungsvorhaben sowie alle weiteren Potenzialflächen berücksichtigt worden. Es zeichnet sich ab, dass vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsprobleme weitere Begrenzungen notwendig werden. Zwischen den Städten Herne und Bochum ist zu klären, in welchen Bereichen die Strukturbegrenzungen vorgenommen bzw. welche Potenzialflächen nicht entwickelt werden sollen. Die Auswirkungen von Begrenzungen und Veränderungen sollte auf Basis eines Verkehrsmodells prognostiziert werden.

Entwicklungs-konzept
Interkommunales Gewerbegebiet
HER-BO-43

Verkehrskonzept

- Grünflächen
- Gewerbe
- Sondergebiet / Einzelhandel
- Mischgebiet
- Schulstandort
- Geplante Maßnahme

- C1 Ausbau Knoten Holsterhauser Str./Koniner Str. Weitere Prüfung bezüglich zusätzlicher Abbiegespuren notwendig
- C2 Rückbau Südstr. Schließung Bahnübergang und Rückbau Straße bis Anbindung Lidl
- C3 Lückenschluss der straßenbegleitenden Radinfrastruktur Messmannstr.
- C4 Ausbau Güterbahnstr. Querschnittsverbreiterung, Anschluss an die Rensingstr., Aufweitung der Eckausrundungen an der Südstr.
- C5 Planfreie Querung der Bahnanlage an der Rensingstr. zur Ertüchtigung des Anschlusses an das Thelen-Gelände und Herstellung einer Lkw- und Pkw-Vorfahrt
- C6 Ausbau Knoten Herner Str./Rensingstr. Weitere Prüfung bezüglich zusätzlicher Abbiegespuren notwendig

Bauliche Maßnahmen in der 2. Ausbaustufe

- C7 Verlängerung der Rensingstr. bis zur Südstr. mit Trennung der Gewerberschließung (über neue Straßenachse) und der Erschließung an der Meesmannstr. (Wohnen, Mischnutzung)
- C8 Prüfung der Knotenpunktsform Koniner Str./Südstr./Durchstich als Kreisverkehr

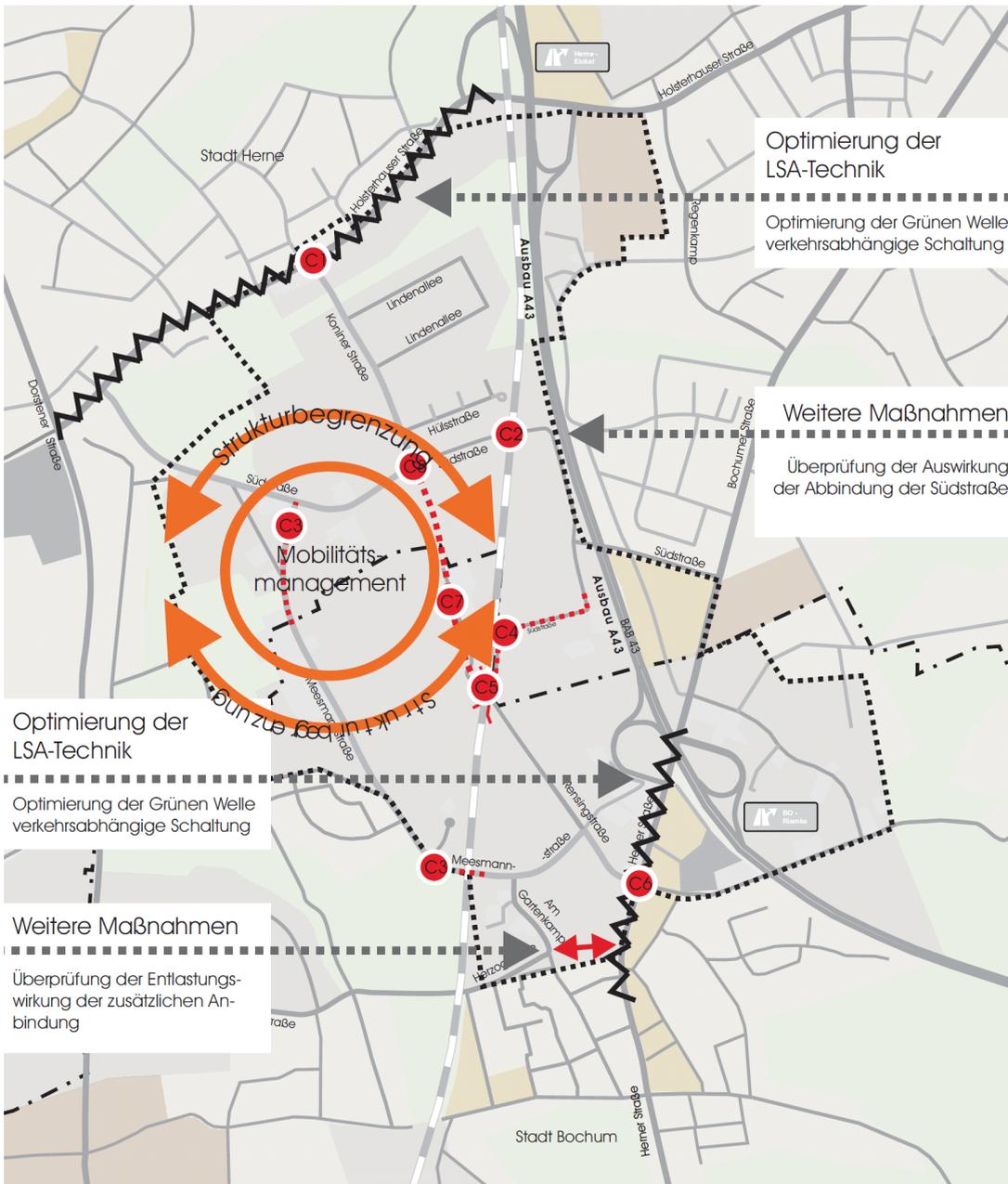
- Untersuchungsraum
- Stadtgrenze

Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: Planersocietät

Maßstab 1:15.000
(im Original)





Straßenraumaufwertung Herne Straße



Grüne Korridore



Bahnübergang Rensingstraße



Durchstreckung Rensingstraße

4. Die Maßnahmen

Dem Entwicklungskonzept liegen folgende Ziele und Maßnahmen zu Grunde:

- Absiedlung von elf störenden Wohnhäusern in Gemengelagen an der Rensingstraße und Südstraße
- Optimierung der LSA-Technik und punktueller Kreuzungsausbau an den Hauptverkehrsstraßen
- Bau einer Bahnunterführung an der Rensingstraße
- Stärkere Verknüpfung der Teilbereiche und Schaffung einer neuen Entwicklungsachse durch die Durchstreckung der Rensingstraße zur Koniner Straße
- Ansiedlung von neuem Gewerbe: Entwicklungsmaßnahmen von Städten und privaten Investoren, aber Begrenzung der Ansiedlung verkehrsintensiver Betriebe
- Erhalt der flächigen Grünstrukturen im Gebiet und Ergänzung durch Alleen, Baumreihen und Trittsteine
- Straßenraumaufwertung und Fassadenprogramm Herner Straße / Bochumer Straße
- Verbesserung der Wahrnehmung von der A43 durch ein Corporate Design, Gestaltung der Eingangsbereiche und einheitliche Beschilderung

Es ergeben sich überschlägig folgende Kostengrößen für die Umsetzung der öffentlichen Maßnahmen:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| • Städtebauliche Maßnahmen | ca. 17 Mio. EURO |
| • Maßnahmen der Freiraumentwicklung | ca. 1 Mio. EURO |
| • Verkehrliche Maßnahmen | ca. 9 Mio. EURO |
| • Summe | ca. 27 Mio. EURO |

Zur Finanzierung dieser Maßnahmen bestehen verschiedene Fördermöglichkeiten aus den Bereichen Städtebau, Wirtschaftsförderung und Ökologie / Freiraum.

Maßnahmenübersicht

Abgeleitet aus dem Entwurf wurden die erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen nach städtebaulichen Maßnahmen (A), Maßnahmen der Freiraumentwicklung (B) und verkehrlichen Maßnahmen (C) sortiert.

Die Tabelle auf Seite 36 benennt die einzelnen Maßnahmen und federführenden Akteure. In die Auflistung wurden nicht nur die öffentlichen Maßnahmen hinein genommen, sondern auch die privaten, um zu verdeutlichen, dass nur ein koordiniertes Vorgehen aller Beteiligten sinnvoll ist. Öffentliche Mittel können einen Impuls setzen, müssen aber zeitlich abgestimmt durch private Investitionen ergänzt werden.

Teil A: Städtebauliche Maßnahmen		
Nr.	Art der Maßnahme	Träger
A1	Möbelhaus	privat
A2	Neubebauung des Grundstücks Holsterhauser Straße / Im Hasenkamp	privat
A3	Torsituation Koniner Straße	privat
A4	Omnibusunternehmen	privat
A5	Feuerwehr Herne Meesmannstraße	Stadt Herne
A6	Absiedlung Wohnhäuser Südstraße	Stadt Herne
A7	Betriebshof Herne Meesmannstraße	Stadt Herne
A8	Hallenneubau Thelen-Gelände	privat
A9	Absiedlung Wohnhäuser und Gewerbebauten Rensingstraße	Stadt Bochum/ Thelen-Gruppe
A10	Erweiterungsbau Flender	privat
A11	Hallenneubau Kost-Gelände	privat
A12	Neubebauung im Süden des Thelen-Geländes	privat
A13	Straßenraumaufwertung Herner Straße / Bochumer Straße	Städte
A14	Fassadenförderprogramm Herner Straße	Stadt Bochum / privat
A15	Aufwertung Eingangsbereich Rensingstraße	privat

Teil B: Maßnahmen der Freiraumentwicklung		
Nr.	Art der Maßnahme	Träger
B1.1	"Augenparks" in den Autobahnrohren der A43 AS Herne-Eickel	Straßen.NRW
B1.2	"Augenparks - Schneise am Bach" in den Autobahnrohren der A43 - AS BO-Riemke	Straßen.NRW
B2	Pflanzstreifen und Baumreihe an der A43	Straßen.NRW
B3	Rad- und Fußwegverbindung Holsterhauser Straße	Stadt Herne
B4	Straßenbegleitende Baumpflanzungen im gesamten Plangebiet	Städte, privat
B5	Grünverbindung Pipelinetrasse	Stadt Herne
B6	Freiraumkorridore Meesmannstraße	Stadt Herne
B7	Alleen Bauhofgelände	Stadt Herne
B8	Baumallee "Rensingallee"	Stadt Bochum
B9	Trittstein Thelen-Gelände	privat
B10	Trittstein Flender AG	privat
B11	Grünverbindung Dorneburger Bach	Emscherge- nossenschaft
B12	Rad- und Fußwegverbindung an der Bahnlinie	Städte, Regional- verband Ruhr
B13	Trittstein Flottmannstraße	privat

Teil C: Verkehrliche Maßnahmen		
Nr.	Art der Maßnahme	Träger
C1	Ausbau Knoten Holsterhauser Straße / Koniner Straße	Stadt Herne
C2	Rückbau Südstraße, Einbeziehung Straßenfläche in Nord-Süd-Grünverbindung	Stadt Herne
C3	Ausbau Radverkehrsstreifen Meesmannstraße	Städte
C4	Ausbau Güterbahnstraße	Stadt Herne
C5	Bahnunterführung Rensingstraße	Städte
C6	Ausbau Knoten Herner Straße / Rensingstraße	Stadt Bochum
C7	Durchstreckung Rensingstraße – Koniner Straße	Städte
C8	Kreisverkehr Koniner Straße / Südstraße / Rensingstraße	Stadt Herne

Entwicklungskonzept
**Interkommunales Gewerbegebiet
 HER-BO-43**

Maßnahmenplan

- A = Städtebauliche Maßnahmen
- B = Maßnahmen der Freiraumentwicklung
- C = Verkehrliche Maßnahmen



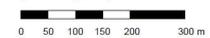
- Stadtgrenze Bochum / Herne
- Grenze Plangebiet

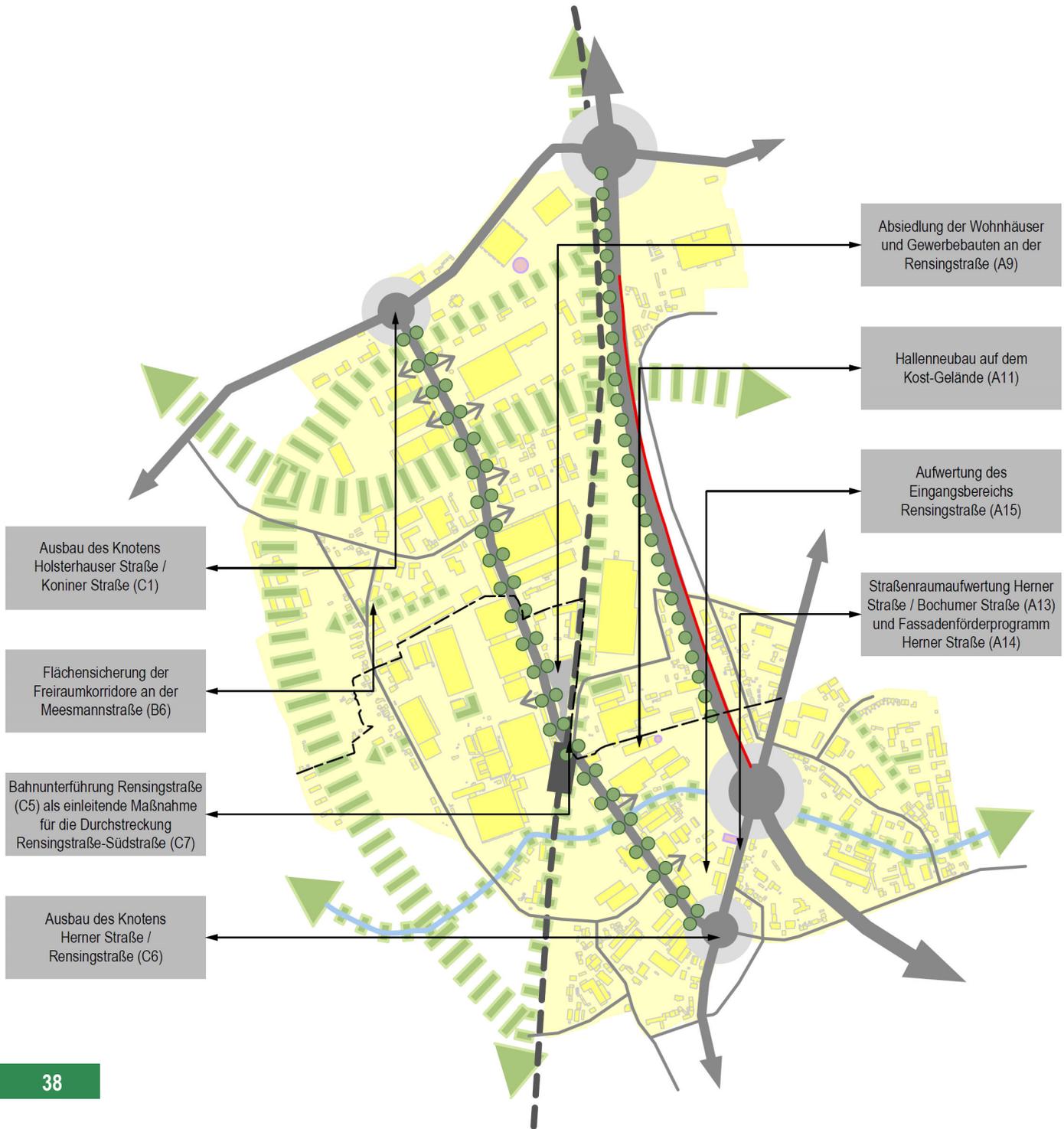
Auftragnehmer: in Kooperation mit:



Planverfasser: BKR Essen

Maßstab 1:10.000
 (im Original)





Prioritäten

Hohe Prioritäten wurden folgenden Maßnahmen zugeordnet:

Städtebauliche Maßnahmen:

- Die Absiedlung der Wohnhäuser und Gewerbebauten an der Rensingstraße (A9), die für die Entwicklung des Thelen-Geländes und die Durchstreckung der Rensingstraße gleichermaßen wichtig ist
- Der Hallenneubau auf dem Kost-Gelände (A11) als eine von der Bezirksregierung verordnete Immissionsschutzmaßnahme
- Die Straßenraumaufwertung Herner Straße / Bochumer Straße (A13) und ein Fassadenförderprogramm Herner Straße (A14) zur Qualifizierung des Gewerbebestandes
- Die Aufwertung des Eingangsbereichs Rensingstraße (A15) durch Beseitigung der dortigen Funktionsmängel

Maßnahmen der Freiraumentwicklung:

- Die Flächensicherung der Freiraumkorridore an der Meesmannstraße (B6)

Verkehrliche Maßnahmen:

- Der Ausbau des Knotens Holsterhauser Straße / Koniner Straße (C1) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- Die Bahnunterführung Rensingstraße (C5) als einleitende Maßnahme für die Durchstreckung der Rensingstraße zur Südstraße (C7)
- Der Ausbau des Knotens Herner Straße / Rensingstraße (C6) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

Die nächsten Schritte...

Zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes werden folgende erste Schritte empfohlen:

- Vergabe eines vertiefenden Verkehrsgutachtens, das die Netze beider Städte integriert, grenzüberschreitend verkehrliche Wirkungen im Verkehrsnetz berechnet und verkehrliche Maßnahmen präzisiert
- Abstimmung mit dem Land NRW hinsichtlich der Zuordnung der Maßnahmen zu Förderprogrammen
- Ausarbeitung von Förderanträgen für die erste Umsetzungsphase 2011-2013
- Einleitung des Grunderwerbs und der Entmietung der Wohnhäuser an der Rensingstraße
- Vorbereitung des Grunderwerbs an der Güterbahnstraße
- Abstimmungen mit wichtigen Eigentümern (z. B. ehemaliges Möbelhaus Unger, Lidl)
- Sicherung vorhandener Freiräume durch die Bauleitplanung, soweit erforderlich
- Vorbereitung erster Pflanz- und Baumaßnahmen
- Vergabe von Ausbauplanungen zu Maßnahmen im öffentlichen Raum, z. B. Ausbau Radverkehrsstreifen Meesmannstraße
- Maßnahmenplanung zur Straßenraumaufwertung Herner Straße / Bochumer Straße
- Erstellung eines Fassadenförderprogramms an der Herner Straße für private Eigentümer
- Abstimmungen der Ausgleichsmaßnahmen zur A43 mit Straßen.NRW
- Koordinierung des Ausbaus der Grünverbindung Dornburger Bach mit der Emschergenossenschaft
- Vorbereitung einer Vereinbarung mit der Deutschen Bahn AG zu einer Bahnunterführung Rensingstraße.



Impressum

Herausgeber:

[Stadt Bochum](#)

Stadt Bochum

Die Oberbürgermeisterin, Baudezernat Dr. Ernst Kratzsch

Willy-Brandt-Platz 2-6 • 44777 Bochum

Tel.: +49 (0)234 | 9 10 25 01 • Fax: +49 (0)234 | 9 10 23 43

E-Mail: amt61@bochum.de • Internet: www.bochum.de

Für Rückfragen stehen Ihnen Eckart Kröck, Jens Hendrix und Melanie Just vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sowie Heinz-Martin Dirks, Siegfried Jahns und Elisabeth Ader von der Wirtschaftsförderung zur Verfügung.

In Kooperation mit:

[stadtherne](#)

Stadt Herne

Der Oberbürgermeister, Baudezernat Jan Terhoeven

Rathausstraße 6 • 44649 Herne

Tel.: +49 (0)2323 | 16 30 06 • Fax: +49 (0)2323 | 16 27 04

E-Mail: karlheinz.friedrichs@herne.de • Internet: www.herne.de

Für Rückfragen stehen Karlheinz Friedrichs und Peter Weichmann-Jaeger vom Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung sowie Dr. Joachim Grollmann und Ernst Dogs von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft zur Verfügung.

Konzept / Bearbeitung:



BKR Essen

Büro für Kommunal- und Regionalplanung Essen

Michael Happe

Werdener Markt 2 • 45239 Essen

Tel.: +49 (0)201 | 49 15 73 • Fax: +49 (0)201 | 49 41 17

E-Mail: info@bkr-essen.de • Internet: www.bkr-essen.de

In Kooperation mit:



wbp landschaftsarchitekten

Christine Wolf, Rebekka Junge

Nordring 49 • 44787 Bochum



Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Schulten, Steinberg Partnerschaft

Gutenbergstraße 34 • 44139 Dortmund

ISBN: 978-3-8093-0272-8

August 2010

