



Städtebaulich-verkehrsplanerische Konzeption in Arnsberg-Oeventrop

Beiträge zur Stadtentwicklung | Info 35

Auftraggeber:



Stadt Arnsberg

Planen | Bauen | Umwelt

Auftragnehmer:

büro stadtverkehr

verkehrsplanung | städtebau

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

Stadt- und Verkehrsplaner AKNW

Mittelstraße 61, 40721 Hilden

Fon: 02103 – 259389 - Fax: 02103 – 259390

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

Dipl.-Geogr. Céline Bauer

Stand: 25.03.2008

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Einführung, Vorgehensweise | 3 |
| 2 | Rahmenbedingungen und Zielsetzungen | 4 |
| 2.1 | Stadträumliche Bedeutung | 4 |
| 2.2 | Nutzungsstrukturen | 5 |
| 2.3 | Verkehrliche Situation | 6 |
| 2.4 | Parksituation | 7 |
| 2.5 | Zusammenfassende Darstellung der Chancen und Mängel | 8 |
| 2.6 | Entwicklungspotenziale und Handlungsfelder | 9 |
| 3 | Konzept | 10 |
| 3.1 | Ziele und Entwicklungsschwerpunkte | 10 |
| 3.2 | Module | 10 |
| 3.2.1 | Modul: Kirchstraße | 10 |
| 3.2.2 | Modul: Kreisverkehrsplatz | 16 |
| 3.2.3 | Modul: Bebauung „Im Grünneken“ | 17 |
| 3.3 | Städtebauliche Entwicklungsperspektiven | 18 |
| 4 | Handlungsempfehlungen | 19 |
| | Quellen und Anlagen | 21 |

1 EINFÜHRUNG

Oeventrop ist östlicher Stadtteil der Stadt Arnsberg mit rund 6.700 Einwohnern. Er stellt einen von vier Entwicklungsschwerpunkten mit den Themen Wohnen, Grundversorgung und Gewerbe dar. Zentraler Bereich von Oeventrop ist die Kirchstraße. Aufgrund funktionaler, städtebaulicher und verkehrlicher Mängel innerhalb des Stadtteils Oeventrop wurde hierzu im Jahre 2007 ein Masterplan für die verschiedenen Entwicklungsbereiche aufgestellt.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzeptes für das gesamte Areal zwischen Kirchstraße und der Bahnlinie sollen wesentliche Aspekte, die in einer Studie erarbeitet wurden, aufgegriffen werden.

Die Kirchstraße leidet unter einem Attraktivitätsverlust aufgrund städtebaulicher und struktureller Defizite. Der Einzelhandel hat sich bereits in der 1980er und 1990er Jahren in den nahe gelegenen, aber durch die Bahnstrecke getrennten „Widay-Markt“ verlagert. Auf Basis der vorliegenden Defizite wird nachfolgend ein Konzept aufgezeigt, das abschnittsweise die Entwurfsprinzipien für die Gestaltung der Kirchstraße und der anderen Schwerpunkte darstellt.

Abb. 1-1 Luftbild Kirchstraße im Stadtteil Oeventrop



Ziel der konzeptionellen Herangehensweise ist die Optimierung bzw. Entwicklung als attraktiver öffentlicher Lebensraum und Ort des Einzelhandels, Wohnens und Arbeitens.

2 RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELSETZUNGEN

2.1 Stadträumliche Bedeutung

Das Entwurfsgebiet liegt im Ortskern des Stadtteils Oeventrop. Der Stadtteil ist als Nebenzentrum ausgewiesen und vor allem als Wohnstandort für die Stadt von Bedeutung.

Untersuchungsgegenstand ist v.a. die Kirchstraße als zentrale Straße im Ortskern. Jenseits der Bahnlinie befindet sich ein neuer Einkaufsschwerpunkt, der „Widaymarkt“. In Folge der Verlagerung des Einzelhandels hat die Kirchstraße an Attraktivität verloren. Dies wird zum Teil am Leerstand entlang der Straße sichtbar.

Aufgrund seiner zentralen Lage kommt dem Bereich „Im Grünneken“ zwischen dem Bahnhof und dem Feuerwehrgerätehaus entlang der Bahnstrecke eine besondere strategische Bedeutung für die Stadtteilentwicklung zu. Die Stadt Arnsberg sieht hier die Möglichkeit, einem bislang benachteiligten innerörtlichen, sehr gut erschlossenen Bereich Entwicklungsimpulse

zu geben. Zugleich bieten sich hier Chancen der Nachverdichtung und Wiedernutzung brachliegender Flächen in guter Anbindung an den ÖPNV. Mit einer Aufwertung der Kirchstraße und Attraktivierung des öffentlichen Lebensraums sollen Impulse auf das gesamte Umfeld ausgestrahlt werden.



Leerstand auf der Kirchstraße



Geschäfte auf der Kirchstraße



2.2 Nutzungsstrukturen in der Kirchstraße

Die Kirchstraße ist kontinuierlich von unterschiedlichen Nutzungen durchmischt. Sie ist vom Facheinzelhandel (Bäcker, Fleischer) und Dienstleistungen (z.B. Banken, Versicherungen, sonstige Beratungsdienstleistungen, Friseur) sowie gastronomischen Angeboten sowie öffentlichen Einrichtungen (Stadtbüro) geprägt. Dabei ist in den oberen Geschossen oftmals weiterhin Wohnnutzung vorherrschend. Das Straßenbild weist sowohl Altbauten als auch Neubauten auf, die in unterschiedlichem baulichen Zustand sind.

In den Hinterhöfen sind vereinzelt weitere Wohnnutzungen vorhanden. Stellenweise dominiert der Leerstand das Erscheinungsbild. Altbauten (z.T. „Stadtvillen“) sowie Neubauten sind vermischt und in unterschiedlichem baulichen Zustand vorzufinden.

Kirchstraße
1935 und heute



Verschiedene Geschäfte auf der Kirchstraße



Abb. 2-2 Nutzungsstruktur auf der Kirchstraße



2.3 Verkehrliche Situation

Die Kirchstraße stellt eine zentrale verkehrliche Nord-Süd-Verbindungsachse dar, die stark befahren wurde. Durch den Fertigbau der BAB 46 ist der Durchgangsverkehr insbesondere auf der Oeventroper Straße stark zurück gegangen. Insgesamt liegen für 2004 für folgende Straßen die Verkehrsbelastungen im Querschnitt vor:

- Kirchstraße: 5.957 Kfz/24h (DTV)
- Oeventroper Straße: 6.755 Kfz/24h (DTV) in Höhe der Aral-Tankstelle
- Widayweg: 4.711 Kfz/24h (DTV)

Dem hierarchischen System entsprechend stellt die Kirchstraße eine Verkehrsstraße dar. In diesem Bereich sind zwei Lichtsignalanlagen vorhanden.

Die Oeventroper Straße weist aufgrund der früheren hohen Verkehrsbelastung (bis zu 15.000 Kfz/24h) heute einen überdimensionierten Straßenquerschnitt auf.

Darüber hinaus sind an der Kirchstraße zwei Bushaltestellen und auf der Oeventroper Straße eine Bushaltestelle eingerichtet. Allerdings ist die Verbindung zwischen Bus und Bahn aufgrund der langen Fußwege (ca. 300 m) unzureichend.



Bushaltestelle in der Kirchstr.



LZA an der Kreuzung Kirchstr. - Bahnhof



LZA an der Kreuzung Kirchstr. – Oeventroper Str.



Abb. 2-3 Verkehrliche Situation

2.4 Parksituation

In der wenig verkehrsbelasteten Kirchstraße sind aufgrund der großzügigen Straßenraumdimensionierung ausreichende Längsparkbuchten und straßenbegleitendes Parken eingerichtet worden. Es sind ca. 40 Stellplätze im Straßenraum vorhanden.

Des Weiteren befindet sich ein großer Parkplatz im Bereich des Feuerwehrgerätehauses mit rund 60 Stellplätzen, die auch rege genutzt werden.



Parkplatz „Im Grünneken“



Parkbuchten in der Kirchstraße

Abb. 2-4 Stellplatzsituation auf der Kirchstraße



2.5 Zusammenfassende Darstellung der Chancen und Mängel

Zusammenfassend werden folgende straßenräumliche und städtebauliche Mängel und Chancen für die Aufwertung des Stadtteilzentrums von Oeventrop gesehen.

Mängel:

- unzureichende oder sogar fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- fehlender Grünbesatz auf der Kirchstraße und Oeventroper Straße
- allgemein gestalterische Mängel (Fassaden, Bauzustand der Gebäuden usw.)
- überdimensionierte Fahrbahnflächen insbesondere auf der Oeventroper Straße
- fehlende Verbindungen zwischen Bahn und Bus, sowie
- fehlende Mindestausstattungen für die Haltestellen und
- unzureichende Ausleuchtungen

Chancen:

- Konzentration des Zentrums um den Bereich des Stadtbüros
- Nachverdichtung schafft Wegebeziehungen zum Bahnhof und Widay-Markt (Stärkung des Zentrums)
- Gutes Parkraumangebot

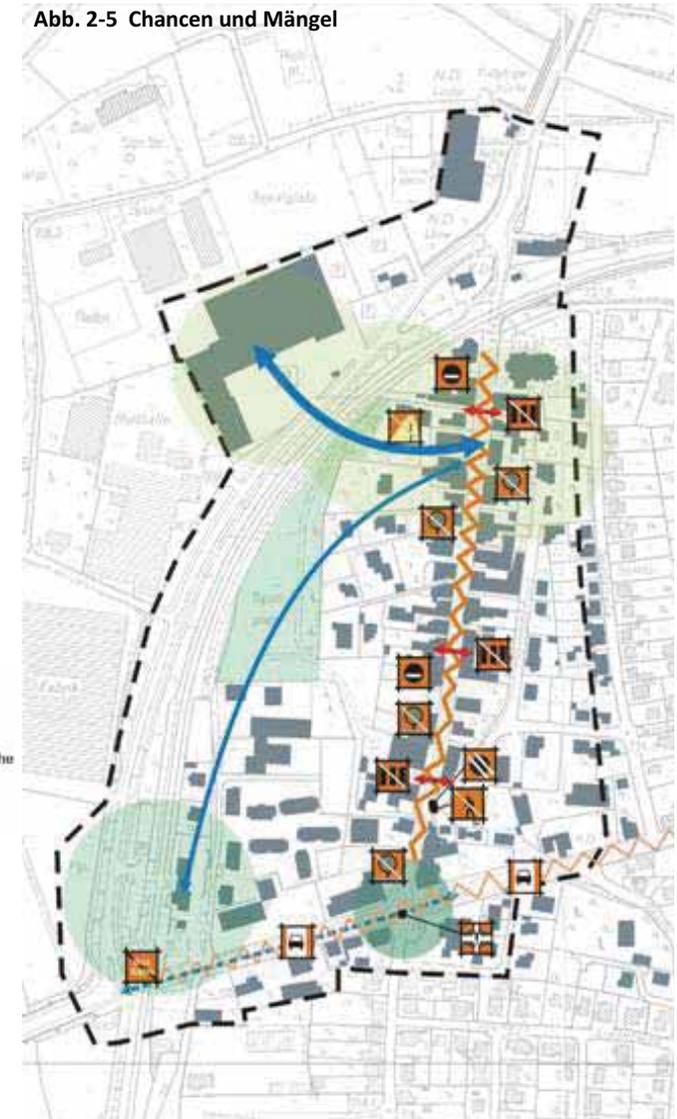
Durch ihre Aufwertung soll die Kirchstraße als Ortskernbereich gestärkt werden. Durch die Beseitigung des Leerstandes und der neuen Ansiedlung zentrenrelevanter Nutzungen, könnte der Einzelhandel auf der Kirchstraße stabilisiert werden.

Mit dem starken Rückgang der Verkehrsbelastungen auf der Oeventroper Straße besteht die Möglichkeit, die Kreuzung Kirchstraße/Oeventroper Straße als Eingangstor zum Stadtteilzentrum in Form eines Mini-Kreisverkehrsplatzes aufzuwerten.

LEGENDE

| | | | |
|---|---|---|--|
|  | unzureichende/fehlende gesicherte Querungsmöglichkeit |  | Städtebauliche Potentiale |
|  | fehlende Mindestausstattung für die Haltestelle |  | Verkehrliche / Straßenräumliche Potentiale |
|  | Gefährdung an Knoten für Radfahrer |  | Städtebauliche Erweiterung |
|  | Unsichere Fußgängerführung | | |
|  | Fehlende Verbindung zwischen Bahn und Bus | | |
|  | unzureichende Ausleuchtung | | |
|  | fehlender Grünbesatz | | |
|  | allgemeine gestalterische Mängel | | |
|  | Überdimensionierte Fahrbahnfläche | | |

Abb. 2-5 Chancen und Mängel



2.6 Entwicklungspotenziale und Handlungsfelder

Die Bestandanalyse zeigt verschiedene Handlungsfelder, die zur Aufwertung des Stadtteilzentrums von Oeventrop und insbesondere der Kirchstraße beitragen können.

Folgende Handlungsfelder können entsprechend der drei Module definiert werden:

- Aufwertung des Straßenraumes als attraktiver Aufenthaltsbereich.
- Neugestaltung der Kirchstraße als Rückgrat des Stadtteils Oeventrop durch platzartige "Trittsteine" als Aufwertung des Straßenraumes und zur Unterbrechung der linearen Straßenführung.
- Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich Kirchstraße/Oeventroper Straße im Zusammenhang mit einem Rückbau der Oeventroper Straße zur Verdeutlichung einer klaren Eingangssituation und zur weiteren Reduzierung des Durchgangsverkehrs.
- Verbesserung der "Eingangssituation" von der Kirchstraße über den heutigen Parkplatz am Feuerwehrgerätehaus in eine neue Adresse „Im Grünneken“.

- Errichtung einer Wohnstraße Im Bereich „Im Grünneken“ zwischen dem Bahnhof und dem Feuerwehrgerätehaus.



Bereich „Im Grünneken“

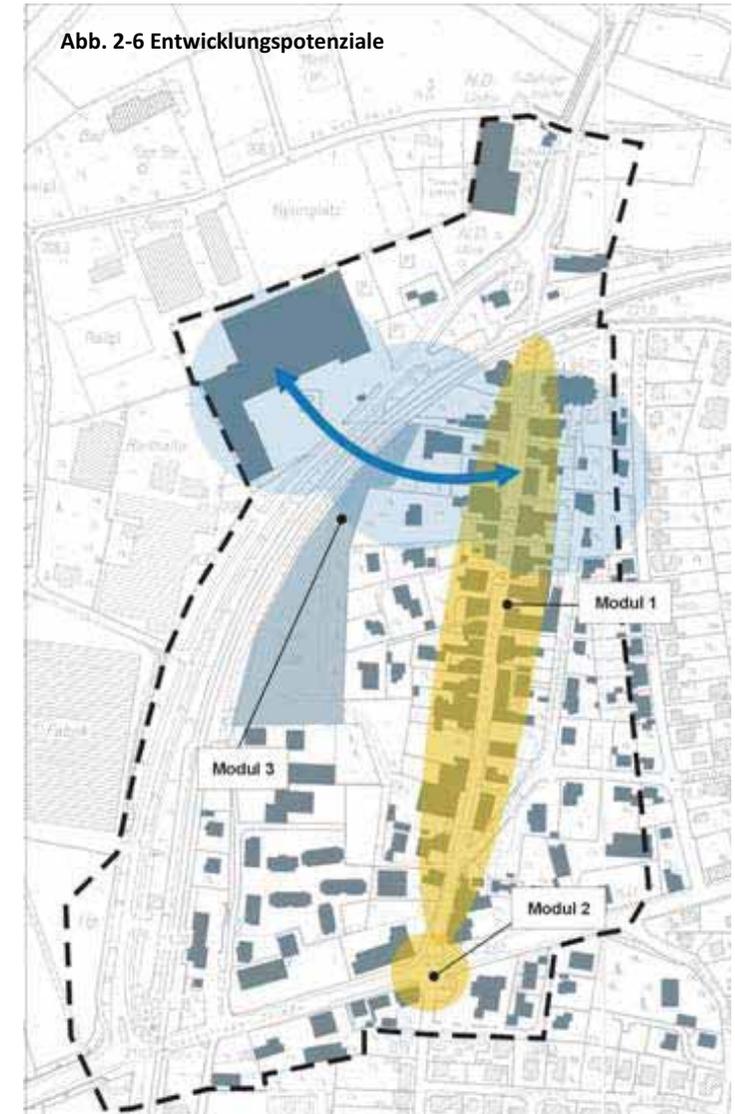


Abb. 2-6 Entwicklungspotenziale

3 KONZEPT

3.1 Ziele und Entwicklungsschwerpunkte

Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt auf dem Ortszentrum mit der Kirchstraße. Mit einbezogen werden sollte auch die Kreuzung Oeventroper Straße/Kirchstraße als Eingangstor zur Kirchstraße.

Wesentliche Inhalte der Straßenraumgestaltung und näheren Umgebung sind dahingehend:

- Stärkung des Ortszentrums und des Geschäftsbereiches.
- Qualitative Schaffung bzw. Sicherung von attraktivem Wohnraum mit einer gesicherten Nahversorgung.
- Schaffung von Wegebeziehungen zu den wichtigsten Zielen und Quellen (Bahnhof, Statteilzentrum usw.).

3.2 Module

Nachfolgend werden die drei Module detailliert beschrieben:

- Umgestaltung der Kirchstraße,
- Errichtung des Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Oeventroper Straße/

Kirchstraße als Eingangstor zur Kirchstraße und

- Erschließung des Bereiches „Im Grünneken“ zwischen dem Bahnhof und dem Feuerwehrgerätehaus.

3.2.1 Modul: Kirchstraße

Möglichkeiten der Umgestaltung der Kirchstraße

Im Rahmen dieses Moduls werden zwei mögliche Varianten für die Aufwertung der Kirchstraße aufgezeigt:

Variante A: „Trittsteine“

Die Kirchstraße wird punktuell durch Errichtung von mehreren „Trittsteinen“ aufgewertet. „Trittsteine“ stellen im Wesentlichen platzartige Bereiche dar, die durch einen neuen Belag und durch Baumtore gekennzeichnet sind. Dabei soll durch die Trittsteine die Wahrnehmung der Kirchstraße als Einkaufsstraße gestärkt werden. Als positive Nebeneffekte wären dabei die Unterbrechung der linearen Straßenführung und die Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit zu nennen.

Variante A: „Vollausbau mit Trittsteinen“

Die gesamte Kirchstraße wird komplett ausgebaut. Die „platzartigen“ Elemente der Variante A



Blick in die Kirchstraße in Richtung Norden



Blick in die Kirchstraße in Richtung Süden

werden in den Vollausbau integriert. Durch den Vollausbau besteht die Möglichkeit, die Fahrbahnbreite auf das notwendige Maß von 6,50 m zu reduzieren. Die Fahrbahn erhält einen neuen Fahrbahndeckbelag. Insgesamt werden durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite die Gehwege jeweils um 30 cm breiter werden.

Für die Beurteilung der städtebaulichen und verkehrlichen Wirkung werden die beiden Varianten A und B hinsichtlich folgender Indikatoren bewertet:

- Städtebauliche und nutzungsstrukturelle Wirkung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Umsetzbarkeit
- Nachhaltigkeit
- Kosten

In Abb. 3-1 sind die Ergebnisse der Bewertung zusammenfassend dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Variante B insgesamt besser abschneidet: Während die städtebauliche und straßenräumliche Wirkung bei beiden Varianten in etwa gleich ist, kann bei einem Vollausbau der Kirchstraße eine Reduzierung der Fahrbahnbreite und damit insbesondere eine verbesserte Aufenthaltsqualität für Fußgänger erreicht werden.

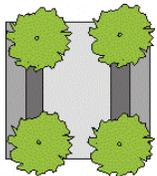
| | Variante A „Trittsteine“ | Variante B Vollausbau mit „Trittsteinen“ |
|---|---|--|
| Städtebauliche und Nutzungsstrukturelle Auswirkung | Für beide Varianten werden die gleichen positive Effekte für die Förderung des Einzelhandels und für die Aufwertung der Kirchstraße als zentraler Ortsmittelpunkt erwartet. | |
| Verbesserung der Aufenthaltsqualität | In den Bereichen der "Trittsteine" wird eine Verbesserung erreicht. | Zusätzliche Aufenthaltsverbesserung für Fußgänger durch eine Verbreiterung der Gehwege. |
| Verkehrssicherheit | Geringe Verbesserung durch Unterbrechung der linearen Straßenführung. | Zusätzliche Verbesserung gegenüber Variante A durch Reduzierung der Fahrbahnbreite. |
| Umsetzbarkeit | Geringer baulicher Aufwand, da die Umbauten nur in den Gehbereichen stattfinden. | Hoher baulicher Aufwand mit zum Teil einseitiger Sperrung der Straße im Rahmen der Baustellenstellung. |
| Nachhaltigkeit | Für die übrigen Straßenbereichen erfolgt keine Erneuerung, so dass mittel- bis langfristig zusätzliche Kosten für die Sanierung anfallen werden. | Die gesamte Straße wird nachhaltig erneuert, so dass mittel- bis langfristig keine zusätzlichen Kosten anfallen. |
| Kosten (brutto) inkl. Planungskosten | 447 Tsd. Euro plus 100 Tsd. Euro Deckenerneuerung | 950 Tsd. Euro |
| Kostenanteil Stadt Arnsberg bei Anwendung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) | keine KAG-Anwendung möglich 447 Tsd. plus 100 Tsd. Euro Deckenerneuerung | KAG mit 60% möglich Eigenanteil Stadt 380 Tsd. Euro |

Abb. 3-1 Vergleich der Variante A „Trittsteine“ und Variante B „Vollausbau mit Trittsteinen“ der Kirchstraße

Auch schneidet die Nachhaltigkeit bei Variante B deutlich besser ab, da hier mittel- bis langfristig keine zusätzlichen Kosten für zu erwartende Sanierungsmaßnahmen der Straße zu erwarten sind. Aus gutachterlicher Sicht wird daher die Umsetzung der Variante B empfohlen.

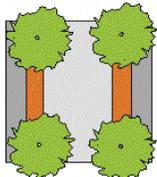
Beschreibung der „Trittsteine“

Die Konzeption der „Trittsteine“ ist modulartig angelegt; somit können diese auch miteinander kombiniert werden. Hierzu gehören:



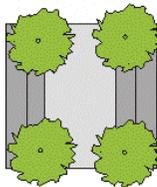
Trittstein
„Parken“

- Längsparkstreifen
- Radabstellanlage



Trittstein
„Bushaltestelle“

- Buskap mit 18 cm hohen Bordsteinen



Trittstein
„Verweilen“

- Sitzbänke

Für die Trittsteine können folgende Materialien eingesetzt werden:

Großpflasterbelag für
Geh- und Parkbereich
(20/30/10)



Natursteinbänder (zwei-
bis dreireihig) aus Granit



Eingefasste Lichtbänder
entlang der Rinne



Baumscheiben mit Gitterrost und indirekte Beleuchtung von unten



Lage der Trittsteine

Für die Kirchstraße bieten sich aufgrund der räumlichen Struktur vier Standorte für die „Trittsteine“ an, an denen sich bestimmte zentrenrelevante Geschäfte oder öffentliche Einrichtungen konzentrieren. Nachfolgend werden die einzelnen Trittsteine beschrieben:



Trittstein im zentralen Bereich

Trittstein im Bereich der Haus-Nr. 33-37



Entwurfsdarstellung

Trittstein mit „Bushaltestelle, Parken und Verweilen“ im zentralen Bereich (Stadtbüro)

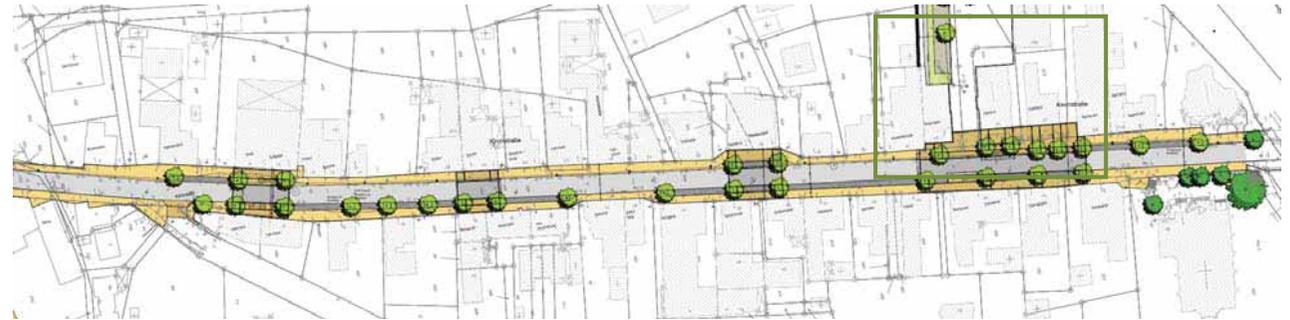


Abb. 3-2 Trittstein Bushaltestelle/Parken/Verweilen



Entwurfsdarstellung

Trittstein „Parken“ im Bereich der Haus-Nr. 33-37

Trittstein „Parken“ im Bereich der Haus-Nr. 21-23

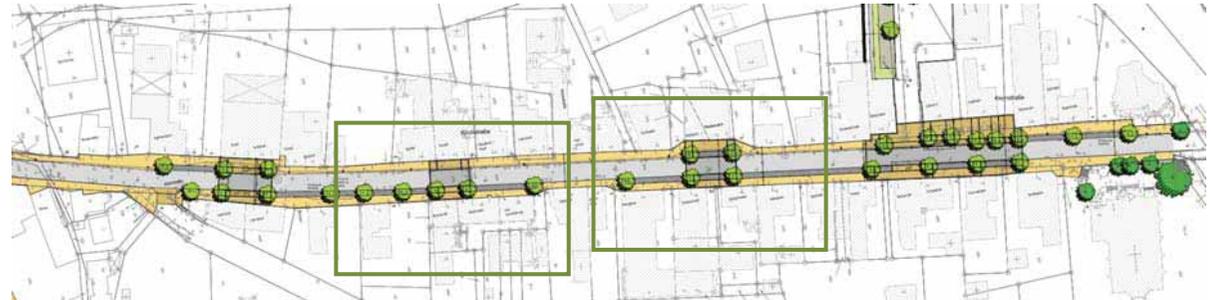


Abb. 3-3 Trittsteine Parken/Verweilen

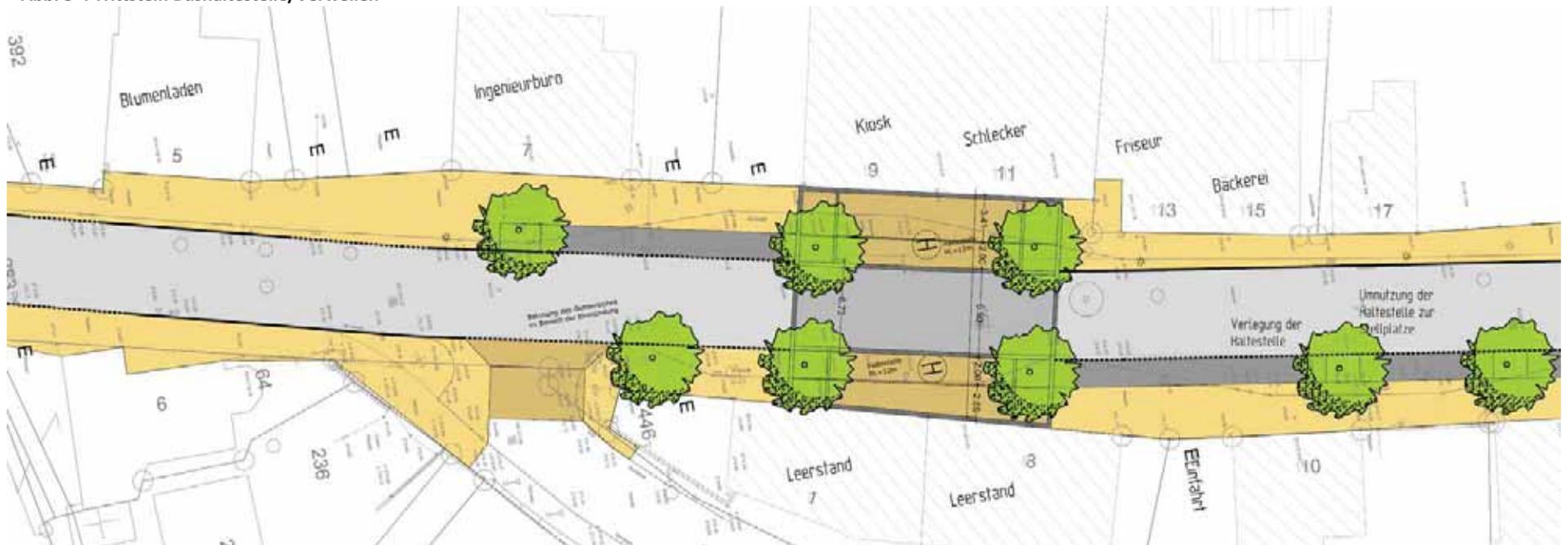


Entwurfsdarstellung

Trittstein „Bushaltestelle/Verweilen“ im Bereich
der Haus-Nr. 9-11



Abb. 3-4 Trittstein Bushaltestelle/Verweilen



3.2.2 Modul: Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes

Dieses Modul beinhaltet die Optimierung der Oeventroper Straße durch die Planung eines ovalen Kreisverkehrs mit einem Radius 6,00/13,50 m. Durch die Errichtung des Kreisverkehrs wird die Geschwindigkeit auf der Oeventroper Straße reduziert und die Aufmerksamkeit auf die Haupteinkaufsstraße Kirchstraße gelenkt. Somit übernimmt dieser Kreisverkehrsplatz auch die Funktion eines „Eingangstores“ wahr. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Fahrbahnbreite 3,25 m pro Fahrspur auf der Oeventroper Straße
- Radschutzstreifen mit einer Breite von 1,60 m durchgehend auf beiden Seiten der Oeventroper Straße zwischen Ortseingang in Osten und bis zur Kreuzung Oeventroper Straße und Widayweg (Anschluss an den RuhrtalRadweg)

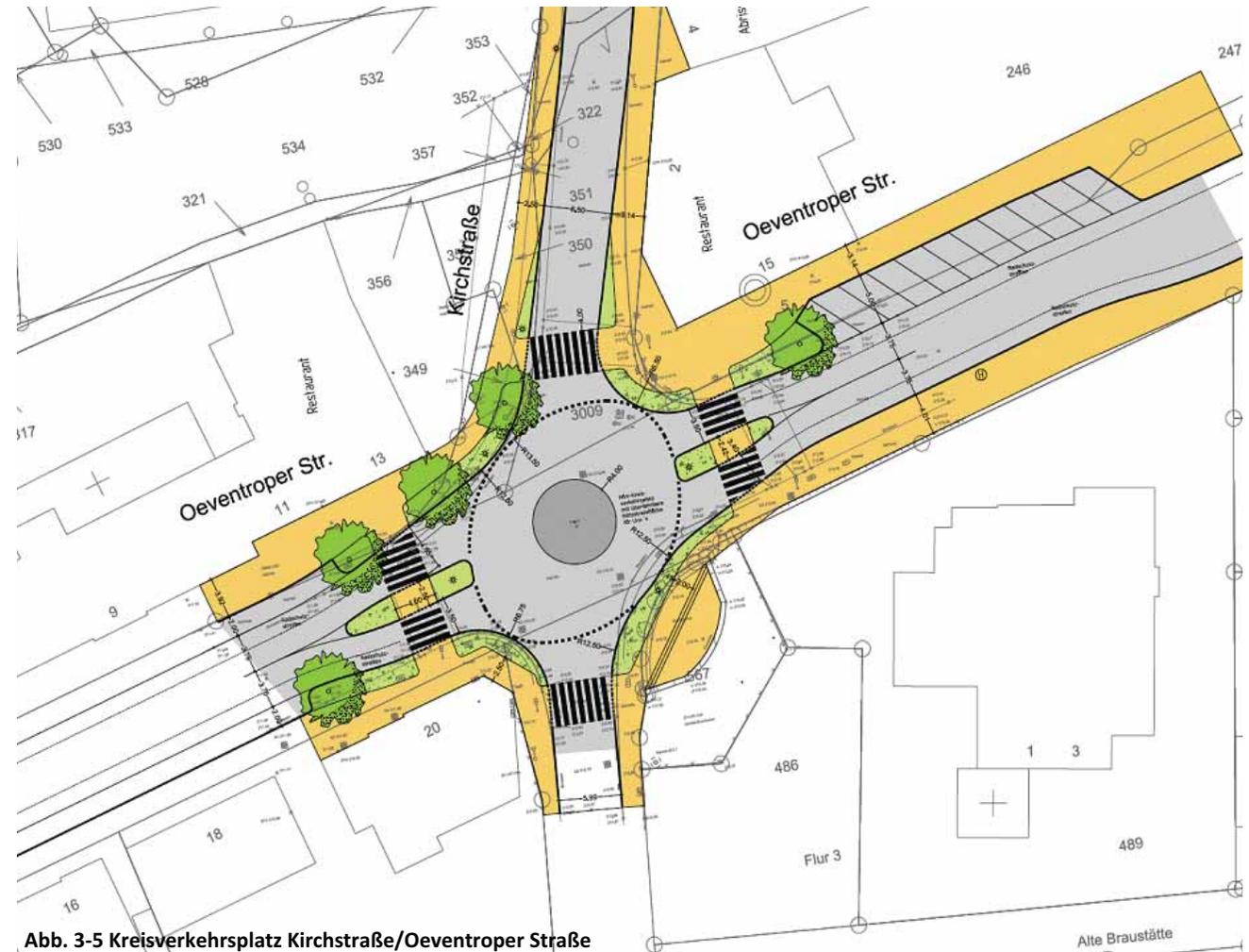


Abb. 3-5 Kreisverkehrsplatz Kirchstraße/Oeventroper Straße

3.2.3 Modul: *Bebauung „Im Grünneken“*

Für die Erschließung des Bereiches „Im Grünneken“ entlang der Bahnstrecke zwischen Bahnhof und Stadtteilzentrum wird die Errichtung einer Wohnstraße nach RAS 2006 (Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen der FGSV) mit einer Gesamtbreite von 6,00 m vorgeschlagen. Die Erschließungsstraße soll als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Die Errichtung einer Spielstraße mit dem Zeichen §25/326 nach StVO sollte wegen der Gesamtlänge von über 200 m nicht angestrebt werden.

Die Festlegung der Parkstandorte sollte sich an der endgültigen Bebauung orientieren (Sicherung der Grundstückszufahrten)

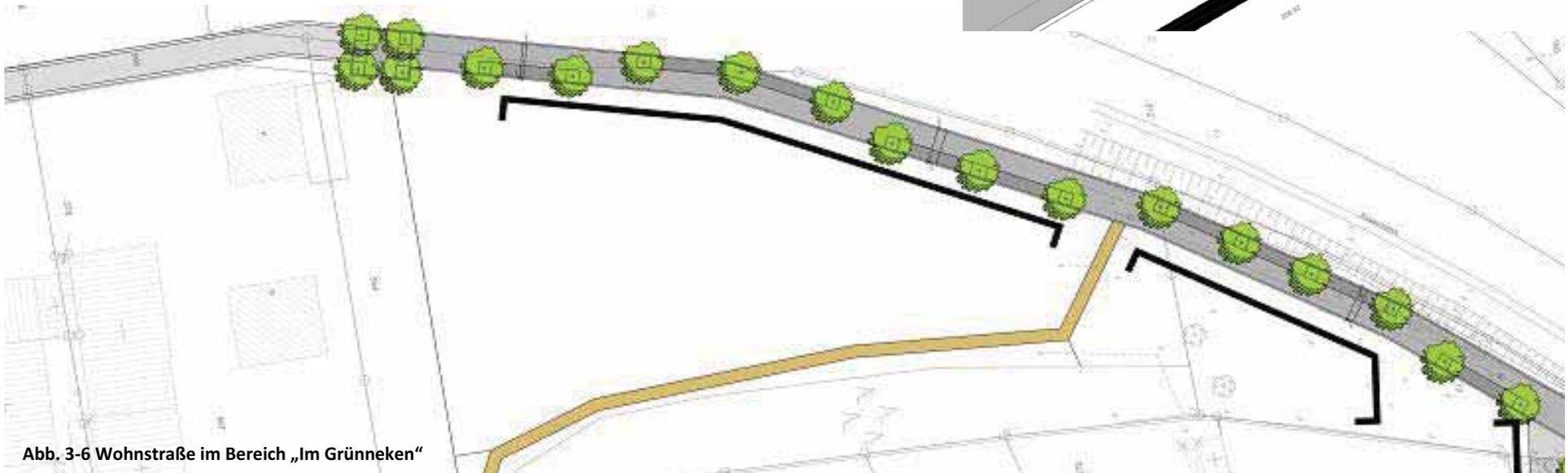


Abb. 3-6 Wohnstraße im Bereich „Im Grünneken“

3.3 Städtebauliche Entwicklungsperspektiven

Die im Kap. 3.2 genannten Module stellen wichtige Umsetzungsmaßnahmen für die Aufwertung des Stadtteilzentrums von Oeventrop dar und können unabhängig voneinander umgesetzt werden.

Damit die "gefühlte Mitte" auch zu einem erleb-
baren Stadtteilzentrum wird, werden seitens des Gutachters im Rahmen eines langfristigen Zeit-
horizonts weitere städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt.

In einer ersten Stufe bietet es sich an, die zent-
renbezogenen öffentlichen Einrichtungen in
einem neuen Stadtteilzentrum zu integrieren,
welches zudem auch über Einzelhandelsflächen
und publikumswirksame Einrichtungen (z.B.
Ärztehaus) verfügen sollte.

Die südlichen Flächen am bestehenden Park-
platz können durch hochwertige zwei- bis drei-
geschossige Wohngebäude abgerundet werden.

Mit der Schaffung eines Stadtteilzentrums
besteht die Möglichkeit, den „Trittstein“ an der
Kirchstraße zu einem vollwertigen Stadtteilplatz
aufzuwerten.

Steht in ferner Zukunft die Sanierung und Er-
neuerung des Haltepunktes Oeventrop an,
so sollte in einer zweiten Stufe eine Verlegung
des Haltepunktes zwischen Stadtteilzentrum
und Widaymarkt angedacht werden. Der neue
Haltepunkt Oeventrop stellt die Verbindung
zwischen den beiden publikumswirksamen Ein-
richtungen dar und trägt auch zur Stärkung der
Fußgänger- und Kundenfrequenz bei. Die
Unterführung sollte dabei auch die Straße
„Widayweg“ unterqueren. Im Bereich des
Widay-Marktes kann die Unterführung mit
einem Stadtplatz betont werden.

Die Umsetzung dieses städtebaulichen Vor-
schlages sollte dabei behutsam, langfristig und
unter Einbeziehung der lokalen Akteure er-
folgen. Sinnvoll wäre für die Errichtung des
Stadtteilzentrums auch die Nutzung von Public-
Privat-Partnership-Modellen (PPP).



oben:
Abb. 3-7a Entwicklungsperspektive 2020 – 2025

unten:
Abb. 3-7b Entwicklungsperspektive ab 2025

4 HANDLUNGSEMPFEBLUNGEN

Aufgrund des modularen Charakters sind die vorgesehenen Maßnahmen in Einzelschritten umsetzbar.

Stufe 1a:

Errichtung des zentralen Trittsteins am Stadtbüro sowie des Trittsteins (Bushaltestelle) im Bereich der Haus-Nr. 9 - 11. Hierzu sind entsprechende Entwurfs- und Ausführungsplanungen zu erstellen.

Stufe 1b:

Umsetzung der beiden weiteren Trittsteine:

- Trittstein „Parken“ im Bereich der Haus-Nr. 33-37
- Trittstein „Parken/Verweilen“ im Bereich der Haus-Nr. 21-23

Stufe 1c:

Ausbau der übrigen Bereiche

Stufe 2:

Errichtung des ovalen Kreisverkehrsplatzes an der Kreuzung Oeventroper Straße/Kirchstraße

Stufe 3:

In Abhängigkeit der Wohnbautätigkeit und der Baunachfrage kann die Wohnstraße im Bereich

„Im Grüneken“ entlang der Bahnstrecke zwischen Bahnhof und Stadtteilzentrum errichtet werden.

Für die untersuchten Maßnahmen kann eine Städtebauförderung nach dem derzeitigen Kenntnisstand ausgeschlossen werden. Dies gilt auch für die Umsetzung der Trittsteine ohne Ausbau der Kirchstraße (Variante A im Kap. 3.2.1).

Vielmehr wird angeregt zu prüfen, inwieweit eine Aktivierung des Einzelhandels im Bereich der Kirchstraße durch die Bildung einer privaten Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) erreicht werden kann. Gerade durch die Bildung einer ISG für die Kirchstraße ergeben sich aus der Sicht des Gutachters im Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung folgende Vorteile:

- Die Entwicklung und Verwirklichung von Maßnahmen zur Aufwertung des Standortes sind nicht von der finanziellen Situation der Stadt Arnsberg alleine abhängig
- Grundeigentümer und Gewerbetreibenden können sich aktiv am gesamten Prozess der Aufwertung des Standortes beteiligen

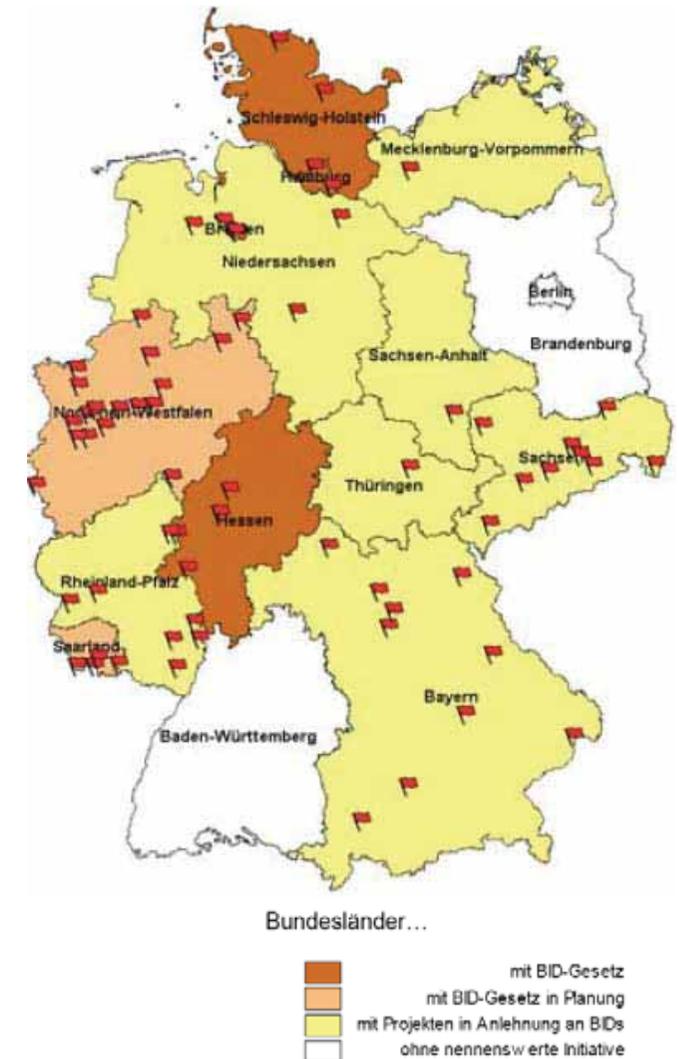


Abb. 4-1: ISG- und BID-Standorte bzw. Gesetze in Deutschland (Stand: 2007)

Mit der ISG für die Kirchstraße können nicht nur die Umgestaltung der Kirchstraße initiiert werden, sondern auch weitere Maßnahmen zur Förderung des Einzelhandels auf der Kirchstraße gemeinschaftlich durchgeführt werden:

- Öffentlichkeitsarbeit und Stadtteilmarketing
- Aktionsmaßnahmen zur Sauberkeit und Sicherheit

- Leerstandsmanagement
- Kopplungsstrategien im Einzelhandel

Für die Gründung und Errichtung eines ISG gewährt das Land NRW hierzu eine Anschubfinanzierung.

Nachfolgend sind für die einzelnen Maßnahmen die Kosten zusammengestellt (Abb. 4-1).

| Module | Maßnahmen | Kosten (brutto) plus Planungskosten | Zeitraum Planung | Zeitraum Bau |
|---------|---|--|--|--|
| Modul 1 | Umsetzung des Vollausbaus der Kirchstraße mit den Trittsteinen in zwei Stufen: <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Trittsteine • Ausbau übrige Bereiche | 945 – 950 Tsd. Euro | 6 Monate | 6 - 24 Monate je nach Stufen |
| Modul 2 | Kreisverkehrsplatz Radschutzstreifen auf der Oeventroper Straße | 330 – 380 Tsd. Euro 25 – 30 Tsd. Euro | 6 Monate | 4 Monate 2 Monate |
| Modul 3 | Wohnstraße im Bereich „Im Grünneken“ | 200 – 225 Tsd. Euro | in Abhängigkeit des Bebauungsplan-Verfahrens | 6 – 12 Monate Die Straße sollte erst dann endgültig hergestellt werden, wenn die Bauaktivitäten abgeschlossen sind. Während der Bauphase kann eine Baustraße angelegt werden. |

Abb. 4-1 Kostenschätzung der Stufen

QUELLEN

- Kartengrundlagen im M 1:5.000 für den Stadtteil Oeventrop
- Verkehrszählungsdaten der Stadt Arnsberg für die Kirchstraße und Oeventroper Straße
- Ortskern Arnsberg-Oeventrop
Dokumentation des Studentischen Ideenwettbewerbes der TU Dortmund, Fakultät Raumplanung
Beiträge zur Stadtentwicklung | Info 25
August 2006
- MASTERPLAN | OEVENTROP
Integrierte Entwicklung des Stadtteils Oeventrop
Beschlussvorlage, Drucksache-Nr. 7/2007/60/0.1.2
23.04.2007
- Positionspapier des DIHK zum Thema BID in Deutschland; 2006 sowie Entwurf des Gesetzes über Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISGG NRW) von Juni 2007

ANHANG

Anlage 1

Kostenschätzung der Variante A „Trittsteine“
und Variante B „Vollausbau mit Trittsteinen“ der
Kirchstraße

Anlage 2

Planunterlagen

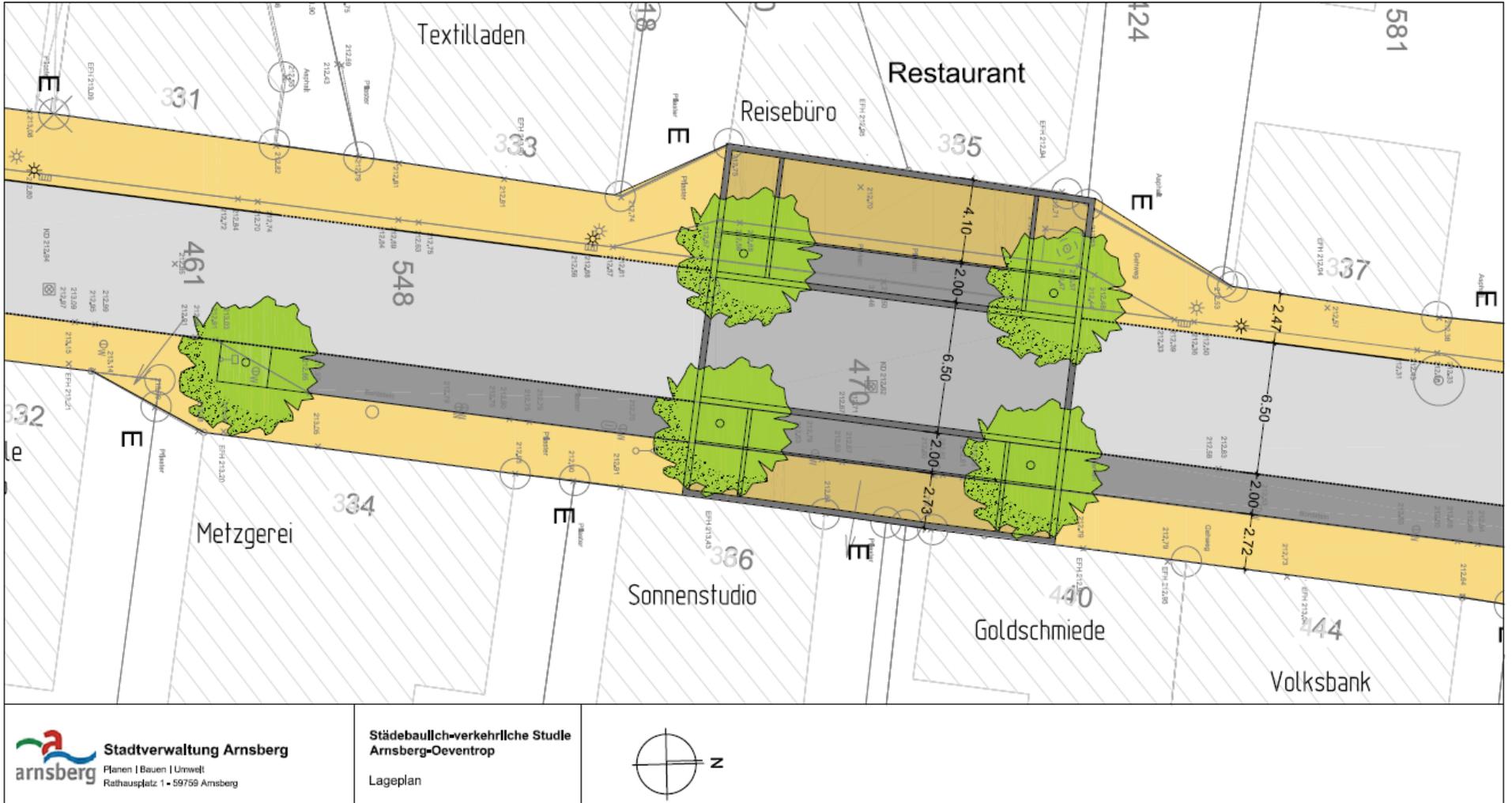
- Trittsteine gemäß Variante B
- Kreisverkehrsplatz

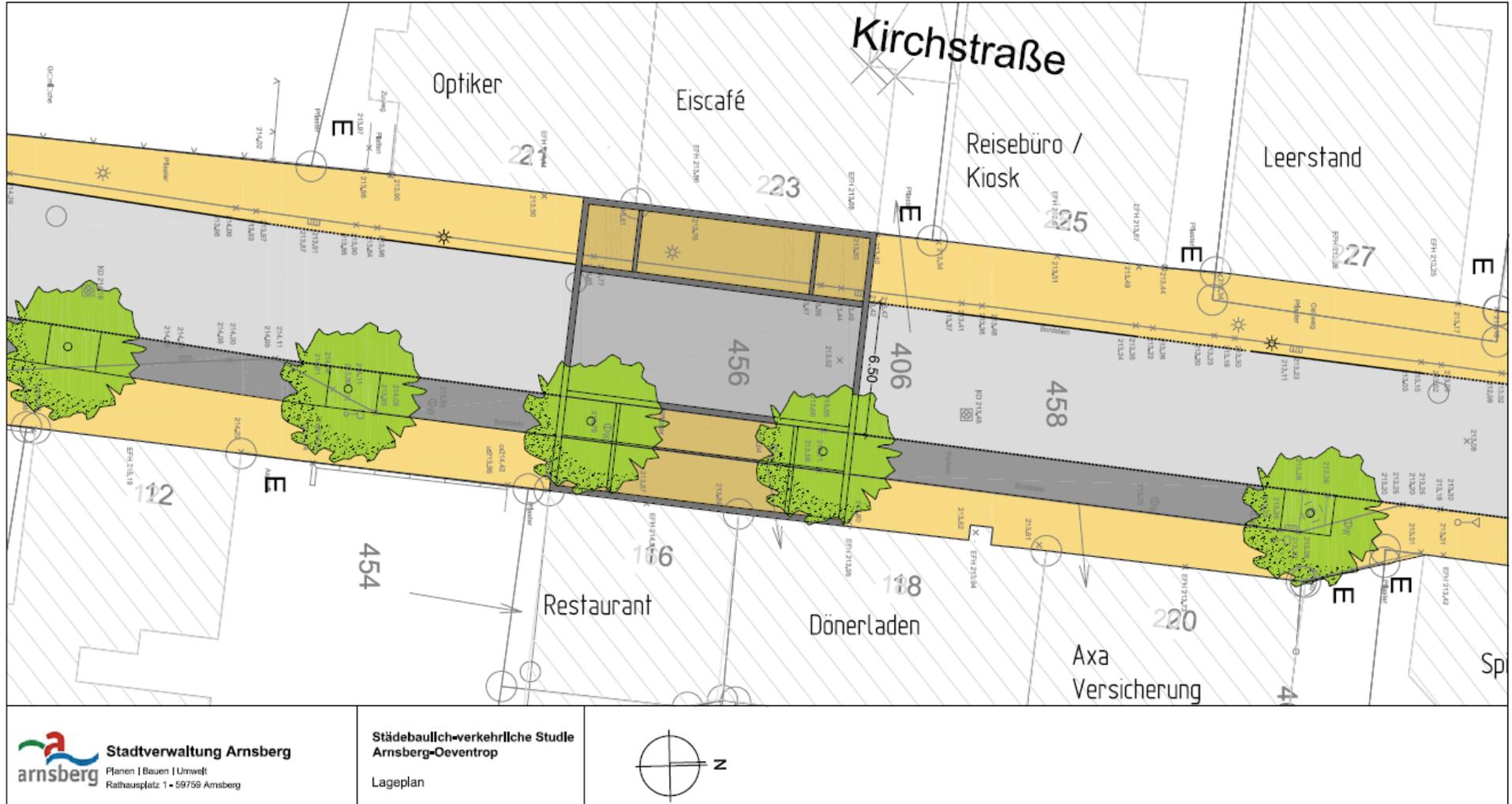
ANLAGE 1 Kostenschätzung der Variante A „Trittsteine“ und Variante B „Vollausbau“ der Kirchstraße

| Vergleich der Kostenschätzung der Variante A und und B | | | | | | | | | |
|---|--------------------------|----------------|------------|-------------------------|--|----------------|------------|-------------------------|--|
| Leistungen | Variante A „Trittsteine“ | | | | Variante B Vollausbau mit „Trittsteinen“ | | | | |
| | Menge | | EP | GP | Menge | | EP | GP | |
| Abbruch und Beseitigung Bordsteine, Fahrbahnrand, Geh- und Parkbereiche | 1.860 | m ² | 30,00 € | 55.800,00 € | 3.750 | m ² | 30,00 € | 112.500,00 € | |
| Verlegung neue Bordsteine plus Rinne | 450 | m | 40,00 € | 18.000,00 € | 920 | m | 40,00 € | 36.800,00 € | |
| Straßenentwässerung (Abläufe plus Zuleitungen) | 5 | ST | 500,00 € | 2.500,00 € | 20 | ST | 500,00 € | 10.000,00 € | |
| Parkstände | 140 | m ² | 60,00 € | 8.400,00 € | 410 | m ² | 60,00 € | 24.600,00 € | |
| Gehbereich im Platzbereich | 1.250 | m ² | 100,00 € | 125.000,00 € | 1.250 | m ² | 100,00 € | 125.000,00 € | |
| Gehbereich im übrigen Bereich | 470 | m ² | 60,00 € | 28.200,00 € | 2.090 | m ² | 60,00 € | 125.400,00 € | |
| Deckschicht Fahrbahn abfräsen und neu aufbringen | 780 | m ² | 35,00 € | 27.300,00 € | 3.000 | m ² | 35,00 € | 105.000,00 € | |
| Bepflanzung Bäume | 30 | ST | 800,00 € | 24.000,00 € | 40 | ST | 800,00 € | 32.000,00 € | |
| Beleuchtung | 0 | ST | 2.750,00 € | - € | 10 | ST | 2.750,00 € | 27.500,00 € | |
| Ausstattung Haltestelle | 4 | ST | 3.500,00 € | 14.000,00 € | 4 | ST | 3.500,00 € | 14.000,00 € | |
| Leitungsanpassungen Trinkwasser | 110 | m | 150,00 € | 16.500,00 € | 350 | m | 150,00 € | 52.500,00 € | |
| Sonstige Leitungsanpassungen | 110 | m | 80,00 € | 8.800,00 € | 350 | m | 80,00 € | 28.000,00 € | |
| Netto | | | | 328.500,00 € | | | | 693.300,00 € | |
| Sicherheitszuschlag (5%) | | | | 16.400,00 € | | | | 34.700,00 € | |
| Vermessung | | | | 5.000,00 € | | | | 15.000,00 € | |
| Planungskosten (8%) | | | | 26.300,00 € | | | | 55.500,00 € | |
| Summe | | | | 376.200,00 € | | | | 798.500,00 € | |
| MwSt. (19%) | | | | 71.500,00 € | | | | 151.700,00 € | |
| Bruttosumme | | | | 447.700,00 € | | | | 950.200,00 € | |
| Flächengröße Plätze | | | | 2.000,00 m ² | | | | 2.000,00 m ² | |
| Randbereiche | | | | 630,00 m ² | | | | 4.700,00 m ² | |
| Summe Flächengröße | | | | 2.630,00 m ² | | | | 6.700,00 m ² | |
| Kosten pro m² | | | | 170,23 € | | | | 141,82 € | |
| KAG-Beitrag | | | | | | | 60% | 570.100,00 € | |
| Eigenanteil Stadt Arnsberg | | | | | | | | 380.100,00 € | |

ANLAGE 2 Planunterlagen







 **Stadtverwaltung Arnsberg**
Planen | Bauen | Umwelt
Rathausplatz 1 • 59759 Arnsberg

Städtebaulich-verkehrliche Studie
Arnsberg-Oeventrop
Lageplan



