

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:**Betreff:**

Rahmenplanung Varta-Insel

Beratungsfolge:

07.03.2012 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

13.03.2012 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Rahmenplanung Varta-Insel wird zur Kenntnis genommen. Der darin enthaltenen städtebaulichen Zielsetzung wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der beschlossenen Zielsetzung Planungsrecht zu schaffen.

Die Varta-Insel ist im gemeinsamen Bemühen mit den Nachbarkommunen zur Einwerbung von Fördermitteln zu berücksichtigen.

Kurzfassung

Nach Analyse der Stärken und Schwächen des Planungsraumes werden die Randbedingungen für eine Wiedernutzung der Varta-Insel formuliert. In Entwurfsvarianten wird aufgezeigt, wie das übergeordnete Ziel, die Reintegration des Bereiches in das städtische Nutzungsgefüge, erreicht werden kann und welche Möglichkeiten für die Entwicklung zu einem höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungspark bestehen.

Begründung

Anlass der Planung

Nachdem der Traditionsbetrieb Varta seine Batterieproduktion auf dem Teil des Betriebsgeländes zwischen Ennepe und Gütergleisstrecke aufgegeben hat, steht dieser Bereich für neue Nutzungen zur Verfügung. Zwischenzeitlich wurden die aufstehenden Gebäude bereits abgerissen und das Grundstück freigelegt. Durch den im Jahr 2012 beginnenden 1. Bauabschnitt der Bahnhofshinterfahung wird das Gelände neu erschlossen und damit für neue Nutzungen ertüchtigt. Der Grundstückseigentümer hat zwischenzeitlich eine Maklerin mit der Vermarktung des Geländes beauftragt.

Planerische Vorgaben

Das Plangebiet ist im Gebietsentwicklungsplan als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich ausgewiesen und im Flächennutzungsplan der Stadt Hagen als gewerbliche Baufläche dargestellt. Aufgrund der fehlenden Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe im Freiraum stellen die Gewerbeflächen entlang der B7 und der Ennepe ein wichtiges Flächenpotential für die künftige gewerbliche Entwicklung in der Stadt Hagen dar und sollen mit hoher Priorität wieder aktiviert werden. Die Stadt Hagen hat daher bereits seit längerer Zeit diese Flächen in das Konzept Ruhr eingebracht, mit dem die Städte und Kreise des Ruhrgebietes ein abgestimmtes Konzept für die Förderung mit EU-Mitteln an die Landesregierung abgegeben haben. Darüber hinaus wurde eine Kooperation mit den benachbarten Städten Gevelsberg, Ennepetal und Schwelm sowie dem Ennepe-Ruhr-Kreis ins Leben gerufen, mit dem Ziel, den stadtübergreifenden Raum entlang der B7 wieder attraktiver zu machen und dafür auch Fördermittel einzuwerben. Die Fläche der sogenannten Varta-Insel soll daher wieder für eine gewerbliche Nutzung verfügbar gemacht werden, wobei für die künftige Entwicklung die Belange der Landschaft, der Naherholung und des Immissionsschutzes für die Nachbarschaft eine stärkere Gewichtung erhalten sollen. Für die Fläche existiert bisher kein Bebauungsplan, d.h.

Baurecht besteht zurzeit über § 34 BauGB (Fläche innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils – Innenbereich). Es ist davon auszugehen, dass die städtebaulichen Ziele nur durch einen Bebauungsplan und begleitende städtebauliche Verträge umgesetzt werden können.

Rahmenbedingungen für die Wiedernutzung der Varta-Insel

Räumliche Schwächen: Die Varta-Insel, selbst eine großflächige Industriebrache mit hoher Bodenbelastung und schlechter verkehrlicher Erschließung, liegt unmittelbar benachbart zu zwei weiteren gewerblichen Brachflächen mit eigenen Problemstellungen. Die Gewerbebrache Enervie ist eine Industriebrache mit zum Teil schlechter baulicher Substanz. Bei der Gewerbebrache Schlachthof-Gelände handelt es sich ebenfalls um eine großflächige Industriebrache mit schwieriger Erschließung. Unmittelbar benachbart befindet sich die unattraktive, isolierte Wohnlage der Schwanen- und Taubenstraße, die eine hohe Leerstandsquote aufweist.

Trotz direkter Lage an der Ennepe fehlen Zugänge zum Gewässer. Die Ortsdurchfahrt B7 weist zurzeit noch eine hohe Verkehrsbelastung mit entsprechend hohen Leerstandsquoten bei der Straßenrandbebauung auf. Schiene und Straße bilden städtebauliche Barrieren und wirken zusätzlich abriegelnd in Bezug auf die Erreichbarkeit der Ennepe. Nutzungskonflikte zwischen Gewerbe, Verkehrsstrassen und Wohnlagen kennzeichnen insgesamt die Gemengelage in diesem Planungsraum.

Der Talraum weist trotz seiner Lage am Gewässer einen Mangel an Grün- und Freiflächen auf. Dies liegt an dem hohen Versiegelungsgrad von Straßenraum, Hof- und Gewerbeflächen. Der Bodelschwingplatz als einziger öffentlicher Freiraum wird durch hohes Verkehrsaufkommen, eine schlechte Anbindung an die Oberstadt, den starken Besatz mit ruhendem Verkehr, seinen unattraktiven Spielplatz und hohen Leerstand bei der umgebenden Bebauung in seiner Qualität beeinträchtigt.

Der neue Erschließungsknoten der Varta-Insel, direkt von der Bahnhofshinterfahung aus, ist zudem in seiner Kapazität auf maximal 1300 Kfz am Tag und je Richtung eingeschränkt.

Räumliche Stärken und Potentiale: Die Revitalisierung von Industriebrachen auf der Varta-Insel sowie benachbart auf dem Enervie- und Schlachthofgelände schafft Arbeitsplätze im gewerblichen Bereich und trägt zur Beseitigung von Entwicklungsengpässen in industriell geprägten Regionen bei. Die Gewerbebrache Schlachthof mit der Nähe zur S-Bahnhaltestelle könnte zukünftig eine verbesserte Anbindung durch die Bahnhofshinterfahung erhalten. Die Varta-Insel selbst bietet Potential für emissionsarmes Gewerbe.

Mit der Umstrukturierung der Varta-Insel können neue Zugänge zur Ennepe geschaffen und Brückenschläge über das Gewässer ermöglicht werden, um den Fluss wieder für die Bewohner und Besucher des Stadtteils erlebbar zu machen. Durch Anlegen eines Rad- und Fußweges auf der stillgelegten Gütergleisstrecke und

den Rückbau der Ortsdurchfahrt alte B7 nach Bau der Bahnhofshinterfahung lassen sich einige der städtebaulichen Barrieren entschärfen. Die Varta-Insel erhält eine direkte Anbindung an die Bahnhofshinterfahung und wird zukünftig besser erschlossen.

Zwischen der Trasse der Bahnhofshinterfahung und der Wehringhauser Straße liegt verinselt die Fläche der „Bohne“. Der Bereich hinter der bestehenden Wohnbebauung soll zur öffentlichen Grünfläche umgestaltet werden, um somit einen positiven Beitrag gegen das Grünflächendefizit zu leisten. Allerdings ist die GVFG-Fördermaßnahme auf den Wall und eine einfache Herrichtung und Einebnung der Fläche mit anschließender Raseneinsaat beschränkt. Zur Erreichung der hier dargestellten weitergehenden Qualität soll versucht werden, im Rahmen der Freiflächenkonzeption des Förderprogramms Soziale Stadt Wehringhausen eine Einflussnahme und Finanzierung bei der Oberflächengestaltung hinzubekommen. Das gilt auch für die zu einem „Landschaftsbauwerk“ modellierte Restfläche zwischen neuem Verkehrsknoten und der Villa Post, die nach Aufhebung der Weidestraße in diesem Abschnitt in den Park der Villa Post integriert werden kann. Die Neustrukturierung der Varta-Insel bietet Optionen, eine Begrünung der Uferbereiche planerisch festzuschreiben. Unter der Förderkulisse „Soziale Stadt Wehringhausen“ soll der Hagener Beitrag zur City-Offensive NRW „Ab in die Mitte!“-Konzeption „Garten.Reich! - Wehringhausen wächst zusammen“, der der Aufwertung des Bodelschwingplatzes dient, dauerhaft im Stadtteil verankert werden. Dies ist ein weiterer Beitrag gegen das Grünflächendefizit.

Ein Entwickler findet ein nahezu ebenes Gelände vor. Die Nähe zum Versorgungsschwerpunkt Wehringhausens, Lange Straße / Wilhelmsplatz, und die unmittelbar an die City angrenzende Lage sind weitere Standort-Stärken. Mit Mitteln der Stiftung Lebendige Stadt wird in 2012 die Bahnunterführung an der Wehringhauser Straße B7, als Hauptverbindung von Wehringhausen zur Innenstadt, durch eine Illuminationsinitiative aufgewertet und dadurch sowohl ein Angstraum als auch eine städtebauliche Barriere entschärft.

Zwänge, Restriktionen: Die Gesamtgröße des Areals beträgt rund 47 ha. Das Gelände befindet sich im Privateigentum. Eine Maklerin wurde bereits mit der Vermarktung beauftragt. Eine Sicherung der öffentlichen Belange bei der Neustrukturierung kann verbindlich nur über ein Bauleitplanverfahren geregelt werden.

Bereits ab einem Abstand von 100 m um das Gelände befinden sich empfindliche Nutzungen wie Wohnen und Dauerkleingärten. Andererseits schränkt umgekehrt der geringe Abstand des Betriebes Hawker die zukünftigen Nutzungen auf der Varta-Insel ein. Nur der nordöstliche Teilbereich der Varta-Insel selbst liegt außerhalb eines 100m-Radius zum Hawker-Gelände. Das schränkt zum einen die Nutzbarkeit auf emissionsarmes Gewerbe ein, zum anderen sind nur im nordöstlichen Teil auch sensiblere Nutzungen denkbar. Wegen der Nähe zur Innenstadt sowie zum Versorgungsschwerpunkt Wehringhausen ist Einzelhandel auszuschließen. Die Fläche liegt außerhalb der im Einzelhandelskonzept festgesetzten zentralen Versorgungsbereiche und ist auch nicht als Fachmarktstandort vorgesehen.

Die Varta-Insel liegt im Deckungsbereich gleich zweier Abstandsradien von je 1500 Meter um Betriebe, die unter die Störfall-Richtlinie der EU fallen: Königswarter & Ebell Chem. Fabrik GmbH in Haspe und Deutsche Edelstahlwerke GmbH, Werk Hagen, in der Schwanenstraße. Die als maximaler und angemessener Achtungsabstand vom Europäischen Gerichtshof vorgegebenen 1500 m sollen bei bestehenden Betrieben als Störfallschutz gewahrt bleiben, damit es zu keiner Zunahme der Gefährdung der Bevölkerung kommt. Die Empfehlungen dessen, was in der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist, sind noch nicht konkret, aber auch nicht zu vernachlässigen.

Nach Entfernen der Brücken und Schleifen des Wehres ist die Fläche in Gänze hochwasserfrei. Kellerräume und unterirdische Einbauten der ehemaligen Gebäude wurden mit Recycling-Material verfüllt.

Der schräg über die Varta-Insel verlaufende Graben besitzt 3 Anschlüsse an die Ennepe. Für den in einem desolaten Zustand befindlichen Obergraben liegt im Rahmen der erfolgten Beweissicherung eine gutachterliche Stellungnahme vor. Während der Grundstückseigentümer über eine mögliche Verfüllung nachdenkt, wird von der Verwaltung die Offenlegung des Obergrabens favorisiert. Eine Überbauung wäre dann ausgeschlossen. Ein 10 KV-Kabel läuft ebenfalls über das Gelände und quert es an einer Stelle rechtwinklig in Richtung Ennepe.

Ein ca. 10 m breiter Streifen entlang der Ennepe ist von Bebauung und Stellplätzen freizuhalten. Hier liegt auch ein zu erhaltender Baumbestand.

Die gesamte Fläche ist in das Altlastenflächenkataster eingetragen, d.h. es ist ein Sanierungskonzept zu erarbeiten.

Das Areal liegt verinselt zwischen der Ennepe im Süden und der Bahntrasse im Norden. Die Erschließung wird zwar durch die geplante Bahnhofshinterfahung hergestellt, die Trasse der Bahnhofshinterfahung mit den Lärmschutzeinrichtungen an der B7 stellt jedoch selbst wieder eine städtebauliche Barriere dar. Durch den Abriss der Brücke Weidestraße werden die Fußgänger aus und zum Siedlungsbereich Kuhlerkamp zukünftig weitere Wege in Kauf nehmen müssen. Darüber hinaus ist der neue Anbindungsknoten wie beschrieben in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Die Bebauung kann voraussichtlich ab 2015, nach der Fertigstellung des 1. Abschnittes der Bahnhofshinterfahung, erfolgen.

Grundzüge der Planung

Die Zielsetzung für die Planung lässt sich kurz und prägnant in einem Satz wiedergeben: „Die Varta-Insel soll wieder ein Teil der Stadt werden“.

Nach den ausführlichen Analysen wird diese Zielsetzung in Form von städtebaulichen Entwürfen in Varianten konkretisiert.

Das erarbeitete Konzept stellt die gewünschte bauliche Entwicklung als Zukunftsvision dar. Das hochrangige Ziel der Stadtentwicklungspolitik muss in diesem Fall die Reintegration des Bereiches in das städtische Nutzungsgefüge sein. Es werden grob die Grundzüge einer zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dargestellt bei einem gleichzeitigen Höchstmaß an Flexibilität, d.h. der Entwurf soll so verbindlich sein, dass erste Maßnahmen auf dieser Basis begonnen werden können und so flexibel sein, dass man auf kurzfristige Änderungen reagieren kann.

Durch eine Reaktivierung soll das Gelände wieder ins Bewusstsein der Hagerer Bürger rücken. Das Image der Fläche als unnahbare Industriefläche hinter der Ennepe und an den Bahngleisen soll sich mit der Zeit wandeln. Der Begriff der Varta-Insel soll positiv besetzt werden. Die Neuplanung bietet die Chance, ein höherwertiges und eigenständiges Quartier zu entwickeln, welches seine eigene Identität bekommt und als eine attraktive Ergänzung im städtischen Gefüge wahrgenommen wird. Es soll eine Verzahnung des Gebietes mit dem restlichen Stadtgebiet erreicht werden. Der bisher als Fremdkörper und verinselt empfundene Bereich soll räumlich in die Stadt integriert werden – unter Berücksichtigung der Aspekte Nutzung, Erschließung und Freiraum.

Nutzungskonzept: Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die neu gebaute Kuhlestraße. Im Zuge der Planung wird die Fläche über einen Kreisverkehr an das städtische Netz angebunden. Über die neue B7 wird eine bedeutende überregionale Anbindung gewährleistet.

Eine Wohnbebauung als Nachnutzung scheidet in dieser Situation wegen der Nähe zu den weiterhin bestehenden Gewerbebetrieben und der zu erwartenden Verkehrsbelastung, ausgelöst von der neuen B7, aus. Gerade die verkehrsgünstige Lage an der neuen B7 eignet sich indes für die Entwicklung eines höherwertigen Gewerbegebietes mit entsprechend hohen Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen. Angestrebt wird die Ansiedlung eines Gewerbe- und Dienstleistungsparks.

Publikumsorientierte Betriebe, bzw. Dienstleistungsunternehmen, die einen hohen Wert auf Gestaltung und Außenwirkung legen, finden hier einen guten Standort. An der verkehrsreichen neuen B7 soll die Schauseite der neuen Gebäude liegen, die in Verbindung mit einer entsprechenden Gestaltung des näheren Umfeldes zu einer unverwechselbaren Adressbildung führen.

Um dieses Ziel zu erreichen müssen bestimmte Mindestanforderungen an die Gestaltung, die Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude, die Fassadengliederung und die Materialwahl formuliert werden.

Die „Reisenden“ auf der neuen B7 sollen im Vorbeifahren einen positiven ersten Eindruck vom Gewerbe- und Dienstleistungspark Varta-Insel bekommen.

Freiraumkonzept: Die Analyse hat ein Grünflächendefizit für diesen Stadtraum erkannt. Freiraum und Grün sind daher prägende Elemente bei der Neuplanung. Einerseits kommt dem Grün- und Freiraum eine gliedernde Funktion innerhalb des Gebietes zu, andererseits eine sehr hohe stadtteilverbindende Funktion.

Eine durchdachte Grün- und Freiraumvernetzung soll die Varta-Insel mit den Wohnquartieren in Wehringhausen und am Kuhlerkamp verbinden. Dabei werden vorhandene Grünstrukturen an den Bahngleisen bzw. die Kleingartenanlage in

Richtung Kuhlerkamp im Konzept berücksichtigt und bei Bedarf stellenweise ergänzt.

Auf der anderen Seite der Ennepe erfährt die neue B7 eine straßenbegleitende Begrünung, die als verbindendes Element im urbanen Bereich eine Vernetzung des Plangebietes mit der Bebauung um die Rehstraße anstrebt.

Auf der östlichen Seite der Bahnhofshinterfahung befinden sich größere zusammenhängende Flächen, die als Grünflächen angelegt werden. Es handelt sich um den Bereich der „Bohne“ und um den Bereich hinter der Villa Post. Die aufgelassenen Flächen sollen begrünt und als „Landschaftsbauwerke“ gestalterisch so hergerichtet werden, dass sie für die Bürger der Stadt Hagen erlebbar werden. Über die „Bohne“ soll eine wichtige fußläufige Querverbindung von Wehringhausen über den Bodelschwinghplatz zu den Freiflächen an und um die Ennepe hergestellt werden.

Darüber hinaus ist die Ennepe das Gerüst für die Begrünung entlang der Ost-West Achse. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Stadtgrenze zu Gevelsberg sollen die Potentiale, die der Fluss bietet, gebündelt und im Rahmen eines Grün- und Freiraumkonzeptes umgesetzt werden. Als erster und wichtiger Baustein stellt sich der Bereich der Varta-Insel dar. Auch hier wird der Baumbestand an der Ennepe erhalten und in das neue Konzept integriert.

Kurzbeschreibung der Varianten: Die Varianten I und II unterscheiden sich lediglich durch ihre innere Erschließung. In beiden Varianten erfolgt die Anbindung an den Kreisverkehr der neuen B7 und gewährleistet so einen sehr guten Anschluss an das regionale und überregionale Verkehrsnetz. Alle weiter oben beschriebenen Aspekte des räumlichen Nutzungskonzepts und Freiraumkonzepts können in beiden Varianten gleichermaßen umgesetzt werden.

Variante I

In dieser Variante verläuft die Erschließung komplett im Westen des Plangebietes. Die einzelnen Baufelder und die dazugehörigen Stellplätze liegen direkt an der Straße. Die Baukörper orientieren sich mit ihrer Schauseite zur Ennepe mit dazwischen gelagerten verhältnismäßig breiten Grünflächen, die gestalterisch aufgewertet werden. Die vorhandenen Bäume werden erhalten und mit behutsamen Ergänzungen in das Konzept integriert. Der Entwurf sieht mehrere platzartige „Öffnungen“ und Ruhezonen entlang der Ennepe vor, die zum Verweilen einladen. Die geplante Fuß- und Radwegetrasse entlang des Flusses wird einen eher urbanen Charakter aufweisen. Sie verläuft entlang der Baukörper, und durch den Wechsel zwischen gestalteten Platzaufweitungen und Grünbereichen parallel zum Fluss wird eine angenehme und abwechslungsreiche Atmosphäre geschaffen.

Eine weitere Fuß- und Radwegetrasse wird auf der nicht mehr benötigten Bahntrasse, parallel zum Plangebiet, angelegt. Hierbei handelt es sich um eine übergeordnete Verbindung vom Hagener Zentrum zu den westlichen Stadtbezirken und langfristig mit Anschluss an das regionale Radwegenetz. Diese ehemalige

Bahntrasse weist jetzt schon eine hohe Begrünung auf, so dass bei einer Realisierung des Fuß- und Radweges nur kleine Lückenschließungen nötig wären.

Diese beiden wichtigen Grünachsen gilt es miteinander zu verbinden. Dazu sind zwischen den Baublöcken gestaltete Flächen vorgesehen, die eine Querverbindung zwischen dem Wegesystem an der Ennepe und dem Wegesystem entlang der Kleingartenanlagen herstellen.

Im Entwurf sind exemplarisch 2 bis 3 mögliche Verbindungen dargestellt. Im weiteren Verlauf wird zu prüfen sein, welche und wie viele davon realisiert werden können.

Variante II

Grundsätzlich wird die Zielsetzung der Rahmenplanung, die Reintegration des Bereiches in das städtische Nutzungsgefüge, in beiden Varianten gleichermaßen erfüllt. Der Unterschied zwischen den Varianten besteht nur in der gewählten Form der inneren Erschließung, die sich in diesem Entwurf aus der Berücksichtigung der Restriktion einer Öffnung des Ober- und Untergrabens ergibt. Diese Restriktion wird in dieser Variante zu einem wichtigen städtebaulichen Potential aufgewertet und in das Konzept integriert. Die Erschließungsstraße verläuft parallel zum Graben, so dass eine Öffnung des Grabens ermöglicht wird. Die Integration des Grabens in das Konzept erinnert an die Historie des Ortes. Es ist ein letzter Hinweis, dass es sich bei dieser Fläche um eine alte Industriefläche mit Nutzung der Wasserkraft handelt und somit noch späteren Generationen ins Bewusstsein gebracht wird, was die Varta-Insel einmal war. Darüber hinaus schafft der geöffnete Graben städtebaulich eine unverwechselbare Situation, mit Bedeutung über die Stadtgrenzen hinaus.

Es besteht die Chance, ein Alleinstellungsmerkmal zu schaffen, das diesen Gewerbe- und Dienstleistungspark aus der Masse der städtischen Gewerbegebiete, aber auch in der Region, positiv hervorhebt.

Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss zur Rahmenplanung ist auf der Grundlage der formulierten städtebaulichen Zielsetzungen ein Bebauungsplanverfahren mit begleitenden städtebaulichen Verträgen vorzubereiten. Die Komplexität der Planungsanforderungen (Sanierungserfordernisse, Rücksicht auf schutzwürdige Nutzungen in der Umgebung, städtebauliche Qualitätsziele) und die fehlende Verfügbarkeit über die Fläche durch die Stadt erfordern ein solches, qualifiziertes Bebauungsplanverfahren. Die parallel erfolgende Vermarktung des Areals sollte planerisch begleitet werden.

Die erfolgreiche Entwicklung dieses Standortes erfordert darüber hinaus, dass Möglichkeiten der Förderung aus den unterschiedlichsten Fördertöpfen geprüft und ausgeschöpft werden, um die Aufwendungen für Begrünungsmaßnahmen, Offenlegung des Grabens, Anlegung von Fuß- und Radwegen etc. finanziell tragfähig zu machen.



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister**Gesehen:**_____
Stadtkämmerer_____
Stadtsyndikus_____
Beigeordnete/r**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**
