



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Rahmenplanung für die Flächen "Westside HBF"

Beratungsfolge:

05.12.2012 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

11.12.2012 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Rahmenplanung für die Flächen westlich des Hauptbahnhofs wird zur Kenntnis genommen. Zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Entwicklungsalternativen sind zunächst die Auswirkungen und Perspektiven für die westliche Innenstadt auszuloten und die Ergebnisse vorzustellen.



Kurzfassung

Nach Analyse der Stärken und Schwächen des Planungsraumes werden die Randbedingungen für eine Wiedernutzung der Flächen hinter dem Hauptbahnhof formuliert. In Entwurfsvarianten wird aufgezeigt, wie das übergeordnete Ziel, die städtebauliche Verknüpfung des Bereiches mit der Innenstadt bei gleichzeitiger Ausschöpfung der Standortpotentiale, erreicht werden kann und welche Möglichkeiten für die Entwicklung zu einem höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsschwerpunkt bestehen.

Begründung

Anlass der Planung

Schon seit längerer Zeit befindet sich der Bereich westlich des Hagener Hauptbahnhofes im Blickfeld der Stadtentwicklung. Ausgelöst durch das Brachfallen von Gewerbebetrieben wie Bauer+Schauerte sowie die Aufgabe der Paketpost am HBF wurden Überlegungen zur Nachnutzung dieser Flächen angestellt. In den vergangenen Jahren wurden diese Überlegungen insbesondere durch das Projekt der Bahnhofshinterfahung dominiert, für das mittlerweile Planungsrecht besteht. Aus fördersystematischen Gründen umfasst das Projekt „Bahnhofshinterfahung“ ebenso wie der zugehörige Bebauungsplan ausschließlich die zukünftige Straßentrasse ohne die Nutzung der benachbarten Grundstücke zu regeln. Diese Lücke soll nun mit dieser Rahmenplanung geschlossen werden.

Die Stadt hat die Flächen östlich der Bahnhofshinterfahung erworben. Nach einem mit dem AAV (Altlastensanierungs- und Altlasten-Aufbereitungsverband) auszuhandelnden Vertrag wird die Fläche, finanziert mit zu beantragenden Mitteln aus der EFRE-Förderung, gänzlich abgeräumt und unter den Maßgaben eines Bodenmanagements grundsaniert für eine Folgenutzung übergeben.

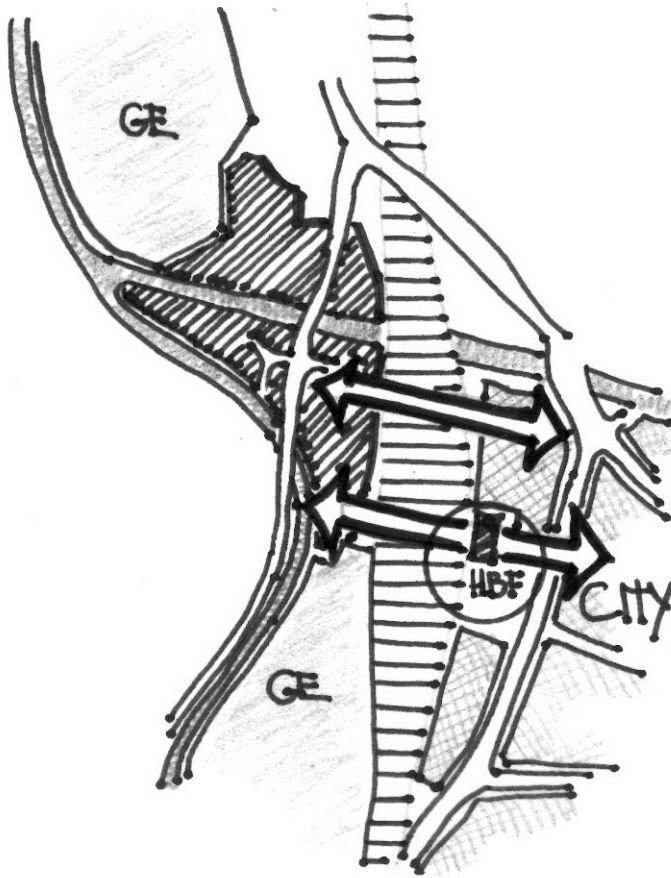


Planerische Vorgaben

Das Plangebiet ist im Gebietsentwicklungsplan als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich ausgewiesen und im Flächennutzungsplan der Stadt Hagen als gewerbliche Baufläche dargestellt. Aufgrund der Lage im Stadtgefüge ergeben sich zwei unterschiedliche Entwicklungsperspektiven.

- Alternative 1 -

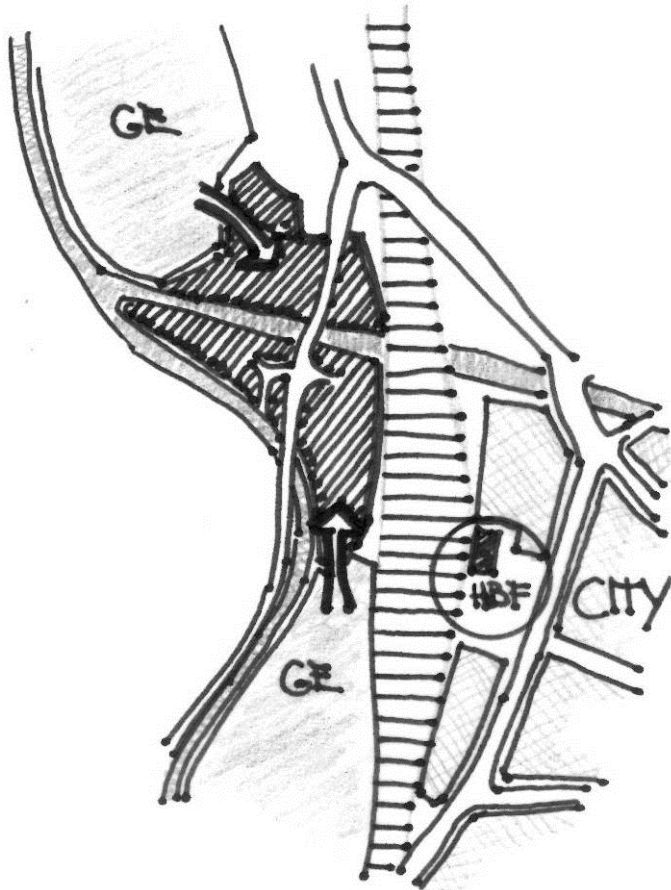
Aufgrund der außerordentlich zentralen Lage in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes (ICE-Haltepunkt) ergibt sich eine hohe Attraktivität für zentrale Nutzungen als Ergänzung der zentralen Bereiche der Innenstadt. Diese Alternative setzt eine Verlängerung des Fußgängertunnels unterhalb des Hauptbahnhofes voraus.





- Alternative 2 -

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 (siehe auch Vorlage „Entwicklungsperspektive B7>17“, 0394/2012 vom 26.04.2012).

Für die Flächen außerhalb der Bahnhofshinterfahung 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.



1. Planungshistorie

Im Jahr 1992 wurde das Sanierungsgebiet „Erweiterter Bahnhofsbereich“ beschlossen auf der Grundlage eines vom Planungsbüro Prof. Zlonicky erarbeiteten Städtebaulichen Rahmenplans „Erweiterter Bahnhofsbereich Hagen“, dem eine grundlegende Analyse des Standortes vorausging. Im vorgeschalteten breit angelegten Beteiligungsverfahren wurden Leitbilder entwickelt und Entlastungs- sowie Erschließungsstraßen vorgeschlagen, bei denen die Bahnhofshinterfahung bereits als Variante auftaucht.

Das Planungsbüro BKR hat sich 2002 im Rahmen der Erarbeitung des „Räumlichen Stadtentwicklungskonzeptes Hagen 2015“ ebenfalls mit dem Bereich „Weststadt“ beschäftigt und das Potential eines überregional erreichbaren Headquarters mit zukunftsweisenden Dienstleistungs-Arbeitsplätzen gesehen.

Im Auftrag der Stadt hat das Planungsbüro Prof. Pesch & Partner Anfang 2005 Visionen für „Hagen City West – Ein Standort mit Perspektive“ entwickelt, in denen das Areal westlich des Hauptbahnhofs eine Schlüsselposition einnimmt.

2. Zielsetzungen / Herausforderungen

Der Hauptbahnhof und ICE-Haltepunkt der Stadt Hagen liegt im Zentrum der wichtigsten Verkehrsachsen am westlichen Rand der Innenstadt. Trotzdem ist der Bereich westlich des Hauptbahnhofs ein der Öffentlichkeit weitgehend verborgen gebliebenes Gebiet, eine „terra incognita“ der Stadtentwicklung. Die „Westside HBF“ profitiert von ihrer einmaligen Lagegunst. Unmittelbar am Innenstadtrand gelegen, doch zugleich von hohem landschaftlichen Reiz – am Fuß der Phillipshöhe mit ihren Wäldern, Gärten und Aussichtswegen und dem Lauf der Ennepe bis zum Zusammenfluss mit der Volme folgend – bietet sie sowohl Urbanität und Stadtkultur als auch Wasserlagen und Naturerlebnis. So ist die „Westside HBF“ nicht nur eine funktionale und gestalterische Stärkung der Innenstadt sondern auch der angrenzenden Stadtteile Altenhagen und Wehringhausen.

Die außergewöhnlichen Standortvoraussetzungen stellen die Entwicklungsperspektiven für diesen städtischen Raum in ein besonderes Spannungsfeld:

- Gratwanderung
Keine Konkurrenz zur Innenstadt, sondern Belebung der City; Nutzungskonkurrenz eines Dienstleistungsquartiers zur westlichen Innenstadt mit hohem Leerstandsaufkommen in diesem Bereich?



- **Konflikt**
hohe Kosten für die Aufschließung des Standortes bei gleichzeitigem Anliegen des Freilegens / der Freihaltung der Uferzonen mit der dafür notwendigen Einschränkung der baulichen Grundstücksausnutzung
- **Chance**
Rückwärtige Anbindung des Hauptbahnhofs in Verbindung mit Tunnellösung als Option für P&R-Neuorganisation (2. Bahnhofszugang)

3. Rahmenbedingungen für die Wiedernutzung

Räumliche Schwächen: Der gesamte Bereich ist heute praktisch unzugänglich. Zwischen Ennepe, der Philippshöhe und der dicht bebauten Hagener Innenstadt bestehen keine nennenswerten Verknüpfungen. Die Philippshöhe und die Brachflächen hinter dem Hauptbahnhof sind stadträumlich nicht vernetzt.

Beiderseits des Hauptbahnhofs fehlen städtebauliche Qualitäten (Attraktionen, Magnete), die ein Entrée mit Anziehungspunkten für Reisende darstellen könnten. Als „Tor zur Stadt“ ist das für das Oberzentrum Hagen unangemessen.

Die gewerblichen Brachflächen sowie die ehem. Bahn- und Postflächen sind straßenmäßig nicht ausreichend erschlossen. Sowohl die winklige und technisch erneuerungsbedürftige Brücke zur Sedanstraße als auch die untertunnelte Werdestraße entsprechen nicht den heutigen Anforderungen an die Erschließung eines Industriegebiets. Der finstere, vernachlässigte, abweisende Werde-Tunnel stellt einen Angstraum dar.

Es fehlen die Erlebbarkeit und Zugänglichkeit der Gewässer (Volme und Ennepe). Die Nähe zum Wald und zum Wasser ist für den Besucher wie für den Bewohner der City nicht erfahrbar.

Der Hauptbahnhof mit seinem Gleiskörper hat eine starke Barrierewirkung zur Innenstadt mit gleichzeitigem Rückseitencharakter auf der Westseite. Die starke Ausprägung von Bahnnutzungen (Gleistrassen, Anschlussgleise, Betriebsanlagen, Paketpost) mit dem breiten und langgestreckten Bahngelände verinselt und riegelt ab. Das sperrige Gebäude der Paketpost überdeckt zudem die Ennepe. Die brachgefallenen, mindergenutzten Gewerbegrundstücke sind von baulichem Verfall geprägt. Für die Brachflächen ist mit einem außerordentlichen Aufbereitungs- und Erschließungsaufwand zu rechnen. Es entstehen hohe Kosten durch den Abriss aufstehender altindustrieller Gebäude.



Es entsteht eine problematische Topographie mit bis zu 4 m Höhenunterschied zwischen dem Ausgang Werdetunnel und dem angeschütteten, aufbereiteten Gelände.

Räumliche Stärken und Potentiale: Der Bereich hat eine hervorragende zentrale Lage im Zentrum der wichtigsten Verkehrsachsen am westlichen Rand der Innenstadt (am ICE-Haltepunkt). Insofern bietet er Potentiale zur Aufwertung und Ergänzung der Innenstadt.

Durch den Bau der Bahnhofshinterfahung wird erstmalig eine angemessene Erschließung hergestellt, so dass die Verwertung der brachgefallenen Grundstücke in Steinwurfweite des Hauptbahnhofes ermöglicht wird und sich ergänzende hochwertige Gewerbeflächen entwickeln lassen.

Durch den Bau der Bahnhofshinterfahung wird der Bereich „hinter dem Hauptbahnhof“ zukünftig zur Schauseite. Ergänzungen der zentralen Nutzungen im Umfeld (z. B. für einen Hotelstandort sowie für Büros und Dienstleistungsunternehmen) werden ermöglicht. Nach Abbruch der Paketpost ergibt sich hier eine gestaltete Mitte des Viertels und davon ausgehend eine Erschließung des Ennepeufers und der Philippshöhe. Durch Verlängerung des Fußgängertunnels im Hbf. verbunden mit der Schaffung eines neuen Bahnhofszugangs erhöht sich die Standort-Attraktivität.

Der Bereich östlich der Hinterfahung befindet sich in städtischem Besitz.

Es entsteht eine urbane Wasserlage entlang der Ennepe. Die landschaftliche Qualität am Zusammenfluss von Ennepe und Volme kann für die Innenstadtentwicklung genutzt werden. Eine Wiedergewinnung von Grün auf Brachen wird möglich. Neue Wegeverbindungen im Grünen und Zugänge zum Wasser können geschaffen werden.

Die Philippshöhe bildet optisch die grüne Kulisse des Hauptbahnhofes und hat die Funktion eines innenstadtnahen Erholungsraums. Die Qualität der vielfach und vielfältig überbrückten Volme und Ennepe mit dem landschaftlich attraktiven Zusammenfluss am Fuße des Steilhanges sollte weitestgehend erhalten werden. Dafür wäre die naturnahe Umgestaltung und Freihaltung der Uferbereiche erforderlich.



Zwänge, Restriktionen: Die Gesamtgröße des Areals beträgt rund 80.000 qm.

Die unter Altlastenverdacht stehenden Flächen sollen vom AAV unter Vertrag genommen werden, um mit Einwerbung von EU-Förderung (EFRE) ein Sanierungskonzept zu erarbeiten. Wichtiger Bestandteil des durchzuführenden Bodenmanagements des AAV ist eine Anschüttung des Geländes um bis zu 4 m. Dies hat Auswirkungen auf die Böschungsausgestaltung zum Gewässer.

Die Fläche liegt im Deckungsbereich des Abstandsradius von 1500 Metern um einen Betrieb, der unter die Störfall-Richtlinie der EU fällt (Seveso-Verordnung): 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.

Die nächstgelegene Wohnbebauung auf der Philippshöhe liegt in einem Abstandsradius von 300 Metern zu den Edelstahlwerken und von etwa 150 Metern zu TWB. Zu der neu zu entwickelnden Gewerbebrache hinter dem Hauptbahnhof werden 300 Meter Abstand eingehalten.

Am nördlichen Rand des Plangebietes liegt das Umspannwerk der markE mit seinen Zuleitungen über die Entwicklungsflächen nördlich der Volme. Notwendige Schutzabstände und mögliche Einschränkungen für die bauliche Entwicklung der benachbarten Flächen sind im weiteren Verfahren mit dem Versorgungsträger abzustimmen.

An der Plessenstraße befindet sich der Rest einer Fabrikanlage des für den Wirtschaftsstandort Hagen bedeutenden Unternehmens „Funcke und Hueck“, vermutlich nach den Entwürfen von Theodor Springmann entstanden. Für dieses stadtgeschichtlich, aber auch wirtschafts- und sozialgeschichtlich herausragende Zeugnis wird der mögliche Denkmalwert geprüft. Im Kulturgüterverzeichnis der Stadt Hagen ist das Objekt als potentielles Denkmal gelistet.

Ein ca. 15 m breiter Streifen entlang der Ennepe und Volme ist von Bebauung und Stellplätzen freizuhalten.

Ein Stauraumkanal verläuft entlang der Nordseite der Volme über das Gelände, ein weiterer Entlastungskanal in der Trasse (und deren Verlängerung nach Westen) des Werdetunnels.

Im Zusammenhang mit dem geplanten zweiten Westeingang zum Hauptbahnhof ist der Fußgängertunnel unter den Bahnsteigen zu verlängern und mit einem Durchstich zu versehen.



4. Grundzüge der Planung

4.1 Alternative - Wachstumsvariante

Mit dieser Variante wird versucht, zwischen der Innenstadt und den Brachflächen hinter dem Hauptbahnhof eine städtebauliche Verbindung herzustellen mit dem Ziel, den Hauptbahnhof als die Keimzelle bzw. das Zentrum eines neu zu entwickelnden zentralen Dienstleistungsquartiers zu kreieren: als einen Sprung über die Bahn zum Fluss.

Der Anfang ist gemacht: Der Berliner Platz, ein großzügig gestalteter Bahnhofsvorplatz, ist das einladende Tor vom ICE-Halt Hagen zur Innenstadt. Die vorhandenen öffentlichen Einrichtungen bilden das Gerüst, auf dem ein Ausbau erfolgen kann. Mit dem westlichen Bahnhofsausgang soll ein weiterer Schritt folgen. Der Durchstich des Bahnhofstunnels eröffnet Entwicklungschancen auf der Westseite der Bahntrasse, eine Entwicklung, die die natürlichen Qualitäten des Areals nutzen kann: den Zusammenfluss von Ennepe und Volme, die landschaftliche Kulisse der Philipphöhe. Erschlossen durch die neue Bahnhofshinterfahung bietet sich dieser Bereich zwischen den Flüssen für eine hochwertige Nutzung als Dienstleistungsstandort an. Der Zusammenfluss von Ennepe und Volme wird zu einem markanten Ort im Stadtgefüge. Die Innenstadt erfährt in westlicher Richtung eine Erweiterung und Ergänzung bis zum Ufer der Ennepe. Es wird eine Vernetzung der Funktionen und Nutzungen zwischen dem Bereich westlich und östlich des Hauptbahnhofes angestrebt. Eine direkte Verbindung in Form einer Straße ist nicht zu erreichen.

Der Bereich östlich des Hauptbahnhofes befindet sich aktuell in einem Umstrukturierungsprozess. Höherwertige Dienstleistungsbetriebe verlassen den Bereich und qualifizierte Interessenten meiden diesen Ort. Die Gebäude, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen, werden nicht saniert, erweitert oder umgebaut. Mangels Nachfrage gehen die Eigentümer nicht das Risiko ein, dass sich ihre Investitionen in den Bestand nicht rentieren werden, mit der Folge, dass sich am Westrand der Innenstadt weniger attraktive Nachfolgenutzungen ansiedeln und die Abstiegstendenz immer weiter und immer schneller fortschreitet. Dieser Tendenz gilt es entgegen zu steuern, da die negativen Auswirkungen über den räumlich begrenzten Bahnhofsbereich hinaus wirken. Bei dieser Variante wird zunächst unterstellt, dass die hochwertige Entwicklung des Bereiches hinter dem Hauptbahnhof positive Impulse auf das Bahnhofsviertel auslöst. Die Ergebnisse der in Arbeit befindlichen Analyse zur westlichen Innenstadt sind abzuwarten.



Erschließung

Die städtischen Flächen westlich des Hauptbahnhofes liegen zwar direkt an der Bahnhofshinterfahung (neue B7), die Erschließung der Grundstücke erfolgt jedoch über die nach Süden verlängerte Plessenstraße, die durch einen Knoten mit der Bahnhofshinterfahung verbunden wird.

Zwischen der Bahnhofshinterfahung und dem Graf v. Galen Ring wird es keine Verbindung für den MIV geben.

Die Verzahnung der beiden Bereiche wird nur fußläufig erreicht, zum einen über die Werdestraße / Werdetunnel, der dafür attraktiver gestaltet und breiter ausgebaut werden muss, um den Angstrum Werdetunnel zu beseitigen.

Zum anderen wird eine zusätzliche Fußgängerverbindung angeboten. Der vorhandene Bahnsteigtunnel innerhalb der Bahnhofsanlage soll nicht wie bisher nur die Bahnsteige erschließen, so dass man am Ende des Tunnels gegen eine Wand läuft. Eine Tunnelverlängerung mit Durchstich stellt die wichtigste Fußgängerverbindung zwischen den Bereichen östlich und westlich des Hauptbahnhofes dar. Für das Gelingen des angestrebten Brückenschlages bzw. die Verzahnung der zwei Quartiere wird eine entsprechend großzügige und attraktive Gestaltung vorausgesetzt.

Um Barrierefreiheit zu gewährleisten, muss das neue Quartier westlich des Hauptbahnhofes zusätzlich zu einer Treppenanlage auch mit Rampen, bzw. behindertengerechten Aufzügen ausgestattet werden.

Nutzungen

Nach dem erklärten Ziel, der Verklammerung der Bereiche westlich und östlich des Hauptbahnhofes, sollen die Grundstücke typische Citynutzungen aufweisen. Dem Erosionsprozess, der im Bahnhofsviertel eingesetzt hat, soll entgegengewirkt werden. Eine Erweiterung des Flächenangebotes über die Bahntrasse hinaus ist dazu geeignet, dass größere Dienstleistungsunternehmen dort investieren. Überregional bekannte Hagerer Unternehmen, die einen großen Wert auf Präsentation und sehr gute Erreichbarkeit legen, könnten dort ihre Hauptverwaltungen ansiedeln. Es ist davon auszugehen, dass der Lagevorteil dieser Flächen, bei einer optimalen Herrichtung und Vermarktung, einen wichtigen Impuls für die Revitalisierung des Bahnhofsviertels auslösen würde. Die zwei Quartiere beidseitig des Bahnhofes würden sich gegenseitig bereichern und zu Synergieeffekten führen. Über die Grenzen der Stadt hinaus würde registriert, dass das Hagerer Zentrum mit seinen sehr guten verkehrlichen Anbindungen in der Lage ist, zentrale Funktionen über die Region hinaus wahrzunehmen. Die Tatsache, dass sich die Fläche östlich der Bahnhofshinterfahung in städtischem Eigentum befindet, dürfte eine Entwicklung in die beschriebene Richtung vereinfachen.



Der Bereich westlich der Bahnhofshinterfahung befindet sich in Privatbesitz, das bedingt eine enge Kooperation zwischen der Verwaltung und den Eigentümern. Mit

der Konzeption wird auf die Bedarfe der Eigentümer eingegangen, da die Flächen auch weiterhin für eine gewerbliche Nutzung vorgesehen sind und zur Expansion der bestehenden Betriebe eingesetzt werden können. Für die Alternative einer Veräußerung an Dritte kann eine separate Erschließung erstellt werden.

Grün - und Freiraum

Die Innenstadt weist eine hohe bauliche Dichte auf. Die öffentlichen Freiflächen im Bahnhofsviertel sind weitestgehend versiegelt, mit negativen Auswirkungen auf das Kleinklima. Die städtischen Flächen westlich des Hauptbahnhofes können zur Verbesserung der Stadtökologie beitragen, sofern sie nicht ausnahmslos vermarktet und einer Bebauung zugeführt werden. Entlang der beiden Flüsse sind daher großzügige, unversiegelt bleibende Böschungsbereiche vorgesehen. Gerade der Zusammenfluss von Ennepe und Volme weist eine hohe Aufenthalts- und Erholungsqualität auf und sollte von Bebauung freigehalten werden.

Das Grün- und Freiraumpotential dieser Fläche gilt es zu erkennen und so einzusetzen, dass etwas für Hagen Unverwechselbares entsteht. Dabei wird viel Überzeugungsarbeit geleistet werden müssen, da sich nicht alle Flächen im städtischen Eigentum befinden.

4.2 Alternative – Bestandssicherungsvariante Gewerbe

Der Bereich zwischen Hauptbahnhof und Ennepe wird von Norden und Süden her durch zwei große Industrieansiedlungen begrenzt. Durch den Bau der Bahnhofshinterfahung und nach Aufbereitung des Areals dazwischen bestehen von Norden und Süden her moderate Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten für die ansässigen Firmen TWB und Edelstahlwerke sowie für weitere Gewerbeansiedlungen in begrenztem Umfang. Diese Variante kommt ohne direkte Vernetzungen zwischen Bahnhofsviertel und der Gewerbefläche westlich des Hauptbahnhofes aus und hat nutzungsmäßig kaum Auswirkungen auf die Innenstadt. Die Quartiere beidseitig des Hauptbahnhofes entwickeln sich unabhängig von einander.

Die Zielsetzung dieser Variante ist vorrangig die Stärkung der heimischen Wirtschaft durch Bereitstellung zusätzlicher Gewerbeflächen.



Erschließung

Die Erschließung der städtischen Gewerbeflächen (zwischen Hauptbahnhof und neuer B7) erfolgt über einen direkten Anschluss der Plessenstraße an die Bahnhofshinterfahung. Die bisherige Plessenstraße wird dabei in diesem Teilabschnitt im Norden abgebunden und nach Süden hin zur Erschließung der Edelstahlwerke verlängert. Die neue B7 dient selbst nicht zur Erschließung der Grundstücke. Eine Verbindung zwischen dem Bahnhofsviertel und der neuen B7 ist für den MIV nicht erforderlich. Lediglich eine Fußgänger Verbindung zwischen den Quartieren soll über den ausgebauten Werdetunnel erfolgen. Für die privaten Gewerbeflächen der TWB, die nördlich der Volme liegen, ist bei begründetem Bedarf ein Anschluss an die Bahnhofshinterfahung denkbar. Dies würde eine weitere Brücke voraussetzen, wie sie im Entwurf zur Variante 2 dargestellt ist.

Nutzungen

Die städtischen Flächen werden zu Gewerbeflächen entwickelt. Sie sollen, wenn für eine Expansion nachgefragt, den ansässigen Betrieben bereit gestellt werden, die sich beispielsweise mit Kopfbauten für Verwaltung und Dienstleistung von Norden und Süden in das neue Gewerbeareal hinein entwickeln können. Der Schwerpunkt wird bei dieser Variante auf die Stärkung des produzierenden, verarbeitenden Gewerbebestandes gelegt. Für die neuen Baukörper wird Kleinteiligkeit angestrebt. Für die privaten Grundstücke westlich der Bahnhofshinterfahung ist ebenso eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen, die den Bedürfnissen der ansässigen Gewerbebetriebe Rechnung trägt.

Grün- und Freiraum

Der Umfang der geplanten Grünfläche ist aufgrund der vorrangigen Zielrichtung zur Flächenvorsorge für Gewerbe geringer als in Variante 1. Aber auch hier gilt grundsätzlich, beidseitig der Flüsse die Uferrandstreifen und den unmittelbaren Mündungsbereich freizuhalten.



5. Weiteres Vorgehen

Zunächst ist ein Zuschussantrag für eine EU-Förderung des Sanierungskonzeptes durch den AAV in 2012 zu stellen, mit dessen Bewilligung in 2013 gerechnet wird. Das ist die Voraussetzung für eine Sanierung der Fläche in 2013/2014. Die Bebauung kann voraussichtlich ab 2019, nach der Fertigstellung des 2. Abschnittes der Bahnhofshinterfahung, erfolgen.

Die Förderung durch das Land erfolgt nur, wenn die Fläche in ein regionalwirtschaftliches Konzept eingebunden wird und eine Machbarkeitsstudie vorliegt.

Daher wird über das Projekt B7>17 gemeinsam mit den Nachbarkommunen versucht, eine Machbarkeitsstudie durch das Land gefördert zu bekommen. Diese Machbarkeitsstudie soll sich auch mit der Entwicklung der Flächenpotentiale entlang der B7 befassen und u. a. neue Förderstrategien aufzeigen.

Der Entscheidung, nach welcher der beiden Varianten die Fläche entwickelt werden soll, geht die Analyse der Entwicklungsperspektiven für die westliche Innenstadt voraus. Hier soll mit dem fachlichen Blick von außen, durch Kooperation mit der TU Dortmund, eine fördertechnisch notwendige Perspektive vorbereitet werden.

Parallel werden gesamtstädtisch die Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbe im Freiraum im Rahmen der Flächennutzungsplanung weiter vertieft.



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
