VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN UND RAHMENPLAN SANIERUNGSGEBIET ALLEESTRASSE

STAND: JULI 2021

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Stadt Remscheid
Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung

Ludwigstraße 14
42853 Remscheid

AUFTRAGNEHMER

STADT**GUUT**

Bearbeitung:
Stephan Gudewer, Prof. Yasemin Utku, Thorsten Schauz, Marius Scheuer

GUUT GmbH
Große Beckstraße 25
44787 Bochum

www.stadtguut.de
buero@stadtguut.de

STADTRAUMKONZEPT

Bearbeitung:
Henrik Freudenau, Bastian Rinke

Stadtraumkonzept GmbH
Huckarder Straße 12
44147 Dortmund

www.stadtraumkonzept.de
info@stadtraumkonzept.de

Stand: Juli 2021

(Nachtrag zur Eigentümer:innenbeteiligung und zur Stellungnahme des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in der Stadt Remscheid sowie Aktualisierung der Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsplanung: Mai 2022)

In dieser Ausarbeitung wird eine verkürzte Ausdrucksweise ohne die gleichzeitige Verwendung der männlichen, weiblichen und diversen Sprachformen verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die Ausdrucksweise hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Sofern nicht anders angegeben stammen die Abbildungen und Fotografien von den Auftragnehmern, die Kartengrundlagen von der Stadt Remscheid.

INHALTSVERZEICHNIS

KAPITEL 1 ANNÄHERUNG **4**

1.1. Untersuchungsgebiet 6

1.2. Methodik und Prozess 8

KAPITEL 2 BESTANDSAUFNAHME **10**

2.1. Stadtraum 13

2.2. Bebauung 24

2.3. Nutzung 48

2.4. Soziodemographie 55

2.5. Erschließung 60

2.6. Reflexion 64

KAPITEL 3 BEWERTUNG **72**

3.1. SWOT-Analyse 74

3.2. Städtebauliche Missstände 84

KAPITEL 4 STRUKTURKONZEPT UND SANIERUNGSZIELE **88**

4.1. Zukunftsbilder 90

4.2. Bewertung der Zukunftsbilder 98

4.3. Impulsbereiche der Entwicklung 104

4.4. Strukturkonzept 111

4.5. Sanierungsziele 114

KAPITEL 5 RAHMENPLAN UND IMPULSBEREICHE **116**

5.1. Online-Foren 118

5.2. Rahmenplan 120

5.3. Impulsbereiche 127

KAPITEL 6 MASSNAHMENKONZEPT **138**

6.1. Neue Stadträume und Erscheinungsbild 141

6.2. Neue Nutzungen 146

6.3. Neues Wohnen und neue Höfe 150

6.4. Neue Mobilität 154

6.5. Projektmanagement 159

KAPITEL 7 UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN **162**

7.1. Sanierungsmaßnahme 164

7.2. Prozessbausteine 170

VERZEICHNISSE **172**

ANHANG **176**

KAPITEL 1
ANNÄHERUNG

Die Entwicklung der Innenstadt in Remscheid ist in den letzten Jahren von verschiedenen städtebaulichen, immobilienwirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen gekennzeichnet. Besondere Bedeutung hat dabei ihre Funktion als zentraler Einzelhandelsstandort, der von zunehmenden Leerständen, rückläufiger Frequenz und Defiziten in der Bausubstanz gekennzeichnet ist. Daher wurde 2015 ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept aufgestellt. Das "Konzept zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheid" bildete die Grundlage für die Aufnahme in das Förderprogramm Stadtumbau West im gleichen Jahr. Trotz Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und zur Stärkung der lokalen Ökonomie weist die Innenstadt weiterhin zunehmende Funktionsverluste auf.

Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Remscheid am 04.07.2019 für einen Teil des Stadtumbaugebietes die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB beschlossen. Im Bereich der Alleestraße wird daher die Aufstellung einer Sanierungssatzung und der Einsatz der Instrumente des Besonderen Städtebaurechts geprüft. Dabei wird auf die Erkenntnisse und Maßnahmen des bestehenden Revitalisierungskonzeptes aufgebaut.

Ausgangspunkt bilden verschiedene Bestandsaufnahmen, die in einer Bewertung zusammengeführt werden. Als Grundlage für die Sanierungsmaßnahme wurden darauf aufbauend ein Strukturkonzept und ein Rahmenplan aufgestellt. Das Strukturkonzept beinhaltet ein räumliches Leitbild sowie konkrete Ziele für das Sanierungsverfahren und zeigt Impulsbereiche für die zukünftige Entwicklung auf. Der Rahmenplan konkretisiert die Aussagen des Strukturkonzeptes. Daran anknüpfend wurden die erforderlichen Maßnahmen ermittelt und um Umsetzungsempfehlungen ergänzt.

Der Prozess ist in allen Arbeitsschritten von vielfältigen Dialog- und Beteiligungsformaten begleitet worden. Sie umfassten unter anderem eine schriftliche Eigentümerbefragung, Fachgespräche mit Schlüsselakteuren, eine Online-Plattform mit Informations- und Beteiligungsangeboten sowie verschiedene Diskussions- und Werkstattformate. Darüber hinaus werden Träger öffentlicher Belange beteiligt sowie eine kontinuierliche Information der politischen Gremien der Stadt Remscheid und ein intensiver Austausch mit Vertretern der Verwaltung sichergestellt.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie Methodik und Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen werden im Folgenden näher erläutert.

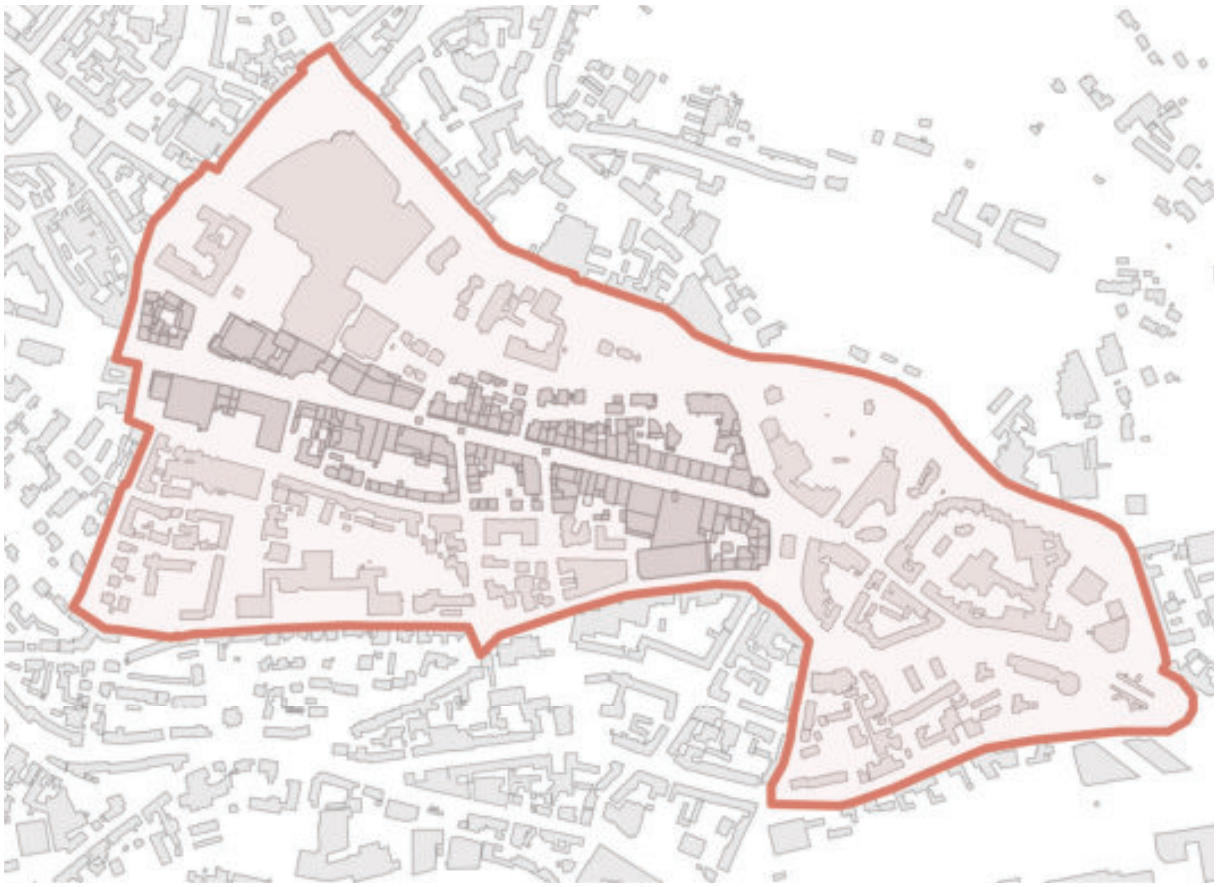


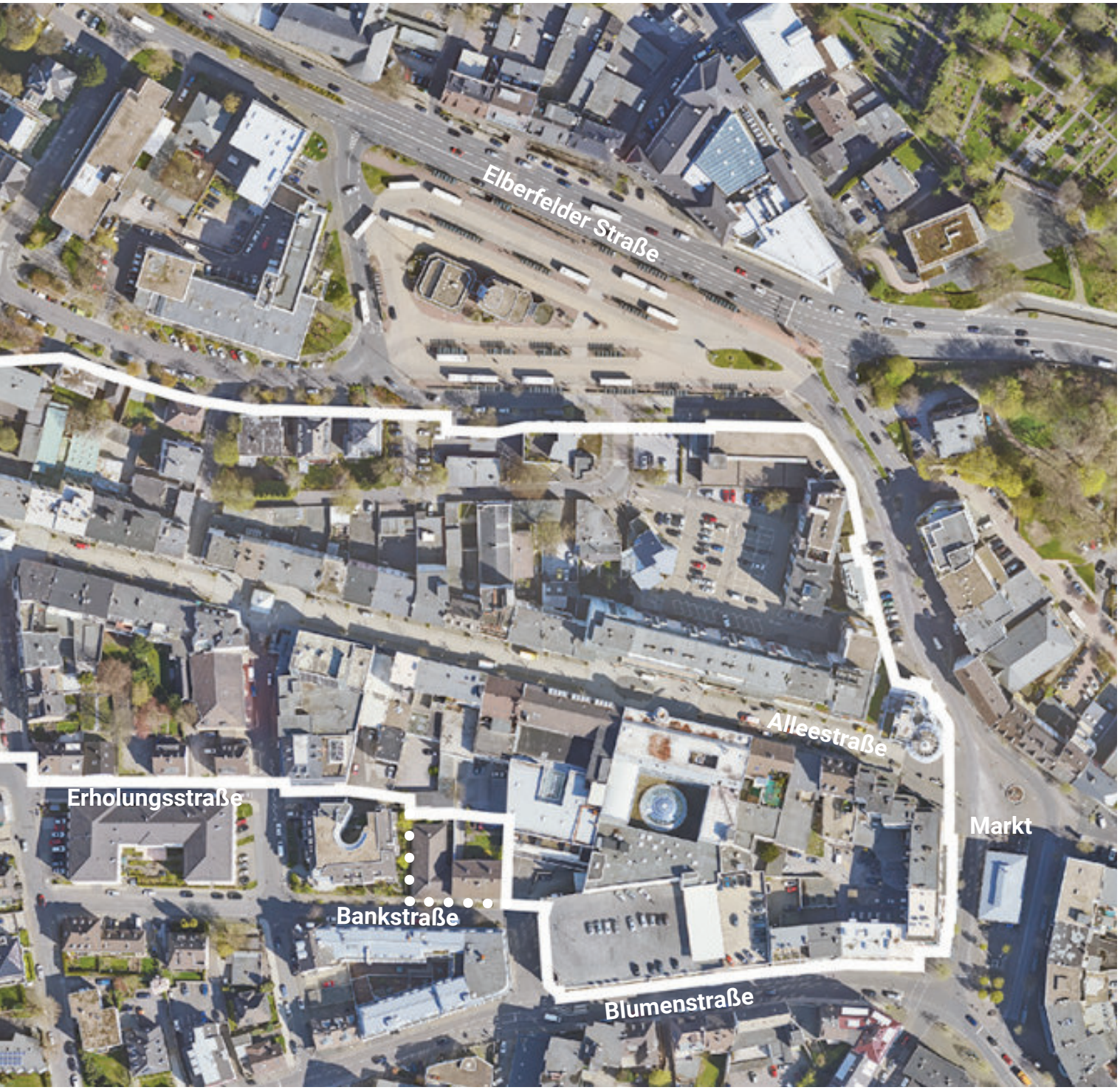
Abb. 1: Geltungsbereich des Konzeptes zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheid von 2015

Abb. 2: Luftbild Innenstadt Remscheid von 2019

Abb. 3: Luftbild Untersuchungsgebiet, M 1:2.000, genordet

1.1. UNTERSUCHUNGSGEBIET

Das vom Rat der Stadt Remscheid beschlossene Untersuchungsgebiet für die Vorbereitenden Untersuchungen und den Rahmenplan umfasst die Alleestraße mit den Hausnummern 2 bis 98 sowie die unmittelbar angrenzende Bebauung zwischen dem Markt im Osten und der Hochstraße im Westen. Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch die Konrad-Adenauer-Straße begrenzt, im Süden von der Blumenstraße, der Erholungstraße und der Daniel-Schürmann-Straße. Das Untersuchungsgebiet ist im Vergleich zum Planungsgebiet des Revitalisierungskonzeptes von 2015 deutlich kleiner gefasst. Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen bildet eine Betrachtung der räumlichen, funktionalen und verkehrlichen Verflechtungen des Gebietes.



Die gebäudescharfe Bestandserhebung sowie die Eigentümerbefragung wurden innerhalb des definierten Untersuchungsgebietes durchgeführt. Aufgrund der engen räumlichen und funktionalen Verflechtung, besonders in Bezug auf die Innenhofsituation, wurden zusätzlich die Grundstücke Bankstraße 9 und 11 in die Bestandsaufnahmen einbezogen.

1.2. METHODIK UND PROZESS

Die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen, des Rahmenplans und des Sanierungskonzeptes für die Alleestraße dauerte etwa ein Jahr und hat Anfang 2020 begonnen. Um die Transparenz und Legitimation des Planungsprozesses zu sichern, wurde die Bearbeitung von intensiven und vielfältigen Beteiligungsformaten für unterschiedliche Zielgruppen begleitet. Die Planungen umfassen die folgenden Bausteine:

BESTANDSAUFNAHME

Eine umfassende Bestandsaufnahme der räumlichen und funktionalen Gegebenheiten der Alleestraße bildete die Grundlage des Planungsprozesses. Dazu wurden relevante Gutachten und Studien ausgewertet sowie Ortsbegehungen und eine Erhebung des Gebäudebestandes durchgeführt.

Die Ergebnisse der Analyse wurden durch eine schriftliche Befragung der Eigentümer überprüft und ergänzt. Im Rahmen einer Online-Beteiligung unter www.alleestrasse-remscheid.de wurden die Erkenntnisse der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei konnten von den Teilnehmenden sechs Thesen zur Ausgangslage an der Alleestraße bewertet werden.

BEWERTUNG

Aufbauend auf der Online-Beteiligung und unterstützt durch Fachgespräche mit Schlüsselakteuren der Remscheider Innenstadt (Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Fachdienste der Stadt Remscheid, Vertreter von Verbänden, Initiativen, Unternehmen und Sozialträgern) wurden die Analyseergebnisse anschließend bewertet. Dabei wurden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken unterschieden. Die Ergebnisse sind im Anschluss tabellarisch und in einer Karte aufbereitet worden, in der die wesentlichen räumlich zu verortenden Aspekte der Bewertung des Untersuchungsgebietes zusammenfasst werden. Zusätzlich wurden die städtebaulichen Missstände entsprechend § 136 BauGB nach Substanzmängeln und Funktionsmängeln differenziert dargestellt.

STRUKTURKONZEPT UND SANIERUNGSZIELE

Um sich von der Bestandssituation zu lösen wurden mit Hilfe von drei bewusst vielfältigen Zukunftsbildern mögliche Veränderungen der Alleestraße skizziert. Die Zukunftsbilder werden in atmosphärischen Kurztexten beschrieben und jeweils anhand einer Karte sowie einer räumlichen Skizze anschaulich gemacht. Die Teilnehmenden der Online-Beteiligung konnten die unterschiedlichen Zukunftsbilder bewerten. Zusätzlich wurden ausgewählte Akteure der Innenstadt (Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Fachdienste der Stadt Remscheid sowie von Verbänden, Initiativen, Unternehmen und Sozialträgern) im Rahmen eines sogenannten Delphi-Verfahrens um eine Bewertung der Zukunftsbilder gebeten.

Darauf aufbauend wurden tragfähige Elemente der unterschiedlichen Zukunftsbilder in einem Strukturkonzept zusammengeführt. Es stellt die räumlichen und funktionalen Schwerpunktsetzungen der zukünftigen Entwicklung der Alleestraße dar. Darüber hinaus sind fünf für die Umsetzung besonders wichtige Impulsbereiche und zwei Ergänzungsimpulse identifiziert worden.

Anknüpfend an das Strukturkonzept und unter Berücksichtigung der Zielsysteme bestehender Innenstadtplanungen (u.a. Einzelhandelskonzept, Revitalisierungskonzept, Mobilitätsstrategie) wurden die Ziele für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße ermittelt. Im Rahmen eines Zielworkshops sind diese mit den bereits in das Verfahren eingebundenen Schlüsselakteuren aus der Remscheider Innenstadt überprüft und angepasst worden. Die so erarbeiteten Sanierungsziele wurden anschließend innerhalb der Verwaltung abgestimmt.

RAHMENPLAN UND IMPULSBEREICHE

Auf Grundlage des Strukturkonzeptes und der abgestimmten Sanierungsziele wurden räumlich-funktionale Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet und in einen Rahmenplan überführt. Dieser bildet die strategische Grundlage für die Weiterentwicklung der Alleestraße im Zuge der vorgesehenen städtebaulichen Sanierung.

Für die fünf ausgewählten Impulsbereiche wurden weitergehende städtebauliche bzw. funktionale Lösungsansätze untersucht, konzeptionell konkretisiert und in Steckbriefen dargestellt.

Zwischenergebnisse der Rahmenplanung sind im Zuge von mehreren Online-Foren mit Blick auf unterschiedliche Themen öffentlich zur Diskussion gestellt worden. Ergänzend wurden die Planungsstände auf der Online-Plattform vorgestellt und auch dort Rückmeldungen abgefragt. Die Anregungen und Ergebnisse der Diskussionen sind in die Rahmenplanung und die Überlegungen zur Entwicklung der Impulsbereiche eingeflossen.

MASSNAHMEN

Für die Umsetzung der Rahmenplanung sind konkrete Maßnahmen im Untersuchungsgebiet ermittelt und priorisiert worden. Dabei wurden auch in Vorbereitung befindliche, aber noch nicht begonnene Projekte aus dem Revitalisierungskonzept von 2015 berücksichtigt.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind anschließend mit Schlüsselakteuren in einer Maßnahmenwerkstatt diskutiert und überprüft worden. Auf dieser Gundlage wurden Inhalte, Ziele und Zuständigkeiten für die einzelnen Projekte ermittelt, die im entsprechenden Kapitel in Kurzsteckbriefen dargestellt werden.

UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

Für die Umsetzung des Sanierungsverfahrens wurden Empfehlungen zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und zur Wahl des Sanierungsverfahrens zusammengestellt. Nachteilige Auswirkungen sowie das Vorliegen der förmlichen Voraussetzungen sind geprüft und Leitlinien für den weiteren Prozess aufgestellt worden. Sie bilden die Grundlage des Satzungsentwurfes. Zum Abschluss des Planungsprozesses sind erneut die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Am 25.04.2022 fand eine ergänzende Informations- und Beteiligungsveranstaltung für Eigentümer statt, die eigenständig dokumentiert ist.

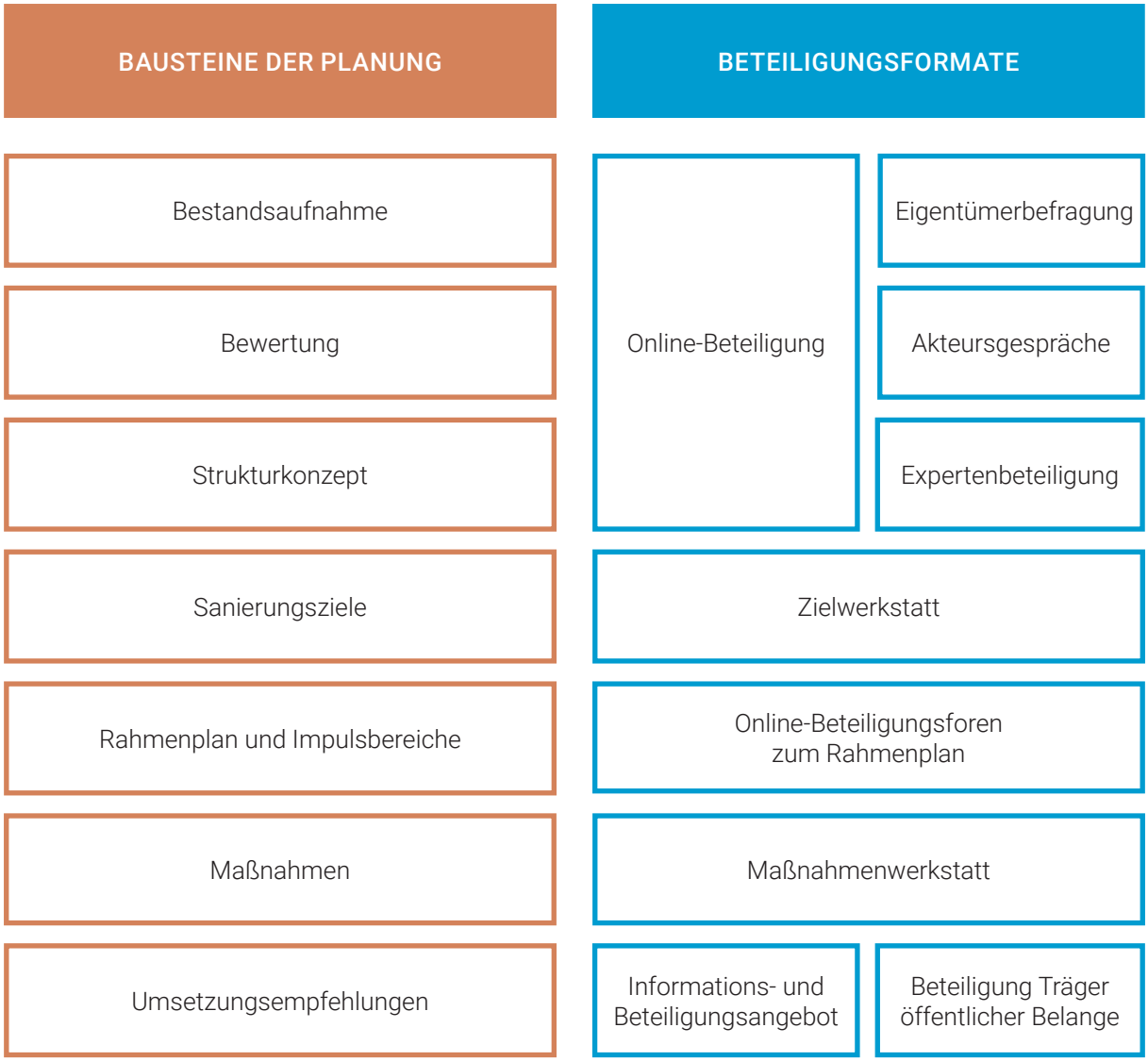


Abb. 4: Planungsprozess und Beteiligungsformate

KAPITEL 2
BESTANDSAUFNAHME

Die Bestandsaufnahmen der für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes relevanten Merkmale lassen sich drei thematischen Gruppen zuordnen. Stadtraum und Bebauung beschreiben die städtebaulichen und architektonischen Voraussetzungen. Nutzung und Soziodemographie zielen auf Funktion und Bewohnerschaft des Gebietes ab. Schließlich wird die Erschließung betrachtet.

Die Bestandsaufnahme ist zwischen Januar und April 2020 durchgeführt worden. Dabei wurden für die Alleestraße und ihr Umfeld relevante Gutachten, Studien, Daten, Karten- und Luftbildmaterial ausgewertet. Im Rahmen von Ortsbegehungen sind Erhebungen u.a. zur Freiraumstruktur sowie zum Zustand der Innenhöfe, zum Zustand und dem energetischen Standard der Bausubstanz (gebäudescharf), zur Nutzung der Erd- und Obergeschosse sowie zur Erschließungsstruktur der Grundstücke und Gebäude durchgeführt worden. Eine Einschätzung zum Zustand der Bausubstanz und zu privaten Außenräumen erfolgte dabei ausschließlich durch äußere Inaugenscheinnahme von öffentlich zugänglichen Flächen.

Wichtiger Baustein der Bestandsaufnahme war die Reflexion und Überprüfung der Ergebnisse mit lokalen Experten und der interessierten Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 2.6). Ergänzende Informationen und Erkenntnisse für die Analysen lieferte eine schriftliche Befragung der Immobilieneigentümer im Untersuchungsgebiet.

Im Rahmen einer Online-Beteiligung wurden einer breiten Öffentlichkeit sechs Thesen zu den Erhebungsergebnissen präsentiert. Über 300 Teilnehmende haben die Thesen zu den aus der Bestandsaufnahme abgeleiteten Themen "Städtebau und Erscheinungsbild", "Freiräume und Grünflächen", "Einzelhandel und neue Nutzungen", "Kultur, Freizeit und Gastronomie", "Wohnen und soziale Angebote" sowie "Verkehr und Erreichbarkeit" bewertet und kommentiert.

BESTANDSAUFNAHME

2.1 Stadtraum
2.2 Bebauung

2.3 Nutzung
2.4 Soziodemographie

2.5 Erschließung

2.6 Reflexion

BEWERTUNG

3.1 SWOT-ANALYSE

Stadtraum
Bebauung

Nutzungen

Erschließung

3.2 Städtebauliche Missstände

STRUKTURKONZEPT UND SANIERUNGSZIELE

4.1 Zukunftsbilder / 4.2 Bewertung der Zukunftsbilder / 4.3 Entwicklungsimpulse

4.4 Strukturkonzept

4.5 SANIERUNGSZIELE

Städtebau, Grünflächen und Erscheinungsbild

Nutzungsmischung und Erdgeschossnutzung

Wohnen und soziale Angebote

Verkehr und Erreichbarkeit

RAHMENPLAN UND IMPULSBEREICHE

5.1 Online-Foren

5.2 RAHMENPLAN

Neue Stadträume und Erscheinungsbild

Neue Nutzungen

Neues Wohnen und neue Höfe

Neue Mobilität

5.3 IMPULSBEREICHE

MASSNAHMENKONZEPT

6.1 Neue Stadträume und Erscheinungsbild

6.2 Neue Nutzungen

6.2 Neues Wohnen und neue Höfe

6.4 Neue Mobilität

6.5 Projektmanagement

UMSETZUNGSEMPFEHLUNGEN

7.1 Sanierungsverfahren / 7.2 Prozessbausteine

Abb. 5: Thematische Gliederung

Abb. 6: Blick entlang der Alleestraße

Abb. 7: .Aussicht von der Alleestraße in die Region

2.1. STADTRAUM

Seit der Bildung der „neuen Stadt Remscheid" 1929 und mit Überschreiten der 100.000 Einwohner-Grenze ist Remscheid, gemeinsam mit Wuppertal und Solingen, eine der drei Großstädte die das Bergische Städtedreieck bilden. Remscheid selbst gliedert sich in die vier Stadtbezirke Alt-Remscheid, Remscheid-Süd, Lennep und Lüttringhausen welche sich jeweils in weitere Stadtteile gliedern. Die zentralen Versorgungsbereiche liegen in Lennep und in Lüttringhausen in den jeweiligen historischen Ortskernen, in Remscheid Süd südlich der Bahngleise entlang der Bismarckstraße.

In Alt-Remscheid liegen zentrale Versorgungsbereiche im Stadtteil Hasten sowie in der Remscheider Innenstadt an der Alleestraße, die das Untersuchungsgebiet darstellt. Der Bereich der Alleestraße bildet eine deutlich ablesbare Einheit, gleichzeitig ist er über zahlreiche räumliche und funktionale Bezüge mit den angrenzenden Quartieren verknüpft.

Über die Bahnhöfe in der Innenstadt, in Lennep und in Lüttringhausen sind sowohl die Stadtbezirke Remscheids als auch die beiden weiteren Städte des Bergischen Städtedreiecks gut mit der S-Bahn zu erreichen. Ergänzt wird das SPNV Angebot um das städtische ÖPNV-Netz, das mit dem Busbahnhof am Friedrich-Ebert-Platz einen zentralen Verkehrsknoten in unmittelbarer Nähe der Alleestraße ausbildet.

Besonders in der Remscheider Innenstadt, aber auch darüber hinaus, befinden sich diverse Ankernutzungen aus den Bereichen Tourismus, Gesundheit, Bildung, Kultur und Gemeinschaft. Im direkten Umfeld der Alleestraße liegen u.a. das Rathaus, das Teo-Otto-Theater, die Bibliothek und die Volkshochschule. Im weiteren Umfeld der Innenstadt sind zahlreiche Aus- und Weiterbildungsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene, wie ein Standort der Rheinischen Fachhochschule, mehrere Berufskollegs, das Berufsausbildungszentrum sowie Angebote von Dualen Studiengängen diverser lokal ansässiger Betriebe angesiedelt.

Die „Gründerschmiede", mit Beratungsangeboten und Co-working Räumen, stellt an der Hindenburgstraße westlich der Alleestraße einen wichtigen Ort der Gründerszene in Remscheid dar. Am östlichen Ende der Alleestraße schließt sich das Quartier um die Alte Bismarckstraße und den Markt an, das sich unter anderem durch die Aktivitäten des Nachbarschaftsvereins „My Viertel" zu einem Gastronomie- und Ausgehviertel entwickelt hat.

Mit dem Werkzeugmuseum und der Trasse des Werkzeugs werden Bezüge zu den traditionellen Wirtschaftszweigen Remscheids hergestellt und damit Remscheider Stadtgeschichte für Bewohner und Besucher erlebbar gemacht.

ZWISCHENFAZIT

Die Alleestraße ist der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt Remscheids. Sie ist umgeben von zentralen Einrichtungen wie Rathaus, Bibliothek, Volkshochschule und Teo-Otto-Theater. Im weiteren Umfeld der Alleestraße sind zahlreiche touristische, kulturelle, bildungsfördernde und gemeinschaftliche Angebote angesiedelt. Neue Nutzungsschwerpunkte auf der Alleestraße sind im Abgleich mit der gesamtstädtischen „Angebotslandschaft" zu entwickeln. Diese könnten in den Bereichen Bildung, Gastronomie, Dienstleistung, Handwerk und Gesundheit angesiedelt sein und das vorhandene Angebot sinnvoll ergänzen.

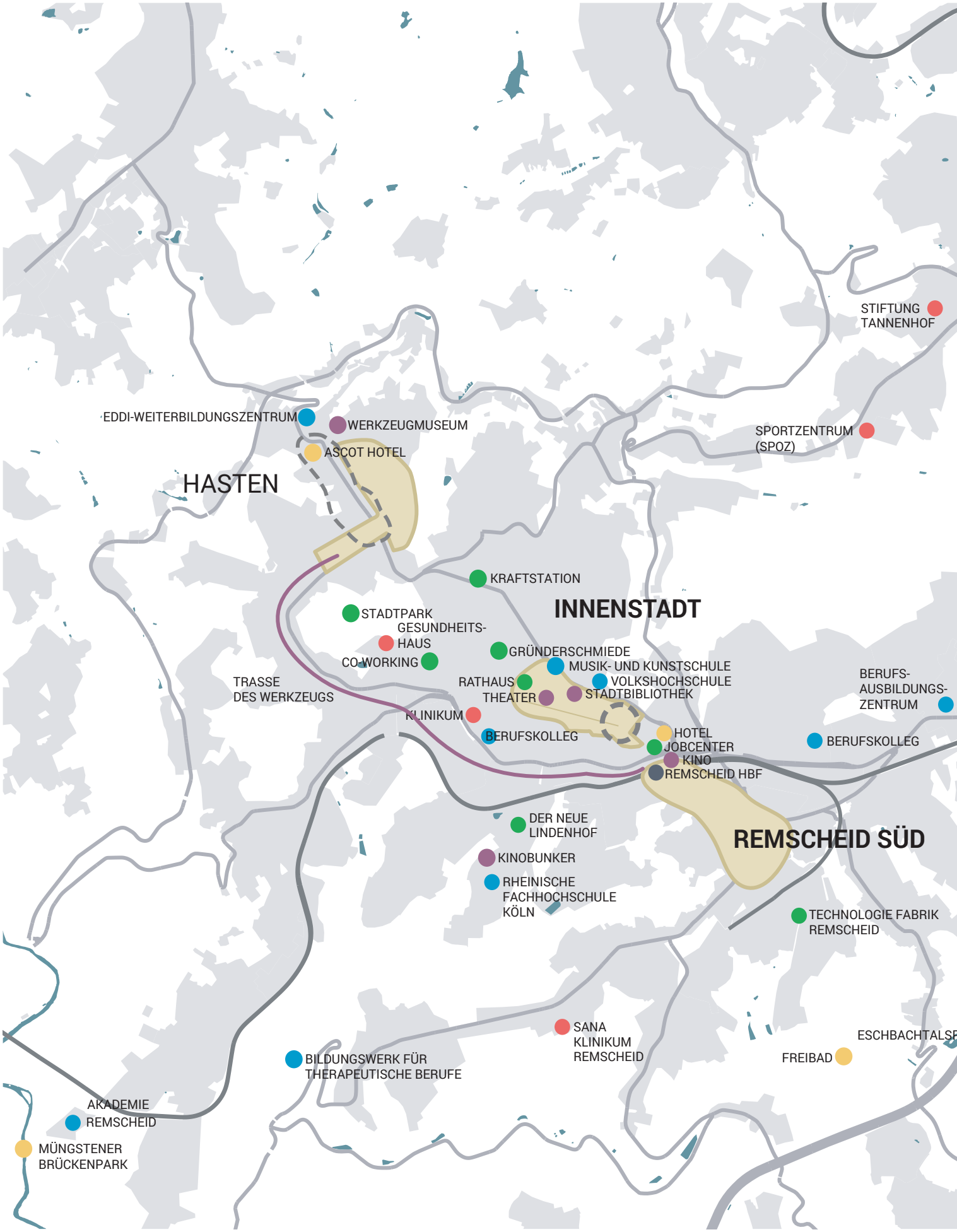


Abb. 8: Übersichtskarte mit unterschiedlichen Ankernutzungen in Remscheid, Kartengrundlage: OSM

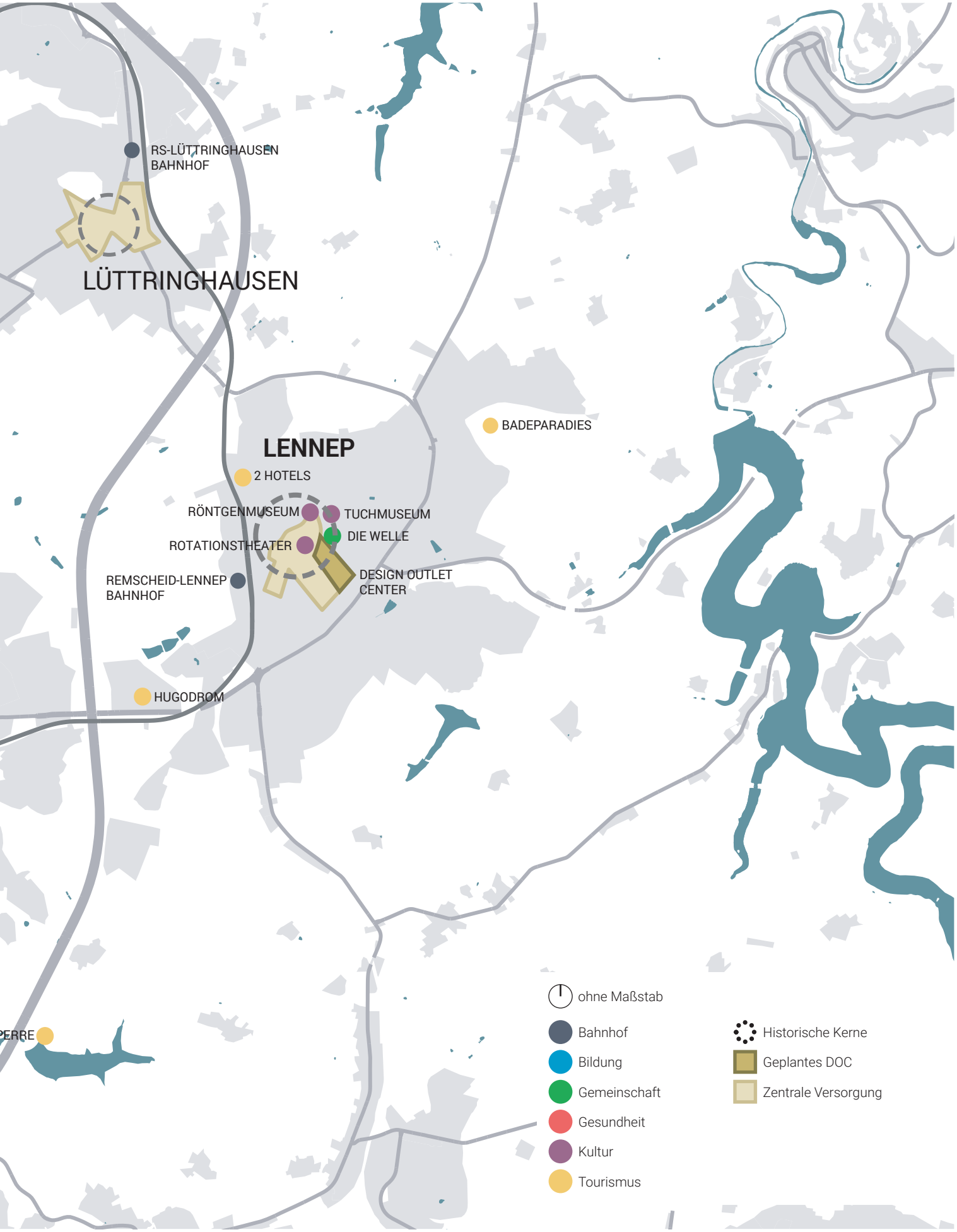

RS-LÜTTRINGHAUSEN BAHNHOF
LÜTTRINGHAUSEN
BADEPARADIES
LENNEP
2 HOTELS
RÖNTGENMUSEUM
TUCHMUSEUM
DIE WELLE
ROTATIONSTHEATER
REMSCHEID-LENNEP BAHNHOF
DESIGN OUTLET CENTER
HUGODROM
ohne Maßstab
Bahnhof
Bildung
Gemeinschaft
Gesundheit
Kultur
Tourismus
Historische Kerne
Geplantes DOC
Zentrale Versorgung

Abb. 9: Karte Freiraumstruktur

FREIRAUM

Der durch die geschlossene, lineare Bebauung klar gefasste Raum der Alleestraße stellt als Fußgängerzone den zentralen öffentlichen Raum in der Remscheider Innenstadt dar und ist ein Alleinstellungsmerkmal in der Gesamtstadt. Die ca. 670 m lange Alleestraße mündet im Osten in den Markt, im Westen führt sie an den Theodor-Heuss-Platz heran, jedoch fehlt hier eine direkte Anbindung. Vom Markt bis zu den markanten Skulpturen der „Zangen" im Westen, wird eine Höhendifferenz von ca. 20 m überwunden. Der nördlich gelegene Friedrich-Ebert-Platz ist durch die Engelspassage nur unzureichend an die Alleestraße angebunden. Ein Umbau des Platzes befindet sich in Vorbereitung. Er erhält eine deutlichere Zonierung seiner Funktionsbereiche sowie mehr Aufenthaltsqualitäten, allerdings ist derzeit keine Aufwertung der Anbindung an die Alleestraße geplant. Am südlichen Eingang des Allee-Center wird durch eine Raumaufweitung der Alleestraße ein weiterer Platz gebildet. Pavillonbauten im mittleren Bereich unterbrechen den linearen Charakter der Alleestraße und gestalten mit den einmündenden Querstraßen neue Raumbezüge. Entlang der Alleestraße ergeben sich Sichtbeziehungen zur Stadtkirche, zu einigen höheren Gebäuden, zur Skulpturen der „Zangen" und nach Süden in die Landschaft der Rheinebene.

Räumliche Bezüge zwischen der Alleestraße und ihrem direkten Umfeld sind wenig ausgeprägt. Die Anschlusspunkte weisen Gestaltungsdefizite auf, die Verbindungen, zum Beispiel über die Engelspassage zum Friedrich-Ebert-Platz, sind aufgrund der großen Gefälle nicht barrierefrei.

Öffentliche grüne Freiflächen und Parkanlagen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die nächstgelegenen öffentlichen Grünflächen sind der Bökerspark im Osten sowie zwei kleinere Grünflächen mit Spielplätzen an der Marienstraße im Westen und gegenüber des Teo-Otto-Theaters im Norden. Das Grün beschränkt sich rund um die Alleestraße auf Straßenbäume und vereinzelte begrünte Gärten oder Innenhöfe.

ZWISCHENFAZIT

Mit dem linearen Stadtraum der Alleestraße verfügt das Zentrum Remscheids über ein Alleinstellungsmerkmal, das die besondere topografische Situation der „Hügellage" erfahrbar macht.

Als deutliche Mängel sind die Eingangssituation am Westende der Alleestraße und die Zugänge aus den nördlich und südlich angrenzenden Stadträumen anzuführen. Im Untersuchungsraum befinden sich keine grünen Freiräume.

Abb. 10: Untere Alleestraße mit Blick zur Kirche

Abb. 11: Pavillons gliedern die Alleestraße in räumliche Abschnitte

Abb. 12: Blick in die Mandtstraße

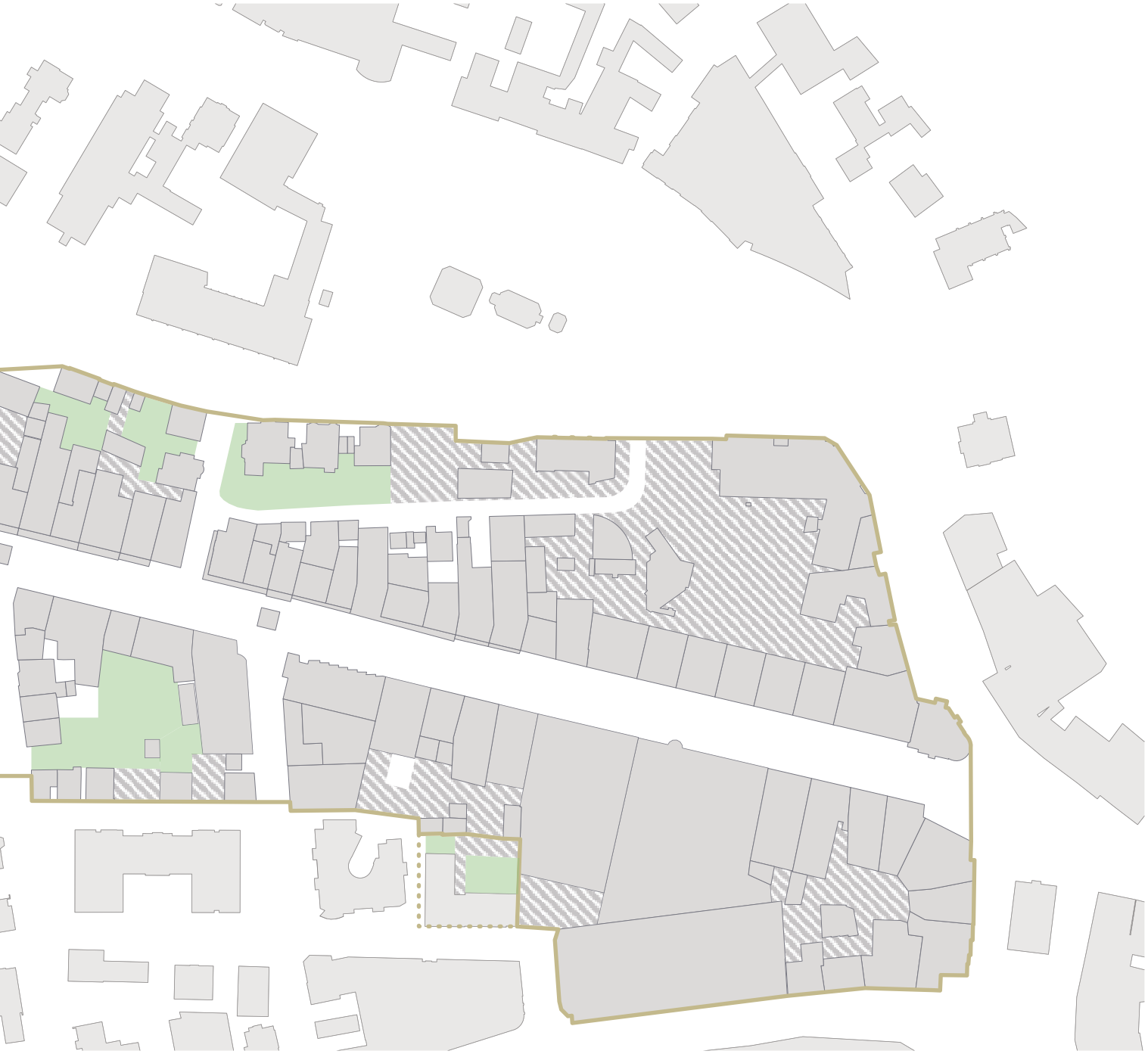
Abb. 13: Blick in die Wiedenhofstraße

Abb. 14: Karte Höfe und Blockinnenbereiche

HÖFE UND BLOCKINNENBEREICHE

Rückwärtige Bereiche, Höfe und Blockinnenbereiche der Alleestraße haben einen überwiegend funktionalen Charakter. Sie dienen der Erschließung und Anlieferung der Ladenlokale, der Wohnungen in den oberen Etagen und stellen Lager- und Stellplatzflächen bereit. Dadurch sind die Innenbereiche und Höfe zumeist stark versiegelt, Bäume oder andere Grünstrukturen sind kaum vorhanden. Die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Freiräume in den Höfen und Blockinnenbereichen an der Alleestraße weisen erhebliche Gestaltungsdefizite auf und bieten keine Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten. In Teilen sind die Parzellen vollflächig überbaut – so z.B. zwischen Alleestraße und Wilhelm-Schuy-Straße. Der starke Versiegelungsgrad verstärkt die Bildung von Hitzeinseln und erhöht das Überschwemmungsrisiko bei Starkregenereignissen.

Die Höfe und Blockinnenbereiche sind überwiegend von den Seiten- und Parallelstraßen der Alleestraße aus erschlossen. Dadurch bestehen starke räumliche und funktionale Zusammenhänge zwischen den Hofgrundstücken, so auch mit den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Grundstücken an der Bankstraße 9 und 11.



ZWISCHENFAZIT

Die Aufenthaltsqualitäten in privaten Freiräumen sind gering. Zudem fehlt es an Freiraumangeboten im direkten Wohnumfeld. Die grundlegende Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und ein zielgruppengerechtes Wohnumfeld werden daher nicht erfüllt. Der Anteil der grünen Freiräume im privaten wie im öffentlichen Raum sollte erhöht werden, um den Anforderungen an klimagerechte Stadträume und ein attraktives Wohnumfeld gerecht zu werden.

Abb. 15: Rückwärtiger Parkplatz an der unteren Alleestraße / Engelspassage

Abb. 16: Blockinnenbereich am Markt

Abb. 17: Blockinnenbereiche Alleestraße 27-33 - Zufahrt über Mandtstraße und Bankstraße

Abb. 18: Rückwärtige Grundstücksgestaltung an der Wilhelm-Schuy-Straße

Abb. 19: Karte Gebäudealter

2.2. BEBAUUNG

Die Bebauung der Alleestraße ist entsprechend der zentralen Lage kompakt und geschlossen ausgebildet. Die ca. 670 m lange, im Untersuchungsgebiet als Fußgängerzone ausgebildete Alleestraße wird von einer überwiegend vier- bis fünfgeschossigen Bebauung flankiert, die lineare Baufluchten ausbildet.

Die städtebauliche Struktur der Alleestraße und ihres Umfeldes ist relativ „jung". Sie resultiert weitestgehend aus Stadterweiterungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zwar ist die historische Struktur des Stadtkerns um die Stadtkirche noch ablesbar, allerdings haben Baumaßnahmen der Wiederaufbauzeit und der Altstadtsanierung in den 1970er und 1980er den historischen Ortskern stark überformt und prägen das heutige Erscheinungsbild des gesamten Bereiches. Der Markt in der heutigen Form und seine Bebauung sind in der Zeit des Wiederaufbaus entstanden.

An der Alleestraße und im Untersuchungsraum befinden sich keine eingetragenen Denkmäler, ein Großteil der Bausubstanz stammt aus den 1950er und 1960er Jahren und prägt damit das Erscheinungsbild insbesondere der mittleren und östlichen Alleestraße entscheidend.

ZWISCHENFAZIT

Die Bebauung der Alleestraße stammt überwiegend aus der Zeit nach 1945. Viele Gebäude entsprechen den baulich-funktionalen Anforderungen an Handelsimmobilien einer Geschäftsstraße, wie beispielsweie einer Geschlossenheit der Bebauung, tiefe Erdgeschosszonen sowie Anlieferungs- und Lagerzonen im rückwärtigen Bereich. Das Erscheinungsbild der Alleestraße kann als heterogen bezeichnet werden, besonders prägend für das Erscheinungsbild ist die Bebauung der 1950er und 1960er Jahre im mittleren und östlichen Bereich der Alleestraße.

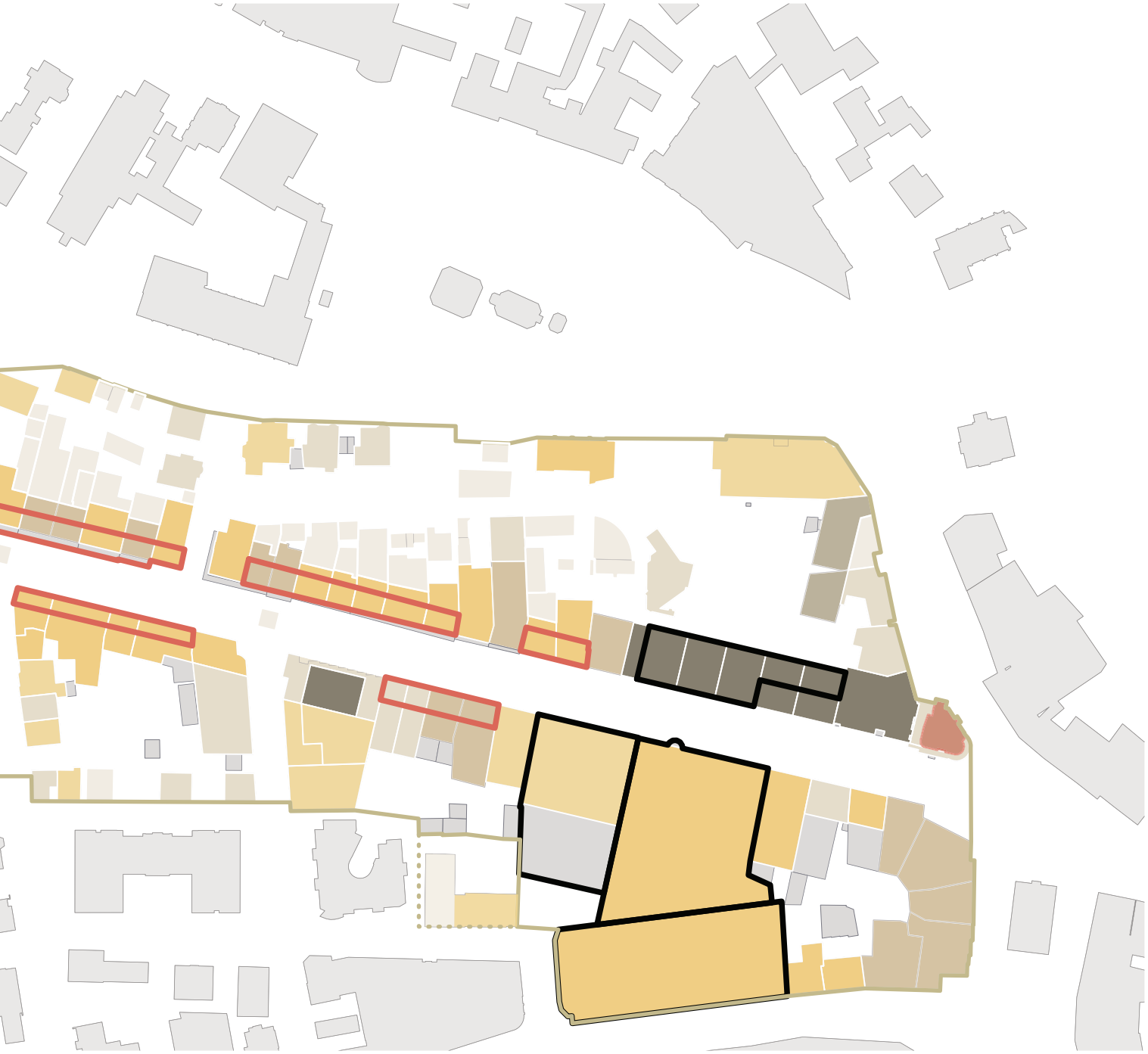
Abb. 20: Karte Bebauungsstruktur und Dichte

BEBAUUNGSSTRUKTUR UND DICHTE

Die Parzellenstruktur im östlichen Bereich der Alleestraße ist geprägt von kleinteiligen, schmalen Parzellen, die punktuell von großen Parzellen mit entsprechend großflächiger Bebauung (z.B. Alleestraße 51-55, ehem. Woolworth) ergänzt wird. Die Parzellengröße im westlichen Bereich der Alleestraße ist demgegenüber deutlich größer.

An der Alleestraße finden sich z.T. vollflächig überbaute Parzellen (z.B. Alleestraße 46-38), in Teilen bildet die Bebauung Hofstrukturen (Alleestraße 51-75). Geringe Blocktiefen an der Wilhelm-Schuy-Straße und in Teilen an der Daniel-Schürmann-Straße bewirken, dass Gebäuderückseiten unmittelbar an den öffentlichen Raum grenzen, bzw. vom öffentlichen Raum einsehbar sind und das Erscheinungsbild in diesem Bereich negativ prägen (siehe Karte Abb. 10).

In der Bebauung wechselt sich eine mittlere Körnigkeit, gebildet aus Wohn- und Geschäftshäusern bzw. Büro- und Geschäftshäusern, überwiegend im mittleren Bereich der Alleestraße, und eine grobe Körnigkeit der Bebauung, gebildet von Kaufhäusern und Einkaufspassagen überwiegend im oberen und unteren Bereich der Alleestraße, ab.



Besonders prägend für die Alleestraße sind die städtebaulichen Großformen der Kaufhausgebäude (ehem. Woolworth, Alleestraße 51-55; ehem. Sinn Leffers, Alleestraße 21-25, Adler; Alleestraße 87), Einkaufszentren (Allee-Center, Alleestraße 74; Alleearkaden, Alleestraße 13-19) und des Sparkassengebäudes (Alleestraße 76-88). Daneben fallen Ensembles aus Wohn- und Geschäftshäusern ähnlichen Baualters (1950er - 1960er Jahre), gleicher Größe, Körnigkeit und Gliederung (Gewerbeeinheit, Zwischengeschosse, Staffelgeschoss) auf. Die rückwärtigen Lagen der Alleestraße an der Konrad-Adenauer-Straße und Daniel-Schürmann-Straße werden zumeist durch reine Wohngebäude bestimmt.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich kaum unbebaute oder untergenutzte Grundstücke. Als Potenzialflächen zur Neubebauung bzw. Nachverdichtung lassen sich die umgenutzte ehemalige Tankstelle an der Konrad-Adenauer-Straße (Nr. 9) sowie die im Verhältnis zur Umgebung deutlich niedrigeren Bebauungen Alleestraße 33 und 33a nennen. Auffällig sind Parkhäuser und Parkplatzflächen, die in Teilen die Rückseiten der Alleestraße prägen und in ihrer baulichen und stadtgestalterischen Qualität nicht den Eindruck einer innerstädtischen Zentrumslage vermitteln.

Die bauliche Dichte und der Versiegelungsgrad im Untersuchungsraum sind sehr hoch, was durch die Bebauungshöhe (durchgängig 3- bis 4-geschossig

und höher), die geschlossene Bauweise, eine z.T. vollflächige Überbauung der Parzellen und geringe grüne Freiflächenanteile begründet ist. Das Verhältnis von Straßenraumbreite der Alleestraße zu aufstehender Bebauung kann als großzügig proportioniert und dem menschlichen Maßstab entsprechend charakterisiert werden. Vereinzelt fallen ein- bis zweigeschossige Gebäude auf, die die Geschlossenheit der Bebauung punktuell unterbrechen (Alleestraße 33, 33a). Einige höhergeschossige Bebauungen (sieben Geschosse und mehr) verteilen sich entlang der Alleestraße, sie setzen zumeist als Hochpunkte Akzente. Besonders auffallend ist die zurückgesetzte scheibenartige Bebauung im Bereich Alleestraße 6 – 22.

ZWISCHENFAZIT

Als zentraler Innenstadtbereich ist die Bebauung der Alleestraße und angrenzender Straßen überwiegend geschlossen und kompakt ausgebildet. Vereinzelte Parzellen im Untersuchungsgebiet sind vollflächig überbaut, was eine Einschränkung der Wohnnutzungen bzgl. einer Nutzbarkeit des Außenraumes bedeutet. Aufgrund einseitiger Bebauung von Blöcken mit geringer Tiefe liegen in einigen Bereichen Gebäuderückseiten an öffentlichen Straßenräumen, was zu einer negativen Prägung des Stadtbildes im direkten Umfeld der Alleestraße beiträgt. Es liegen keine Hinweise vor, dass die bauliche Dichte der Remscheider Innenstadt zu einer Unverträglichkeit führt. Für einzelne Grundstücke, die als Potenzialflächen genannt wurden, ist eine bauliche Ergänzung bzw. Ersatzbebauung zu prüfen.

Abb. 21: Ansicht der scheibenartigen Bebauung im Bereich der Alleestraße 6-22

Abb. 22: Überdurchschnittlich hohe Bebauung

Abb. 23.: Deutlich niedrigere Bebauung

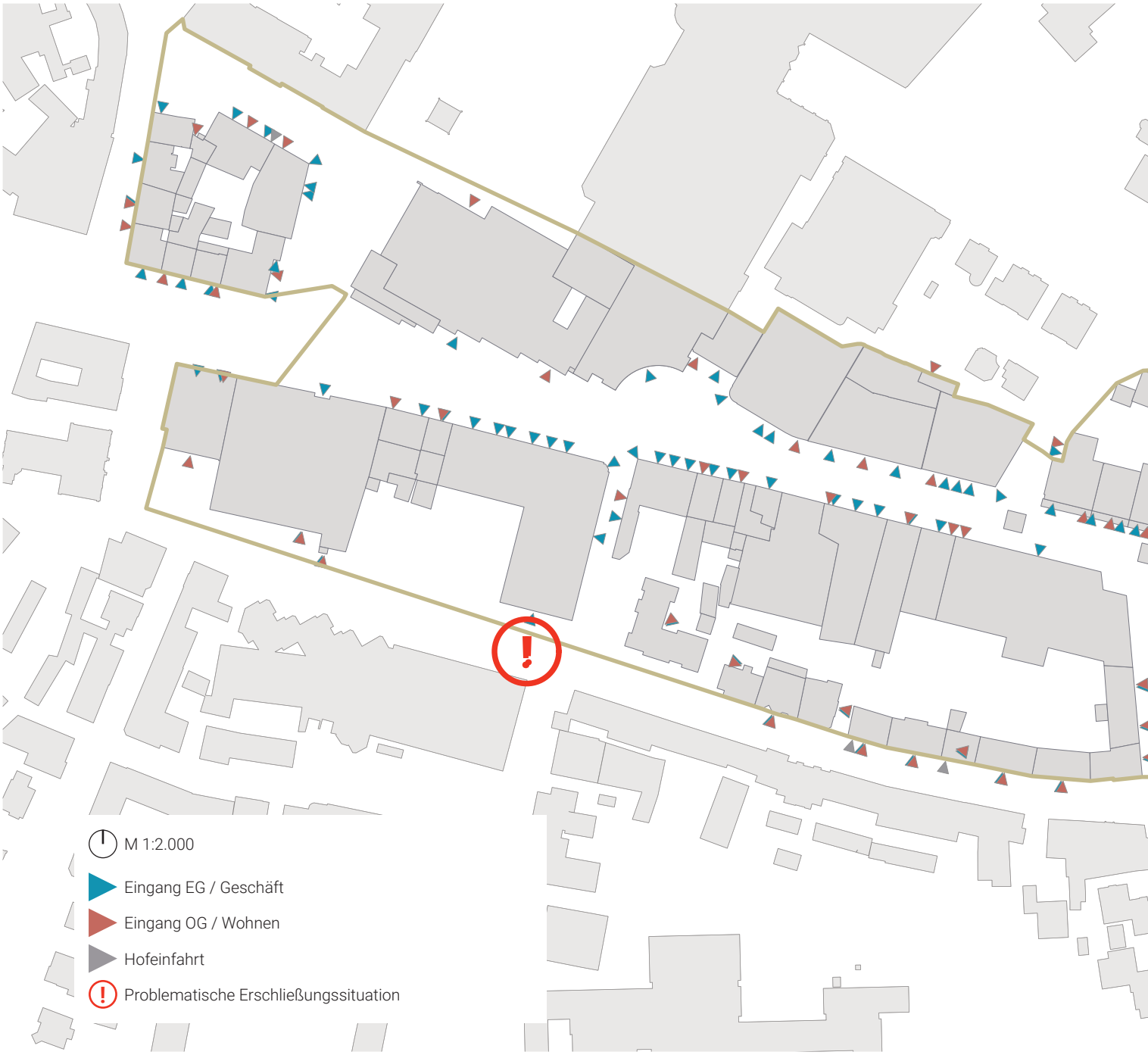


Abb. 24: Karte Gebäudeerschließung

GEBÄUDEERSCHLIESSUNG

Grundsätzlich sind die Grundstücke im Untersuchungsgebiet gut über das öffentliche Straßennetz erschlossen. Es lassen sich jedoch folgende Mängel erkennen:

- Die Wohnungen der Gebäude Alleestraße 6-20 sind aufgrund der topographischen Situation und des angebauten Parkhauses nur von der nördlichen Parkplatzfläche erschlossen.
- Die Allee-Arkaden und das südlich angrenzende Parkhaus sind hinsichtlich der Wegeführung und Orientierung nicht optimal erschlossen.
- Die Verbindung des südlichen Quartiers mit der Alleestraße, zwischen Markt und Mandtstraße ist verbesserungswürdig.
- Die rückwärtige Erschließung des Gebäudes Alleestraße Nr. 11 erfolgt nur indirekt und ist als problematisch einzustufen.
- Die Erschließung des Parkuntergeschosses der Immobilie Alleestraße 51-55 erfolgt über das südlich angrenzende Grundstück. Eine Überfahrung dieses Grundstückes wird von dem Eigentümer nicht gestattet, daraus folgt, dass das Untergeschoss der Immobilie derzeit nicht genutzt werden kann.
- Eine große Gewerbefläche des Gebäudes Alleestraße 77 (derzeitige Nutzung "Action Markt")

wird von der Rückseite erschlossen, sie ist von der Alleestraße nicht ersichtlich, ihre Erschließung ist verbesserungswürdig.

- Die Erschließungsfunktion der Engelspassage ist wegen ihrer geringen Breite und Höhe, des gekrümmten Verlaufs, einer schlechten Einsehbarkeit und eines schlechten Zustandes als mangelhaft einzustufen.
- Die Querstraßen der Alleestraße (Luisenstraße, Wiedenhofstraße, Mandtstraße, Scharffstraße und Wilhelm-Schuy-Straße) weisen zahlreiche Mängel auf (schadhafte Oberflächen, schmale, z. T. nicht barrierefreie Fußgängerbereiche, Dominanz von Stellplätzen, wenig Straßenraumbegrünung)

ZWISCHENFAZIT

Die Erschließung von Grundstücken ist in den dargestellten Einzelfällen Alleestraße 6-20, Allee-Arkaden, Alleestraße 11, Alleestraße 51-55 und Alleestraße 77 zu verbessern. Daneben besteht bei der Engelspassage und den Querstraßen zur Alleestraße deutlicher Handlungsbedarf.

BAULICHE SUBSTANZ

Die Erhebung des Zustands der Bausubstanz erfolgte durch in Augenscheinnahme der straßenseitigen Fassaden. In Ausnahmefällen war die Begutachtung der Gebäuderückseiten möglich. Erfahrungsgemäß sind die Gebäuderückseiten allerdings in einem schlechteren Zustand als die öffentlich sichtbaren Vorderseiten. Da keine Gebäudebegehungen vorgenommen wurden, lassen sich keine Aussagen über den Zustand der Innenräume, die Gebäudetechnik oder Statik treffen.

Die Gesamtbetrachtung der Gebäudezustände an der Alleestraße im Untersuchungsgebiet ergibt ein eher heterogenes Bild. Der überwiegende Teil der Bebauung verfügt über Gestaltmängel, also vorwiegend Verschmutzungen und Verfärbungen der Fassaden. Vereinzelt fallen Substanzmängel, also deutliche Schäden an Fassaden, Fenstern und Dach, auf, die kurz- bis mittelfristig behoben werden sollten, um weitere Schädigungen der Bausubstanz abzuwenden. Schwere Substanzmängel im Sinne großflächiger Beschädigungen der Außenhaut, die eine kurzfristige Sanierungsnotwendigkeit der Bausubstanz bzw. eine Handlungsnotwendigkeit seitens der Kommune verlangen, sind direkt an der Alleestraße nicht anzutreffen, in den rückwärtigen Bereichen der Alleestraße nur in sehr vereinzelten Fällen.

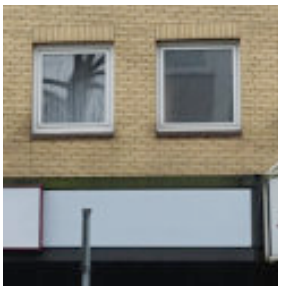
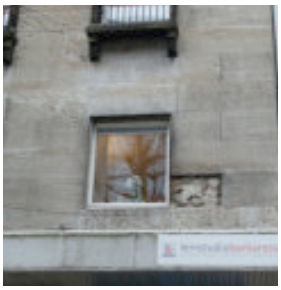
Es fällt auf, dass in östlicher Richtung der Alleestraße die Qualität der Gebäudezustände abnimmt, das hängt vermutlich damit zusammen, dass in diesem Bereich die Leerstände in den Erdgeschosszonen zahlreicher sind und das durchschnittliche Gebäudealter in diesem Abschnitt höher ist als im westlichen Bereich.

Prägend für einen negativen Gesamteindruck der Bebauung an der Alleestraße sind besonders die Gebäude, die sowohl Substanzmängel als auch Leerstände aufweisen. Besonders großmaßstäbliche Gebäude mit Gestaltmängeln, wie das Kaufhausgebäude in der Alleestraße 21-25 (ehem. Sinn & Leffers), prägen mit deutlichen Gestaltmängeln das Stadtbild und beeinflussen das Image des Umfeldes negativ.

Im Zeitraum der Bestandserhebungen im ersten Quartal 2020 wurden vereinzelt Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden durchgeführt, so wurde der Fassadenanstrich der Alleestraße 27 erneuert und das Gebäude Alleestraße 87 umfangreich umgebaut, was zu einer Aufwertung der jeweiligen Standorte beiträgt.

Abb. 25: Sichtbare Substanzmängel Alleestraße Nr. 21-25

Die Erhebung und Einordnung des Zustandes der Bausubstanz erfolgte in folgenden Kategorien:

KATEGORIE	ERKLÄRUNG	BEISPIEL	
1. Keine sichtbaren Mängel	Es liegen keine sichtbaren Mängel vor.	Wilhelm-Schuy-Straße	
2. Gestaltmängel	Keine Schäden, aber Verschmutzungen, Verfärbungen, Ablagerungen, Grafitti o.ä. an der Außenhaut, Fenstern oder der Dacheindeckung.	Alleestraße	
3. Substanzmängel	Geringe bis deutliche Instandsetzungsmängel bei bis zu 20 % der Fassadenfläche, Dach und Fenstern. (Verfärbungen, Risse, beschädigter Putz, leichte Verformungen)	Alleestraße	
4. Schwere Substanzmängel	Schwere Schäden an der Außenhaut (Abfallender Putz, Feuchtigkeitsschäden, Mauerwerksrisse, Schäden an der Dach- eindeckung und an den Dachanschlüssen)	Blumenstraße	

Im Folgenden werden abschnittsweise die Gebäudezustände und das Stadtbild für die Alleestraße im Untersuchungsraum dargestellt.

ABSCHNITT	**NORDSEITE, BAUBLOCK AN DER ALLEESTRASSE, FASTENRATHSTRASSE, RATHAUSSTRASSE**
BAUZUSTAND	Der Bebauung des Gebäudeblockes an der Alleestraße, Fastenrathstraße, Rathausstraße weist durchgängig Gestaltmängel in Form von Verschmutzungen und Verfärbungen auf. Zudem verfügt ca. ein Drittel der Bebauung über Substanzmängel in Form von Beschädigungen der Gebäudehülle (geringe bis deutliche Instandsetzungsmängel an bis zu 20 % der Fassadenfläche), Dach und Fenstern.
STADTBILD	Mit seiner viergeschossigen Bebauung mit Flachdach und Staffelgeschoss aus den 1950er – 1960er Jahren knüpft die Bebauung dieses Baublocks an die stadtgestalterischen Qualitäten der Ensembles gleicher Bauzeit im östlichen Bereich der Alleestraße an. Die Fastenrathstraße wirkt als deutliche stadträumliche Zäsur zwischen dem als Fußgängerzone ausgebildeten Bereich der Alleestraße und dem Baublock, was sich auch in der hohen Leerstandsquoten der Erdgeschossbereiche ausdrückt.

ABSCHNITT	**NORDSEITE ZWISCHEN FASTENRATHSTRASSE UND SCHARFFSTRASSE**
BAUZUSTAND	Die Bebauung weist keine sichtbaren Mängel auf.
STADTBILD	Dieser Abschnitt der Alleestraße setzt sich aus drei Bereichen zusammen. Der westliche Teil der Allee-Centerfassade bildet ein prägnantes Vordach aus. In seiner Materialität und Dimensionierung steht dieser von der Alleestraße sichtbare Teil des Allee-Center in deutlichem Kontrast zur übrigen Bebauung der Alleestraße. Westlich der Allee-Centerfassade grenzt das Gebäude der Sparkasse. Dieses stark horizontal gegliederte Gebäude besitzt mit seiner sehr eigenständigen Architektur einen Solitärcharakter, öffnet mit seiner stufenweise zurückspringenden Fassade den Straßenraum der Alleestraße zur Fastenrathstraße und bildet einen prägnanten Abschluss der Nordbebauung. Der zweite Bereich ist der Eingangsbereich und ein Fassadenabschnitt des Allee-Center. Durch seine Vollverglasung kontrastiert er zu den benachbarten Bereichen, er ist deutlich von der Alleestraße zurückversetzt und bildet so einen Vorplatz aus. Der östliche Bereich besteht aus Geschäftshäusern mit Wohn- bzw. Büronutzungen in den oberen Etagen. Angelehnt an die östliche Nachbarbebauung ist sie vier- bis fünfgeschossig mit Staffelgeschoss und Flachdach ausgebildet. Der Bereich hebt sich allerdings deutlich durch das jüngere Gebäudealter und die deutlich größere Gebäudebreite von der östlich gelegenen Bebauung ab und stellt so einen Maßstabssprung in der Bebauung dar.

ABSCHNITT	**NORDSEITE ZWISCHEN SCHARFFSTRASSE UND WILHELM-SCHUY-STRASSE**
BAUZUSTAND	In diesem Abschnitt der Alleestraße weisen 50 % der Bauten Gestaltmängel in Form von Verfärbungen der Fassade und Graffiti auf. Die übrigen Gebäude sind ohne sichtbare Mängel.
STADTBILD	Ähnlich wie im östlich angrenzenden Abschnitt der Alleestraße dominiert hier das viergeschossige Wohn- und Geschäftshaus mit Staffelgeschoss und Flachdach. Durch eine Gruppierung ausnahmslos sehr ähnlicher Gebäudetypen ist in diesem Bereich die Ensemblewirkung besonders prägnant.

ABSCHNITT	**NORDSEITE ZWISCHEN WILHELM-SCHUY-STRASSE UND ENGELSPASSAGE**
BAUZUSTAND	Die Gebäude in diesem Abschnitt weisen überwiegend Gestaltmängel in Form von Verfärbungen der Fassaden auf. Nur an vereinzelten Gebäuden sind keine sichtbaren Mängel festzustellen. Das ehemalige Kino (Alleestraße 28) weist zu den Gestaltmängeln Substanzmängel auf, die sich in markanten Beschädigungen der Fassadenverkleidungen festmachen. Die Rückseiten der Bebauungen an der Wilhelm-Schuy-Straße weisen fast durchgängig Gestaltmängel durch witterungsbedingte Verfärbungen und Graffiti auf.
STADTBILD	Durch die weitestgehende Reihung eines ähnlichen Gebäudetyps (viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus mit Staffelgeschoss und Flachdach) aus ähnlicher Entstehungszeit (1950er bis 1960er Jahre) wirkt die Bebauung in diesem Abschnitt relativ homogen und kann als Ensemble bezeichnet werden, das charakteristisch für die Nachkriegsbebauung der Alleestraße ist. Ausnahmen in diesem Ensemble bilden das ehemalige Kino mit seiner komplett geschlossenen Fassade und das Nebenhaus (Alleestraße 30) mit Satteldach. Zum Teil deutliche Unterschiede ergeben sich in dieser Gebäudegruppe in der Farbgebung und Materialität der Fassaden, den Fensterformaten, der Ausbildung von Loggien und der Gestaltung von Vordächern und Werbeanlagen. Die Hofbereiche sind durch gewerblich genutzte Erdgeschosszonen, Nebenanlagen und Anlieferbereiche nahezu vollflächig überbaut.

ABSCHNITT	**NORDSEITE, UMFELD ENGELSPASSAGE**
BAUZUSTAND	Der Bereich der Passage mit seiner flankierenden Bebauung weist durchgängige Gestaltmängel in Form von Verfärbungen und Bemalungen der Fassaden- und Schaufensterbereiche auf. Schwere Substanzmängel lassen sich durch in Augenscheinnahme nicht feststellen.
STADTBILD	Aufgrund der Ausbildung als eingeschossiger Durchgang durch die bestehende Bebauung ist die Engelspassage auf der Alleestraße kaum sichtbar. Die Passage ist von überwiegend leer stehenden Vitrinen gesäumt und macht einen dunklen und ungepflegten Eindruck. Ein deutlicher Geländeanstieg nach Norden, sowie die leichte Krümmung des Passagenverlaufes erschweren die Einsehbarkeit und damit das subjektive Sicherheitsgefühl. Die flankierende pavillonartige Bebauung beeinträchtig mit ihren Leerständen zusätzlich den erneuerungsbedürftigen Charakter dieser funktional wichtigen Verbindung zwischen Alleestraße und Friedrich-Ebert-Platz.

ABSCHNITT	**NORDSEITE ZWISCHEN ENGELSPASSAGE UND MARKT**
BAUZUSTAND	Die Bebauung in diesem Abschnitt weist Gestaltmängel in Form von Verfärbungen der Fassaden durch Witterungseinflüsse auf. Zur Alleestraße sind keine Substanzmängel erkennbar, allerdings weisen die einsehbaren Rückseiten der Wohnetagen der Bebauung Substanzmängel in Form von Rissbildungen und Putzschäden auf. Hier besteht mittelfristig Handlungsbedarf.
STADTBILD	Die Eckbebauung am Markt ist neueren Datums als die übrigen Gebäude des Abschnittes. Sie setzt sich gestalterisch von der restlichen Bebauung ab und bildet einen turmartigen Hochpunkt aus, der Merkzeichen und Orientierungspunkt ist. Die sich anschließende Bebauung ist geprägt von einer Erdgeschosszone, ein bis zwei auskragenden Geschossen mit ergänzenden Gewerbeflächen (Verkaufsflächen, Lager, Büroetagen) und einer sich darüber befindlichen zurückspringenden scheibenartigen Wohnbebauung. Sowohl Gewerbeetagen (1. OG, 2. OG) als auch die Wohnetagen unterscheiden sich deutlich bezogen auf Materialität und Fassadengliederung. Auffallend ist die einheitliche Gestaltung der Gebäude Alleestraße 14,18, 20. Die einheitliche Gebäudehöhe der scheibenartigen Wohnbebauung vermittelt einen einheitlichen Eindruck. Die Bebauung ist deutlich höher als die sich westlich anschließende Bebauung. Aufgrund der topografischen Situation - nach Norden ist ein deutlicher Höhenunterschied von bis zu zwei Geschossen ausgebildet - sind die Erdgeschosse und die ersten zwei Obergeschosse nur über die Alleestraße belichtet und daher nur eingeschränkt nutzbar.

ABSCHNITT	**SÜDSEITE ZWISCHEN MARKT UND MANDTSTRASSE**
BAUZUSTAND	Bis auf das zentral in diesem Abschnitt gelegene Gebäude der Allee-Arkaden weisen alle Gebäude in diesem Abschnitt Gestaltmängel auf. Vereinzelte Gebäude haben Substanzmängel. Der Fassadenanstrich des Gebäudes Alleestraße 27 wurde in der ersten Hälfte des Jahres 2020 erneuert, womit ein großer Mangel in diesem Abschnitt beseitigt wurde.
STADTBILD	Dieser sehr breite Straßenabschnitt versammelt unterschiedlichste Gebäudetypen: Die für die Alleestraße typischen viergeschossigen Wohn- und Geschäftshäuser, die einzige Gründerzeitbebauung der Alleestraße, großmaßstäbliche Kaufhaus- und Einkaufszentrumsimmobilien. Auffallend sind drei deutlich niedrigere Bebauungen (Alleestraße 9, 33, 33a) sowie der westliche Abschluss dieses Abschnittes, den ein Gebäude mit eingeschossigem Sockel aus Gewerbeeinheiten und einer darüber liegenden bis zu sechsgeschossigen Wohnbebauung bildet. Den östlichen Abschluss des Abschnittes zum Markt bildet ein Ensemble aus Wohn- und Geschäftshäusern, das mit stufenartigen Rücksprüngen den Straßenraum der Alleestraße in Richtung Markt aufweitet. Besonders negativ beeinträchtigt die Fassade der leer stehenden Kaufhausimmobilie (Alleestraße 21-25) das Stadtbild auf diesem Abschnitt der Alleestraße.

ABSCHNITT	**SÜDSEITE ZWISCHEN MANDTSTRASSE UND WIEDENHOFSTRASSE**
BAUZUSTAND	In diesem Abschnitt der Alleestraße sind an allen Gebäuden Gestaltmängel nachweisbar. Zudem verfügen die jeweiligen Eckbebauungen über Substanzmängel.
STADTBILD	Prägender Haustyp in diesem relativ schmalen Straßenabschnitt ist das viergeschossige Wohn- bzw. Büro- und Geschäftshaus mit Flachdach und Staffelgeschoss, das auch die gegenüberliegenden Straßenabschnitte prägt. Die Gebäude bilden eine Gruppe ähnlicher Gebäude, die sich jedoch in Fassadenfarbe, -materialität und -gliederung deutlich voneinander unterscheiden.

ABSCHNITT	**SÜDSEITE ZWISCHEN WIEDENHOFSTRASSE UND LUISENSTRASSE**
BAUZUSTAND	In diesem Abschnitt lassen sich Gestaltmängel und punktuell im mittleren Teil auch Substanzmängel feststellen. Die Substanzmängel stellen überwiegend schadhafte Fassadenverkleidungen dar, die punktuell und nicht flächendeckend auftreten.
STADTBILD	Im Vergleich zum sich westlich anschließenden Abschnitt der Alleestraße orientiert sich die Bebauung in diesem Abschnitt an einer nahezu einheitlichen Gebäudehöhe von drei Geschossen. Allein das Kaufhausgebäude (ehem. Woolworth) am östlichen Ende des Abschnittes ist ein Geschoss flacher ausgebildet. Die Gebäudebreiten variieren zwischen kleinen Gebäuden deutlich breiteren Gebäudeformen und der großmaßstäblichen Kaufhausbebauung, die nahezu ein Drittel des Abschnittes in der Fassadenbreite ausmacht. Die Kaufhausimmobilie hebt sich in Gebäudehöhe, Gebäudebreite, Fassadengliederung und Fassadenmaterial deutlich von der übrigen Bebauung dieses Abschnittes ab. Auffallend sind die Werbeanlagen, die aufgrund ihrer Größe und Gestalt ein sehr uneinheitliches Fassadenbild vermitteln.

ABSCHNITT	**SÜDSEITE ZWISCHEN LUISENSTRASSE UND DANIEL-SCHÜRMANN-STRASSE**
BAUZUSTAND	Dieser Abschnitt der Alleestraße weist in Teilen Gestaltmängel in Form von Verfärbungen und Verschmutzungen der Fassaden auf. Auffällig ist der Fassadenzustand der Kaufhausimmobilie (Adler), der in diesem sonst eher mangelfreien Umfeld besonders auffällt.
STADTBILD	Dieser südwestliche Abschnitt der Alleestraße ist durch eine sehr heterogene Bebauung geprägt. Einer zweigeschossigen Sockelbebauung mit aufstehender siebengeschossiger scheibenartiger Wohnbebauung im Westen folgt eine mit zwei Geschossen deutlich flachere aber in ihrer Gebäudebreite großmaßstäbliche Kaufhausimmobilie, deren Fassade in den oberen Geschossen vollständig geschlossen ist. Daneben zwei Gebäude, die sich in Geschossigkeit (fünf Vollgeschosse) und Gebäudebreite der durchschnittlichen Bebauung an der Alleestraße zuordnen lassen. Den östlichen Abschluss dieses Abschnittes stellt eine dreigeschossige Geschäfts- und Bürobebauung neueren Datums dar, die eine mit der Kaufhausimmobilie vergleichbare Breite besitzt.

Abb. 26: Karte Gebäudezustand

ZWISCHENFAZIT

In der Übersicht lässt sich erkennen, dass zahlreiche Gebäude an der Alleestraße Gestaltmängel in Form von Verschmutzungen aufweisen, die einen eher negativen Gesamteindruck vermitteln. Einige Gebäude haben sichtbare Substanzmängel, schwere Mängel in der Gebäudesubstanz mit dringendem Handlungsbedarf waren durch die äußere Inaugenscheinnahme jedoch kaum festzustellen. Im östlichen Bereich der Alleestraße ist der Anteil an Gebäuden mit Mängeln größer als im westlichen.

Prägend für das Stadtbild der Alleestraße sind besonders Ensembles von Wohn- und Geschäftshäusern aus den 1950er und 1960er Jahren. Allerdings haben zahlreiche nachträgliche Veränderungen und Überformungen (Vordächer, Werbeanlagen) den ursprünglichen Charakter der Bebauung verändert und tragen zum heutigen heterogenen Erscheinungsbild bei.

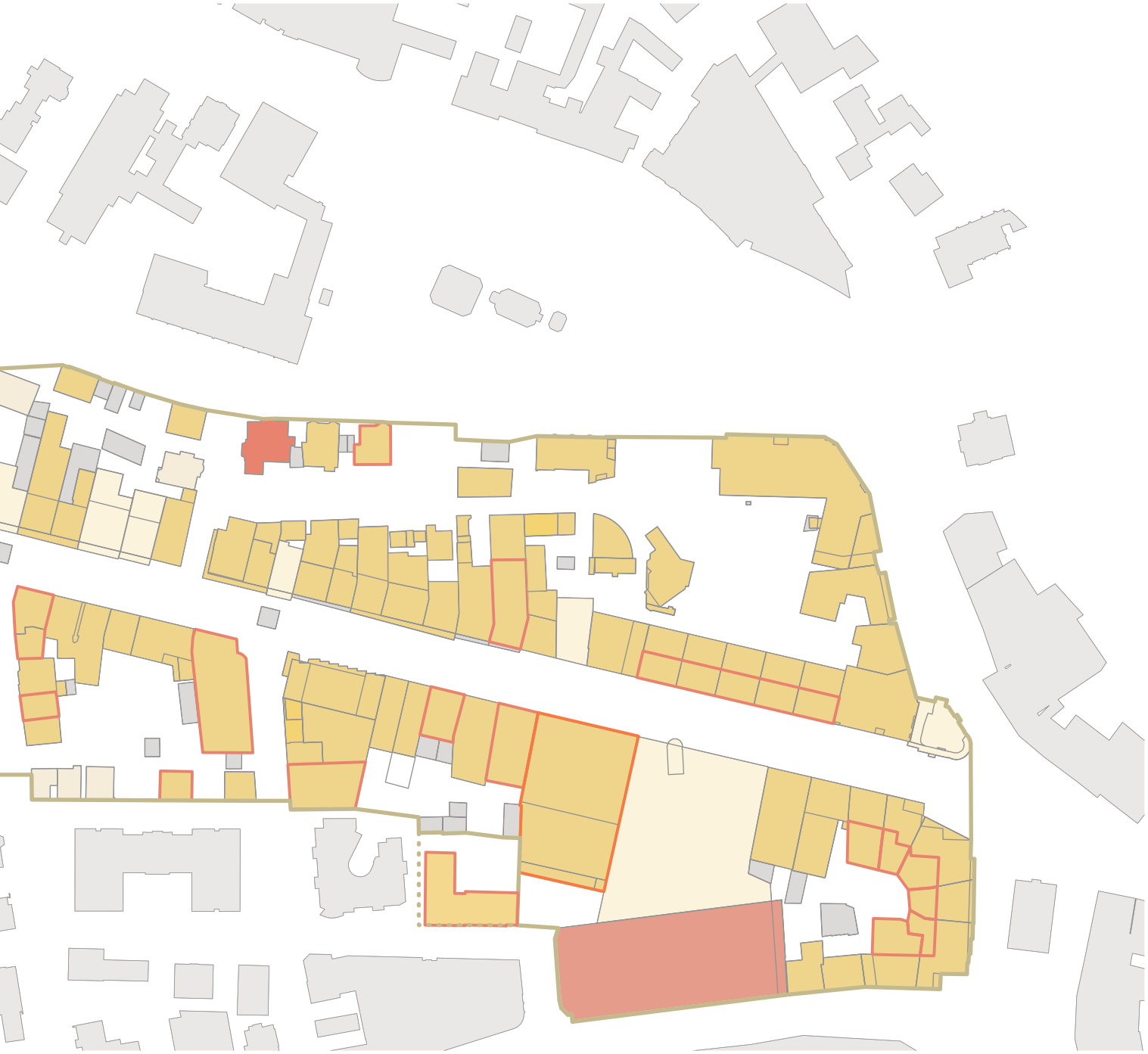


Abb. 27: Karte Energetische Beschaffenheit

ENERGETISCHE BESCHAFFENHEIT

Die gebäudescharfe Erhebung und Einordnung der energetischen Beschaffenheit der Bausubstanz erfolgte als Einschätzung nach Inaugenscheinnahme in folgenden Kategorien:

- durchschnittlich: Energetische Optimierung in den letzten 10 Jahren mit mindestens zwei Maßnahmen, z.B. Außenwanddämmung, Isolierverglasung, neue Dacheindeckung
- niedrig: Geringe energetische Optimierung in den letzten 10 Jahren oder älter mit einer Maßnahme, z.B. Außenwanddämmung, Isolierverglasung, neue Dacheindeckung
- sehr niedrig: Keine sichtbare energetische Optimierung, z.B. Einfachverglasung (auch wenn nur im EG Einfachverglasung), keine erkennbare Außenwanddämmung, alte Dacheindeckung

Gebäude mit überdurchschnittlicher energetischer Beschaffenheit (z.B. Neubau, umfangreiche Nutzung erneuerbarer Energien) war nicht ersichtlich. Der energetische Gebäudestandard im Untersuchungsgebiet ist als überwiegend niedrig einzuschätzen. Das heißt, die Bebauung verfügt über Isolierverglasung, aber in der Regel kaum weitere

energetische Optimierungen wie Außenwand- oder Dachdämmungen. Solare Dachnutzungen sind derzeit im Untersuchungsgebiet nicht sichtbar.

Die annähernde Nord-Südausrichtung der Bebauungen an der Alleestraße und relativ geringe Verschattungen durch höhere Bebauungen erlauben, bei geeigneter Dachkonstruktion, solare Nutzungen auf fast allen Dachflächen im Untersuchungsgebiet. Eine Nutzung von Dachflächen – nicht nur zur energetischen Optimierung – wird durch den hohen Anteil an Flachdächern und großer Dachflächen erleichtert.

ZWISCHENFAZIT

Der energetische Gebäudestandard im Untersuchungsgebiet kann als niedrig bezeichnet werden. Vor dem Hintergrund steigender Energiepreise und einer Bausubstanz, die überwiegend aus den 1950er und 1960er Jahren stammt, werden im kommenden Jahrzehnt energetische Sanierungsmaßnahmen anstehen, die unter besonderer Berücksichtigung der Erhaltung der architektonischen Besonderheiten der Nachkriegsarchitektur umzusetzen sind.

Abb. 28: Karte Nutzungsstruktur

2.3. NUTZUNG

Die Remscheider Innenstadt weist insgesamt eine breite Nutzungsvielfalt mit Einzelhandel, Gastronomiebetrieben, Büros, Kultur- und Bildungsangeboten sowie Wohnen und sozialer Infrastruktur auf.

EINZELHANDEL

Der im Untersuchungsgebiet liegende Teil der Alleestraße ist der zentrale Versorgungsbereich im Kerngebiet der Stadt Remscheid. Entsprechend sind die Räume in den Erdgeschosszonen überwiegend durch Einzelhandelsnutzungen geprägt. Es existieren sowohl einige großflächige Einzelhandelsimmobilien als auch verhältnismäßig viele kleinteilige Ladenlokale (vgl. Stadt + Handel 2014, S. 57). Die Dichte und Qualität der einzelhandelsrelevanten Nutzungen sind auf der westlichen oberen und mittleren Alleestraße zwischen Fastenrathstraße und Mandtstraße am höchsten und nehmen Richtung Osten auf der unteren Alleestraße und am Markt ab. Die angebotenen Waren sind überwiegend dem mittel- bis langfristigen Bedarf wie Bekleidung, Textilien, Elektronik, Haushalt und Optik/Orthopädie aber auch der täglichen Versorgung wie Drogerie- und Apothekenartikeln zuzuordnen. (vgl. ebd, S. 58f). Durch den Strukturwandel im stationären Einzelhandel, das veränderte Einkaufsverhalten und die abnehmende Passantenfrequenz

auf der Alleestraße, zwischen 2003 und 2018 um minus 75% (IZ Immobilien Zeitung 2018), hat sich die Art der Läden auf der Alleestraße in den vergangenen Jahren verändert. Es gibt inzwischen weniger Fachgeschäfte und mehr Nonfood-Discounter, sogenannte 1-Euro-Läden.

MINDERNUTZUNGEN UND LEERSTÄNDE IN EINZELHANDELSIMMOBILIEN

Viele Einzelhandelsimmobilien konnten nach Ladenschließungen nicht mit adäquaten Nachnutzungen belegt werden. Zunehmend bestimmen Handyshops, Friseur- und Kosmetiksalons das Bild der Einkaufsstraße. Einige Ladenlokale stehen seit langem leer. Das ehemalige Warenhaus von Sinn-Leffers an der Alleestraße 21-25 steht seit 11 Jahren leer, das ehemalige Schuhgeschäft Rohr an der Alleestraße 10 ist seit 2016 ungenutzt, die Geschäftsräume des ehemaligen Herrenmodehauses Vogel an der Alleestraße 35-37 stehen mit Zwischennutzungen seit 16 Jahren leer und das Ecklokal Alleestraße 49 des ehemaligen Schuhgeschäfts Pro comfort wartet seit 2014 auf eine qualifizierte Nachnutzung. In 34 Einzelhandelsimmobilien befindet sich mindestens ein leerstehendes Geschäftslokal. Damit ist etwa jede dritte Immobilie auf der Alleestraße vom Leerstand betroffen, etwa jedes vierte Ladenlokal steht leer. Der östliche Abschnitt der Alleestraße ist dabei besonders betroffen. Es zeigt sich, dass der Leerstand auf der Alleestraße kein temporäres Phänomen, sondern

Abb. 29: Karte Erdgeschossnutzungen

ein strukturelles Problem ist. Es muss die Frage gestellt werden, wie viele Ladenlokale auf der Alleestraße vor dem Hintergrund des schrumpfenden stationären Einzelhandels nicht mehr benötigt werden. Gleichzeitig muss die Frage beantwortet werden, wie die Qualität und Zentralität der Alleestraße als Kerngebiet Remscheids erhalten bleiben und was an die Stelle des bisher prägenden Einzelhandels treten kann. Auch die online durchgeführte Bürgerbeteiligung hat ergeben, dass 80 Prozent der Teilnehmenden der Aussage zustimmen, dass die Alleestraße zukünftig nicht mehr einzig und allein durch ihre Einkaufsfunktion definiert wird (vgl. Kapitel 2.6). Der notwendige Wandel scheint innerhalb der Bevölkerung wahrgenommen zu werden und bewusst zu sein.

GASTRONOMIEBETRIEBE

Entscheidend für die Attraktivität zentraler Versorgungsbereiche sind, neben dem qualifizierten Warensortiment, Nutzungen mit zentrenergänzender Funktion, wie Bürodienstleistungen und Gastronomiebetriebe. Auch entlang der gesamten Alleestraße gibt es eine Reihe gastronomischer Angebote. Jedoch handelt es sich dabei in der Mehrzahl um Imbisse oder Bäckereien bzw. Stehcafés. Diese einfachen Angebote sprechen vor allem Menschen an, die ohnehin in der Umgebung unterwegs sind, durch sie werden aber keine zusätzlichen Menschen zum Besuch der Alleestraße animiert. Zusätzlich gibt es im Allee-Center einige (Selbstbedienungs-)Restaurants, deren Betrieb an

die Öffnungszeiten des Centers gebunden ist. Mit wenigen Ausnahmen fehlt es daher auf und um die Alleestraße an Erlebnisgastronomie und Freizeiteinrichtungen, die auch nach Ladenschluss besucht werden können, um die Innenstadt nach Schließung der Geschäfte lebendig zu halten.

Fast alle Teilnehmenden (95%) der online durchgeführten Bürgerbeteiligung befürworten die Belebung der Remscheider Innenstadt durch gastronomische Angebote und neue Freizeitmöglichkeiten (vgl. Kapitel 2.6). Dazu bedarf es neben den richtigen Ideen vor allem mutige Investitionen seitens der Immobilieneigentümer und Betreiber. Gleichzeitig muss aber auch in den öffentlichen Raum und seine Aufenthaltsqualität investiert werden.

BÜRODIENSTLEISTUNGEN

Die Attraktivität und Zentralität der Innenstädte profitiert auch von ihrer hohen Arbeitsplatzdichte durch Bürodienstleistungen und Arztpraxen. Die Alleestraße ist auch Bürostandort. Einerseits bestehen vorwiegend in den Obergeschossen an und um die Alleestraße vielfältige Büronutzungen, andererseits steht jedoch auch jede fünfte Büro- bzw. Praxiseinheit auf der Alleestraße leer. Betroffen sind insgesamt 12 Gebäude, die sich ohne räumlichen Schwerpunkt über die gesamte Straße verteilen. Die Büroleerstände sind zwar zumeist weniger sichtbar als die Ladenleerstände im Erdgeschoss, sind aber ein weiteres Indiz für die derzeit geringe Standortattraktivität der Alleestraße.

Abb. 30: Karte Obergeschossnutzungen

KULTUR- UND BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Mit dem Teo-Otto-Theater und der Schatzkiste als Veranstaltungsort für Kleinkunst, der Stadtbibliothek, der Volkshochschule sowie der Musik- und Kunstschule verfügt die Remscheider Innenstadt über vielfältige Kultur- und Bildungsorte mit Anziehungskraft. Aus Gesprächen mit Akteuren ist herauszuhören, dass diesen Einrichtungen die funktionale Anbindung an die Alleestraße fehlt. Es fehlen außerdem Orte zum Verweilen. Es scheint keine Anlässe für die Besucher und Kunden zu geben, die Alleestraße aufzusuchen. Das Vorhandensein der Kultur- und Bildungseinrichtung und ihre Nähe zur Alleestraße ist als Chance zu sehen. Eine Aufgabe wird hier sein, die räumliche Verknüpfung zwischen den Kultur- und Bildungsangeboten und der Alleestraße zu verbessern. Das ehemalige Metropol-Kino (Alleestraße 28) mit seinen vier Sälen steht seit 2011 leer.

Gänzlich fehlen im Untersuchungsgebiet Kindertageseinrichtungen und schulische Bildungseinrichtungen. Gleichwohl ist die Alleestraße auch Wohnquartier. Die nächstgelegene vom DRK betriebene Kita befindet sich westlich außerhalb des Untersuchungsgebietes an der Alleestraße 120. Die nächstgelegenen Schulen sind vom Untersuchungsgebiet aus in wenigen Gehminuten erreichbar. Die Daniel-Schürmann-Grundschule befindet sich an der Palmstraße 6, die Albert-Einstein-Gesamtschule an der Brüderstraße 6-8.

WOHNEN UND SOZIALE EINRICHTUNGEN

Im Vergleich zu Haupteinkaufsstraßen in anderen Großstädten gibt es auf der Alleestraße verhältnismäßig viele Wohnungen. Der vorherrschende Gebäudetyp auf der Alleestraße ist das Wohn- und Geschäftshaus: Im Erdgeschoss befinden sich Geschäftsräume, darüber befinden sich Wohnungen. Im Untersuchungsraum gibt es etwas mehr als 500 Wohnungen, in denen knapp 1.200 Menschen leben, darunter verhältnismäßig viele Jüngere und Ältere (vgl. weiterführend Kapitel 2.4).

Der Wohnungsleerstandsbericht der Stadt Remscheid ermittelt den Leerstand nach der Stromzähler-Methode anhand von Nutzungsdaten des Versorgungsunternehmens EWR, zuletzt zum Stichtag 15.01.2020. Danach betrug die gesamtstädtische Leerstandsquote 6,7 Prozent. Im Stadtteil 101-Mitte, in dem sich das Untersuchungsgebiet Alleestraße befindet, wurde ein auffallend hoher Leerstand von 10,1 Prozent ermittelt (vgl. Stadt Remscheid 2020, S. 2). Die kleinräumige Verteilung nach Baublöcken weist für die Alleestraße für die nördliche Seite einen Anteil zwischen 7,5 bis unter 10 Prozent und für die südliche Seite und das Karree an der Rathausstraße einen Anteil von mehr als 10 Prozent an Leerwohnungen im Bestand aus (vgl. Karte Wohnungsleerstand Stand 1/2020).

Dass die Alleestraße auch als zukünftiger Wohnstandort gefragt sein kann, stützen auch die Befragungsergebnisse der online durchgeführten Bür-

gerbeteiligung. Die Mehrheit der Teilnehmenden (78%) kann sich das innerstädtische Wohnen auf der Alleestraße grundsätzlich vorstellen. Eine Stärkung des Standortes sei vor allem dann gegeben, wenn neue, auch solventere und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen für urbane Wohnformen angesprochen werden können (vgl. Kapitel 2.6).

Dafür müssten das Wohnumfeld und das Wohnungsangebot, aber auch die wohnungsbezogenen Dienstleistungen qualitativ aufgewertet werden. Direkt südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend befinden sich mehrere unterschiedliche Wohnanlagen für Senioren, u.a. betreibt die diakonische Wiedenhof gGmbH ein Seniorenwohnheim an der Brüderstraße 4 (53 WE) sowie ein vollstationäres Altenpflegezentrum an der Wiedenhofstraße 7 (80 Plätze), an der Mandtstraße 5 befindet sich der vom DRK betreute Seniorenwohnsitz „Unter den Weiden" (42 WE). Auf der Alleestraße 2-8 befindet sich des Weiteren eine private, als Eigentumsobjekt unter dem Titel „Wohnen im Stadthaus" errichtete Seniorenwohnanlage (28 WE). Der Caritasverband betreibt an der Blumenstraße 9 eine Tagespflege (14 Plätze) und bietet von diesem Standort weitere komplementäre ambulante Hilfen sowie soziale Beratung an. An der Mandtstraße 2 hat die Caritas ihren Fachdienst Integration und Migration angesiedelt. Und an der Blumenstraße 25 betreibt der CVJM eine Jugendetage für seine offene Kinder- und Jugendarbeit. Nördlich der Alleestraße befindet sich an der Konrad-Adenauer-Straße 2-4 das in evangelischer Trägerschaft befindliche Sozialpsychiatrisches Beratungszentrum SPZ Remscheid.

ZWISCHENFAZIT

Insgesamt handelt es sich im Untersuchungsgebiet um eine klassische Nutzungsmischung, in der Hauptsache bestehend aus Handel, Büro und Wohnen, ergänzt durch ein wenig Gastronomie sowie kulturelle und soziale Einrichtungen. Die Hausforderung wird insbesondere in der gesunden Verdichtung der Einzelhandelslage durch Umnutzung nicht mehr benötigter Ladenlokale liegen. Der Schrumpfungsprozess muss durch konsequente Umnutzung gesteuert werden. Die Chance liegt darin, die Leerstände für zentrenergänzende Nutzungen zur Stärkung der Attraktivität und Urbanität der Alleestraße umzubauen. Es fehlt vor allem an qualitativer Gastronomie und Freizeitnutzungen. Die Verknüpfung der vorhandenen Kultur- und Bildungseinrichtungen mit der Alleestraße muss gelingen. Die verhältnismäßig hohe Anzahl an Wohnungen ist für den Strukturwandel der Alleestraße eine wesentliche Unterstützung und als stabilisierender Faktor zu bewerten. Das bedeutet aber auch, dass der Wohnungsbestand modernisiert und durch Neubau ergänzt werden muss.

2.4. SOZIODEMOGRAPHIE

Zu einem umfassenden Bild des Untersuchungsgebietes Innenstadt gehört eine Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur im Gebiet. Im Folgenden werden verschiedene soziodemografische Merkmale des Untersuchungsgebietes Alleestraße (VU) dargestellt und jeweils mit der Innenstadt (Abgrenzung des Untersuchungsgebietes im Konzept zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheid, S. 17) sowie mit der Gesamtstadt Remscheid in Beziehung gesetzt.

Alle aufgeführten Daten wurden von der Statistikstelle der Stadt Remscheid zur Verfügung gestellt. Betrachtet werden die zum Zeitpunkt der Analyse aktuellsten zur Verfügung stehenden Daten mit Stand vom 31.12.2018 sowie deren Entwicklung seit 2009.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Zum 31.12.2018 lebten 3.358 Personen im Revitalisierungsgebiet der Remscheider Innenstadt, 1.180 davon im Untersuchungsgebiet Alleestraße (VU). Sowohl in der Innenstadt (plus 228) als auch im enger gefassten Untersuchungsgebiet Alleestraße (plus 87) hat es im Saldo der vergangen 10 Jahre einen leichten Einwohnerzuwachs gegeben (vgl. Abb. 21). Im Vergleich zur gesamtstädtischen Entwicklung der Einwohnerzahl, die durch eine stetige Abnahme bis 2014, einen starken Anstieg in 2015/2016 infolge der Zuwanderung Geflüchteter und einen weiteren leichten Anstieg seit 2016 auszeichnet (vgl. Abb. 4 und 5), zeigt die Entwicklung der Bevölkerung in der Innenstadt und besonders im VU-Gebiet eine größere Dynamik (vgl. Abb. 22). Hier findet bis 2011 noch eine leichte Bevölkerungszunahme statt, erst danach sinken die Einwohnerzahlen. Seit 2015 steigen sie auch in der Innenstadt v.a. infolge der Zuwanderung Geflüchteter deutlich an. Ein wesentlicher Unterschied zwischen Gesamtstadt und Innenstadtbereich ist, dass die Einwohnerzahlen Ende 2018 in der Gesamtstadt unter (-0.9%) und in der Innenstadt über (+7,3%) den Werten von 2009 lagen. Im Untersuchungsgebiet Alleestraße (VU) beträgt die Zunahme sogar knapp 8% (vgl. Abb. 22). Bezogen auf die Einwohnerdichte, d.h. die Einwohner pro Hektar (ha), zeigen sich die erwartbaren starken Unterschiede zwischen Gesamtstadt und Innenstadtbereich. Während die Einwohnerdichte in der Gesamtstadt konstant bei etwas über 15 Personen pro ha liegt und seit 2009 sogar leicht gesunken ist, liegen die Zahlen im innerstädtischen Revitalisierungsgebiet (knapp 73 EW/ha) und besonders im VU-Gebiet (über 112 EW/ha) heute deutlich über den Zahlen von 2009 (vgl. Abb. 23). Dies korreliert mit der oben beschriebenen Zunahme der Einwohnerzahlen.

Zum Vergleich: Die Einwohnerdichte von Wuppertal beträgt 21 EW/ha. Die innerstädtischen Quartiere Barmen mit 98 EW/ha und Ostersbaum mit 114 EW/ha sind deutlich dichter besiedelt und entsprechen in etwa dem Untersuchungsgebiet Alleestraße (Quelle: https://www.wuppertal.de/wirtschaft-stadtentwicklung/daten_fakten/rbs.php).

ALTERS- UND SOZIALSTRUKTUR

Ein Vergleich der Altersstrukturen in Innenstadt und Gesamtstadt zeigt, dass die Bevölkerung sowohl in der Innenstadt als auch im enger gefassten VU-Gebiet durchschnittlich älter ist, als in der Gesamtstadt. Während der Anteil der Personen ab 65 Jahren zum 31.12.2018 in der Gesamtstadt bei 21,8% lag, betrug dieser Anteil in der Innenstadt 30,2% und im VU-Gebiet 26,4%. Seit 2009 hat sich die Bevölkerung in der Innenstadt jedoch deutlich verjüngt. Es ist zu vermuten, dass dies eine Folge der Zuwanderung Geflüchteter ist. Während in der Gesamtstadt der Anteil der Kinder (bis 15 Jahre), der Jugendlichen (16-24 Jahre) und der jungen Erwachsenen (25-49 Jahre) deutlich gesunken ist, ist der Anteil dieser Altersgruppen in der Innenstadt und im VU-Gebiet deutlich gestiegen. Im VU-Gebiet Alleestraße hat vor allem die Zahl an Kindern und Jugendlichen deutlich zugenommen. Ende 2018 lebten rund um die Alleestraße 180 Kinder bis 15 Jahre und 117 Jugendliche zwischen 16 und 24 Jahren.

Die größte Altersgruppe im VU-Gebiet Alleestraße sind mit 359 Personen die jungen Erwachsenen zwischen 25 und 49 Jahren. Die älteren Erwachsenen zwischen 50 und 64 Jahren sind 213 Personen. 311 Personen sind 65 Jahre und älter.

MENSCHEN UND EINWANDERERFAMILIEN

Der Anteil an Personen mit einem Migrationshintergrund ist seit 2009 auf allen drei betrachteten Ebenen (Gesamtstadt, Innenstadt, VU-Gebiet) deutlich gestiegen (vgl. Abb. 25). Bis 2013 hat es in der Gesamtstadt und den Innenstadtbereichen eine etwa gleichhohe Zunahme gegeben. Seit 2014 hat eine stärkere Zunahme von Menschen mit Migrationshintergrund im VU-Gebiet im Vergleich zur Gesamtstadt oder der Innenstadt eingesetzt.

EINWOHNERENTWICKLUNG GESAMTSTADT UND INNENSTADT SEIT 2009

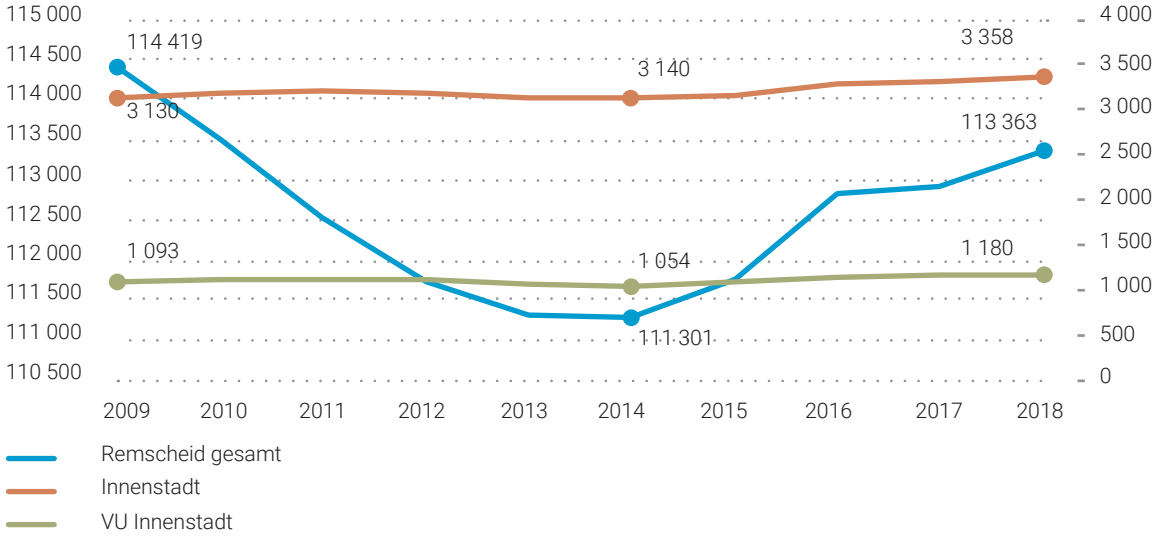


Abb. 31: Diagramm Einwohnerentwicklung Gesamtstadt und Innenstadt seit 2009

EINWOHNERENTWICKLUNG GESAMTSTADT UND INNENSTADT SEIT 2009 (IN %)

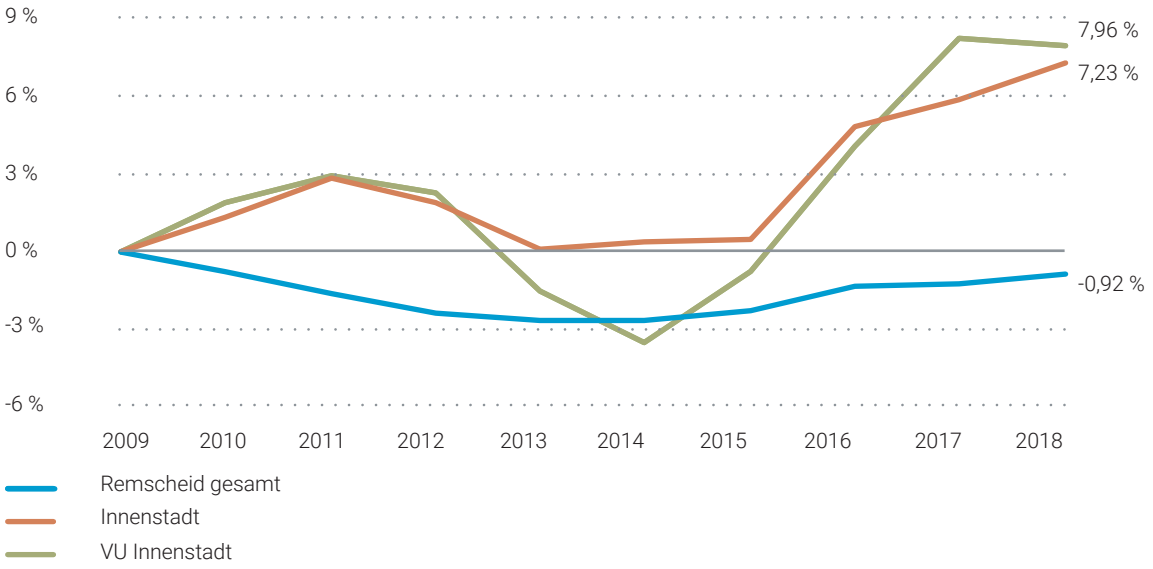


Abb. 32: Diagramm Einwohnerentwicklung Gesamtstadt und Innenstadt seit 2009 (in %)

EINWOHNERDICHTE (EW PRO HA)

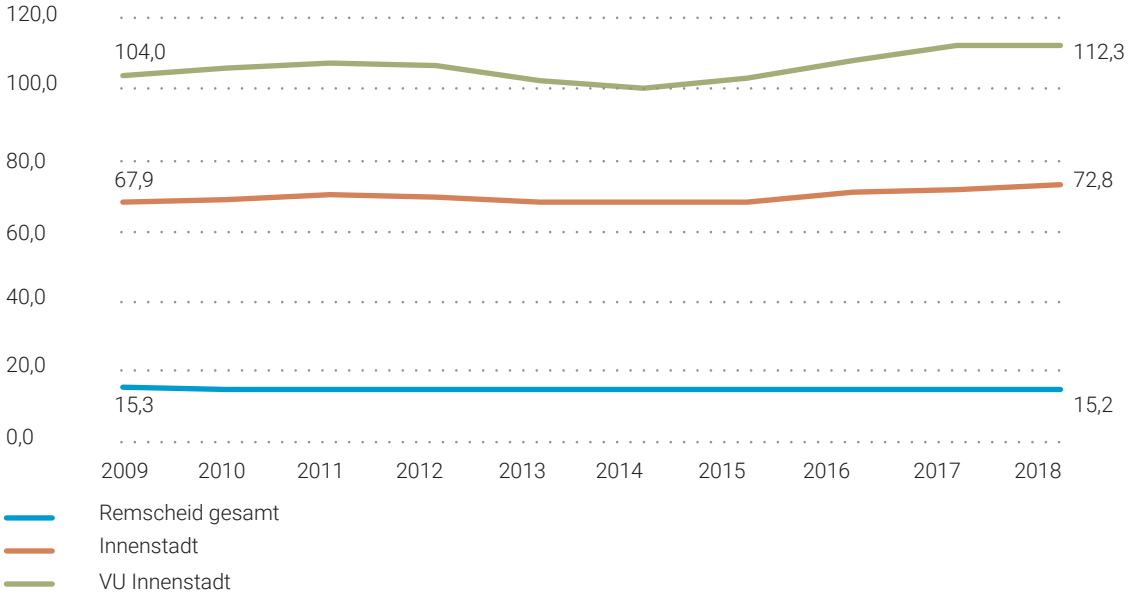


Abb. 33: Diagramm Einwohnerdichte (EW pro ha)

ALTERSSTRUKTUR (IN %)

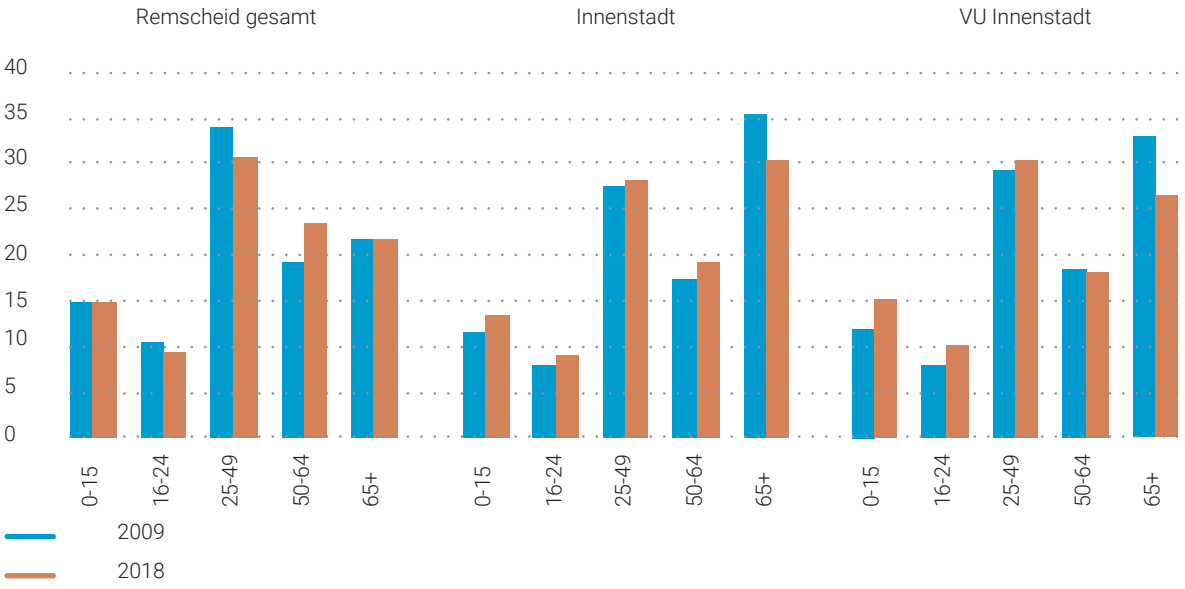


Abb. 34: Diagramm Altersstruktur (in %)

EINWOHNER MIT MIGRATIONSHINTERGRUND (IN %)

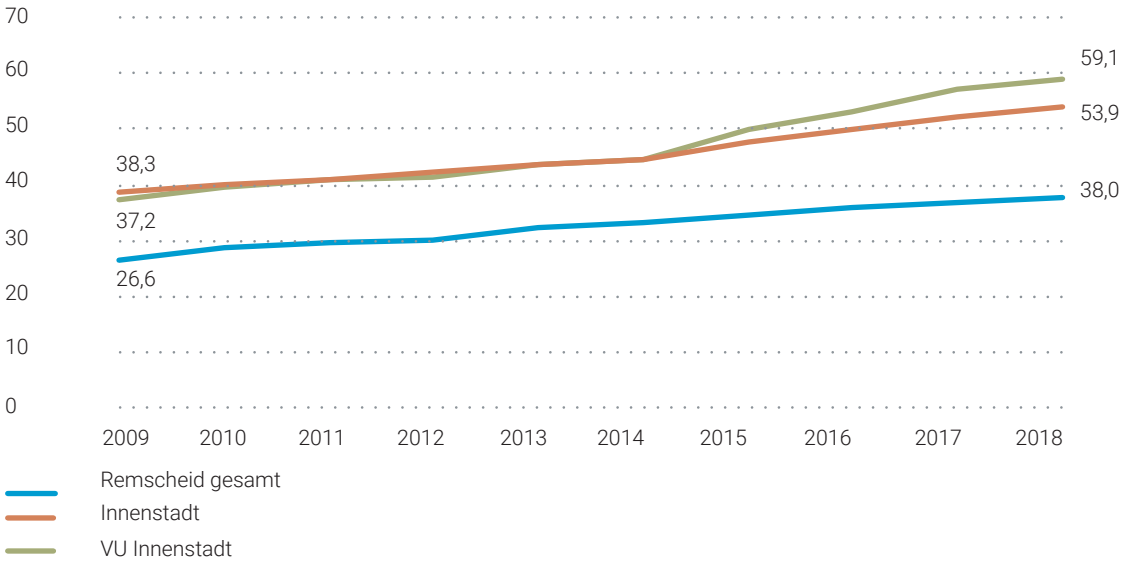


Abb. 35: Diagramm Einwohner mit Migrationshintergrund (in %)

ANTEIL ARBEITSLOSER (UNTER DEN 15-65 JÄHRIGEN)

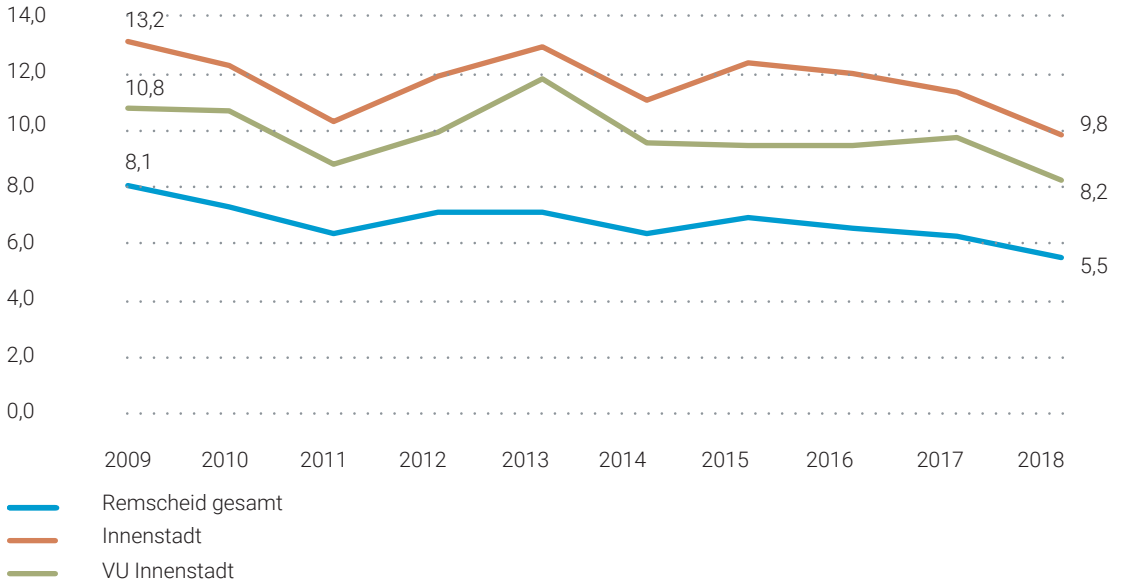


Abb. 36: Diagramm Anteil Arbeitsloser (unter den 15-65 Jährigen)

ANTEIL VON PERSONEN IN BEDARFGEMEINSCHAFTEN MIT SGB II-BEZUG (IN %)

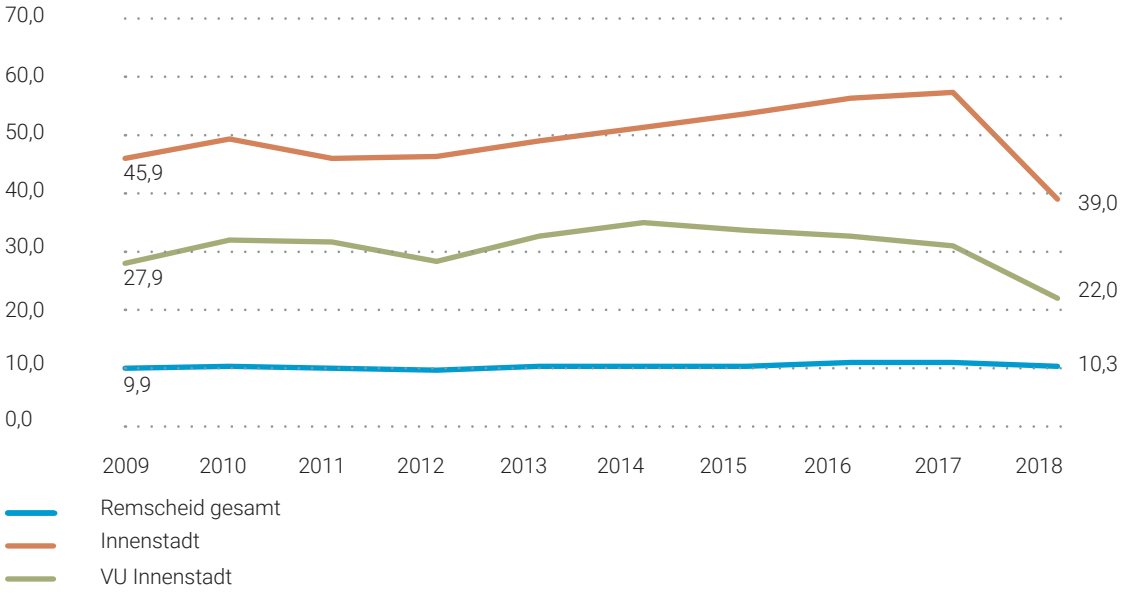


Abb. 37: Diagramm Anteil von Personen in Bedarfsgemeinschaften mit SGB II-Bezug (in %)

Insgesamt haben knapp 60% der Bewohnerinnen und Bewohner des VU-Gebiets Alleestraße einen Migrationshintergrund (vgl. Abb. 25).

ARBEITSLOSIGKEIT UND TRANSFERLEISTUNGSBEZUG

Der Anteil Arbeitsloser an der erwerbsfähigen Bevölkerung (d.h. der 15- bis 65-Jährigen) unterlag seit 2009 einigen konjunkturell bedingten Schwankungen, liegt aber auf allen drei betrachteten Ebenen deutlich unter dem Niveau von 2009 (vgl. Abb. 26). Insgesamt ist der Anteil in der Innenstadt höher als in der Gesamtstadt, wobei er im VU-Gebiet Alleestraße mit 8,2% geringer ist als in der Innenstadt mit 9,8%.

Der Anteil der Personen, die in Bedarfsgemeinschaften mit SGB II-Bezug leben, liegt in der Innenstadt deutlich höher als in der Gesamtstadt. In der gesamten Innenstadt liegt der Wert mit 39% wiederum deutlich über dem Wert innerhalb des VU-Gebiets von 22%. Während der Anteil in der Gesamtstadt seit 2009 weitestgehend konstant bei etwa 10% liegt, unterliegt er in der Innenstadt einigen Schwankungen und ist insbesondere zwischen 2017 und 2018 stark gesunken (vgl. Abb. 27).

ZWISCHENFAZIT

Die Entwicklung der Wohnbevölkerung im VU-Gebiet Alleestraße ist positiv und damit ein stabilisierender Faktor. Der hohe Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund sowie der Anteil von Personen mit Transferleistungsbezug zeigen aber gleichzeitig eine eher einseitige Zusammensetzung der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet. Die Aufgabe besteht hier in der Schaffung von Strukturen zur besseren Durchmischung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Eine weitere Herausforderung besteht in dem hohen und zunehmenden Anteil an Kindern bis 15 Jahren und Jugendlichen bis 24 Jahren. Für diese Gruppen müssen in dem verdichteten Innenstadtbereich die Lebensbedingungen durch Angebotsstrukturen und Freiräume verbessert werden. Aber auch der Anteil an Senioren begründet Ansprüche hinsichtlich Barrierefreiheit, Ruhe- und Kommunikationsorten im Umfeld der Alleestraße. Die hohe Einwohnerdichte bietet zum einen Potenzial für eine ausreichende Nahversorgung, zum anderen stellt sie aber auch besondere Anforderungen an das Wohnumfeld hinsichtlich Aufenthalts- und Freiräumen.

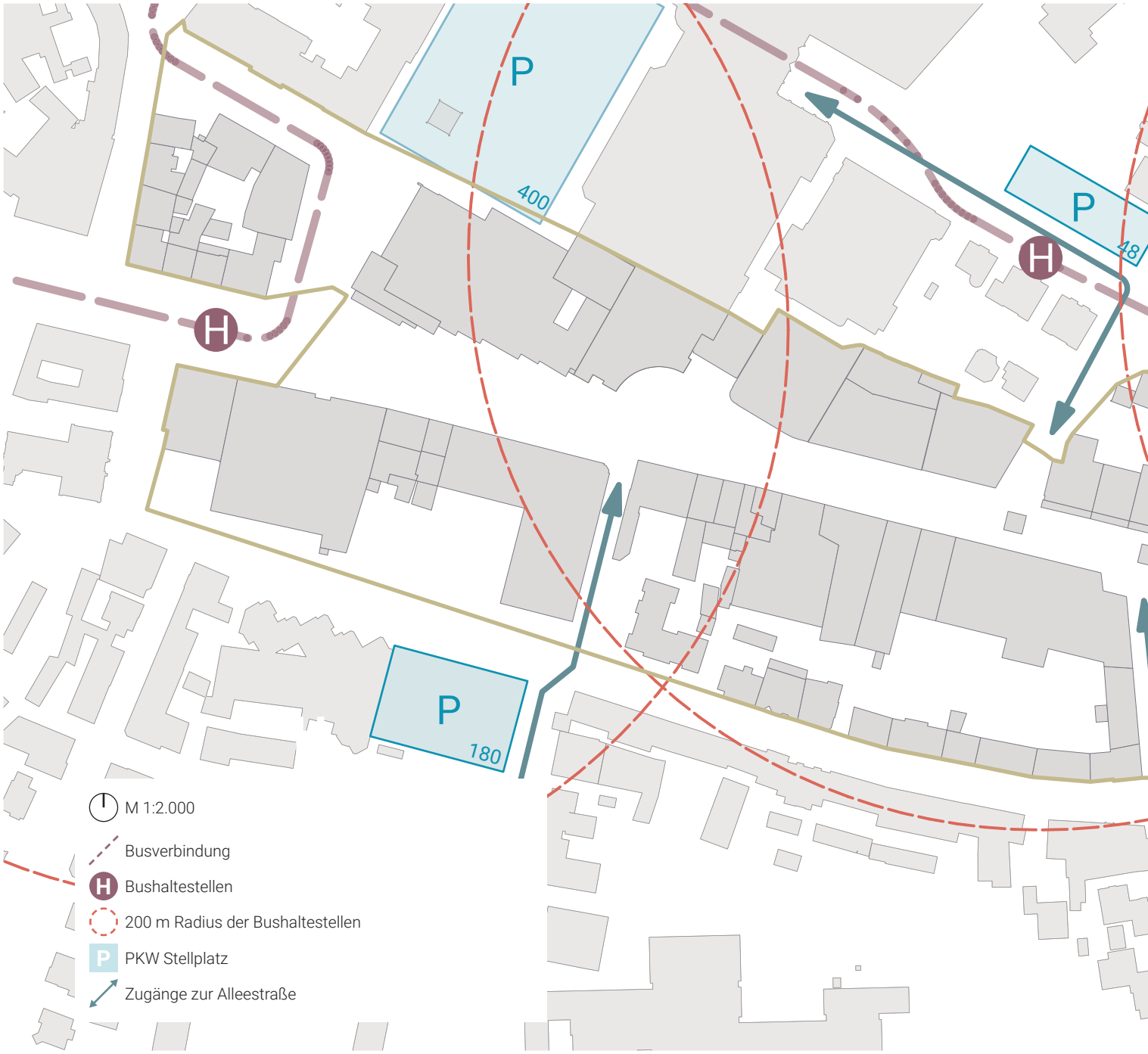


Abb. 38: Karte Erschließungsstruktur

2.5. ERSCHLIESSUNG

Als zentraler Versorgungsbereich im Stadtbezirk Alt-Remscheid ist die Alleestraße für alle Verkehrsteilnehmenden befriedigend bis gut erschlossen.

ÖPNV ERSCHLIESSUNG

Nord-östlich der Alleestraße befindet sich am Friedrich-Ebert-Platz der der Zentrale Omnibusbahnhof, von dem aus Buslinien in das gesamte Stadtgebiet (Hasten, Lennep, Lüttringhausen, Remscheid-Süd, Alt-Remscheid, Remscheider Bahnhof) verkehren. Gemeinsam mit der Haltestelle Hochstraße am westlichen, der ca. 100 m nördlich gelegenen Haltestelle Allee-Center am mittleren Teil und der Haltestelle Markt am südlichen Ende der Alleestraße gliedern Sie die ca. 670 m lange Fußgängerzone in drei gut angebundenen Abschnitte und sorgen für eine ÖPNV-Erreichbarkeit aus dem gesamten Stadtgebiet. Lediglich die fußläufige Anbindung an die Haltestellen nördlich der Alleestraße weist teilweise Gestaltungsdefizite und Gefälle über den Grenzwerten für eine barrierefreie Anbindung auf. Das Quartier südlich der Alleestraße ist durch den Busverkehr nicht optimal abgedeckt. Der Remscheider Bahnhof ist von der Alleestraße fußläufig (ca. 400 Meter vom östlichen Ende der Alleestraße) erreichbar und bietet Zugang zum regionalen und überregionalen schienengebundenen Verkehr.

MIV ERSCHLIESSUNG UND RUHENDER VERKEHR

Hinsichtlich der Erreichbarkeit für den MIV ist die Alleestraße gut über das angrenzende Netz der Erschließungs-, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen angebunden. Die Alleestraße ist als Fußgängerzone ausgewiesen, ist aber für Anlieferverkehre zu festgelegten Zeiten befahrbar. Ein Queren der Fußgängerzone ist für den MIV ausgeschlossen.

In unmittelbarer und mittelbarer Nähe zur Alleestraße befinden sich mehrere bewirtschaftete Parkhäuser und Parkplätze mit einer Kapazität von über 2.200 Stellplätzen. Das Parkplatzangebot im Umfeld der Alleestraße kann somit grundsätzlich als ausreichend für die Alleestraße und die angrenzenden Stadtbereiche und Einrichtungen angesehen werden. Problematisch sind einige fußläufige Verbindungen zu den Parkhäusern im Umfeld der Alleestraße.

Handlungsbedarf besteht beispielsweise bei der Anbindung des Parkhauses an der Daniel-Schürmann-Straße über die nicht durchgängig barrierefrei gestaltete Luisenstraße. Die Anbindung des Parkhauses der Allee-Arkaden in der Blumenstraße an die Alleestraße ist unübersichtlich und hat Gestaltungsdefizite. Auch die Engelspassage als Verbindung zum ZOB und den angrenzenden Parkplätzen ist nicht barrierefrei, schmal, unübersichtlich und in einem erneuerungsbedürftigen baulichen Zustand.

FUSSGÄNGERVERKEHR

Die Alleestraße und die umliegenden soziokulturellen Einrichtungen und Angebote liegen in einer guten fußläufigen Erreichbarkeit. Aufgrund der topografischen Lage sind einige Zugänge zur Alleestraße über ihre Querstraßen für Fußgänger wenig komfortabel und nicht barrierefrei (Luisenstraße, Wiedenhofstraße, Mandtstraße, Engelspassage, Wilhelm-Schuy-Straße). Die Verbindung zwischen Theodor-Heuss-Platz und Alleestraße über die Fastenrathstraße ist für Fußgänger wenig übersichtlich und aufgrund der Verkehrsführung des MIV und einer Tiefgaragenzufahrt problematisch.

FAHRRADVERKEHR

Die Alleestraße ist für den Fahrradverkehr nicht geöffnet, er muss ähnlich dem MIV über Parallelstraßen an die Alleestraße geführt werden. Die Erreichbarkeit und Erschließung der Allleestraße für den Fahrradverkehr ist verbesserungswürdig. Es fehlt eine Anbindung an die „Trasse des Werkzeugs", die eine Fahrradverbindung zwischen der südlichen Innenstadt und Hasten darstellt. Das Radverkehrskonzept für Remscheid von 2019 stuft die Alleestraße und die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen bis sehr hohen Handlungsbedarf bezogen auf die Fahrradinfrastruktur ein.

LIEFERVERKEHR

Die Alleestraße ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Durch die Anlieferung der Geschäfte an der Alleestraße kommt es zu den Anlieferzeiten auch auf der Alleestraße selbst zu einem relativ hohen Verkehrsaufkommen mit einhergehender Lärmemission und Gefährdungspotenzial für Fußgänger und Fahrradfahrer. Die Nebenstraßen erfahren neben dem Anlieferverkehr durch Anwohnerverkehr und Parksuchverkehr eine deutliche Verkehrs- und auch Lärmbelastung.

ZWISCHENFAZIT

Die Alleestraße ist durch den SPNV, den ÖPNV und den MIV gut erschlossen. Das Parkplatzangebot ist ausreichend und gleichmäßig entlang der Alleestraße verteilt. Die Verbindungsräume zu angrenzenden Haltestellen sowie Parkhäusern und Parkplätzen weisen jedoch gestalterische und funktionale Defizite auf. Besondere Aufmerksamkeit sollte einer barrierearmen Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz gewidmet werden, der als zentrale Haltestelle große Bedeutung für das ÖPNV Angebot hat. Die Engelspassage weist hier deutliche Defizite auf. Anliefer- und Parksuchverkehre in den Nebenstraßen und der Alleestraße selbst schmälern den ansonsten ruhigen Charakter der innerstädtischen Wohnlagen. Aufgrund der Topografie und dem Zustand einiger Nebenstraße ist die Erreichbarkeit der Alleestraße für Fußgänger insgesamt verbesserungswürdig. Die Fahrradinfrastruktur im Umfeld der Alleestraße ist wenig ausgebaut sollte zukünftig eine größere Aufmerksamkeit erfahren.

Abb. 39.: Unübersichtliche Zugangssituation zur Alleestraße über die Engelspassage

Abb. 40: Umfassendes Stellplatzangebot im Umfeld z.B. an der Daniel-Schürmann-Straße

2.6. REFLEXION

Die Vorbereitenden Untersuchungen und die Erarbeitung des Rahmenplanes für die Alleestraße werden durch unterschiedliche Beteiligungsformate unterstützt. Einen Überblick über den gesamten Beteiligungsprozess zu Voruntersuchungen und Rahmenplanung wird in Kapitel 1.2 vermittelt.

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurde zum einen eine Eigentümerbefragung durchgeführt, um Zustand und Nutzung des Immobilienbestands genauer zu erfassen und die Interessen der Immobilieneigentümer mit Blick auf die Entwicklung ihrer Bestände und die Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße nachvollziehen zu können. Zum anderen wurden die Ergebnisse der Bestandserhebungen über eine Online-Beteiligungsplattform mit der Interessierten Öffentlichkeit anhand von sechs thematischen Thesen reflektiert. In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Eigentümerbefragung und der Online-Beteiligung detailliert dargestellt.

Abb. 41: Ausschnitte der Beteiligungsplattform www.alleestrasse-remscheid.de

EIGENTÜMERBEFRAGUNG

Für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes und die Aufstellung einer Sanierungssatzung (nach § 142 BauGB) sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (VU gem. § 141 BauGB) die Beteiligung und Mitwirkung von Betroffenen vorgeschrieben. Dafür wurden in einem ersten Schritt im Februar 2020 alle Immobilieneigentümer bzw. deren Hausverwaltungen im Untersuchungsgebiet per Brief angeschrieben. Sie wurden über das Verfahren informiert und um Auskünfte zu ihren Immobilien per Online-Fragebogen gebeten.

Insgesamt wurden 93 Eigentümer identifiziert, von denen 75 den Fragebogen ausgefüllt haben. Drei Eigentümer haben sich telefonisch gemeldet, den Fragebogen aber nicht ausgefüllt und 15 Eigentümer haben keine Rückmeldung gegeben. Die Rücklaufquote liegt bei 80 Prozent.

EIGENTÜMERSTRUKTUR

Bei jedem dritten Eigentümer handelt es sich um eine Eigentümergemeinschaft nach WEG und bei jedem zehnten Eigentümer um eine Erbengemeinschaft. Damit bestehen 39 von 93 Eigentumsverhältnissen (42,4%) auf der Alleestraße aus mehreren Eigentümern. Hierbei handelt es sich überwiegend um lokal oder regional verankerte Akteure (33 von 39). Bei ebenso vielen Hauseigentümern (39) handelt es sich um Einzelvermieter. Diese sind zur Hälfte (20) private Vermieter mit überwiegend lokalem oder regionalem Bezug (13 von 20). Zur anderen Hälfte (19) handelt es sich um gewerbliche Vermieter. Diese agieren überwiegend überregional (13 von 19). In der Minderheit sind die selbstnutzenden Eigentümer (15 von 93). Dies ist die Gruppe, die in der Regel persönlich betroffen ist und zumeist das größte Engagement und Interesse für eine Entwicklung der Alleestraße aufbringt. Acht dieser Immobilien liegen unmittelbar an der Alleestraße, von denen sechs von örtlichen Geschäftsleuten und zwei von örtlichen Institutionen (Sparkasse, Stadtwerke) genutzt werden.

EIGENTÜMERWECHSEL, VERKAUFSABSICHTEN UND NEUBAUTÄTIGKEIT

Auffällig viele Eigentümer im Untersuchungsbereich haben ihre Immobilie erst in den letzten Jahren erworben. Jedes dritte Gebäude (29) hat in den letzten zehn Jahren den Eigentümer gewechselt. Von diesen liegen 19 auf der Alleestraße und zehn in den Seitenstraßen. (vgl. Abb. 30) Ein Verkauf der erfassten Immobilien wird in drei Fällen beabsichtigt. Zwei weitere Verkaufsabsichten sind aus dem Internet bekannt. Bei den in den vergangen zehn Jahren erworbenen Immobilien handelt es

HERKUNFT UND STRUKTUR DER EIGENTÜMER (N=93)

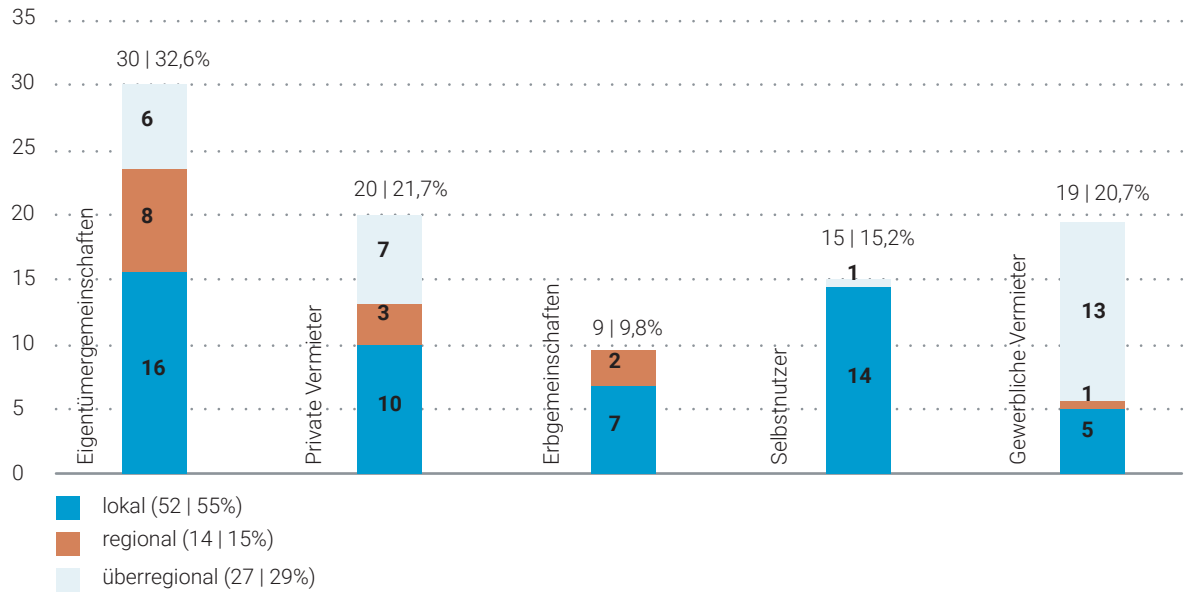


Abb. 42: Diagramm Eigentümerstruktur

LETZTER EIGENTÜMERWECHSEL (N=88)

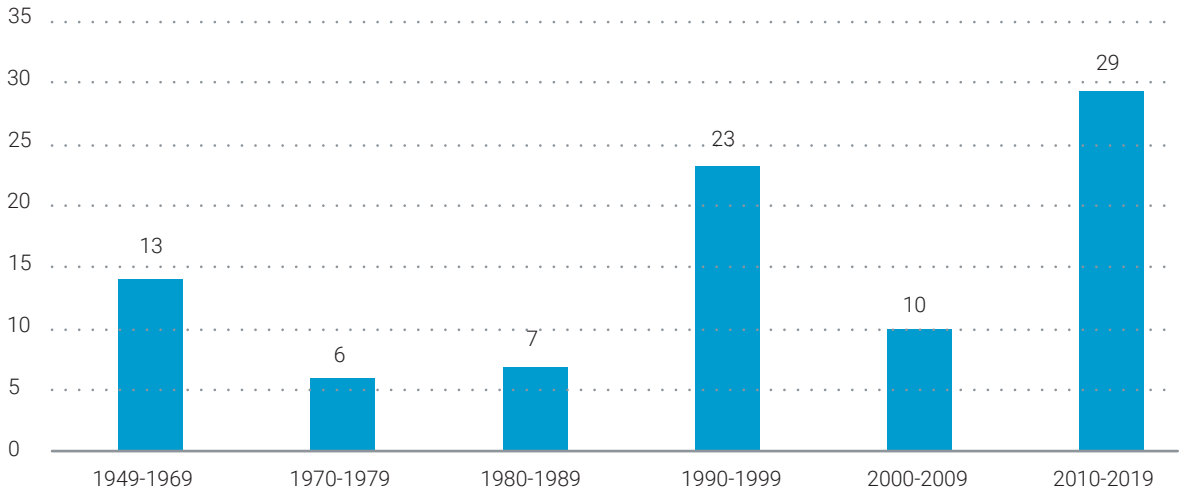


Abb. 43: Diagramm Letzter Eigentümerwechsel

NUTZUNG UND LEERSTAND VON IMMOBILIEN (N=89)

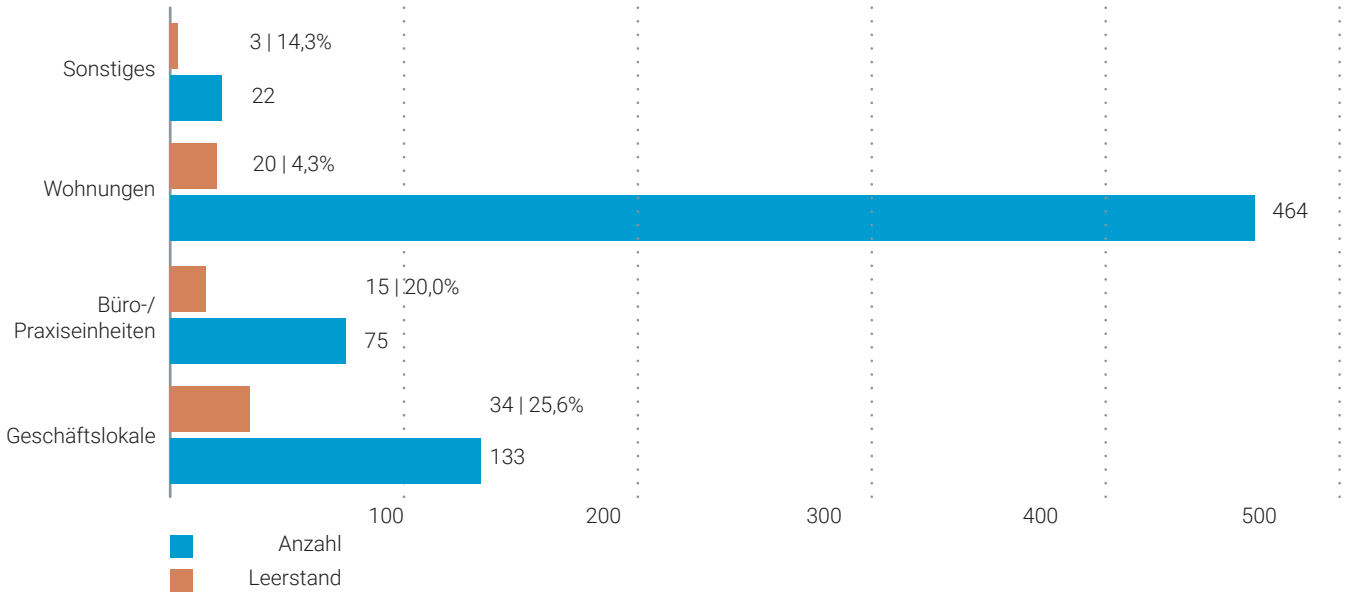


Abb. 44: Diagramm Anzahl bzw. Nutzung und Leerstand von Einheiten in den Objekten

sich ausschließlich um Bestandsimmobilien. Die letzte Neubautätigkeit an der Alleestraße liegt 19 Jahre zurück und erfolgte 2001. Annähernd drei Viertel der erfassten Gebäude (62 von 85) wurden vor 1970 gebaut. Das Allee-Center wurde Mitte der 1980er Jahre eröffnet. In den 1990er Jahren wurde an der oberen Alleestraße ein gesamter Abschnitt mit fünf Gebäuden nach und nach neu gebaut. Mitte der 1990er Jahre wurde das ehemalige Sinn-Leffers-Kaufhaus errichtet. Ende der 1990er Jahre wurden die drei Pavillons auf der Alleestraße aufgestellt.

NUTZUNGEN UND LEERSTAND

In den 89 erfassten Gebäuden befinden sich 133 Geschäftslokale, 75 Büroeinheiten und 463 Wohnungen. Unter Sonstiges gehören u.a. Sozial-, Lager- und Veranstaltungsräume sowie 13 nicht näher bezeichnete Einheiten. In 70 von 89, und damit in den meisten Gebäuden befinden sich auch Wohnungen. (vgl. Abb. 34)

GEWERBE

Bei den Geschäftslokalen besteht ein hoher Leerstand. Von den erfassten Ladenlokalen steht jedes vierte Ladenlokal leer (25,6%). Dabei handelt es sich um 34 Ladenlokale in 22 Gebäuden. Auch bei den Büro- und Praxiseinheiten besteht ein hoher Leerstand. Jede fünfte Büro- und Praxiseinheit steht leer (20,0%). Betroffen sind zwölf Gebäude. Ein räumlicher Schwerpunkt ist nicht erkennbar. In einem Drittel der Fälle haben die Gewerbemieter in den letzten zehn Jahren nicht gewechselt, in der Hälfte der Fälle haben die Gewerbemieter im gleichen Zeitraum selten gewechselt. In acht Fällen (bei 70 Nennungen) haben die Gewerbemieter häufig, in einen Fall sehr häufig gewechselt. In Bezug auf die Mietkosten lässt sich folgendes feststellen: In knapp einem Drittel der Fälle (31%) liegt die Gewerbemiete bis 5 Euro/m² netto und in etwas mehr als zwei Drittel der Fälle (69%) beträgt die Gewerbemiete mehr als 5 Euro/m² netto. In einem Viertel der Fälle (24%) beträgt die Gewerbemiete mehr als 10 Euro/m² netto. Niedrigere Gewerbemieten sind vor allem auf der unteren Alleestraße zu finden, höhere Gewerbemieten auf der oberen Alleestraße. 26% der Vermieter sind mit den gegenwärtigen Gewerbemieten zufrieden, 74% sind dies nicht. Die Unzufriedenheit ist auf der oberen Alleestraße geringer (71%) als auf der unteren Alleestraße (84%).

WOHNEN

Über die Befragung wurden 463 Wohnungen erfasst. Die ermittelte Leerstandsquote liegt bei 4,3%. Lediglich im Gebäude Wiedenhofstraße 4-6, angrenzend zum Innenhof der Warenhausimmobilie ehemals Kaufhalle/ Woolworth, stehen mit sechs von neun Einheiten auffällig viele Wohnungen leer. Eine Erklärung für die auffällige Differenz zwischen Eigentümerbefragung und der Stromzähler-Methode, die wesentlich umfassendere Leerstände ergeben hat (vgl. Kapitel 2.3), könnte eine ungleich höhere Leerstandsquote bei den im Rahmen der Befragung nicht erreichten Eigentümern sein. So wurde beispielsweise die Situation einiger Wohngebäude am Markt nicht erfasst, in denen sich eine hohe Anzahl an Wohnungen befindet. Darüber hinaus kommen mitgezählte Zähler in leerstehenden Ladenlokalen und Büroeinheiten in Betracht.

In den meisten Gebäuden (84%) haben in den letzten zehn Jahren die Wohnungsmieter selten oder gar nicht gewechselt. Häufiger Wechsel findet eher in Gebäuden mit acht und mehr Wohnungen statt. Am häufigsten (67%) liegt die Wohnungsmiete zwischen „mehr als 5 Euro" und „bis 7 Euro/m²". In einem Viertel der Fälle (24%) liegt die Wohnungsmiete „bis 5 Euro/m²". Mehr als 7 Euro/m² wird in je drei Fällen auf der Alleestraße und in den Seitenstraßen erzielt. Beträgt die Wohnungsmiete mehr als 5 Euro/m², gibt es mit der Miethöhe sowohl zufriedene als auch unzufriedene Vermieter. Liegt die Wohnungsmiete bei 5 Euro/m² oder darunter, sind die Vermieter mit der Miethöhe zumeist unzufrieden. Generell ist die Zufriedenheit mit der Wohnungsmiete (42%) höher als mit der Gewerbemiete (26%).

INVESTITIONEN UND GEPLANTE MASSNAHMEN

In 72 Gebäude (81%) wurde in den letzten fünf Jahren investiert. In den meisten Fällen hat es sich dabei um laufende Instandhaltungen gehandelt. In 38 Gebäuden wurden energetische Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt. 28 von diesen Gebäuden befinden sich an der Alleestraße und 10 in den Seitenstraßen. Von den sieben Gebäuden mit grundlegender Modernisierung wurden in fünf auch energetische Maßnahmen durchgeführt. In zwei Gebäuden wurden barrierefreie Zugänge errichtet. An 52 Gebäuden (58%) sind Maßnahmen in den kommenden Jahren geplant. In die meisten dieser Gebäude (48) wurde auch schon vorher investiert. In den meisten Fällen (43) handelt es sich um die Behebung kleinerer Mängel. In 19 Fällen ist eine energetische Modernisierung geplant. Zehn dieser Gebäude befinden sich auf der Alleestraße, zwei der Eigentümer planen eine Gesamtmodernisierung. Die übrigen neun Gebäude befinden sich in den Seitenstraßen. Unter Sonstiges werden genannt: Waschküche für Wohnmieter, Sanierung Balkone, Umbau für neuen Gewerbemieter, Außenaufzug für Wohnmieter. In 24 Gebäuden, für die kei-

MIT WELCHEN PROBLEMEN HAT DIE ALLEESTRASSE DERZEIT ZU KÄMPFEN? (N=67)

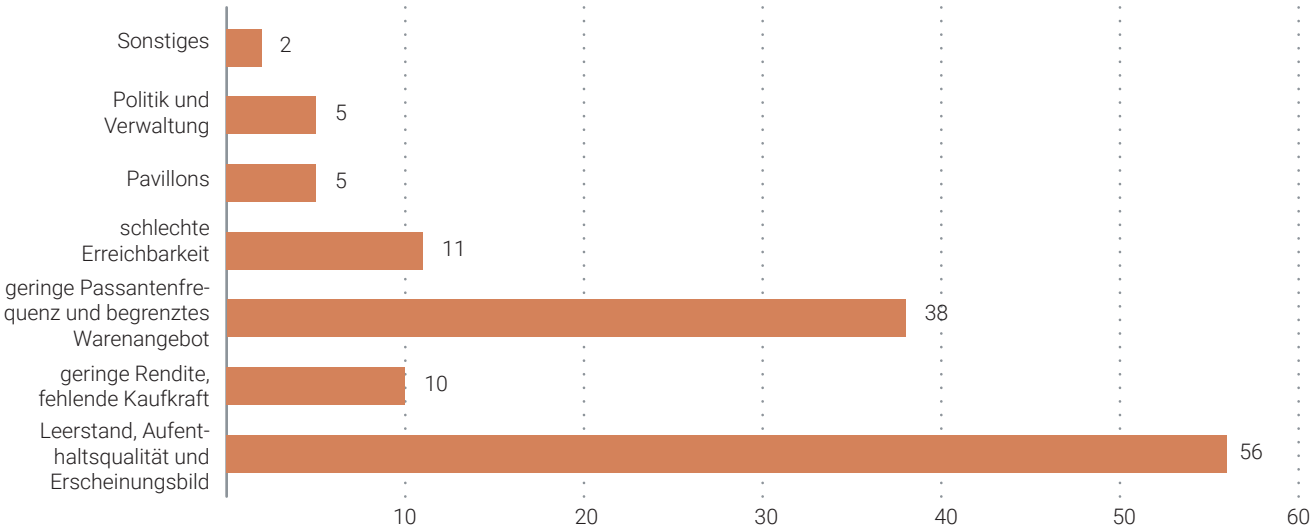


Abb. 45: Diagramm Probleme der Alleestraße laut Eigentümerbefragung

WELCHE CHANCEN BIETET DIE ALLEESTRASSE? (N=56)

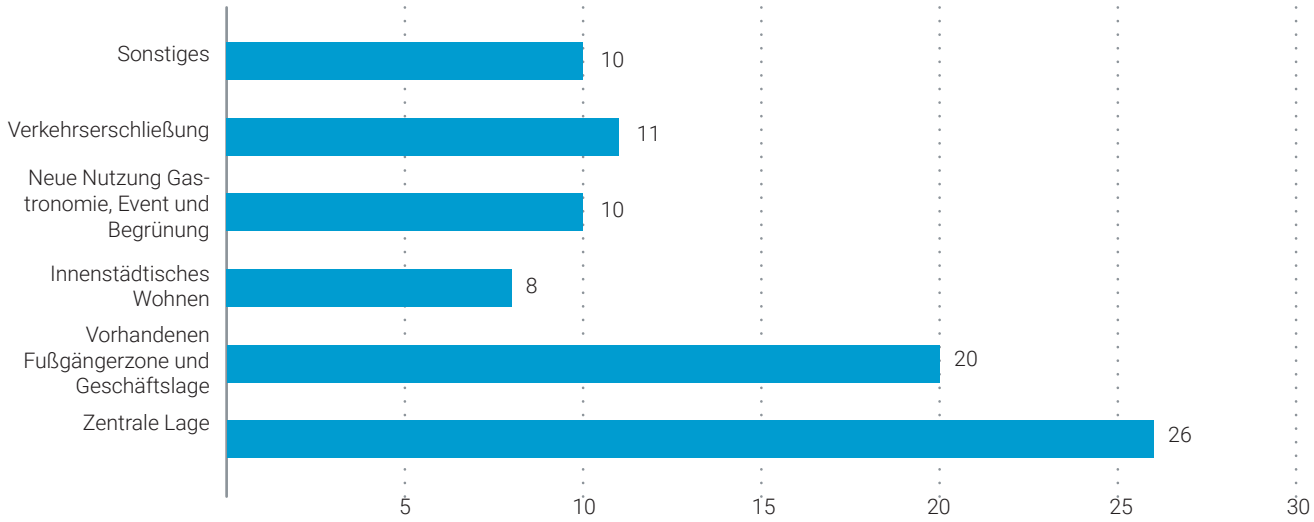


Abb. 46: Diagramm Chancen der Alleestraße laut Eigentümerbefragung

ne Maßnahmen geplant sind, wurde in den vergangenen Jahren investiert. Und in 13 Gebäude, in die in den letzten fünf Jahren nicht investiert worden ist, wird auch in den kommenden Jahren planmäßig nicht investiert. Davon befinden sich fünf in der Alleestraße und acht in den Seitenstraßen.

ZUSTAND DER GEBÄUDE

An zwei Dritteln der Gebäude liegen laut den Eigentümern Mängel vor. Größtenteils (etwa 65%) werden diese als kleinere Mängel eingestuft, etwa 25% der Gebäude haben Substanzmängel. Am häufigsten liegen Mängel an der Fassade (32 Fälle) vor. Davon 20 Mal kleinere Mängel wie Verschmutzung und zwölf Mal Instandsetzungsmängel. Bei den 15 Gebäuden mit Substanzmängeln geht es elf Mal um eine Fassadensanierung, kombiniert mit Dach- und/oder Fenster- und/oder Heizungserneuerung. In vier Fällen geht es nur um eine Dachsanierung und Fenstererneuerung. Bei den drei Gebäuden mit schweren Substanzmängeln geht es vor allem um eine Dachsanierung. In einem Fall steht die Sanierung der Heizung und in einem Fall die Sanierung von Wänden, Decken und Stützen an.

DEFIZITE UND CHANCEN DER ALLEESTRASSE

Als größtes Problem mit 56 Nennungen werden die leerstehenden Geschäftslokale und die damit einhergehende fehlende Aufenthaltsqualität und das sich daraus verschlechternde Erscheinungsbild genannt. Als Schwäche werden mit 38 Nennungen ebenso die geringe Passantenfrequenz und das begrenzte Warenangebot gesehen. (vgl. Abb. 35) Ein Grund für beides, den Leerstand und das begrenzte Warenangebot, könnten die geringe Rendite und die fehlende Kaufkraft sein (zehn Nennungen). Als Problem wird auch genannt, dass die Renditen in Anbetracht der heutigen Einzelhandelssituation nicht zu gering, sondern die Ertragserwartungen der Vermieter zu hoch sind. Als Schwäche wird auch die schlechte Erreichbarkeit benannt. Im Einzelnen sind das zu wenige und zu teure Parkmöglichkeiten sowie die unzumutbare Zuwegung vom Busbahnhof durch die Engelspassage (elf Nennungen). Als größte Stärken werden die zentrale Lage (26 Nennungen) sowie die etablierte Einkaufsstraße (20 Nennungen) genannt. Im Einzelnen sind dies u.a. die Fußläufigkeit, der belebte Stadtmittelpunkt, die gute Nahverkehrsanbindung, der hohe Bekanntheitsgrad, eine vorhandene Fußgängerzone, genügend Geschäftslokale, vorhandener Baumbestand. (vgl. Abb. 36) Als weitere Chance werden Gastronomie, Event mit Möblierung und Begrünung als neue Nutzungen auf der Alleestraße gesehen (zehn Nennungen).

Es ist ausreichend Platz für Innen- und Außen-Gastronomie. Es fehlt aber an grünen Aufenthaltsinseln für unterschiedliche Altersgruppen. Weiterhin wird die gute Verkehrserschließung als Chance gesehen. Die Anbindung an den ÖPNV ist gut, es gibt ausreichend Parkplätze, es gibt eine gute Verbindungsachse zum Bahnhof, es fahren keine Autos auf der Alleestraße. Das vorhandene zentrale ruhige Wohnen in der Innenstadt wird als weitere Stärke genannt (acht Nennungen).

HANDLUNGSERFORDERNISSE UND NEUE IDEEN

Als wichtigste Maßnahme zur Stabilisierung der Alleestraße seitens der privaten Eigentümer werden das Sanieren, Renovieren und Investieren in die eigene Immobilie gesehen (22 von 42 Nennungen). Die Stadt Remscheid sollte vor allem den öffentlichen Raum funktional erneuern (19 von 48 Nennungen) und ein Citymanagement für die Kommunikation und Zusammenarbeit dauerhaft etablieren (elf Nennungen). An Erdgeschossnutzungen alternativ zum Handel können sich die Immobilieneigentümer vor allem Gastronomie (46 von 69 Nennungen), Gewerbe (41 Nennungen) und Bürodienstleistungen (35 Nennungen) vorstellen. Die Nutzung Wohnen wird 19 Mal genannt.

ONLINE-BETEILIGUNG

Ursprünglich sollte Ende März 2020 eine öffentliche Zukunftswerkstatt stattfinden, um Meinungen zu Handlungsschwerpunkten auszutauschen und Zukunftsbilder für die Alleestraße zu diskutieren. Aufgrund der Pandemie ist diese öffentliche Veranstaltung ausgefallen und konnte in dieser Form auch nicht nachgeholt werden. Als alternatives Beteiligungsformat wurde im Juni/Juli 2020 eine Online-Befragung über eine dafür konzipierte Website (www.alleestrasse-remscheid.de) durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger konnten sechs Thesen zum Zustand der Alleestraße bewerten und kommentieren. Um auf das Online-Beteiligungsformat aufmerksam zu machen und öffentlich über die Zukunftsbilder zu sprechen, fand am 2. Juni 2020 eine zweistündige Call-in Radiosendung beim Lokalradio RSG mit Fachdezernent Peter Heinze und Prof. Yasemin Utku vom Planungsbüro STADTGUUT statt.

Zu sechs Themen wurde, nach einer kurzen Beschreibung der Ist-Situation, eine Behauptung formuliert, die von den Teilnehmenden per Zustimmung oder Ablehnung bewertet werden konnten. Insgesamt haben sich 329 Personen an dieser Bewertung beteiligt. Bei diesen Personen handelt es sich überwiegend (zu 84%) um Kunden und Besucher der Alleestraße. Nur wenige sind Anwohner (5%), Immobilieneigentümer (2%) oder haben ihren Arbeitsplatz auf der Alleestraße (4%).

THEMA STÄDTEBAU UND ERSCHEINUNGSBILD

„Eine nachhaltige Verbesserung des Erscheinungsbildes der Alleestraße und ihrer Nebenstraßen ist nur durch Eingriffe in die städtebauliche Grundstruktur möglich."

ZUSTIMMUNG	72%
ABLEHNUNG	19%
ENTHALTUNG	10%

72 Prozent der Teilnehmenden halten eine Verbesserung des städtebaulichen Zustands nur durch Eingriffe in die Gebäudestruktur für möglich. Dieser hohe Wert verdeutlicht, wie fundamental gedacht werden muss. Vielleicht zeigt der Wert auch, wie schlecht es um die Alleestraße in der öffentlichen Wahrnehmung steht. Denn das ist klar, der Rückbau und Abriss vorhandener Gebäude, die Entkernung von Innenhöfen, die Aufwertung von Rückseiten und die Erneuerung von Straßen bedeutet einen erheblichen Aufwand sowie großes privates Engagement. Die Frage ist, was baulich machbar und wirtschaftlich darstellbar ist?

THEMA FREIRAUM UND GRÜNFLÄCHEN

„Der Anteil an Grünflächen im öffentlichen Straßenraum ist im Bereich der Alleestraße sowohl aus Gründen der Aufenthaltsqualität als auch aus stadtklimatischer Sicht zu erhöhen."

ZUSTIMMUNG	91%
ABLEHNUNG	7%
ENTHALTUNG	2%

91 Prozent der Teilnehmenden halten eine Erhöhung des Grünanteils im öffentlichen Straßenraum für notwendig. Damit verbunden ist der Gedanke, die Alleestraße und ihre Nebenstraßen lebensfähig zu gestalten. Dabei müssen die Grünräume mit Funktionen wie Treffen, Bewegen, Ausruhen, Spielen etc. belegt und gestaltet werden. Sie schaffen die Rahmenbedingungen für öffentliches Leben, geben die Anziehungskraft um die Menschen in die Innenstadt zu ziehen. Klar ist aber auch, dass frequentierte öffentliche Grünflächen einen erhöhten Pflegeaufwand und einer permanenten Instandhaltung bedürfen.

THEMA EINZELHANDEL UND NEUE NUTZUNGEN

„Wir müssen uns von dem Bild lösen, dass es auf der Alleestraße viele und verschiedene Geschäfte gibt. Die Alleestraße wird in Zukunft nicht mehr nur zum Einkaufen genutzt."

ZUSTIMMUNG	80%
ABLEHNUNG	18%
ENTHALTUNG	2%

80 Prozent der Teilnehmenden stimmen zu, dass die Alleestraße zukünftig nicht mehr einzig durch ihre Einkaufsfunktion definiert wird. Gleichwohl war und ist der Handel der bestimmende Faktor für das öffentliche Leben, er sorgt für soziale Interaktion und Aufenthaltsqualität. Es stellt sich die Frage, wie diese Qualität und Zentralität trotz weniger Handel beibehalten oder wiederhergestellt werden können? Was tritt an die Stelle des Einzelhandels? Wichtig ist an dieser Stelle die Erkenntnis und Bereitschaft, nicht an alten Nutzungsmustern festhalten zu wollen, sondern sich für neue, aber eben noch nicht bekannte Zukunftsbilder zu öffnen.

THEMA WOHNEN UND SOZIALE ANGEBOTE

„Die Alleestraße muss als innerstädtischer Wohnstandort gestärkt und für neue Bevölkerungsgruppen attraktiv werden."

ZUSTIMMUNG	78%
ABLEHNUNG	14%
ENTHALTUNG	8%

Die Mehrheit der Teilnehmenden (78%) kann sich das innerstädtische Wohnen auf der Alleestraße grundsätzlich vorstellen. Eine Stärkung des Standortes ist dann gegeben, wenn neue, auch zahlungskräftigere und unterschiedliche Bevölkerungsgruppen für urbane Wohnformen angesprochen werden können. Dafür müssen das Wohnumfeld und das Wohnungsangebot, aber auch die wohnungsbezogenen Dienstleistungen qualitativ aufgewertet werden.

THEMA KULTUR, FREIZEIT UND GASTRONOMIE

„Zur Belebung der Remscheider Innenstadt bedarf es weiterer gastronomischer Angebote sowie Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten."

ZUSTIMMUNG	95%
ABLEHNUNG	5%
ENTHALTUNG	0%

Fast alle Teilnehmenden (95%) befürworten die Belebung der Remscheider Innenstadt durch gastronomische Angebote und neue Freizeitmöglichkeiten. Dazu bedarf es neben den richtigen Ideen vor allem mutige Investitionen seitens der Immobilieneigentümer und Betreiber. Gleichzeitig muss aber auch in den öffentlichen Straßenraum und seine Aufenthaltsqualität investiert werden. Und die Angebote müssen natürlich auch angenommen und genutzt werden.

THEMA VERKEHR UND ERREICHBARKEIT

„Die vorhandene Verkehrserschließung, die Parkmöglichkeiten und das Bus-Angebot ermöglichen eine optimale Erreichbarkeit der Alleestraße."

ZUSTIMMUNG	74%
ABLEHNUNG	21%
ENTHALTUNG	5%

Dreiviertel der Teilnehmenden bewerten die Erreichbarkeit der Alleestraße als gut. Durch die Trennung von Kfz- und Fußgängerverkehr folgt die Alleestraße dem Prinzip einer Fußgängerzone nach dem Leitbild der autogerechten Stadt: Ziel war vorne das störungsfreie Einkaufen und hinten das bequeme Parken. Heute werden Fußgänger- und Fahrradzonen vor allem als Baustein einer stadtverträglichen Verkehrserschließung konzipiert und umgesetzt. In diesem Kontext ist die Fußgängerzone als Rückgrat eines emissionsfreien Wohn- und Geschäftszentrums beizubehalten und den neuen Funktionen und Nutzungen anzupassen.

KAPITEL 3
BEWERTUNG

Im Kapitel 3.1 werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahmen mit Blick auf Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes ausgewertet. Neben einer planerisch-gutachterlichen Einschätzung sind in diesen Schritt auch die in Kapitel 2.6 dargestellten Rückmeldungen der Online-Beteiligung eingeflossen. Die SWOT-Analyse gliedert sich entsprechend der Bestandsaufnahmen in die folgenden Themen:

- Stadtraum: Freiraum und Blickbeziehungen
- Bebauung: Bausubstanz und Fassaden
- Nutzungen: Nutzungsstruktur und Soziodemographische Struktur
- Erschließung: Anbindung und Infrastruktur

Die Bewertung ist tabellarisch aufbereitet. Die zentralen räumlichen Aspekte werden darauf aufbauend in einer Karte zusammengefasst.

Auf dieser Grundlage werden in Kapitel 3.2 die städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet dargestellt. Das Vorliegen städtebaulicher Missstände ist Voraussetzung für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme. Die Erkenntnisse werden entsprechend der Definition in § 136 Abs. 3 BauGB gegliedert und nach Substanz- und Funktionsmängeln unterschieden.

Die Bewertung der Bestandsaufnahmen stellt somit die Grundlage für die weitere planerische Bearbeitung und die Vorbereitung des Sanierungsverfahrens dar.

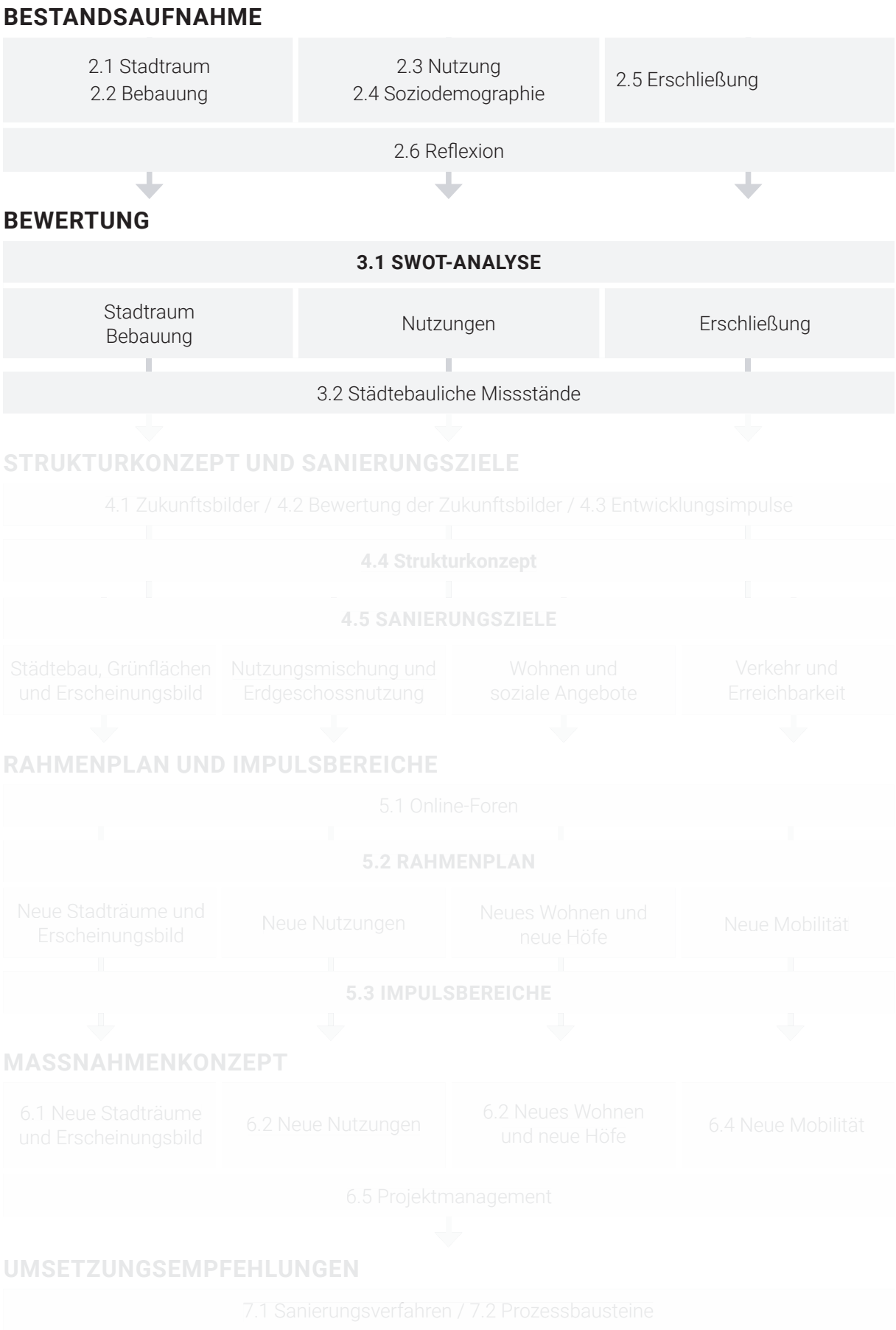


Abb. 47: Thematische Gliederung

3.1. SWOT-ANALYSE

STADTRAUM

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
FREIRAUM	– Prägende Plätze: Markt, Platz vor Allee-Center, Theodor-Heuss-Platz und Friedrich-Ebert-Platz – Alleestraße als linearer gefasster Stadtraum – Alleebäume auf der Alleestraße als Identitätsträger und Begrünung	– Große Länge (670 m) der Alleestraße als Fußgängerzone und Zentrumsbereich – Geringe Aufenthaltsqualität auf der Alleestraße – Kein grünes Freiraumangebot im Untersuchungsgebiet – Wenig Spielangebote im Bereich der Alleestraße – „Bruch" in der Raumfolge Markt, Alleestraße, Theodor-Heuss-Platz im Bereich der Fastenrathstraße – Hofbereiche zum Großteil versiegelt, geringe Begrünung privater Freiräume – Wahrnehmung einer Unbelebtheit des öffentlichen Raumes – Individuelle Wahrnehmung von Unsicherheit
BLICKBEZIEHUNGEN	– Blickbeziehungevon der Alleestraße nach Süden in die Landschaft – Blickbeziehungen zu Stadtkirche, Rathausturm	– Blickbeziehungen auf der Alleestraße sind im Bereich der Pavillons eingeschränkt

CHANCEN

- Erhalt der Alleestraße als autofreier, zentraler Stadtraum (Alleinstellungsmerkmal)
- Schaffung neuer Räume an der Alleestraße (mit neuen Bedeutungen, Funktionen und Atmosphären); insbesondere platzartige Raumsituationen an Kreuzungspunkten und vor besonderen Gebäuden
- Begrünung von privaten Freiräumen, Innenhöfen und Dachflächen

- Nutzung von Blickbeziehungen (u.a. nach Süden in die Landschaft) im Zuge von Um-, Neubauten und neuen Platzräumen

RISIKEN

- „Verödung“, geringe Belebung der Freiräume
- Hitzeinseln durch hochversiegelte private Hofbereiche
- Überschwemmungsrisiko bei Starkregenereignissen aufgrund geringer Versickerungs- und Retentionsflächen
- Aufgabe der Alleestraße als autofreier Stadtraum

BEBAUUNG

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
BAUSUBSTANZ	– Befriedigender bis guter Zustand der Bausubstanz (wenig schwere Substanzmängel) – Kein dringender Handlungsbedarf bezogen auf energetischen Gebäudestandard – Bebauung besteht überwiegend aus Wohn- und Geschäftshäusern der 1950er und 1960er Jahre, die flexibel für Nutzungsänderungen sind.	– Leerstehender Großbaustein ehem. Sinn Leffers – Große Gewerbeeinheiten lassen sich schwer vermieten (sieben Fälle) – Energetischer Gebäudestandard überwiegend niedrig – Einige Einzelhandelsimmobilien in zentraler Lage mit Gestaltungs- und Substanzmängeln – Pavillons unterbrechen die lineare Raumstruktur, teilweiser Leerstand unterstreicht den Erneuerungsbedarf
FASSADEN	– Ensembles von kleinteiligen Wohn- und Geschäftshäusern im mittleren Bereich der Alleestraße, an der Fastenrathstraße und am Markt sind stadtbildprägend	– Zahlreiche Gestaltmängel der Gebäudesubstanz (Verschmutzungen, Verfärbungen etc.) wirken negativ auf Image und Atmosphäre – Ausbildung zahlreicher einsehbarer Rückseiten zu umliegenden Bereichen – Zahlreiche nachträgliche Veränderungen und Überformungen der Fassaden (Verkleidungen, Vordächer) wirken negativ auf das Erscheinungsbild – Dominanz von Werbeanlagen

CHANCEN

- Mischung unterschiedlicher Typologien: Büro- / Wohn- und Geschäftshäuser sowie Großbausteine wie Kaufhäuser und Passagen
- Flexible Bebauungstypen (Wohn- und Geschäftshäuser der 1950er und 1960er Jahre)
- Überwiegend gute Eignung für Photovoltaikanlagen und Solarthermie
- Hoher Anteil an Flachdächern, grundsätzlich geeignet für ergänzende Dachnutzungen, Dachbegrünungen etc.

- Abgestimmte Entwicklung / Gestaltung von Ensembles

RISIKEN

- Allgemeine Verschlechterung der Gebäudezustände, des Stadtbildes und des Images
- Schwere Verkäuflichkeit von Immobilien durch überhöhte Preiserwartungen, negatives Image
- Geringe Handlungsmöglichkeiten und Bereitschaft zur Erneuerung durch:
  a) Eigentümerstruktur (33% Eigentümergemeinschaften mit Einzelinteressen)
  b) zu geringe Renditeaussichten
  c) fehlende Standortperspektiven

NUTZUNGEN

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
NUTZUNGSSTRUKTUR	– Allee-Center als Einzelhandelsmagnet – Die Fluktuation in den Ladenlokalen ist eher gering (in 9 von 70 Fällen hat der Mieter drei Mal oder häufiger gewechselt) – Alleestraße und direktes Umfeld als Standort zentrumsrelevanter (u.a. soziokultureller) Funktionen – Kaum Leerstand in Wohnungen (4,3%), quasi Vollvermietung – Alleestraße als zentraler Wohnstandort, im östlichen Bereich deutliche Konzentration – Große Anzahl von Wohnungen als stabilisierender Faktor	– Rückgang des Einzelhandels auf der Alleestraße. Daraus folgt ein hoher Anteil an leerstehenden Geschäftslokalen (25%) und Büro-/ Praxiseinheiten (20%) mit einer Konzentration im Osten – „Trading down" Effekte auf der mittleren und unteren Alleestraße – Große Qualitätsunterschiede im Einzelhandelsangebot der Alleestraße – Geringe Gewerbemiete für Haupteinkaufsstraße (75 % der Fälle bis 10 Euro Nettokaltmiete) – Negatives Image (vor allem der unteren Alleestraße) – Rückgang der Passantenfrequenz um 75% in den letzten 15 Jahren (Immobilien Zeitung 2018) – Zahlreiche Wohnungsbestände bezüglich der Barrierefreiheit, Grundrisse und Ausstattung nicht marktgerecht
SOZIODEMOGRAPHISCHE STRUKTUR	– Positive Entwicklung der Wohnbevölkerung als stabilisierender Faktor, die Bevölkerungszahl im Untersuchungsgebiet liegt 2018 höher (8%) als 2009	– Hoher Anteil an Arbeitslosen (8%) und Personen mit SGB II-Bezug (22%) im Vergleich zur Gesamtstadt (5% und 10 %)

CHANCEN

- Ergänzung der Einzelhandelsfunktionen durch neue Nutzungen (Gastronomie, Bildung, Industrie und Handwerk)
- Vorhandene Gewerbelokale bieten Potenzial für neue Nutzungen
- Synergieeffekte durch geplantes DOC in Lennep – zunehmende Besucherzahlen von auswärts auch auf der Alleestraße
- Realisierung neuer Wohnformen auf der Alleestraße

RISIKEN

- Zunahme der Gewerbeflächenleerstände auf der Alleestraße
- Konkurrenz durch Design Outlet Center in Lennep (Schwerpunkt Textilgewerbe), perspektivisch weiterer Rückgang des Textileinzelhandels an der Alleestraße
- Zukünftige Gewerbeflächenleerstände im Allee-Center
- Preisverfall / Abwertung Mieten und Immobilienpreise
- Unflexible Großbausteine wie Einkaufspassagen, Kaufhäuser (Alleearkaden, ehem. Sinn Leffers, Woolworth,…) mit Leerstand(s-risiko) im mittleren und östlichen Bereich

- Hoher und zunehmender Anteil an Kindern bis 15 Jahren und Jugendlichen bis 24 Jahren im Untersuchungsgebiet
- Junge Erwachsenen zwischen 25 und 49 Jahren als größte Altersgruppe im Untersuchungsgebiet

- Hoher Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund zeigt eine einseitige Zusammensetzung der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet

ERSCHLIESSUNG

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
ANBINDUNG	– Gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Bahnhof, Busbahnhof, Bushaltestellen) – Gute Erreichbarkeit mit dem MIV – Autofreier Stadtraum (als Alleinstellungsmerkmal in Remscheid)	– Orientierung und Ablesbarkeit der Alleestraße als zentraler Stadtraum nur schwer gegeben, Rückseitenproblematik, Zugänglichkeit z.T. unbefriedigend – Querverbindungen / Querstraßen zur Alleestraße unattraktiv (Gestaltung, Parkplätze, Rückseiten), z.T. nicht barrierefrei – Verbindung Friedrich-Ebert-Platz – Alleestraße durch Engelspassage unattraktiv und nicht barrierefrei – Zentrale Nutzungen im direkten Umfeld der Alleestraße unbefriedigend verknüpft – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad verbesserungswürdig
INFRASTRUKTUR	– Zentrale ÖPNV-Standorte im fußläufigen Umfeld (Friedrich-Ebert-Platz, Hauptbahnhof) – Gutes Parkplatzangebot für Besucher (Konzentration am westlichen und östlichen Ende)	– Erschließung des Quartiers südlich der Alleestraße durch ÖPNV nicht gegeben – Fehlende Fahrradinfrastruktur

CHANCEN	RISIKEN
– Stärkung der Erreichbarkeit der Nutzungen auf der Alleestraße für den Fahrradverkehr – Aufwertung der fußläufigen Verbindung in benachbarte Quartiere	– Verkehrsbelastung auf der Alleestraße, Markt und Nebenstraßen mit geringem Nutzen für die Erreichbarkeit bei (Teil-) Öffnung der Alleestraße und des Marktes für den MIV
– Einrichtung von Fahrradinfrastruktur (Abstellanlagen, Ladesäulen, Serviceeinrichtungen) auf der Alleestraße – Verbesserung des Wechsels unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus, Auto, Fahrrad), z.B. durch Mobilstationen – Öffnung der Alleestraße für den ÖPNV	– Einrichtung zusätzlicher Parkplätze im Straßenraum bei (Teil-)Öffnung der Alleestraße für den MIV

Abb. 48: Karte Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	RISIKEN
STADTRAUM				
Freiräume				
Blickbeziehungen				
BEBAUUNG				
Bausubstanz				
Fassaden				

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	RISIKEN
NUTZUNG				
Nutzungsstruktur				
ERSCHLIESSUNG				
Anbindung				
Infrastruktur				

3.2. STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE

Im Folgenden werden die Städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes dargestellt. Entsprechend der Definition nach § 136 BauGB liegen Städtebauliche Missstände vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Die folgende Übersicht stellt die Beurteilung der städtebaulichen Missstände nach den Kriterien des § 136 Abs. 3 BauGB differenziert dar.

SUBSTANZMÄNGEL

Bei der Beurteiliung, ob in einem städtischen Gebiet städtebauliche Misstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen:

DIE WOHN- UND ARBEITSVERHÄLTNISSE ODER DIE SICHERHEIT DER IN DEM GEBIET WOHNENDEN UND ARBEITENDEN MENSCHEN IN BEZUG AUF...

... DIE BELICHTUNG, BESONNUNG UND BELÜFTUNG DER WOHNUNGEN UND ARBEITSSTÄTTEN	– in Teilbereichen problematisch (Alleestraße 8-20). Nutzung der Gewerbeflächen im EG, 1.OG und 2.OG nur eingeschränkt möglich (einseitige Belichtung von der Alleestraße) aufgrund der topographischen Situation. – Mängel bezogen auf Belichtung, Besonnung und Belüftung liegen in Teilbereichen vor
... DIE BAULICHE BESCHAFFENHEIT VON GEBÄUDEN, WOHNUNGEN UND ARBEITSSTÄTTEN	– Gestaltmängel in großen Teilen des Untersuchungsgebietes – Substanzmängel in Teilen des Untersuchungsgebietes – keine gravierenden Substanzmängel im Untersuchungsgebiet – vermutete Sanierungs- und Modernisierungsrückstände im Wohnungsbestand – Mängel in der baulichen Beschaffenheit von Gebäuden liegen in Einzelfällen vor
... DIE ZUGÄNGLICHKEIT DER GRUNDSTÜCKE	– eine Zugänglichkeit der Grundstücke ist weitestgehend gegeben

... DIE AUSWIRKUNGEN EINER VORHANDENEN MISCHUNG VON WOHN- UND ARBEITSSTÄTTEN	– in Teilen starke Überbauung von Innen- und Hinterhofbereichen durch Gewerberäume und Nebenanlagen – hoher Versieglungsgrad der Blockinnenbereiche – teilweise deutliche Verschmutzung im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets – bezogen auf eine Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten liegen vereinzelte Mängel vor
... DIE NUTZUNG VON BEBAUTEN UND UNBEBAUTEN FLÄCHEN NACH ART, MASS UND ZUSTAND	– kerngebietstypische gemischte Bebauung – in Teilen hohe Bebauungsdichte – hoher Versiegelungsgrad der Freiräume, Nutzung überwiegend für Parkplatzflächen – zahlreiche Gebäude mit Gestaltmängeln (insbesondere auch Gebäuderückseiten) – bezogen auf die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand liegen vereinzelt Mängel vor
... DIE EINWIRKUNGEN, DIE VON GRUNDSTÜCKEN, BETRIEBEN, EINRICHTUNGEN ODER VERKEHRSANLAGEN AUSGEHEN, INSBESONDERE DURCH LÄRM, VERUNREINIGUNGEN UND ERSCHÜTTERUNGEN	– Lärmemission durch Anlieferung auf der Alleestraße – hohes Verkehrsaufkommen in den Nebenstraßen durch Zulieferung der Geschäfte auf der Alleestraße – Einschränkungen durch Emissionen der Anliefer- und Zielverkehre
... DIE VORHANDENE ERSCHLIESSUNG	– Mängel bezogen auf die Erschließung für den Fahrradverkehr – einige Zugänge zur Alleestraße sind nicht barrierefrei – Mängel bezogen auf die Erschließung für den Fahrradverkehr und die Barrierefreiheit
... DIE ENERGETISCHE BESCHAFFENHEIT, DIE GESAMTENERGIEEFFIZIENZ DER VORHANDENEN BEBAUUNG UND DER VERSORGUNGSEINRICHTUNGEN DES GEBIETS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER ALLGEMEINEN ANFORDERUNGEN AN DEN KLIMASCHUTZ	– Energetischer Gebäudebestand ist überwiegend niedrig – hoher Versiegelungsgrad erhöht das Risiko von Überschwemmungen und Hitzeinseln – es liegen Defizite bzgl. der energetischen Beschaffenheit der Bebauung vor

FUNKTIONSMÄNGEL

Bei der Beurteiliung, ob in einem städtischen Gebiet städtebauliche Misstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen:

DIE FUNKTIONSFÄHIGKEIT DES GEBIETS IN BEZUG AUF...

... DEN FLIESSENDEN UND RUHENDEN VERKEHR	– keine ÖPNV Abdeckung im Gebiet südlich der Alleestraße – Querverbindungen/ Querstraßen der Alleestraße teilweise nicht barrierefrei – Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ist verbesserungswürdig – die Funktionsfähigkeit bezogen auf fließenden und ruhenden Verkehr ist geringfügig eingeschränkt
... DIE WIRTSCHAFTLICHE SITUATION UND ENTWICKLUNGSFÄHIGKEIT DES GEBIETS UNTER BERÜCKSICHTIGUNG SEINER VERSORGUNGSFUNKTION IM VERFLECHTUNGSBEREICH	– kontinuierlicher Rückgang des Einzelhandels, Leerstandsquote bei Gewerbeeinheiten im östlichen Bereich liegt bei über 25% – Rückgang der Passantenfrequenz – „Trading Down" Effekte und Leerstände von Gewerbeimmobilien beeinflussen die Wahrnehmung des Gebiets und mindern Immobilienwerte – Mangel an gehobeneren gastronomischen Angeboten als Frequenzbringer – kein ausreichend diverser Branchenmix – Alleestraße wird ihrer zentralörtlichen Funktion als Hauptgeschäftsstraße der Stadt Remscheid nur noch in Teilbereichen (westlicher Abschnitt) gerecht
... DIE INFRASTRUKTURELLE ERSCHLIESSUNG DES GEBIETS, SEINE AUSSTATTUNG MIT GRÜNFLÄCHEN, SPIEL- UND SPORTPLÄTZEN UND MIT ANLAGEN DES GEMEINBEDARFS, INSBESONDERE UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER SOZIALEN UND KULTURELLEN AUFGABEN DIESES GEBIETS IM VERFLECHTUNGSBEREICH	– im Untersuchungsgebiet gibt es keine Spiel- und Sportflächen und kein grünes Freiraumangebot – Anlagen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs sind auf der Alleestraße und dem direkten Umfeld vorhanden – Funktionsfähigkeit der Alleestraße bezogen auf infrastrukturelle Erschließung, die Ausstattung mit Grünflächen und Anlagen des Gemeinbedarfs ist eingeschränkt

ZWISCHENFAZIT

Im Untersuchungsgebiet werden sowohl Substanz- als auch Funktionsmängel festgestellt.

Die Substanzmängel beeinträchtigen die Lebens- und Arbeitsverhältnisse in einem eher geringen Umfang. Sie betreffen überwiegend Einzelgebäude und treten eher punktuell im Untersuchungsgebiet auf.

Deutlich schwerer wiegen die Funktionsmängel des Untersuchungsgebietes, die sich am deutlichsten am Verlust der Angebotsqualität und an den Leerständen festmachen und sich durch die Auswirkungen der Coronapandemie noch zusätzlich verstärken werden. Schwerpunkte der Funktionsmängel sind im mittleren und östlichen Bereich der Alleestraße verortet.

Aufgrund der festgestellten zahlreichen und schwerwiegenden funktionalen Mängel im Untersuchungsgebiet ist die Funktionsfähigkeit des Gebietes "bezogen auf die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich" nicht gegeben und muss auch für die Zukunft als nicht gegeben angesehen werden.

Abb. 49: Ehemaliges Kino an der Alleestraße

Abb. 50: Leerstand an der Alleestraße

Abb. 51: Leerstand der Erdgeschosszone an der Alleestraße

KAPITEL 4
STRUKTURKONZEPT UND SANIERUNGSZIELE

Um unterschiedliche räumliche und funktionale Entwicklungsoptionen der Alleestraße im Rahmen einer öffentlichen Beteiligung diskutieren und abwägen zu können, wurden zunächst drei alternative Zukunftsbilder für die Alleestraße entwickelt. Die Zukunftsbilder treffen entsprechend der vorangegangenen Bestandsaufnahme und ihrer Bewertung Aussagen zu den Themenfeldern Raumstruktur und Bebauung, Nutzung sowie Erschließung.

Anhand dieser thematischen Struktur wurden die Zukunftsbilder auf der Online-Beteiligungsplattform vorgestellt und konnten dort bewertet und kommentiert werden. Auch die parallel durchgeführte Expertenbefragung orientierte sich an den Themenfeldern. Basierend auf den Rückmeldungen aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten sind tragfähige Aspekte aus den einzelnen Zukunftsbildern ermittelt und in einer Vorzugsvariante zusammengeführt worden.

Parallel dazu sind Impulsbereiche mit besonders zentraler Bedeutung für die Entwicklung der Alleestraße ermittelt worden. Darüber hinaus wurden mögliche Ergänzungsimpulse zur Unterstützung des Entwicklungsprozesses identifiziert, bei denen zunächst weitere Detailuntersuchungen und Vorgespräche nötig sind, um die Voraussetzungen für die Umsetzung zu konkretisieren.

Das Strukturkonzept verbindet die aus den zusammengeführten Zukunftsbildern entwickelte Vorzugsvariante mit den erarbeiteten Ansätzen zur Entwicklung der Impulsbereiche und Ergänzungsimpulse. Es dient als Orientierungsrahmen und räumliches Entwicklungsleitbild, das auch Grundlage der Sanierungsziele ist.

Die Sanierungsziele sind gemeinsam mit dem Strukturkonzept Ausgangspunkt für die Rahmenplanung sowie Voraussetzung für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes. Sie gliedern sich ausgehend von den Themenfeldern der vorangegangene Planungsschritte in vier Handlungsfelder. Raumstruktur und Bebauung münden im Themenfeld Städtebau, Grünflächen und Erscheinungsbild. Hinsichtlich der Nutzungen werden die Themenfelder Nutzungsmischung und Erdgeschossnutzung sowie Wohnen und soziale Angebote unterschieden. Fragen der Erschließung werden durch das Themenfeld Verkehr und Erreichbarkeit abgebildet.

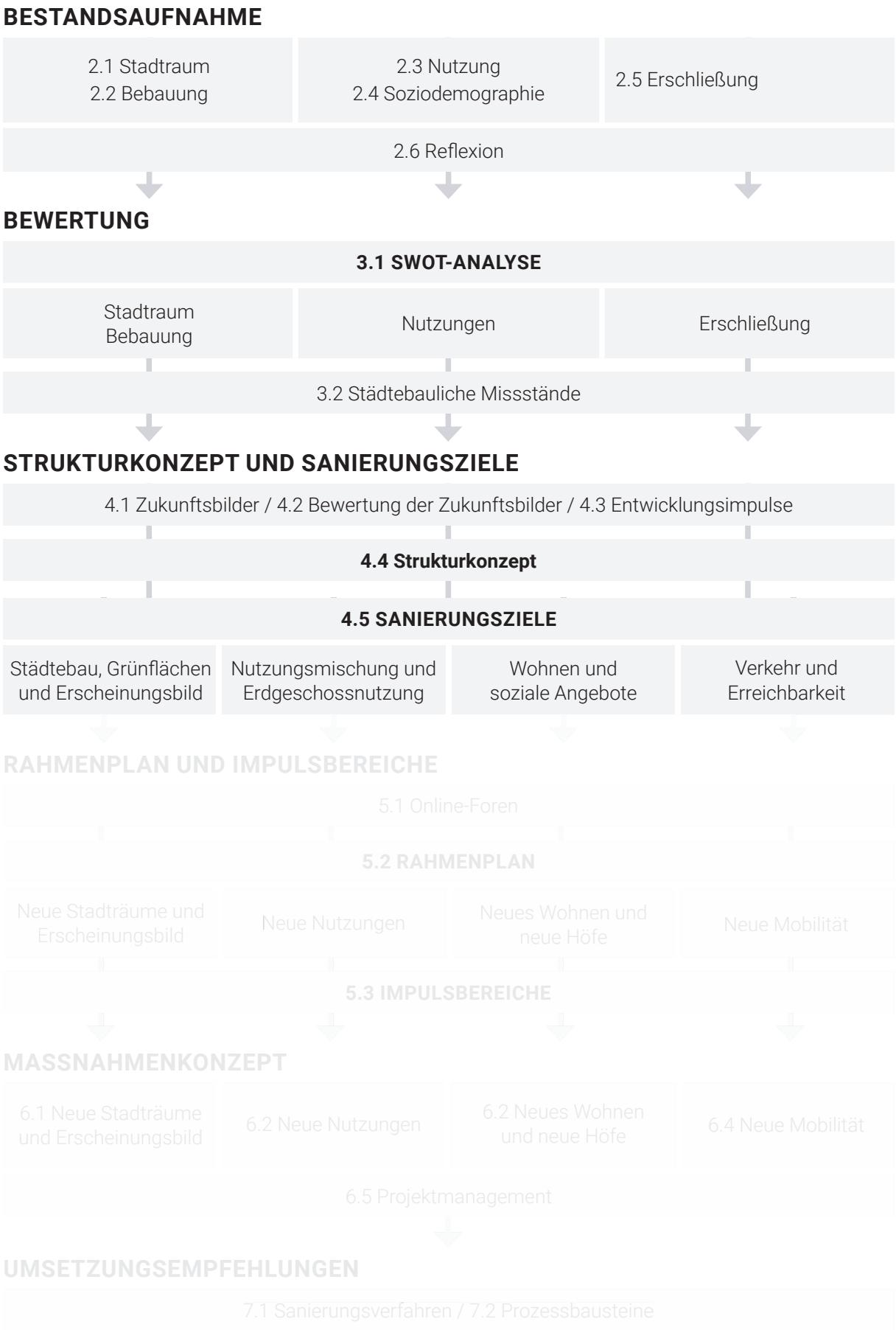


Abb. 52: Thematische Gliederung

4.1. ZUKUNFTSBILDER

Auf Grundlage der Voruntersuchungen wurden drei unterschiedliche Zukunftsbilder erarbeitet. Die Zukunftsbilder stellen mögliche Veränderungen der Remscheider Alleestraße bis zum Jahr 2030 dar. Sie zeigen bewusst eine große Bandbreite denkbarer Entwicklungsrichtungen für die Alleestraße auf und tun dies in abstrakter und offener Form.

Im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung und einer Expertenbefragung konnten zusätzliche Ideen, Assoziationen und Anforderungen an den Zukunftsstandort Alleestraße gesammelt und kombiniert werden. So dienten die Zukunftsbilder dazu, unterschiedliche Entwicklungsrichtungen der Alleestraße grundsätzlich zu diskutieren und abzuwägen. Auf den folgenden Seiten werden drei Zukunftsbilder "Allee-Impulse", "Allee-Zonen" und "Allee-Quartiere" vorgestellt. Jedes Zukunftsbild wird durch ein textliches Szenario veranschaulicht. Die Ansätze der Zukunftsbilder für den Umgang mit der heutigen Alleestraße bezogen auf ihre Raumstruktur, die Bebauung, die Nutzung und die Erschließung werden jeweils in einer Übersicht dargestellt.

Bei der Betrachtung und Diskussion der Zukunftsbilder ging es weniger darum, ein Zukunftsbild auszuwählen, als vielmehr die für die Remscheider Alleestraße zielführendsten und vielversprechendsten Entwicklungsansätze zu erkennen und zu benennen. Diese wurden anschließend in einer Vorzugsvariante zusammengeführt.

ALLEE-IMPULSE

BIS 2030 HABEN SICH ENTLANG DER ALLEESTRASSE NEUE THEMEN UND NUTZUNGEN ETABLIERT.

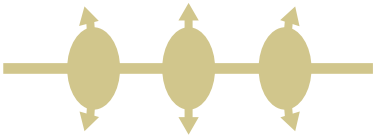
DIE LEERSTÄNDE SIND ZU IMPULSEN DER ENTWICKLUNG GEWORDEN.

ALLEE-ZONEN

BIS 2030 WURDEN DIE NUTZUNGEN ENTLANG DER ALLEESTRASSE NEU STRUKTURIERT.

ES SIND DREI ZONEN MIT UNTERSCHIEDLICHEN SCHWERPUNKTEN ENTSTANDEN.

ALLEE-QUARTIERE



BIS 2030 HAT SICH DIE ALLEESTRASSE ZUM RÜCKGRAT VERSCHIEDENER INNENSTADTQUARTIERE ENTWICKELT.

IM ÜBERGANG ZU ANGRENZENDEN QUARTIEREN GIBT ES NEUE PLÄTZE MIT VIELFÄLTIGEN ANGEBOTEN.

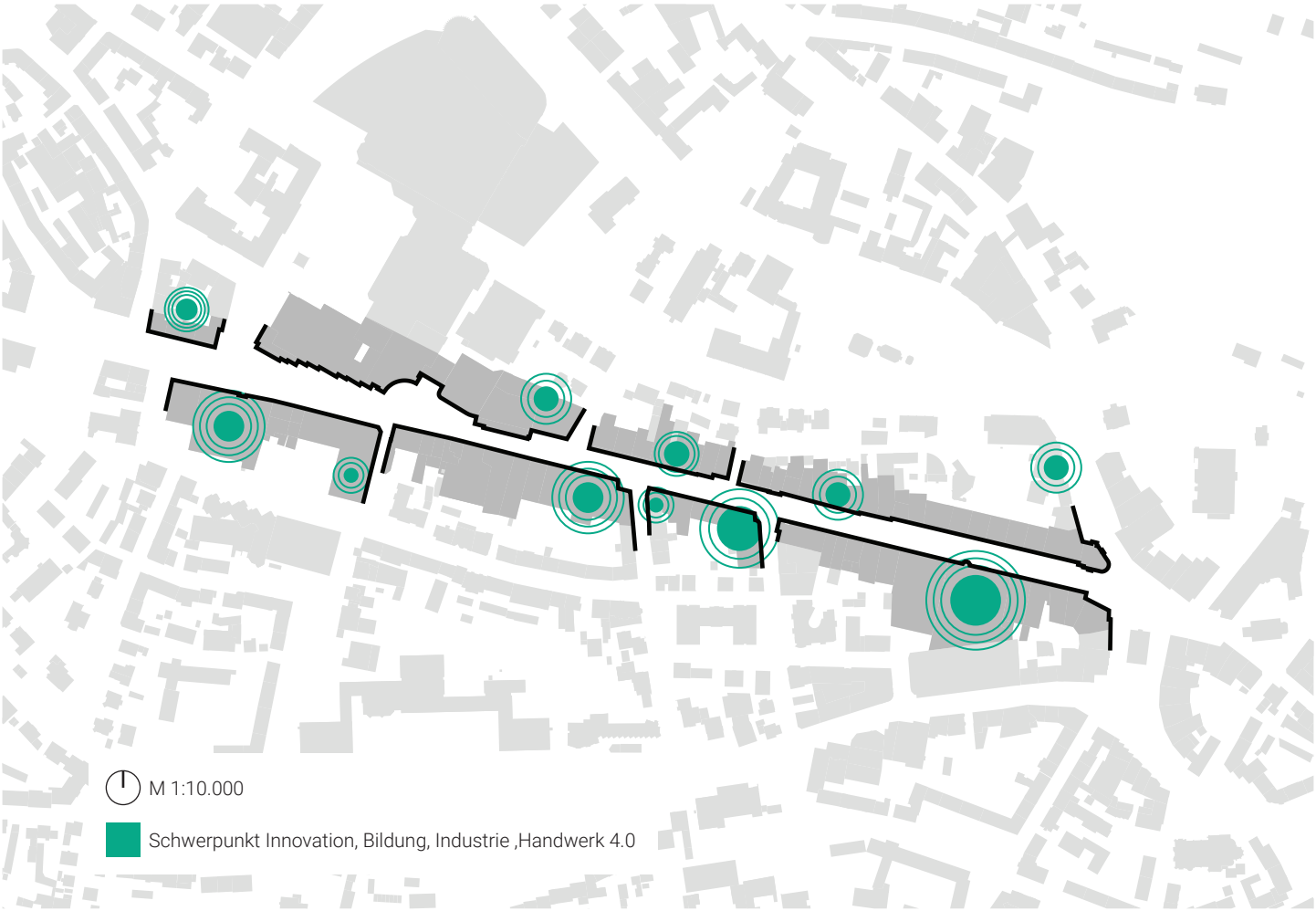


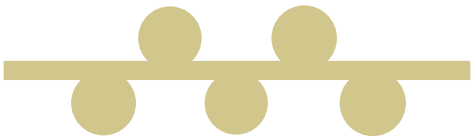
Abb. 53: Zukunftsbild Allee-Impulse

ALLEE-IMPULSE

2030 ist auf der Alleestraße wieder Leben eingekehrt. Unter dem Motto „Räume suchen neue Ideen" wurden die leeren Ladenlokale auf der Alleestraße Laden für Laden mit neuen Nutzern besetzt. Viele davon mit Inhabern aus Remscheid – „Innovation Made in Remscheid". Es gibt Handwerksbetriebe mit eigenen Fertigungs- und Verkaufsräumen, denen man bei ihrer Arbeit zuschauen kann. Ein Standort der Rheinischen Fachhochschule Köln mit den Studiengängen Betriebswirtschaftslehre, Produktionstechnik und Wirtschaftsinformatik und ein Tagungshaus haben sich etabliert. Es gibt einige Gastronomiebetriebe, die zum Verweilen einladen.

Die neuen Nutzungen ergänzen und bereichern nun das Einzelhandelsangebot der Alleestraße und machen den Weg vom Markt zum Theodor-Heuss-Platz zu einem Erlebnis des Erfindergeistes und Einfallsreichtums der Stadt Remscheid. Auf der Alleestraße fahren Pedelecs (E-Bikes) und Fahrräder, elektrobetriebene Fahrradtaxis und ein selbstständig fahrender Bus, der den Bahnhof mit der Alleestraße, dem Stadtpark und Hasten im 10-Minuten Takt verbindet. Der Lieferverkehr für die Paketzustellung erfolgt klimaneutral. Damit das funktioniert gibt es am Markt und am Rathaus zwei kleine Lager, Lieferungen für den Bereich Alleestraße werden hier abgegeben. Auf dem letzten Kilometer werden die Pakete dann zu Fuß, per Sackkarre oder mit dem Lastenfahrrad transportiert.

ALLEE-IMPULSE



PRINZIP	Neue Themen entlang der Alleststraße.
RAUMSTRUKTUR	Die Gradlinigkeit der Alleestraße vom Marktplatz bis zur „Zange“ bleibt erhalten, sie wird durch die Anreicherung mit neuen Nutzungen gestärkt.
BEBAUUNG	Leerstehende Erdgeschosszonen von Wohn- /Büro- und Geschäftshäusern aber auch Großbausteine wie Kaufhausgebäude werden durch die neuen Themen nachgenutzt. Die Pavillons können als Ausstellungsräume dienen, bei Etablierung eines Busverkehrs auf der Alleestraße müssen sie entfallen, da sie auf der Fahrbahn stehen würden.
NUTZUNG	Entlang der Alleestraße werden Einrichtungen der Bildung, der Innovationsförderung sowie handwerkliche und industrielle Kontextnutzungen in Leerständen und an strategisch wichtigen Orten angeordnet. Die neuen Nutzungen beschäftigen sich im weitesten Sinn mit der Weiterentwicklung der traditionellen Wirtschaftszweige Remscheids, der Metallverarbeitung und Werkzeugindustrie. Mögliche Nutzungen sind: – Bildungseinrichtungen (VHS Seminarräume, Standort der Rheinischen Fachhochschule Köln, Aus- und Weiterbildungsräume für Industrie und Handwerk), – „Co-Working-Zentrum“, – Handwerk 4.0: Kombinationen aus Handwerk - Produktion - Einzelhandel, – Präsentationsflächen für lokale Industrie und Handwerk, – Urbane Produktion (Herstellung von Gütern im innerstädtischen Bereich), – Innovationsförderung und Gründungsinitiativen / -beratung.
ERSCHLIESSUNG	Die vorhandenen Zugänge werden beibehalten, ausgewählte Buslinien werden über die Alleestraße geführt. Die Alleestraße wird um eine zentrale Fahrradspur ergänzt.

Abb. 54: Zukunftsbild Allee-Zonen

ALLEE-ZONEN

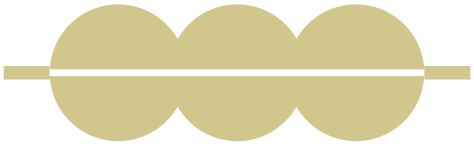
Die Alleestraße ist deutlich erkennbar in drei Bereiche aufgeteilt. In der oberen Alleestraße gegenüber von Sparkasse und Allee-Center ergänzen weitere Geschäfte das Einzelhandelsangebot des Remscheider Zentrums. Auf der mittleren Alleestraße zwischen Scharffstraße und Engelspassage ist es ruhiger, hier wird gewohnt. In den letzten Jahren sind zahlreiche Wohnungen umgebaut worden und auch neue gemeinschaftliche Wohnangebote für ältere und junge Menschen sind entstanden.

In den Erdgeschossen finden sich eine Kindertagesstätte mit Familienzentrum und eine Beratungs- und Begegnungsstätte. Weiterhin sind hier Angebote der Gesundheitsfürsorge wie ein Ärztehaus, Physiotherapie- und Rehasporteinrichtungen und Pflegedienste zu finden.

Auf der Alleestraße gibt es zwischen den Pavillons mehr Grün als früher. Neben Schatten spendenden Bäumen bilden Pflanzbeete und Sträucher grüne Inseln, die zum Verweilen und Spielen einladen und von den Anwohnern in Patenschaft gepflegt und geerntet werden.

Die untere Alleestraße hat sich mit dem Markt und der Alten Bismarckstraße zu einer beliebten Ausgehadresse entwickelt. Hier wechseln sich Restaurants und Bars mit Kreativnutzungen und Freizeitangeboten ab.

ALLEE-ZONEN



PRINZIP	Auf der Alleestraße werden drei thematische Zonen gebildet, die sich aus der unmittelbaren Umgebung ableiten.
RAUMSTRUKTUR	Die Alleestraße wird in drei Zonen mit eigenen Nutzungsschwerpunkten gegliedert, die sich auch in ihrer Raumbildung voneinander unterscheiden: Der westliche obere Bereich der Alleestraße bildet die „Handels-Zone". Die „Wohn-Zone" erstreckt sich zwischen Scharffstraße und Engelspassage. Wohnungsbezogene Nutzungen wie Spiel, Aufenthalt und Treffpunkte kennzeichnen das Umfeld. Der östliche Abschnitt inklusive Markt wird als „Altstadt-Zone" aufgefasst, in der sich mit Freizeitnutzungen, Gastronomie und Dienstleitungen das Nutzungsprofil des Altstadtkerns aus der Alten Bismarckstraße fortsetzt.
BEBAUUNG	Allee-Center, Warenhäuser und kleineren Geschäftshäuser der „Handels-Zone" beherbergen die zentralen Geschäfte. Die bestehenden Wohn- und Geschäftsgebäude in der „Wohn-Zone" eignen sich für eine passende Überarbeitung des Wohnungsangebotes für unterschiedliche Bedürfnisse sowie ergänzende wohnungsbezogene Angebote. Die Pavillons „markieren" den Wohnbereich und können mit wohnungsbezogenen Nutzungen (Beratungsangebote, überdachte Treffpunkte, Gartenhaus, Orangerie u.Ä.) belegt werden. Die „Altstadt-Zone" ist von unterschiedlicher Bebauung geprägt, altstadtuntypische Gebäude sind hinsichtlich ihrer Umbau- und Umnutzungsmöglichkeiten zu prüfen, Ersatzneubauten sollten sich in ihrer Gestaltung an der Altstadtbebauung orientieren.
NUTZUNG	„Handels-Zone": Zentrumsrelevanter Einzelhandel und Dienstleistungen „Wohn-Zone": Wohnen im Zentrum, Seniorenwohnen, betreutes Wohnen, Studentenwohnen, wohnungsbezogene Dienstleistungen und Angebote, Dienstleitungen im Bereich Gesundheit, soziale Einrichtungen und Treffpunkte, Pflanzbeete und Sträucher erweitern die Wohnfunktion in die Alleestraße „Altstadt-Zone": Kleinteilige Nutzungsmischung der Altstadt – vertikal und horizontal, Freizeitnutzungen, Gastronomie, Dienstleistungen, Einzelhandel, Kleingewerbe, Kultur, Wohnen.
ERSCHLIESSUNG	Die vorhandene Erschließungsstruktur wird beibehalten. Die Alleestraße bleibt Fußgängern vorbehalten, um die Qualitäten der zentralen „Wohn-Zone" zu erhalten. Zur besseren Erschließung der „Wohn-Zone" werden ausgewählte Buslinien auf dem östlichen unteren Abschnitt der Alleestraße geführt.

Abb. 55: Zukunftsbild Allee-Quartiere

ALLEE-QUARTIERE

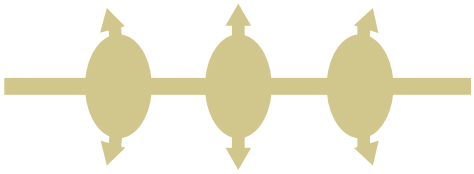
Die Alleestraße hat sich gewandelt. Die ursprüngliche lange Achse zwischen Markt und Zange ist zwar noch anhand der Baumreihen erkennbar, das Leben spielt sich aber vor allem auf den neuen freundlich gestalteten Plätzen ab. Sie sind Treffpunkt, Aufenthaltsort, Schnittstelle zur Nachbarschaft und bieten spektakuläre Ausblicke in die offene Landschaft.

Der Platz vor dem Allee-Center bildet eine neue Mitte, um die sich individuelle und spezialisierte Geschäfte gruppieren. Er ist oft Beginn oder Abschluss einer Shoppingtour durch das Allee-Center.

An dem ehemaligen Woolworth-Standort, ist ein neuer Platz mit Blick in die Landschaft entstanden. Hier kann man Verweilen, seine Freizeit verbringen und eines der gastronomischen oder kulturellen Angebote wahrnehmen. Schüler der angrenzenden Schulen, Besucher der nahen Bibliothek und Volkshochschule, Theaterbesucher aber auch Bewohner der südlich gelegenen Seniorenwohnanlagen nutzen die neuen „Genuss betonten" Angebote auf diesem Abschnitt.

Daneben hat sich zwischen Engelspassage und Markt ein neues Quartier etabliert, in dem Bildung und Innovation gelebt wird. Ausgehend vom ehemaligen Sinn Leffers Gebäude, das zu einem „Bildungshotel" mit Angeboten wie Co-working-Plätzen (gemeinschaftlich genutzte Bürofläche), Volkshochschulräumen und der Digitallounge der Fachhochschule umgebaut wurde, haben sich schrittweise Pioniere der Innovations- und Gründerszene an der „unteren Alleestraße" niedergelassen und prägen nun das Quartier rund um den Markt mit einer Mischung aus lokalem Erfindergeist, kreativer Wertschöpfung und handwerklicher Weitsicht.

ALLEE-QUARTIERE



PRINZIP

An wichtigen Schnittstellen der Alleestraße mit den angrenzenden Quartieren werden Räume gebildet, um die neue Nutzungsschwerpunkte konzentriert werden.

RAUMSTRUKTUR

Die Alleestraße wird durch Plätze neu gegliedert, sie lösen den linearen Charakter der Alleestraße zugunsten einer Abfolge unterschiedlicher Räume auf.

BEBAUUNG

Der Bebauung an den jeweiligen Quartiersplätzen kommt eine besondere Bedeutung bezogen auf Nutzungsangebot, Raumbildung und Wahrnehmbarkeit zu. Eine „Durchlässigkeit" großer Baukörper und Blockstrukturen ist für die Verknüpfung und den Austausch mit dem direkten Umfeld im Sinne eines „Quartiers der kurzen Wege" entscheidend.

NUTZUNG

Um die neuen Plätze werden „Ankernutzungen" konzentriert, die sich aus den angrenzenden Quartieren ableiten und die Gestaltung und Angebote der Plätze prägen. Der vorhandene westliche Platz vor dem Allee-Center versammelt die zentralen Geschäfte der Innenstadt. Im mittleren Bereich der Alleestraße werden zwei Plätze gebildet, an denen sich - als Ergänzung zum Einkaufen im Allee-Center - Kultur-, Freizeit- und Gastronomieangebote konzentrieren, die sich mit angrenzenden Einrichtungen (Theater, Bildungszentrum, Seniorenheime) ergänzen.

An der Einmündung der Engelspassage im östlichen Bereich der Alleestraße wird ein neuer Platz gebildet, um den sich unter dem Motto „Bildung und Innovation" Angebote unterschiedlicher Größen und Trägerschaften wie ein Gründerzentrum, ein Tagungshaus, Coworking-Angebote, Schulungs- und Leseräume der Volkshochschule und der Bibliothek versammeln.

Im Sinne eines „dritten Ortes" (neben Arbeit und Familie sind Treffpunkte für nachbarschaftliche Gemeinschaft der dritte Ort) bietet das östliche Quartier, das auch den Markt umfasst, Aufenthaltsmöglichkeiten und Angebote, sich informell und zwanglos zu begegnen.

ERSCHLIESSUNG

Der Individualverkehr aus den Nebenstraßen der Alleestraße (Scharffstraße - Wiedenhofstraße, Wilhelm-Schuy-Straße – Mandtstraße) wird als querender Verkehr über die Alleestraße geführt. Die übrigen Bereiche der Alleestraßen bleiben autofrei. Es ist zu prüfen, ob eine öffentliche Fußgängeranbindung der Bankstraße / Blumenstraße an die Alleestraße realisiert werden kann.

4.2. BEWERTUNG DER ZUKUNFTSBILDER

Die Zukunftsbilder wurden auf dem öffentlich zugänglichen Onlinebeteiligungsportal und im Rahmen der Expertenbefragung vorgestellt. Für jedes Zukunftsbild konnten die drei Merkmale Raumstruktur, Nutzung sowie Verkehr und Erreichbarkeit bewertet werden.

Insgesamt haben sich 239 Personen an der Bewertung auf dem Onlineportal beteiligt. Bei diesen Personen handelte es sich überwiegend (zu 86,2%) um Kunden und Besucher der Alleestraße. Nur wenige sind Anwohner (5,0%), Immobilieneigentümer (0,8%) oder haben ihren Arbeitsplatz auf der Alleestraße (5,9%).

ALLEE-IMPULSE

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Impulse sind von den Teilnehmenden ambivalent (50:50) bewertet worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den geringsten Zuspruch erhalten.

Raumstruktur: 40 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch den Erhalt der Geradlinigkeit für weniger oder nicht geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen. 46 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

Nutzung: 43 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Nutzungen mit Handel, Handwerk und Bildung für weniger oder nicht geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern. 45 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

Erreichbarkeit und Verkehr: 41 Prozent der Teilnehmenden halten die Anlage einer Busspur für weniger oder nicht geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern. 48 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

ALLEE-ZONEN

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Zonen sind von den Teilnehmende positiv bewertet worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den höchsten Zuspruch erhalten.

Raumstruktur: 73 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch die Aufteilung der Alleestraße in drei Funktionsbereiche und den Erhalt der Gradlinigkeit für gut oder sehr gut geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen.

Nutzung: 73 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Nutzungen mit Handel, Wohnen, Dienstleistungen und Freizeitangeboten für gut oder sehr gut geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern.

Erreichbarkeit und Verkehr: 61 Prozent der Teilnehmenden halten den Erhalt der Fußgängerzone für gut oder sehr gut geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern.

ALLEE-QUARTIERE

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Quartiere sind von den Teilnehmende ambivalent bewertet worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den mittleren Zuspruch erhalten.

Raumstruktur: 51 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch die Schaffung neuer Platzräume und mehr Durchlässigkeit für gut oder sehr gut geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen. 37 Prozent finden das nicht.

Nutzung: 50 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Ankernutzungen mit Handel, Freizeit und Bildung an den neuen Plätzen für gut oder sehr gut geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern. 37 Prozent finden das nicht.

Erreichbarkeit und Verkehr: 43 Prozent der Teilnehmenden halten das Queren der Fußgängerstraße durch Kfz für gut oder sehr gut geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern. 41 Prozent finden das nicht.

Abb. 56: Bewertung der Zukunftsbilder im Rahmen der Online-Beteiligung (239 Teilnehmende)

EXPERTEN-DELPHI

Im Rahmen einer schriftlichen Befragung von Experten, dem sogenannten Experten-Delphi, an dem sich 13 Vertreterinnen und Vertreter unterschiedlicher Fachdienste der Stadt Remscheid sowie von Verbänden, Initiativen, Unternhemen und Sozialträgern beteiligten, wurden die Zukunftsbilder ebenfalls bewertet.

Die Bewertungsergebnisse weichen von den Bewertungen auf dem Beteiligungsportal deutlich ab. Das hängt zum einen mit der relativ kleinen Anzahl der Befragten (13) zusammen, durch die eine Einzelmeinung im Vergleich zu der großen Teilnehmerzahl auf dem Beteiligungsportal (239) in der vergleichenden Auswertung ein verhältnismäßig höheres Gewicht erhält. Zum anderen verdeutlicht dieses Bewertungsergebnis, dass es unter den befragten Experten keine Einigkeit über einen Ansatz zur Lösung der komplexen Problemlagen der Alleestraße zu geben scheint.

ALLEE-IMPULSE

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Impulse sind von den Teilnehmenden eher ablehnend beurteilt worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den geringsten Zuspruch erhalten.

Raumstruktur: 61 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch den Erhalt der Gradlinigkeit für weniger oder nicht geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen. 31 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

Nutzung: 61 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Nutzungen mit Handel, Handwerk und Bildung für weniger oder nicht geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern. 30 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

Erreichbarkeit und Verkehr: 62 Prozent der Teilnehmenden halten die Anlage einer Busspur für weniger oder nicht geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern. 31 Prozent halten dies für gut bis sehr gut geeignet.

ALLEE-ZONEN

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Zonen sind von den Teilnehmenden ambivalent bewertet worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den mittleren Zuspruch erhalten.

Raumstruktur**:** 54 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch die Aufteilung der Alleestraße in drei Funktionsbereiche und den Erhalt der Geradlinigkeit für gut oder sehr gut geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen. 31 Prozent finden das nicht.

Nutzung: 62 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Nutzungen mit Handel, Wohnen, Dienstleistungen und Freizeitangebote für gut oder sehr gut geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern. 38 Prozent finden das nicht.

Erreichbarkeit und Verkehr: 31 Prozent der Teilnehmenden halten den Erhalt der Fußgängerzone für gut oder sehr gut geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern. 31 Prozent finden das nicht.

ALLEE-QUARTIERE

Die Merkmale des Zukunftsbilds Allee-Quartiere sind von den Teilnehmenden positiv bewertet worden und haben im Vergleich der drei Zukunftsbilder den höchsten Zuspruch erhalten.

Raumstruktur: 67 Prozent der Teilnehmenden halten das Zukunftsbild durch die Schaffung neuer Platzräume und mehr Durchlässigkeit für gut oder sehr gut geeignet, attraktive, belebte Stadträume zu schaffen. 25 Prozent finden das nicht.

Nutzung**:** 77 Prozent der Teilnehmenden halten die Anordnung der vorgeschlagenen Ankernutzungen mit Handel, Freizeit und Bildung an den neuen Plätzen für gut oder sehr gut geeignet, die Alleestraße als attraktives, lebendiges Zentrum zu bereichern. 23 Prozent finden das nicht.

Erreichbarkeit und Verkehr: 77 Prozent der Teilnehmenden halten das Queren der Fußgängerstraße durch Kfz für gut oder sehr gut geeignet, die Erreichbarkeit und Besuchsqualität der Alleestraße zu verbessern. 8 Prozent finden das nicht.

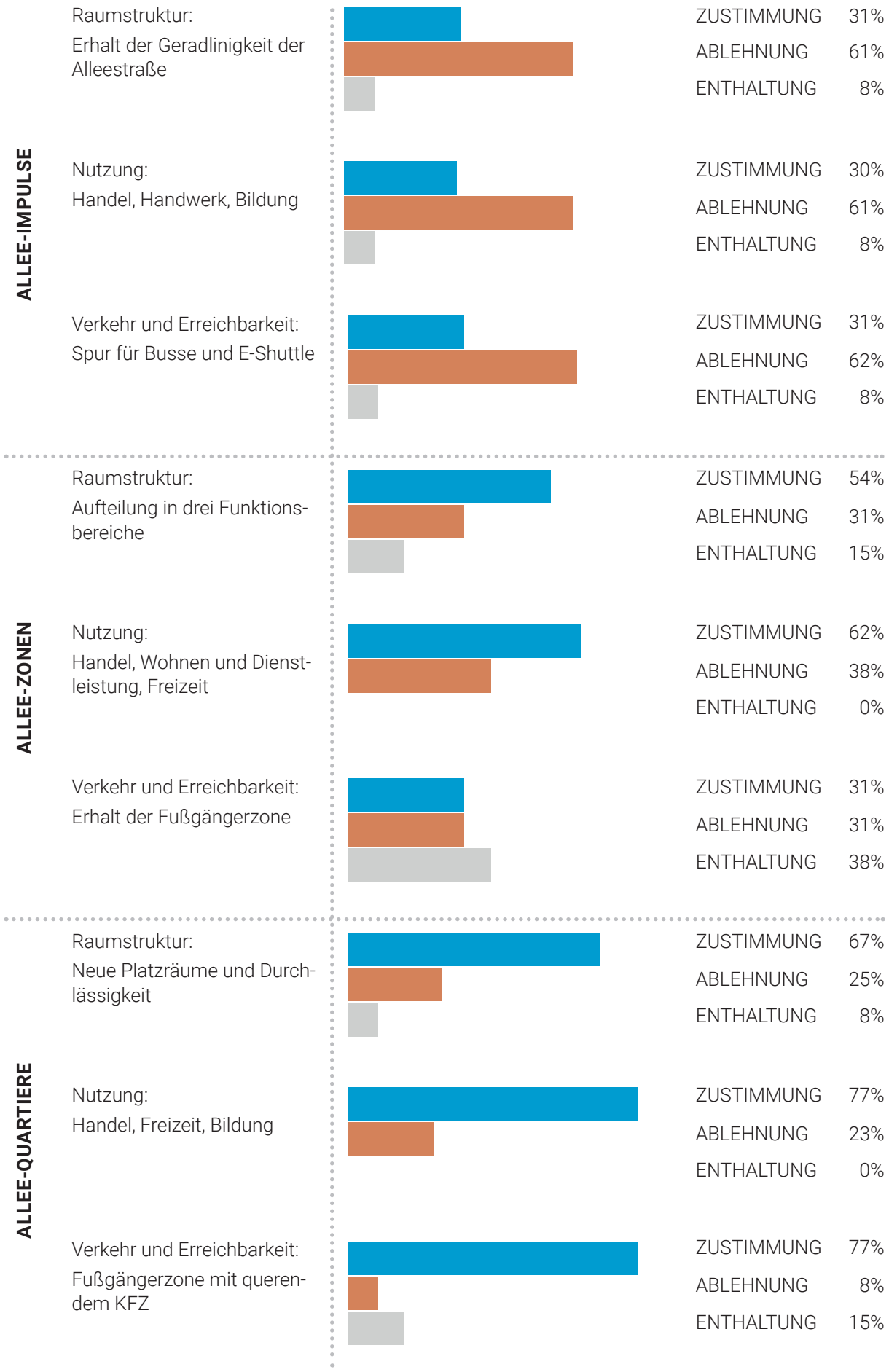


Abb. 57: Bewertung der Zukunftsbilder im Rahmen der Experten-Beteiligung (13 Teilnehmende)

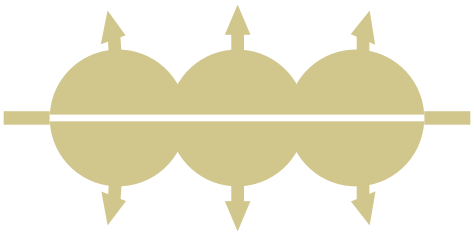
Abb. 58: Vorzugsvariante

VORZUGSVARIANTE

In Abwägung der drei Zukunftsbilder "Allee-Impulse", "Allee-Zonen" und "Allee-Quartiere" sowie ihrer von unterschiedlichen Beteiligten bewerteten Merkmale wird eine Vorzugsvariante gebildet, die als Strukturkonzept wichtige räumliche und funktionale Eckpunkte der Rahmenplanung vorgibt. Die Vorzugsvariante wird aus Merkmalen der Zukunftsbilder "Allee-Zonen" und "Allee-Quartiere" zusammengeführt, die im Rahmen der Beteiligungen sowie in der Diskussion des Planerteams mit der Verwaltung der Stadt Remscheid als erfolgversprechend für die zukünftige Entwicklung der Alleestraße eingeschätzt werden.

Folgende Merkmale charakterisieren die Vorzugsvariante:

- Gliederung der Alleestraße in drei Zonen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten: Handel, Wohnen, Freizeit
- Verknüpfung der Alleestraße mit benachbarten Quartieren an den entsprechenden Kreuzungspunkten
- Ableitung von bestehenden Ankernutzungen und Anknüpfungspunkten (z.B. Allee-Center, "Altstadt")
- Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung, ggf. Öffnung der Alleestraße für Fahrradverkehr



PRINZIP

Auf der Alleestraße werden drei thematische Zonen gebildet, die sich aus der unmittelbaren Umgebung ableiten, an Kreuzungspunkten erfolgen Verknüpfungen mit den angrenzenden Quartieren.

RAUMSTRUKTUR

Die Alleestraße wird in drei Zonen oder Abschnitte mit eigenen Nutzungsschwerpunkten gegliedert: Der westliche obere Bereich der Alleestraße bis zur Scharffstraße bildet die „Handels-Zone". Die „Wohn-Zone" erstreckt sich zwischen Scharffstraße und Engelspassage. Das Umfeld wird hier durch wohnungsbezogene Nutzungen wie Spiel, Aufenthalt und Treffpunkte gekennzeichnet. Es werden räumliche und funktionale Bezüge zu den angrenzen Quartieren aufgebaut. Der östliche Abschnitt der Alleestraße inklusive Markt wird als „Freizeit-Zone" aufgefasst, in der sich mit Freizeitnutzungen, Bildungsangeboten, Gastronomie und Dienstleitungen das Nutzungsprofil des Altstadtkerns aus der Alten Bismarckstraße fortsetzt und konzentriert.

BEBAUUNG

Das Allee-Center, die Warenhäuser und kleineren Geschäftshäuser der „Handels-Zone" beherbergen die zentralen Geschäfte.

Die bestehenden Wohn- und Geschäftsgebäude in der „Wohn-Zone" eignen sich für eine Anpassung des Wohnungsangebotes für unterschiedliche Bedürfnisse sowie ergänzende wohnungsbezogene Angebote.

Die „Freizeit-Zone" ist von heterogener und zumeist flexibel nutzbarer Bebauung geprägt, große Handelsimmobilien sind hinsichtlich ihrer Umbau- und Umnutzungsmöglichkeiten zu prüfen.

NUTZUNG

„Handels-Zone": Zentrumsrelevanter Einzelhandel, spezilisierter Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen

„Wohn-Zone": Wohnen im Zentrum, Seniorenwohnen, betreutes Wohnen, Studentenwohnen in den Obergeschossen sowie wohnungsbezogene Dienstleistungen und Angebote, Dienstleitungen im Bereich Gesundheit, soziale Einrichtungen und Treffpunkte, grüne Freiräume erweitern die Wohnfunktion in die Alleestraße

„Freizeit-Zone": Freizeitnutzungen, Bildungsangebote, Gastronomie, Dienstleistungen, Kleingewerbe, Kultur.

ERSCHLIESSUNG

Die vorhandene Erschließungsstruktur wird beibehalten. Die Alleestraße bleibt Fußgängern vorbehalten, um die Qualitäten der zentralen „Wohn-Zone" zu erhalten. Eine Öffnung der Alleestraße für den Fahrradverkehr wird geprüft.

4.3. IMPULSBEREICHE DER ENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Alleestraße kann nicht flächendeckend vonstatten gehen. Daher gilt es Orte zu identifizieren, die als Impulse für die Sanierung an der Alleestraße dienen können und entsprechend an den Hauptproblemlagen im Untersuchungsgebiet wirken. Für die Auswahl und Charakterisierung dieser Impulsbereiche wurden folgende Aspekte herangezogen:

- Thema der Sanierung
- Nutzung
- Beteiligte Akteure
- Handlungsbedarf
- Umsetzbarkeit
- Impulswirkung

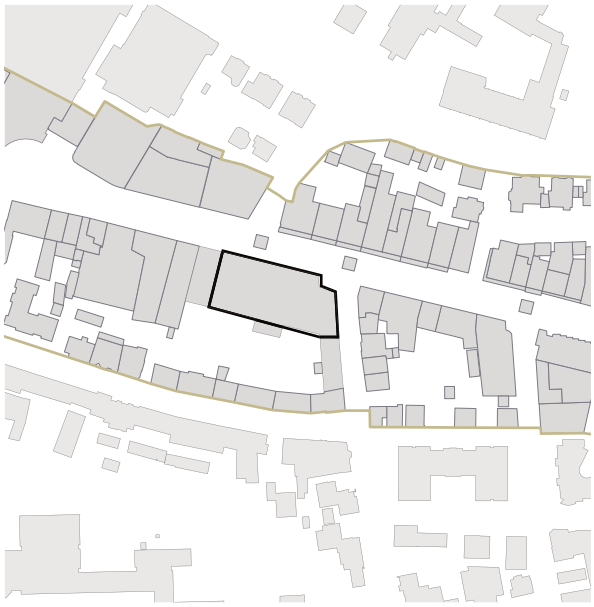
Neben den fünf ermittelten Impulsbereichen sind zwei Orte identifiziert worden, bei denen die Voraussetzungen für eine Impulswirkung zwar gegeben sind, die Umsetzbarkeit unter anderem aufgrund komplexer Eigentümer- und Nutzungsstrukturen Klärungsbedarf aufweist. Hier sind im Vorfeld der Umsetzung ergänzender Impulse weitere Vorgespräche und Detailuntersuchungen erforderlich.

Bei den ausgewählten Bereichen handelt es sich um stellvertretende Objekte für wiederkehrenden Gebäudetypen, prominente Entwicklungsobjekte mit Leerstand und besonderer Flächengröße sowie Bereiche mit großer räumlich-struktureller Bedeutung für die Alleestraße.

Im folgenden wird in Steckbriefen die Auswahl der Impulsbereiche begründet, das Thema der Sanierung dargestellt und die mögliche Impulswirkung für die Alleestraße abgeschätzt. Darauf aufbauend wird das Strukturkonzept mit möglichen Nutzungskonzepten für die Impulsbereiche verzahnt.

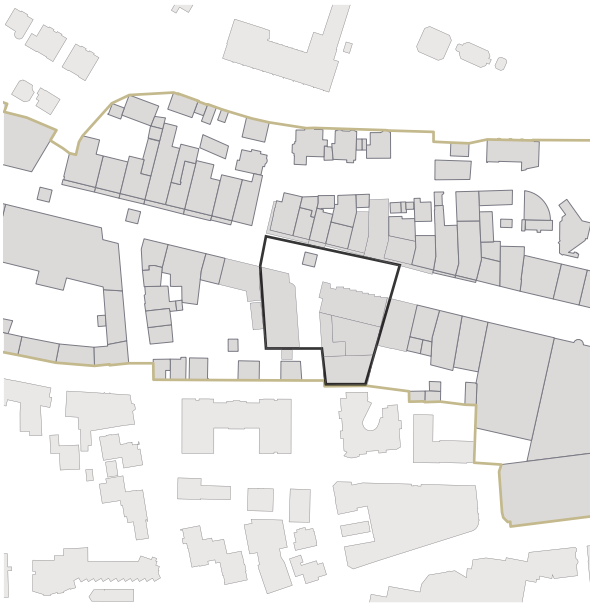
IMPULSBEREICH 1 **KAUFHAUS ALLEESTRASSE NR. 51-55**	Problem: Städtebauliche und gestalterische Defizite Sanierungsthema: Neubau, Umbau, Aufstockung, Qualifizierung des öffentlichen Raums
IMPULSBEREICH 2 **ECKE MANDTSTRASSE**	Problem: Leerstand, Substanzmängel, Defizite im öffentlichen Raum Sanierungsthema: Aufwertung der Alleestraße - Inwertsetzung von Immobilien, öffentlicher Raum, Verbesserung Zuwegung
IMPULSBEREICH 3 **ALLEESTRASSE 28**	Problem: Leerstand, Substanzmängel, Defizite im öffentlichen Raum Sanierungsthema: Abriss Bestandsgebäude und Ausbau einer barrierefreien Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz, Schaffung von neuen Grünangeboten
IMPULSBEREICH 4 **KAUFHAUS ALLEESTRASSE NR. 21-25**	Problem: Dauerhafter Leerstand in Großbaustein Sanierungsthema: Umbau und Umnutzung Kaufhausimmobilie (bzw. Ersatzneubau)
IMPULSBEREICH 5 **ALLEESTRASSE 10**	Problem: Leerstand, Substanzmängel, schwer nutzbare Grundrisse Sanierungsthema: Prototyp für Sanierung Wohn- und Geschäftshaus - Umbau/ Aktivierung der Gewerbeeinheit, Modernisierung der Wohnungen
ERGÄNZUNGSIMPULS 1 **RATHAUSBLOCK**	Problem: Leerstände und Substanzmängel Sanierungsthema: Profilierung und Sanierung eines Blocks mit typischen Wohn- und Geschäftshäusern, Modernisierung Ladenlokale und Wohnungen
ERGÄNZUNGSIMPULS 2 **ENGELSPASSAGE**	Problem: Nicht barrierefreie Passage mit Leerständen und Überbauung mit Leerständen (EG) Sanierungsthema: Erneuerungen/Umbau, ggf. Abriss/Neubau der Passage

IMPULSBEREICH 1
KAUFHAUS ALLEESTRASSE 51-55



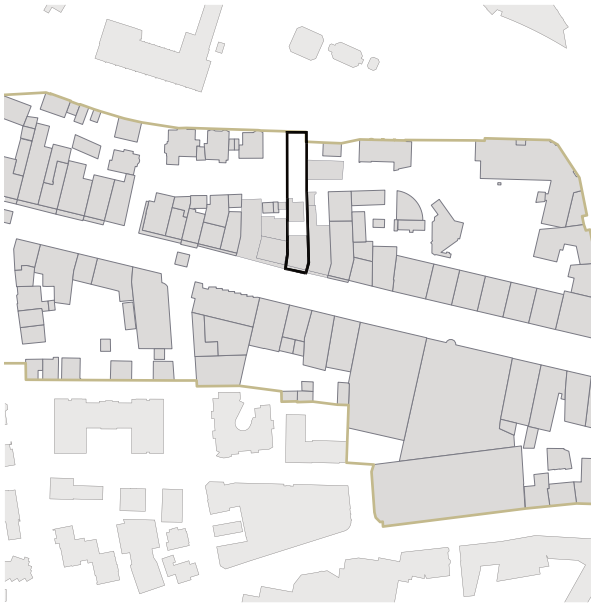
THEMA DER SANIERUNG	Neubau, Umbau, Aufstockung, Qualifizierung des öffentliches Raums
NUTZUNG	Kaufhaus
BETEILIGTE	Ein Eigentümer, Zufahrt über Nachbargrundstück
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: Umbauabsichten des Eingentümers (zu überprüfen), große Strahlwirkung
UMSETZBARKEIT	**O MITTEL BIS GUT**: ein Eigentümer, nachbarschaftlicher Abstimmungsbedarf
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: große Immoblilie an Schlüsselstandort
BEGRÜNDUNG	Position am Rand der Haupteinkaufslage in Schlüsselposition, Handlungsbedarf, Impulswirkung

IMPULSBEREICH 2
ECKE MANDTSTRASSE - ALLEESTRASSE 35-39, MANDTSTRASSE 1-3 UND PAVILLON



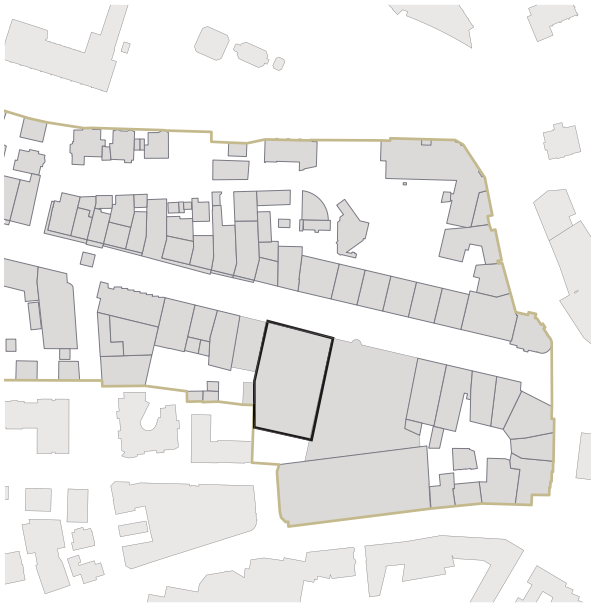
THEMA DER SANIERUNG	Aufwertung eines Abschnittes der Alleestraße - Inwertsetzung von Immobilien, öffentlicher Raum, Verbesserung Zuwegung
NUTZUNG	Leerstand (EG), temporäre Nutzung (Pavillon), Wohnen (OG)
BETEILIGTE	Einzeleigentümer, GEWAG (Pavillon)
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: Häufung von Leerständen entwickeln negative Strahlwirkung
UMSETZBARKEIT	**O MITTEL**: mehrere Objekte, auch in Teilbausteinen umsetzbar
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: als Auftakt der unteren Alleestraße wichtiger "Impulsraum"
BEGRÜNDUNG	Betrachtung öffentlicher Raum und Bebauung, Handlungsbedarf, Impulswirkung

IMPULSBEREICH 3
EHEMALIGES KINO ALLEESTRASSE 28



THEMA DER SANIERUNG	Abriss Bestandsgebäude und Ausbau einer barrierefreien Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz, Schaffung von neuen Grünangeboten
NUTZUNG	Leerstand (ehemaliges Kino)
BETEILIGTE	Einzeleigentümer
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: langfristiger Leerstand, negative Strahlwirkung
UMSETZBARKEIT	**O MITTEL**: öffentliche Finanzierung für Erwerb erforderlich
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: wichtige Impulse für den Öffentlichen Raum, Verbesserung der Erreichbarkeit und Einbindung der Alleestraße
BEGRÜNDUNG	Betrachtung öffentlicher Raum und Bebauung, Handlungsbedarf, Impulswirkung

IMPULSBEREICH 4
KAUFHAUS ALLEESTRASSE 21-25



THEMA DER SANIERUNG	Umbau und Umnutzung Kaufhausimmobilie (bzw. Ersatzneubau)
NUTZUNG	Leerstand (Kaufhaus)
BETEILIGTE	ein Eigentümer
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: langfristiger Leerstand, "negative Strahlwirkung"
UMSETZBARKEIT	**O MITTEL**: öffentlicher Finanzierung erforderlich
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: große Impulswirkung auf die untere Alleestraße zu erwarten
BEGRÜNDUNG	Handlungsbedarf durch langen Leerstand, Impulswirkung

IMPULSBEREICH 5
WOHN- UND GESCHÄFTSHAUS ALLEESTRASSE 10

THEMA DER SANIERUNG	Prototyp für Umbau / Aktivierung Wohn- und Geschäftshaus: Gewerbeeinheit (KG, EG, 1.OG 2.OG), Modernisierung der Wohnetagen
NUTZUNG	Leerstand, Wohnen
BETEILIGTE	Ein Eigentümer
HANDLUNGSBEDARF	**O MITTEL**: Leerstand im KG, EG, 1.OG, 2.OG
UMSETZBARKEIT	**+ GUT**: aktiver, interessierter Eigentümer
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: hohe Impulswirkung als Vorbild für vergleichbare Immobilien
BEGRÜNDUNG	Sockelzone nur einseitig belichtet, möglicher Prototyp für vergleichbare Immobilien auf der Alleestraße, kooperativer Eigentümer, Impulswirkung

ERGÄNZUNGSIMPULS 1: RATHAUSBLOCK, ALLEESTRASSE 90-98

THEMA	Profilierung und Sanierung eines Blocks mit Wohn- und Geschäftshäusern
NUTZUNG	Einzelhandel, Wohnen, Leerstände in Gewerbeeinheiten
BETEILIGTE	Zahlreiche Einzeleigentümer
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: Anfangs-/ Endpunkt der Alleestraße
UMSETZBARKEIT	**- SCHWIERIG**: zahlreiche Eigentümer, ggf. in Einzelbausteinen umsetzbar
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: Auftakt der Alleestraße, Bindeglied Theodor-Heuss-Platz
BEGRÜNDUNG	Typisches Sanierungsthema, Handlungsbedarf, Vorbild- und Impulswirkung

ERGÄNZUNGSIMPULS 2: ENGELSPASSAGE, ALLEESTRASSE 22 UND ENGELSPASSAGE 1

THEMA	Erneuerung/ Umbau, ggf. Abriss/ Neubau der Passage
NUTZUNG	Leerstand der Gewerbeeinheiten
BETEILIGTE	Conti-Park, privater Eigentümer Vorderhaus Alleestraße, GEWAG (Nachbar)
HANDLUNGSBEDARF	**+ HOCH**: Langfristige Leerstände, funktionale und gestalterische Defizite
UMSETZBARKEIT	**- SCHWIERIG**: mehrere Eigentümer, funktionale Verflechtungen
IMPULSWIRKUNG	**+ HOCH**: Verbindung zwischen Alleestraße und Friedrich-Ebert-Platz
BEGRÜNDUNG	Handlungsbedarf, Impulswirkung

4.4. STRUKTURKONZEPT

Das Strukturkonzept als Grundlage der aufzustellenden Rahmenplanung führt die in der Vorzugsvariante beschriebene Gliederung der Alleestraße in drei Abschnitte mit Entwicklungsansätzen für die fünf Impulsbereiche und die zwei Ergänzungsimpulse zusammen. Diese orientieren sich an den vorgesehenen Nutzungsschwerpunkten *Handel+*, *Wohnen+* und *Freizeit+*.

SCHWERPUNKT HANDEL+

ERGÄNZUNGSIMPULS 1: BERGISCHES KARREE - REGIONAL KULINARISCH

In dem Gebäudeblock am westlichen Ende der Alleestraße im Übergang zum Rathaus und Theodor-Heuss-Platz werden bergische Spezialitäten hergestellt, verkauft und konsumiert. Es sind Feinkostgeschäfte, Manufakturen, Brauerei und Schnapsbrennerei vorstellbar. Das stadträumliche Umfeld wurde neu geordnet und aufgewertet.

SCHWERPUNKT WOHNEN+

IMPULSBEREICH 1: WOHN-GEMEINSCHAFT - NEUES WOHNEN

In einem Neubau am Standort eines ehemaligen Kaufhauses werden neue Wohnformen mit sozialen und gastronomischen Angeboten kombiniert. Neben einer öffentlichen "Lobby" mit Gastronomieangebot sind eine Kita, Appartements, ein Boardinghouse und ein SkyCafé mit Gewächshaus vorstellbar.

IMPULSBEREICH 2: SERVICE-ALLEE - SOZIALE DIENSTE UND HAUS DER GESUNDHEIT

Vorhandene soziale Einrichtungen werden um Beratungs- und Betreuungsangebote und einen Treffpunkt mit Café ergänzt. Östlich der "Service Allee" werden Dienstleitungen rund um das Thema Gesundheit, wie Apotheke, Reha, Physiotherapie, Arztpraxen, Wellness- und Fitnessangebote, etabliert.

IMPULSBEREICH 3: GRÜNE TERRASSEN - NEUE VERBINDUNG

Durch Abbruch des ehemaligen Kinos entsteht eine neue Querverbindung von der Alleestraße zum Friedrich-Ebert-Platz. Die ÖPNV-Haltestelle dort wird so barrierefrei erreichbar. Der Stadtraum wird begrünt und es entstehen Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.

SCHWERPUNKT FREIZEIT+

IMPULSBEREICH 4: RS-LAB - DRITTER ORT

In einem Neubau werden Nutzungen der Freizeitgestaltung, des sozialen Lebens und der Bildung kombiniert. Hier können z.B. Bibliothek, Volkshochschule, Musikräume, Ausstellungsräume, Werkstätten, ein Bürgersaal und eine Sporthalle Anlaufstelle und Treffpunkt für die Innenstadt bilden.

IMPULSBEREICH 5: ERLEBNISRAUM - FREIZEITAKTIVITÄTEN

In den drei Gewerbeetagen eines für die Alleestraße typischen Wohn- und Geschäftshauses werden neue freizeitbezogene Nutzungen wie ein Lerncafé, Co-working Räume, ein 3D Labor, ein Escape Room, eine Kletterhalle oder eine Indoor Minigolfbahn etabliert.

ERGÄNZUNGSIMPULS 2: ENGELSPASSAGE - NEUE MOBILITÄT

Die Engelspassage mit angrenzenden Gebäudeteilen wird mit Mobilitätsangeboten wie Radstation, Fahrradverleih, Carsharing, Fahrradrikschaservice und Lastenradstützpunkt aufgewertet. Auf dem angrenzenden Friedrich-Ebert-Platz besteht eine Umstiegsmöglichkeit zum ÖPNV.

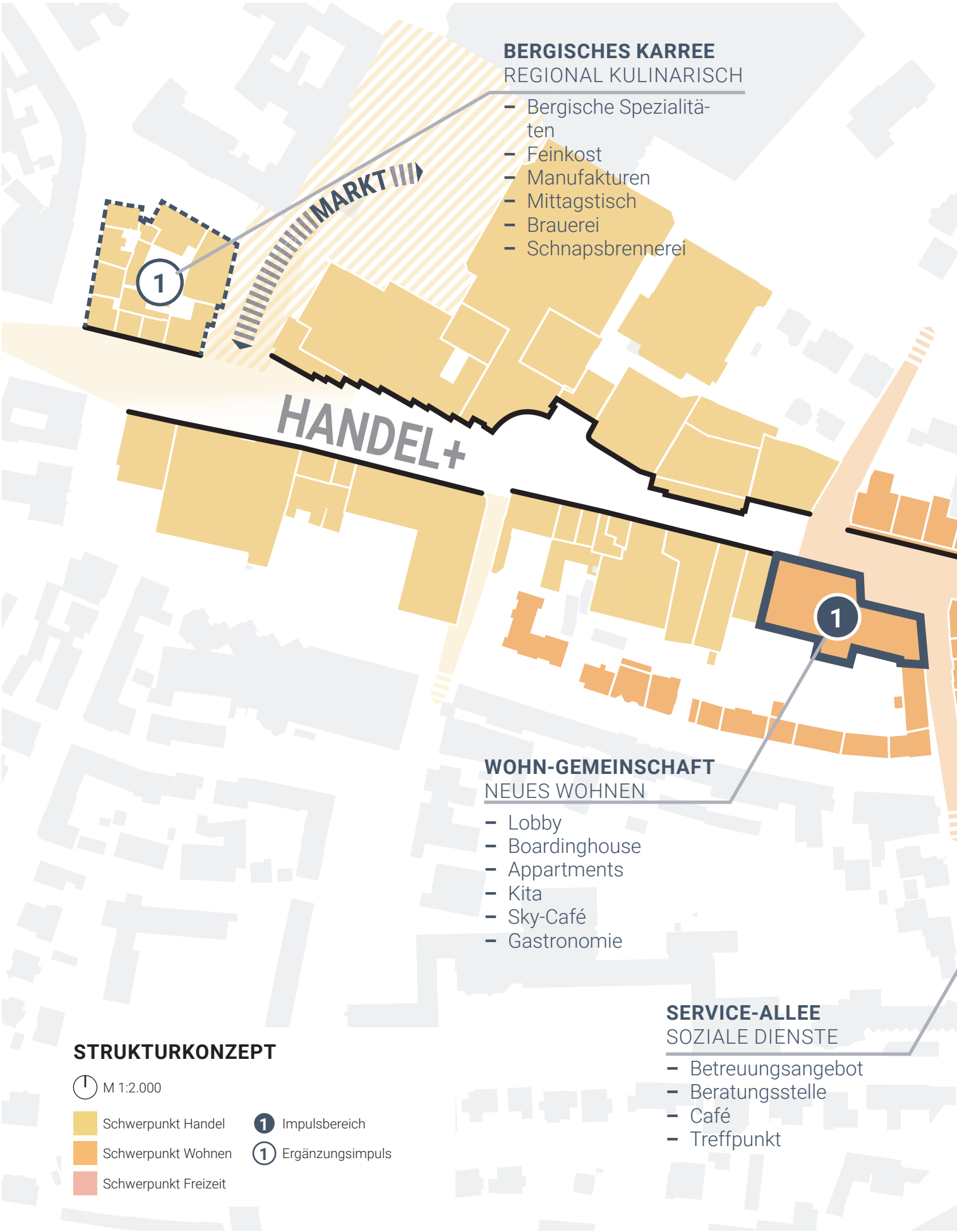
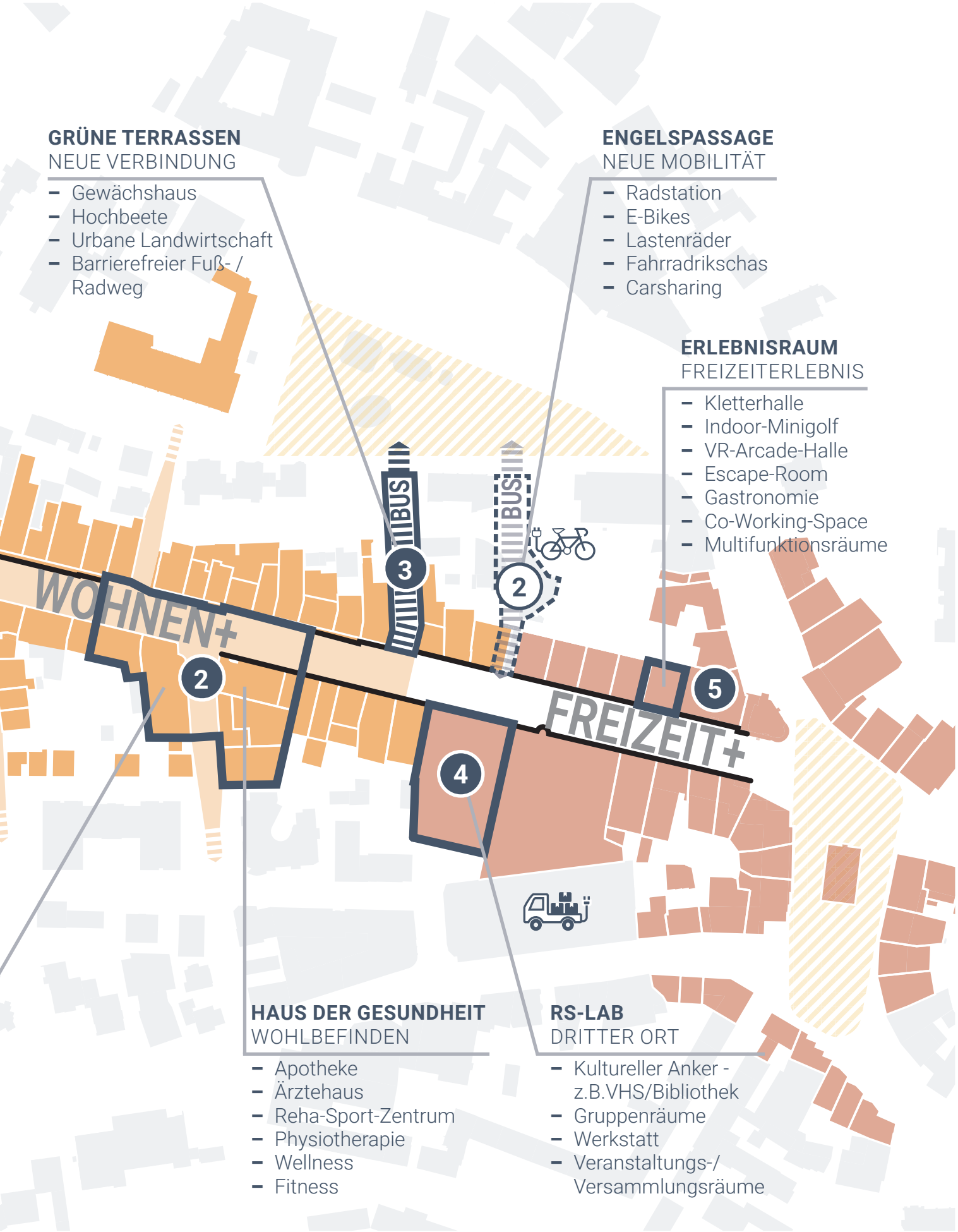


Abb. 59: Strukturkonzept Alleestraße


GRÜNE TERRASSEN
NEUE VERBINDUNG
– Gewächshaus
– Hochbeete
– Urbane Landwirtschaft
– Barrierefreier Fuß- / Radweg
ENGELSPASSAGE
NEUE MOBILITÄT
– Radstation
– E-Bikes
– Lastenräder
– Fahrradrikschas
– Carsharing
ERLEBNISRAUM
FREIZEITERLEBNIS
– Kletterhalle
– Indoor-Minigolf
– VR-Arcade-Halle
– Escape-Room
– Gastronomie
– Co-Working-Space
– Multifunktionsräume
BUS
BUS
WOHNEN+
FREIZEIT+
3
2
2
5
4
HAUS DER GESUNDHEIT
WOHLBEFINDEN
– Apotheke
– Ärztehaus
– Reha-Sport-Zentrum
– Physiotherapie
– Wellness
– Fitness
RS-LAB
DRITTER ORT
– Kultureller Anker - z.B.VHS/Bibliothek
– Gruppenräume
– Werkstatt
– Veranstaltungs-/ Versammlungsräume

4.5. SANIERUNGSZIELE

Gemeinsam getragene Zielvorstellungen bilden den notwendigen Orientierungsrahmen für die Aufstellung und Umsetzung von Maßnahmen zur Sanierung und Entwicklung der Alleestraße.

Die Sanierungsziele für die Alleestraße wurden aus der Bestandsanalyse abgeleitet und mit den Zielen vorhandener Fachplanungen (u.a. Einzelhandelskonzept 2014, Revitalisierungskonzept 2015, Mobilitätsstrategie 2018) abgeglichen.

Zusätzlich wurden sie mit Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Fachdienste der Stadt Remscheid sowie Vertretern von Verbänden, Initiativen, Unternehmen und Sozialträgern überprüft und ergänzt. An diesem Zielworkshop am 31.08.2020 haben insgesamt 17 Personen teilgenommen. Die Ergebnisse der Diskussion wurden abschließend gemeinsam mit dem Fachdienst Stadtentwicklung redigiert, Themenfelder und Ziele zusammengefasst und Formulierungen modifiziert.

Übergeordnetes Ziel ist die Entwicklung einer attraktiven, lebenswerten und Gemeinwohlorientierten Remscheider Innenstadt.

Diesem Leitziel ordnen sich die Sanierungsziele, gegliedert in die vier Themenfelder Städtebau, Grünflächen und Erscheinungsbild, Nutzungsmischung und Erdgeschossnutzung, Wohnen und soziale Angebote sowie Verkehr und Erreichbarkeit zu.

THEMENFELD A
STÄDTEBAU, GRÜNFLÄCHEN UND ERSCHEINUNGSBILD

1. Umgestaltung der Fußgängerzone zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine Kombination zeitgemäßer und Identität stiftender Gestaltungselemente
2. Gliederung der Alleestraße durch Schaffung funktional differenzierter Teilräume mit kleinen Plätzen und generationsübergreifenden Begegnungs- und Bewegungsflächen
3. Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
4. Besinnung auf die Fassadenarchitektur der 1950er bis 1970er Jahre als prägendes Gestaltungsmerkmal der mittleren und unteren Alleestraße
5. Verbesserung des Mikroklimas durch deutlich mehr horizontale und vertikale Grünflächen

THEMENFELD B
NUTZUNGSMISCHUNG UND ERDGESCHOSSNUTZUNG

1. Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
2. Belebung insbesondere der unteren Alleestraße bis in den Abend durch Ansiedlung neuer Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Gastronomieeinrichtungen (kommerziell und nicht kommerziell, dritte Orte) für Besucher und Bewohner
3. Konzentration und Profilierung des Einzelhandels für den gehobenen mittel- bis langfristigen Bedarf (Leitfunktion) auf der Alleestraße zur Stabilisierung der Besucherfrequenz
4. Sicherstellung einer fußläufigen Nahversorgung für den täglichen Bedarf auf der unteren Alleestraße
5. Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
6. Funktionale und räumliche Verknüpfung der angrenzenden Quartiere mit der Alleestraße durch Koppelung von Gastronomie- mit Freizeit-, Bildungs- und Kultureinrichtungen
7. Öffnung der Handelsimmobilien zur Alleestraße und zum Theodor-Heuss-Platz

ÜBERGEORDNETES ZIEL IST EINE ATTRAKTIVE, LEBENSWERTE UND GEMEINWOHLORIENTIERTE REMSCHEIDER INNENSTADT.

THEMENFELD C
WOHNEN UND SOZIALE ANGEBOTE

1. Sanierung, Abriss und Neubau für qualifiziertes und gefördertes Wohnen mit sozialer Mischung unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
2. Erweiterung des Angebotes durch besondere Wohnformen (Mehr-Generationen-Wohnen, Inklusives Wohnen, Beginenhof, Co-Housing, Mikroapartments etc.)
3. Stärkung der Nachbarschaft durch soziale Angebote und Bewohnertreffpunkte auf der mittleren Alleestraße
4. Verbesserung der offenen und institutionellen Angebote für Kinder, Jugendliche und Senioren
5. Aufwertung des Wohnumfeldes und der Blockinnenbereiche für nutzbare, vertraute und private Freiräume

THEMENFELD D
VERKEHR UND ERREICHBARKEIT

1. Erhalt der durchgängigen Fußgängerzone als Rückgrat einer umweltverträglichen Verkehrserschließung
2. Erreichbarkeit und Öffnung der Alleestraße für emissionsfreie Verkehrsmittel (Fahrrad/Pedelec; autonome Kleinbusse)
3. Aufwertung der Anbindung der Alleestraße an bestehende Parkplatzangebote
4. Erneuerung der Nebenstraßen und Anschlusspunkte als attraktive, barrierefreie Zugänge zur Alleestraße

KAPITEL 5
RAHMENPLAN UND IMPULSBEREICHE

Der Rahmenplanung kommt als strategischer Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Alleestraße besondere Bedeutung für die geplante städtebauliche Sanierungsmaßnahme zu. Sie baut auf den Inhalten des Strukturkonzeptes und den Sanierungszielen auf, deren Umsetzung räumlich konkretisiert und auf der Alleestraße verortet wird.

Um diesen zentralen Baustein des Planungsprozesses auf einer abgestimmten Grundlage zu entwickeln, sind im Rahmen von Online-Foren zu den Themen Freiraum, Neue Nutzungen und Stadtmacher, Wohnen und Gemeinschaftsangebote sowie Erreichbarkeit zentrale Fragen der Rahmenplanung anhand von Zwischenergebnissen diskutiert worden. Die Erkenntnisse aus den Diskussionen werden in Kapitel 5.1 dargestellt und sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen.

Die Themen der Rahmenplanung sind gleichzeitig die Handlungsfelder der Sanierungsmaßnahme und ergeben sich aus der thematischen Gliederung des Strukturkonzeptes und der Sanierungsziele. Dementsprechend trifft der Rahmenplan in Kapitel 5.2 Aussagen zur Entwicklung der Alleestraße in den Bereichen Neue Stadträume und Erscheinungsbild, Neue Nutzungen, Neues Wohnen und neue Höfe sowie neue Mobilität.

Um die neue Profilierung der Alleestraße anzustoßen und umzusetzen sind die von den in Kapitel 4.3 identifizierten Bereichen ausgehenden Impulse von entscheidender Bedeutung. Aufbauend auf den räumlichen Erkenntnissen des Rahmenplans werden die Aussagen zu Bebauung und Freiraum, Nutzung sowie Erschließung für die fünf Impulsbereiche in Kapitel 5.3 daher weiter konkretisiert. Ergänzend sind Hinweise zu den Anforderungen, Qualitätszielen und Zielgruppen der jeweiligen Impulsprojekte zusammengestellt worden.

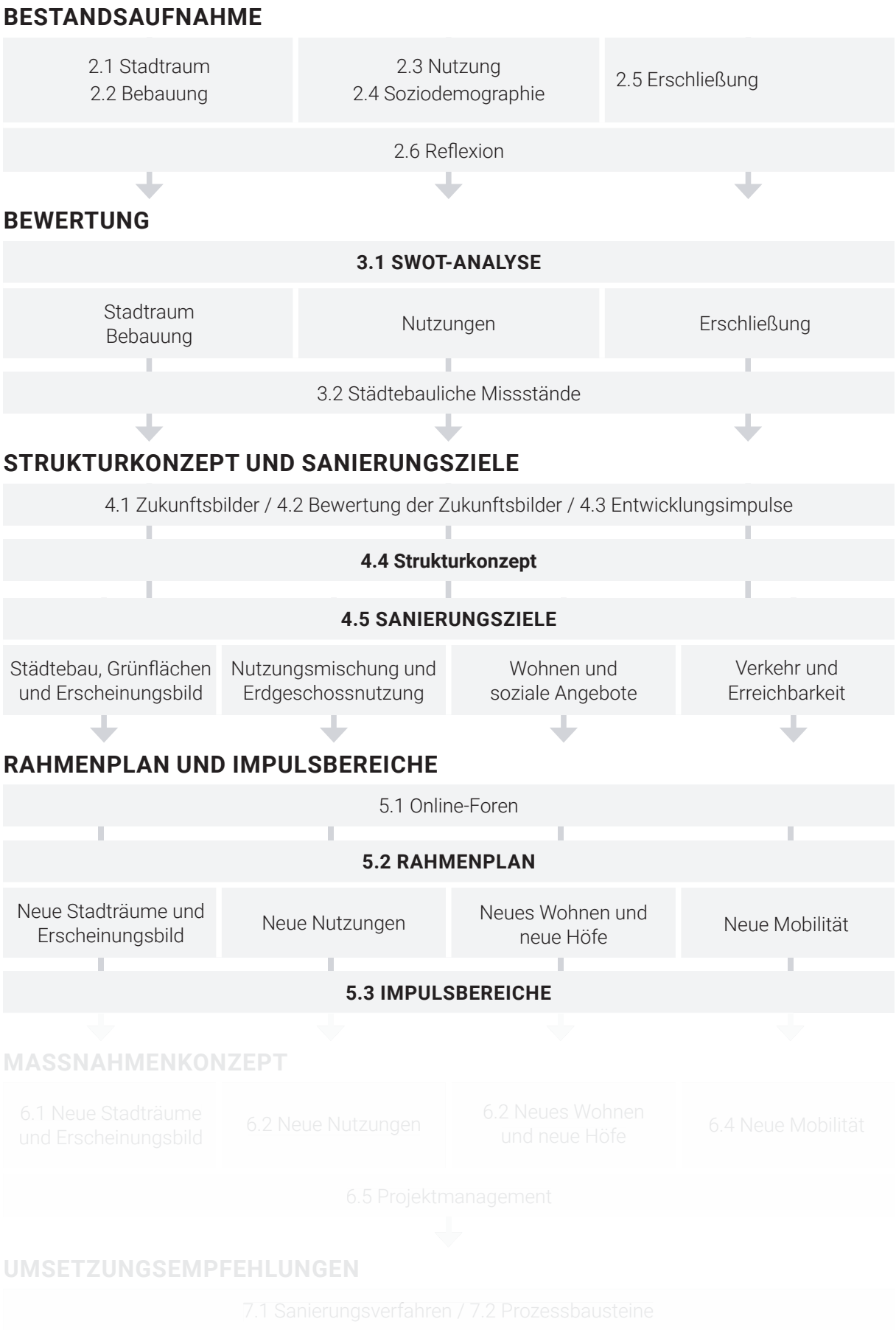


Abb. 60: Thematische Gliederung

5.1. ONLINE-FOREN

Um über die Rahmenplanung zu diskutieren kamen am 07. November 2020 rund 30 Interessierte aus der Remscheider Stadtgesellschaft in mehreren Online-Foren zusammen. In den Gesprächsrunden wurde erörtert, wie sich Freiräume, neue Nutzungen, neues Wohnen sowie die Erreichbarkeit an der Alleestraße zukünftig entwickeln sollen. Diese Hinweise waren eine zentrale Grundlage für die weitere Bearbeitung der Rahmenplanung.

FREIRÄUME

Eine neue Gliederung der öffentlichen Räume durch zusätzliche Platzaufweitungen an wichtigen Kreuzzungspunkten der Alleestraße und den Rückbau der vorhandenen Pavillons wurde in den Diskussionen als wichtiger Beitrag zur räumlichen Entwicklung der Alleestraße betrachtet.

Gestalterisch wurden die laufende Aufstellung neuer Bänke und das geplante Beleuchtungskonzept als sinnvoller erster Schritt betrachtet. Für die weitere Umgestaltung wurde vor allem die Bedeutung neuer Grünstrukturen hervorgehoben. Urban-Gardening-Angebote und begrünte Innenhöfe könnten nicht nur neue Aufenthaltsqualitäten für Besucher und Bewohner der Alleestraße schaffen, sondern auch zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Dafür sollten außerdem das außengastronomische Angebot ausgebaut und zusätzliche Spielangebote für Kinder geschaffen werden.

NEUE NUTZUNGEN

Die Umsetzung der angedachten Projekte in den Impulsbereichen ist aus Sicht der Teilnehmenden eine wichtige Grundlage für eine neue Nutzungsvielfalt an der Alleestraße. Das ehemalige Kaufhaus an der Alleestraße 21-25 wird dabei als Schlüsselimmobilie betrachtet und die Entwicklung zu einem Dritten Ort für Gemeinschaft, Bildung und Kultur als zentraler Impuls für die Alleestraße identifiziert.

Weitere Themen könnten offene Ateliers, gläserne Werkstätten, Indoor-Farming und offene Kurs- und Gruppenräume für unterschiedliche Remscheider Initiativen und Vereine mit Raumbedarf sein. Hervorgehoben wurde die Bedeutung interkultureller Angebote. Diese gemeinschaftlichen Nutzungen könnten auch zum lebendigen Charakter der Erdgeschosse beitragen.

Darüber hinaus wurde vorgeschlagen an der Alleestraße eine Jugendakademie zu initiieren, die Bildungsangebote und Möglichkeiten zur beruflichen Qualifizierung eröffnet. Die Einrichtung könnte als Modellprojekt zum Beispiel unter Trägerschaft des Jobcenters eingerichtet werden.

NEUES WOHNEN

Das Wohnen in der Innenstadt bietet aus Sicht der Teilnehmenden Chancen für eine neue Vielfalt. Das Wohnraumangebot sollte unterschiedliche Zielgruppen mit besonderen Anforderungen in den Blick nehmen. Neben seniorengerechten Angeboten gebe es beispielsweise auch Bedarf für ein Boardinghouse, das sich in zentraler Lage an Pendelnde richtet. Gerade an kleinen und barrierefreien Wohnungen fehle es in Remscheid.

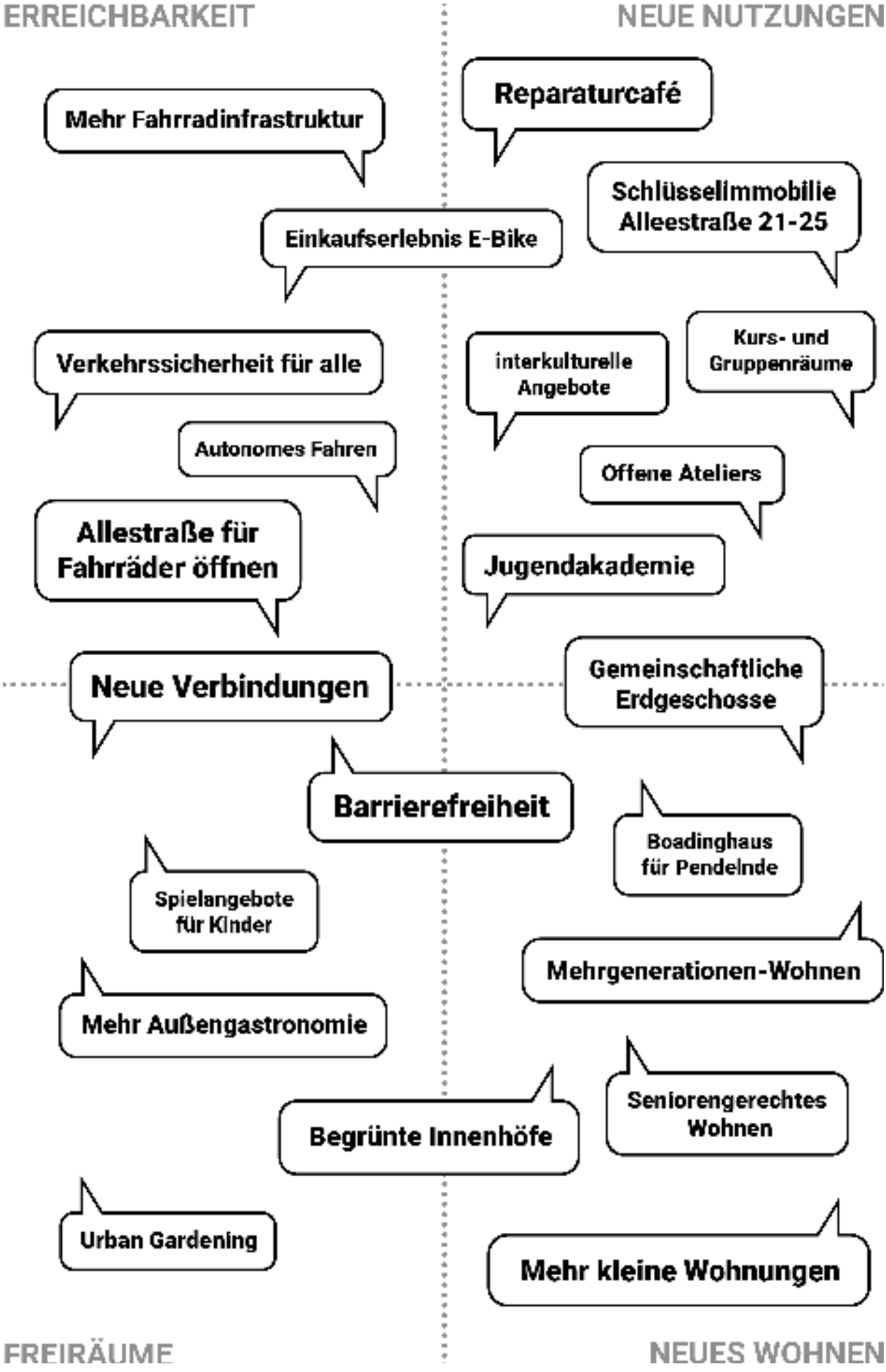
Das neue Wohnen an der Alleestraße sollte sich besonders durch seinen gemeinschaftlichen Charakter auszeichnen. Das kann sich durch Mehrgenerationen-Wohnkonzepte ausdrücken, betrifft aber auch die Aufwertung des Wohnumfelds durch begrünte Innenhöfe und das Bespielen der Erdgeschosse, die sich durch gemeinschaftliche Angebote auch an die Öffentlichkeit richten und so zum zentralen und besonderen Charakter der Alleestraße beitragen könnten.

ERREICHBARKEIT

Als zentrales Thema für eine optimierte Erreichbarkeit wurde die Notwendigkeit einer besseren Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz herausgestellt. Ein Durchstich im Bereich des ehemaligen Kinos an der Alleestraße 28 sollte eine barrierefreie Möglichkeit bieten, diesen von der Alleestraße aus zu erreichen. Auch die Engelspassage sollte perspektivisch umgestaltet und aufgewertet werden.

Für die verkehrliche Vernetzung und Erreichbarkeit der Ziele an der Alleestraße habe die Öffnung der Fußgängerzone für den Fahrradverkehr große Bedeutung. Mit Blick auf den Fahrradverkehr seien darüber hinaus auch infrastrukturelle Verbesserungen erforderlich. Grade E-Bikes könnten dabei ein wichtiges Thema sein, das durch entsprechende Händler und Freizeitangebote wie Verleihstationen zusätzlich neue Nutzungen mit sich bringen könnte. Dabei müsse jedoch die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden gewährleistet bleiben. Ein erster Schritt könnte ein Modellversuch sein.

Die Alleestraße sei außerdem als besonders sichtbarer Standort in Remscheid ein geeigneter Innovationsraum für autonome Busse und andere neue Mobilitätsangebote mit Modellcharakter.


ERREICHBARKEIT
NEUE NUTZUNGEN
Mehr Fahrradinfrastruktur
Reparaturcafé
Schlüsselimmobilie Alleestraße 21-25
Einkaufserlebnis E-Bike
Verkehrssicherheit für alle
interkulturelle Angebote
Kurs- und Gruppenräume
Autonomes Fahren
Offene Ateliers
Allestraße für Fahrräder öffnen
Jugendakademie
Neue Verbindungen
Gemeinschaftliche Erdgeschosse
Barrierefreiheit
Boadinghaus für Pendelnde
Spielangebote für Kinder
Mehrgenerationen-Wohnen
Mehr Außengastronomie
Seniorengerechtes Wohnen
Begrünte Innenhöfe
Urban Gardening
Mehr kleine Wohnungen
FREIRÄUME
NEUES WOHNEN

5.2. RAHMENPLAN

Die Rahmenplanung konkretisiert die bestehenden Entwicklungsansätze zu räumlich verorteten Aussagen. Der Planung liegt das im Strukturkonzept dargestellte Prinzip der drei Nutzungsschwerpunkte bzw. Zonen entlang der Alleestraße zugrunde. Die Impulsbereiche und Ergänzungsimpulse sind zentrale Bausteine dieser neuen Struktur.

Im Bereich der oberen bzw. westlichen Alleestraße wird der bestehende Einzelhandelsschwerpunkt gestärkt und neu profiliert. Der Ergänzungsimpuls des Bergischen Karrees als Standort und Marke für regionale Genussprodukte zeigt am Beispiel des Ratshausblocks mögliche Perspektiven für ein neues Einkaufserlebnis auf. Die Verbindungen zu benachbarten Quartieren und Stadträumen werden neu geordnet, um die stadträumliche Einbindung der oberen Alleestraße zu verbessern.

In der mittleren Alleestraße ist insgesamt eine größere Dichte der Eingriffe vorgesehen. Dabei wird die bestehende Wohnnutzung aufgegriffen. Soziale und gemeinschaftliche Angebote beleben die Erdgeschosse, die Alleestraße wird zum öffentlichen Wohnzimmer. Diese Nutzung wird auch auf die öffentlichen Räume erweitert, die dafür neu strukturiert werden. An den Verbindungspunkten in die angrenzenden Quartiere entstehen neue Platzräume und gliedern die Alleestraße.

Der Bereich des Kaufhauses Alleestraße 51-55 steht als Impulsbereich einerseits für die Realisierung neuer Wohnangebote und ergänzender sozialer Einrichtungen im Neubau, andererseits für die räumlich-strukturelle Anpassung der mittleren Alleestraße durch neue Platzräume. Auch im Bereich der Alleestraße 35-39 bzw. Mandtstraße 1-3 entsteht in Verbindung mit der Bündelung sozialer und gesundheitlicher Angebote ein neugestalteter öffentlicher Raum. Das ehemalige Kino an der Alleestraße 28 wird zugunsten einer neuen, barrierefreien Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz abgebrochen. Es entstehen grüne Terassen, ein aufgeständertes Gewächshaus fasst die Raumkante zur Alleestraße.

Für die untere Alleestraße soll an bestehende Gastronomie- und Freizeitangebote in der Nachbarschaft angeknüpft werden. Das Wohn- und Geschäftshaus an der Alleestraße 10 hat als Impulsprojekt Vorbildcharakter für das Etablieren des neuen Nutzungsschwerpunktes im Bestand. Anstelle des leerstehenden Kaufhauses im Bereich der Alleestraße 21-25 soll das RS-Lab als Dritter Ort neue Nutzungsimpulse bieten. Ergänzend ist die Neugestaltung des Vorplatzes und ein aufgewerteter Zugang von der Bankstraße vorgesehen. Gegenüber liegt die Engelspassage, die zum Friedrich-Ebert-Platz neu gefasst und in Verbindung mit dem vorhandenen Parkhaus als Mobilitätsstation ergänzende Impulse liefern kann.

Über diese grundsätzlichen Überlegungen hinaus lassen sich konkretisierte räumliche Aussagen in den vier Handlungsfeldern Neue Stadträume und Erscheinungsbild, Neue Nutzungen, Neues Wohnen und neue Höfe sowie neue Mobilität treffen.

NEUE STADTRÄUME UND ERSCHEINUNGSBILD

Im Handlungsfeld Stadträume und Erscheinungsbild werden die bestehenden Stadträume durch gezielte Eingriffe qualifiziert und aufgewertet. Dabei geht es um eine Neugestaltung der Alleestraße durch die Anlage von drei Plätzen im Zusammenhang mit den beschriebenen Impulsbereichen und die Ergänzung von Grünstrukturen sowie Bewegungs-, Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Eine Schlüsselsituation ist der westliche Auftakt der Alleestraße mit der Hochstraße und der Fastenrath- bzw. Rathausstraße, der im Zusammenhang mit der angrenzenden Hindenburgstraße betrachtet werden sollte. Um die Eingangssituation und das Umfeld des Rathausblocks aufzuwerten sowie die Verknüpfung von Alleestraße und Theodor-Heuss-Platz sowie zur Hindenburgstraße zu verbessern soll dieser Bereich neu geordnet werden. Dazu sind entsprechende verkehrliche Voruntersuchungen erforderlich. Die Erneuerung der südlichen und nördlichen Querstraßen der Alleestraße schafft qualitätsvolle, barrierefreie und begrünte Zugänge. Im Bereich des neuen Zugangs an der Alleestraße 28 entsteht nicht nur eine barrierefreie Verbindung zum Friedrich-Ebert-Platz, die grüne Gestaltung liefert auch wichtige stadträumliche Impulse und bietet Potential für neue Freiraumnutzungen.

Besonders an der mittleren und unteren Alleestraße sollen die Fassaden der Gebäude unter Bezugnahme auf die Qualitäten der Architektur der 1950er und 1960er Jahre aufgewertet werden. Neben einem Farbkonzept sollte fachliche und finanzielle Unterstützung bei der Sanierung von Fassaden, einer Aufwertung der Erdgeschosszonen und einer verträglichen Gestaltung von Werbeanlagen angeboten werden, um das typische Erscheinungsbild der Alleestraße zu erhalten und fortzuschreiben.

Abb. 62: Visualisierung Grüne Terrassen

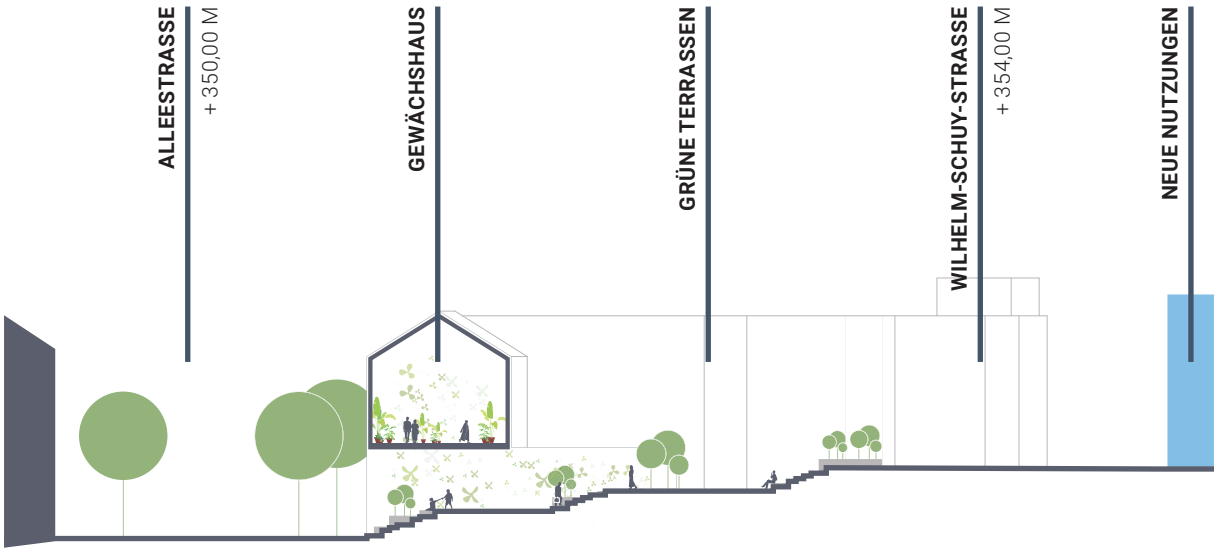


Abb. 61: Querschnitt Höhenentwicklung Impulsbereich 3 - Grüne Terrassen (Alleestraße 28)

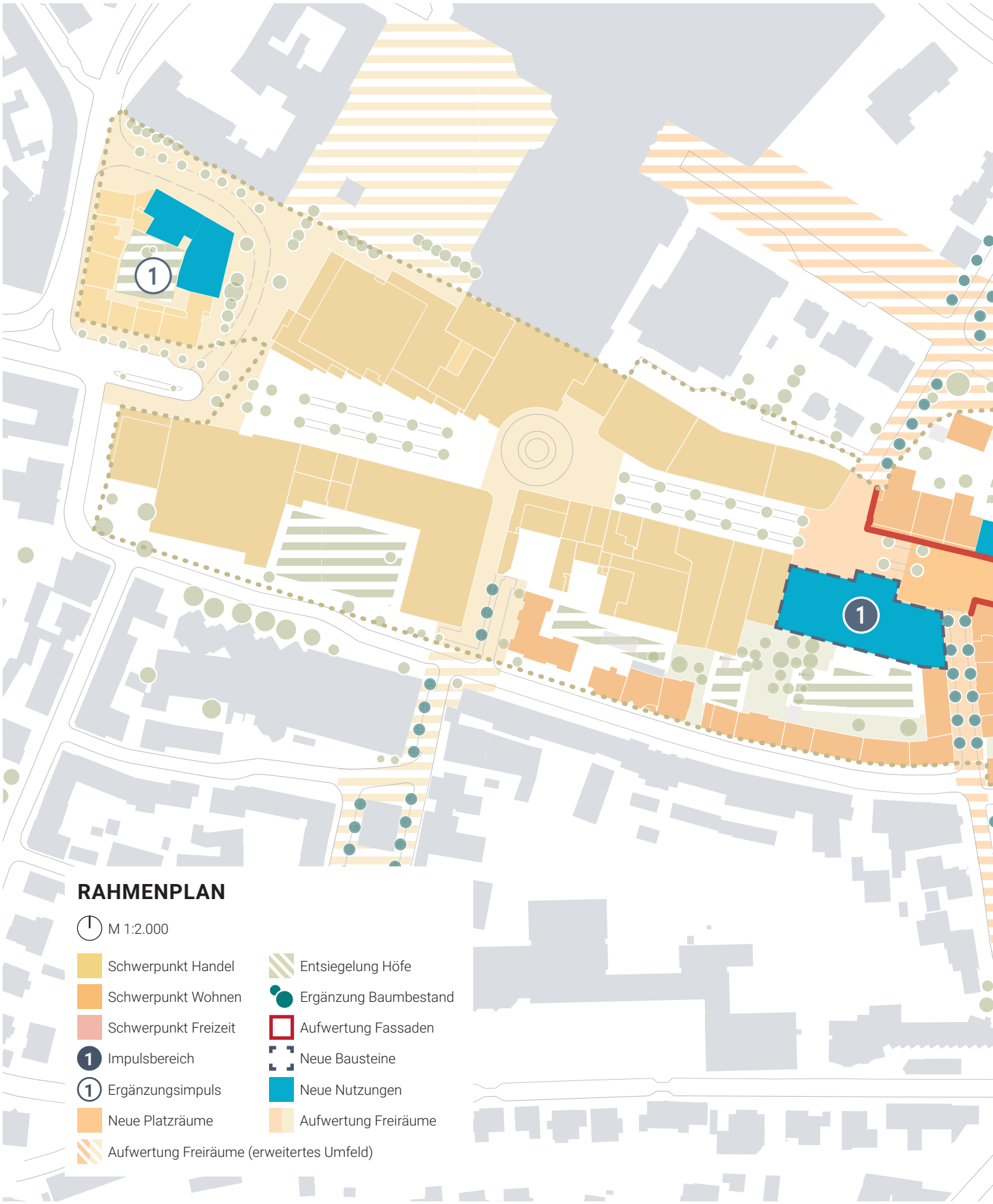


Abb. 63: Rahmenplan

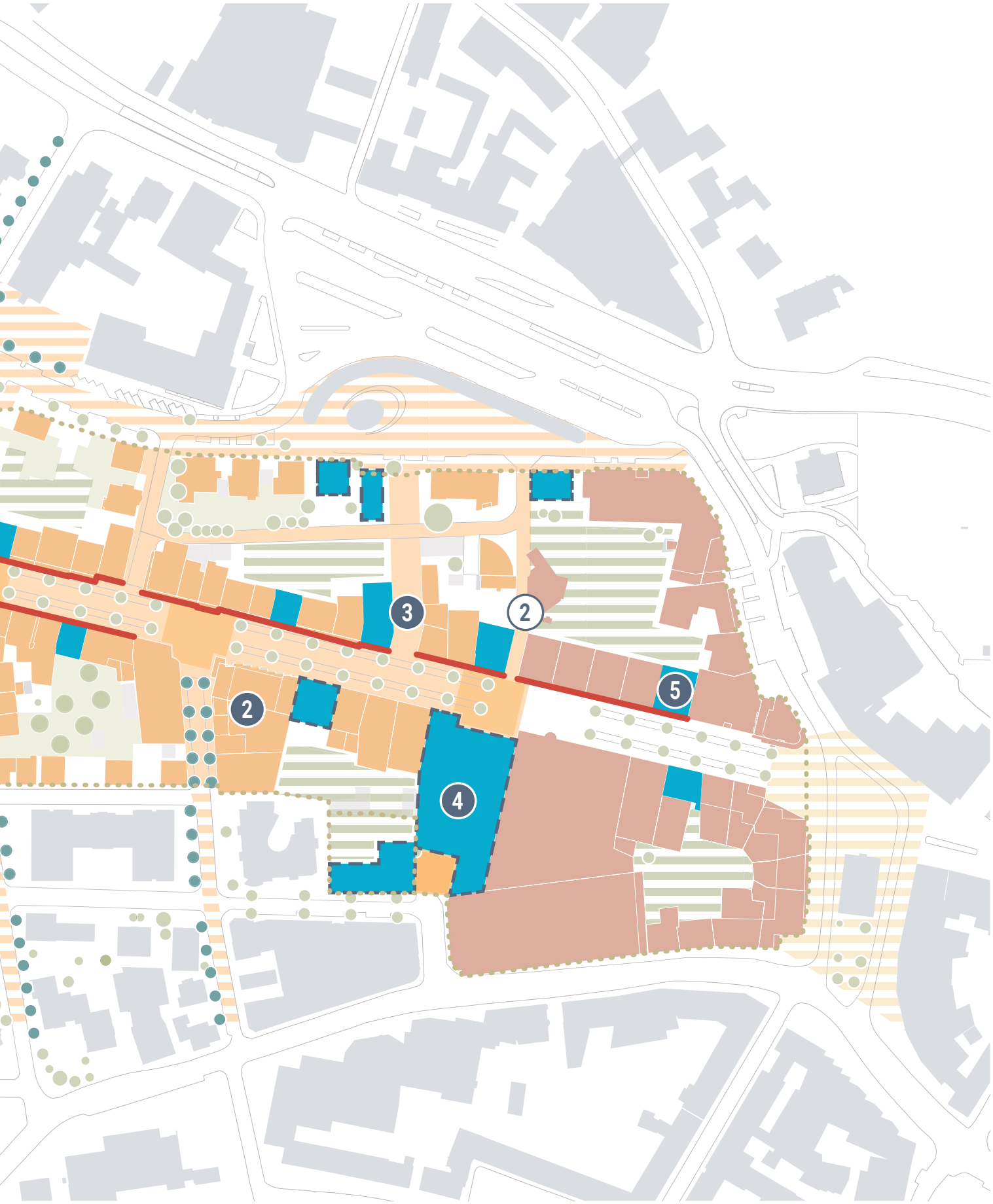

3
2
2
5
4

Abb. 64: Visualisierung RS-Lab

NEUE NUTZUNGEN

In diesem Handlungsfeld werden an der Alleestraße neue Nutzungen entsprechend den definierten Nutzungsschwerpunkten etabliert. Während an der oberen Alleestraße die bestehende Einzelhandelsnutzung in ihrem Profil geschärft wird, sollen im Bereich der Mittleren Alleestraße ergänzend zur Wohnnutzung neue soziale und gemeinschaftliche Angebote entstehen. Die Planung für die untere Alleestraße setzt die Freizeitangebote der angrenzenden Altstadt fort. Das wird erreicht durch

- die Aktivierung von Leerständen durch neue Nutzungen,
- einen Umbau und eine Neunutzung leerstehender Gewerbeeinheiten
- sowie durch Neubauten als Ersatz für leerstehende große Gewerbeimmobilien.

Mit der Ausbildung der neuen Nutzungsschwerpunkte ist daher keine Verdrängung oder Notwendigkeit zur Verlagerung bestehender Angebote verbunden. Vielmehr wird durch Beratung und Leerstandsvermittlung in Verbindung mit der Überprüfung von geplanten Nutzungsänderungen im Rahmen der sanierungsrechtlichen Genehmigung eine kontinuierliche Profilierung angestrebt.

Um diesen Prozess anzustoßen und zu unterstützen sind neue Nutzungsimpulse erforderlich, die im Wesentlichen durch das RS-Lab an der Alleestraße 21-25, das Service- und Gesundheitshaus an der Alleestraße 35-39 und die beispielhafte Umnutzung des Wohn- und Geschäftshauses an der Alleestraße 10 erfolgen. Ergänzend wird auch die Profilierung des Bergischen Karrees und die Wirkung der weiteren Impulsprojekte zur Entwicklung der neuen Nutzungsschwerpunkte beitragen.

Abb. 65: Visualisierung Wohn-Gemeinschaft

NEUES WOHNEN UND NEUE HÖFE

Die Maßnahmen des Handlungsfelds Neues Wohnen und Neue Höfe stärken die Alleestraße als zentralen, attraktiven Wohnstandort für unterschiedliche Zielgruppen. Neben der Qualifizierung des Wohnungsbestands durch die Eigentümer, die durch Beratungsangebote und die erweiterten Abschreibungsmöglichkeiten im Rahmen der geplanten Sanierungsmaßnahme unterstützt werden, ist auch eine Reihe von Neubauprojekten vorgesehen. Diese erweitern das Wohnungsangebot um besondere Wohnformen und ergänzende Einrichtungen, die im Bestand nur schwierig umzusetzen sind.

Besondere Impulse sind durch die Neubebauung im Bereich des Kaufhauses an der Alleestraße 51-55 zu erwarten, die vielfältige Wohnungsangebote ermöglicht. Im Bereich Mandtstraße 3 / Alleestraße 33a ist der Neubau von Seniorenwohnungen geplant. Weitere Neubauten mit Wohnnutzungsanteilen sind an der Konrad-Adenauer-Straße und an der Bankstraße vorgesehen.

Als gemeinschaftliche Begegnungsorte und potentielle Grünflächen sind die Blockinnenbereiche und Höfe ein wichtiges Merkmal des Wohnumfeldes. Die bisher oft hochversiegelten Innenhöfe an der Alleestraße sollen daher qualifiziert und umstrukturiert werden.

Durch eine fachliche und finanzielle Unterstützung der Eigentümer bei der Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Schaffung von Aufenthaltsflächen werden die Voraussetzungen für zeitgemäße wohnungsnahe Freiräume geschaffen. Der Wohnwert und das Mikroklima an der Alleestraße werden deutlich verbessert.

Abb. 66: Visualisierung Service-Allee

NEUE MOBILITÄT

Das Handlungsfeld Neue Mobilität fasst Maßnahmen zusammen, die die Erreichbarkeit der Alleestraße verbessern und die Voraussetzungen für eine Mobilitätswende auf und an der Alleestraße zugunsten alternativer klimafreundlicher Mobilitätsformen schaffen. Dazu gehört eine Öffnung der Alleestraße für den Fahrradverkehr und eine Machbarkeitsstudie für einen autonomen Elektro-Pendelbus auf der Alleestraße.

Das bestehende Profil der Alleestraße mit einem breiten Mittelstreifen, der von zwei Baumreihen gefasst wird, und einer Vorzone an der angrenzenden Bebauung ist grundsätzlich geeignet, um dem neuen Mobilitätskonzept stadträumlich gerecht zu werden. Die vorhandenen Pavillons sind mit den Mobilitätszielen jedoch nicht vereinbar, sodass ein Rückbau erforderlich ist. Im Bereich der neuen Stadtplätze, zum Beispiel am Standort der Service-Allee, kann die strenge Gliederung zugunsten der Platznutzung ggf. aufgelockert werden. Die zwei Baumstreifen eigenen sich als multifunktionale Freiräume. Dort können flexibel ausgestattete Aufenthaltsbereiche mit Bänken, Spiel- und Bewegungselementen und Vegetation entstehen. Die Vorzonen der Gebäude sollten den Fußgängern vorbehalten bleiben und können als zusätzliche Flächen für Außengastronomie genutzt werden.

Ergänzende konzeptionelle Impulse sind von einer Mobilitätsstation in Verbindung mit dem bestehenden Parkhaus an der Engelspassage zu erwarten, welche die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen erleichtert. Ein Logistik- und Mikro-Depot-Konzept für die Innenstadt kann darüber hinaus die Lieferverkehre reduzieren.

5.3. IMPULSBEREICHE

Im Zuge der Entwicklung des Strukturkonzeptes wurden verschiedene Impulsbereiche identifiziert (vgl. Kapitel 4.3). Impulsbereiche stellen Schlüsselmaßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Alleestraße im Sinne des Strukturkonzeptes und der Sanierungsziele dar. Als große Interventionen wirken sie in Bereichen mit wesentlichen Substanz- und Funktionsmängeln an der Alleestraße, in denen eine Entwicklung prioritär angeschoben werden muss.

Impulsbereiche sollen in ihr direktes städtisches Umfeld strahlen und weitere Entwicklungen stimulieren. Sie beziehen sich auf die vier Handlungsfelder der Rahmenplanung, Neue Stadträume und Erscheinungsbild, Neue Nutzungen, Neues Wohnen und neue Höfe sowie neue Mobilität, und bilden dadurch auch die thematische Breite der Sanierungsziele ab. Im Folgenden werden die fünf ausgewählten Impulsbereiche anhand von Steckbriefen detailliert dargestellt.

Auch im Bereich der ermittelten Ergänzungsimpulse sind wichtige Beiträge zur Unterstützung der Entwicklungen in unterschiedlichen Handlungsfeldern zu erwarten. Die Projekte sind aufgrund der vielschichtigen Ausgangslagen zunächst in gezielten Machbarkeitsstudien und im Austausch mit den beteiligten Eigentümern und Nutzern weiterzuentwickeln. Eine weitere räumliche Konkretisierung wird für die Ergänzungsimpulse daher im Zuge der Rahmenplanung nicht vorweggenommen.

IMPULSBEREICHE

1. Wohn-Gemeinschaft – Neues Wohnen
2. Service-Allee und Haus der Gesundheit
3. Grüne Terrassen – Neue Verbindung
4. RS-Lab – Dritter Ort
5. Erlebnisraum – Freizeitaktivitäten

ERGÄNZUNGSIMPULSE

1. Bergisches Karree – Regional Kulinarisch
2. Engelspassage – Neue Mobilität

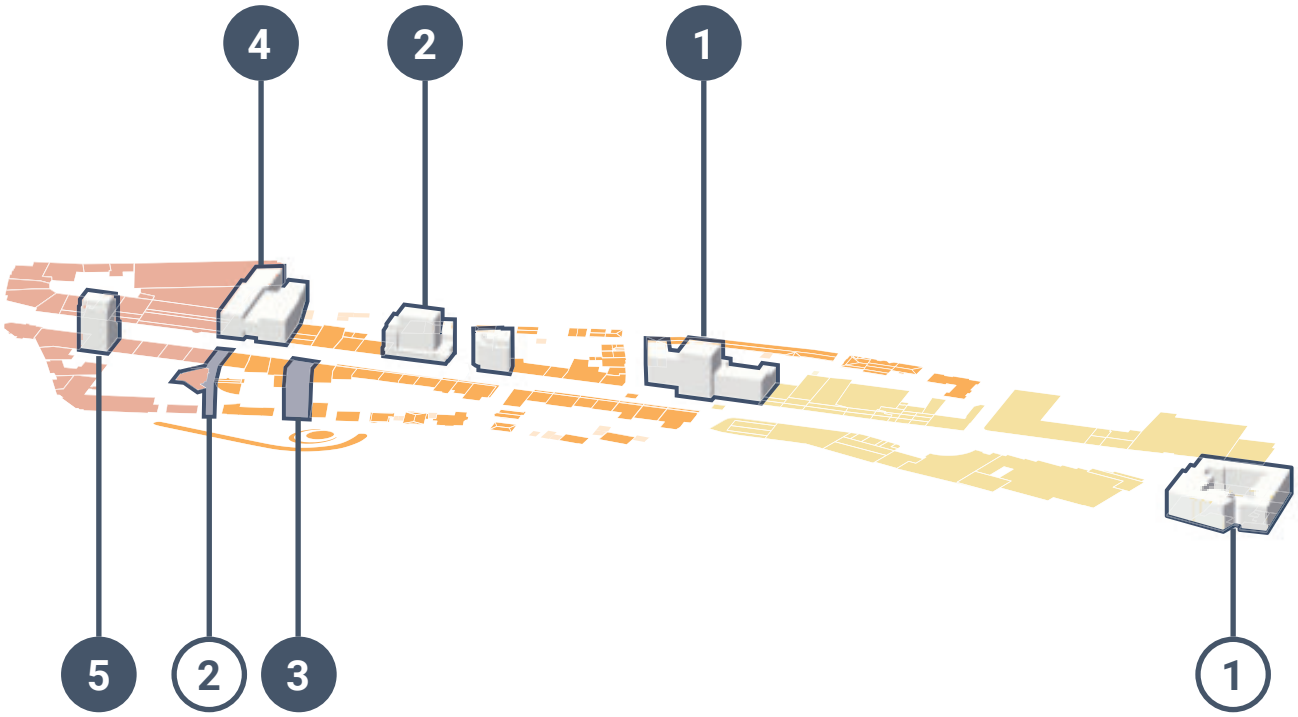


Abb. 67: Verortung der Impulsbereiche und Ergänzungsimpulse

WOHN-GEMEINSCHAFT - NEUES WOHNEN
ALLEESTRASSE 51-55

1

Um die Alleestraße räumlich neu zu strukturieren wird im Bereich des ehemaligen Kaufhauses ein neuer belebter Platz mit ergänzenden gastronomischen Angeboten realisiert.

Anstelle des bestehenden Gebäudes entsteht ein vielfältiger gemeinschaftlicher Wohnstandort mit integriertem Boardinghouse. Unterschiedliche wohnungsnahe Angebote ergänzen das Nutzungsspektrum: Eine Kita und ein Mehrgenerations- bzw. Familienzentrum stellen eine neue soziale Anlaufstelle dar. Das Sky-Café mit Panoramaterrasse nutzt die besondere Aussicht des Standortes und schafft einen neuen Anziehungspunkt auf der Alleestraße. Das breite Nutzungsspektrum ist ein wichtiger Impuls für die Profilierung der mittleren Alleestraße.

BEBAUUNGSKONZEPT

- Abriss Kaufhaus und Neubau
- Rückbau der bestehenden Pavillons
- Gliederung des Bauvolumens in Anlehnung an die Maßstäblichkeit der umgebenden Bebauung
- Aufname der Bauflucht an der Alleestraße
- Rücksprung der Bebauung zur Ausbildung eines Platzes
- Vier, in Teilen bis zu acht Geschosse

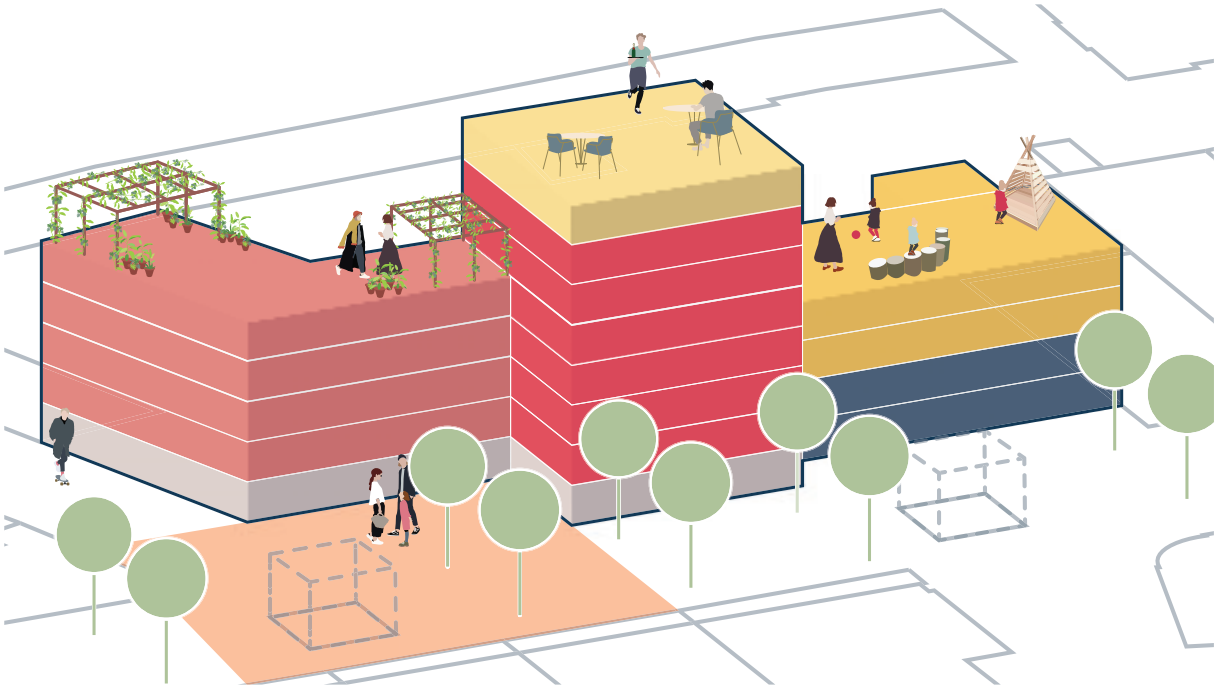
FREIRAUMKONZEPT

- Gestaltung eines Platzes an der Alleestraße Ecke Wiedenhofstraße (mit Aussicht nach Süden in die Landschaft)
- Schaffung eines begrünten Innenhofbereiches
- Schaffung der erforderlichen Freiflächen der Kita im Hofbereich und auf dem Dach
- Schaffung einer öffentlichen Terrasse in Kombination mit SkyCafé auf dem Dach
- Erstellung eines Gewächshauses auf dem Dach zur Nutzung durch die Kita und / oder die Gastronomie

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

- Haupterschließung über die Alleestraße
- Anlieferung über den rückwärtigen Bereich, Daniel-Schürmann-Straße (Klärung der Zufahrt erforderlich)
- Parken in Parkgarage unter der Bebauung (Klärung der Zufahrt erforderlich)

NUTZUNGSBAUSTEINE



- Lobby
- Kita
- Mehrgenerationen- und Familienzentrum
- Wohnen
- Boardinghouse
- Sky-Café / Rooftop-Bar

ZIELGRUPPEN

- Unterschiedliche Bewohnergruppen, z.B.: Senioren, Singles, Paare, Kleinfamilien, Studierende, Auszubildende
- Kinder im Vorschulalter mit ihren Eltern
- Unterschiedliche Altersgruppen als Besucher und Nutzer des Mehrgenerationenangebotes
- Private und geschäftliche Übernachtungsgäste in Remscheid (Boardinghouse)
- Besucher der Alleestraße
- Bewohner der Alleestraße und der angrenzenden Quartiere

ANFORDERUNGEN

- Barrierefreiheit
- Hoher ökologischer Standard
- Öffentlich zugängliches Gebäude
- Vorrichtungen für Gastronomienutzungen
- Rahmenbedingungen für Kita Nutzung
- Stellplätze für Besucher und Mitarbeiter (in eigener Tiefgarage, ggf. Stellplatznachweis in vorhandenem Parkhaus an der Daniel-Schürmann-Straße, ca. 260m Entfernung)
- Anlieferung Kita, Gastronomien

QUALITÄTSZIELE

- Öffentliche Lobby mit Nutzungs- und Aufenthaltsangeboten
- Angebot besonderer Wohnformen als Ergänzung zum vorhandenen Angebot
- „Bespielung“ / Belebung des neuen Platzes, auch abends
- Interaktion zwischen den unterschiedlichen Nutzungsangeboten innerhalb des Gebäudes
- Flexibilität und Mehrfachnutzbarkeit
- Öffentlich zugängliche Nutzung auf dem Dach durch Gastronomieangebot und Panoramaterrasse

SERVICE-ALLEE UND HAUS DER GESUNDHEIT

ALLEESTRASSE 35-39 UND MANDTSTRASSE 1-3

2

Im Bereich der Ecke Alleestraße/Mandtstraße bieten sich mehrere leerstehende Einheiten für die Nutzung durch verschiedenste soziale und gesundheitliche Dienstleistungen an. Dadurch entsteht ein in Remscheid einmaliger zentraler Anlaufpunkt für soziale Beratung und Unterstützung durch unterschiedlicher Träger. Ergänzend können perspektivisch auch die in den Gebäuden befindlichen Wohnungen einbezogen werden, wenn diese ganz oder teilweise barrierefrei umgebaut oder für besondere Wohnprojekte mit sozialem Schwerpunkt umgestaltet werden. Zwischen den Gebäuden entsteht ein neuer Platzraum.

Der Impuls trägt so zum Profil der Remscheider Innenstadt als vielfältiger und zeitgemäßer zentraler Wohnstandort bei.

BEBAUUNGSKONZEPT

- Umbau und Umnutzung Bestandsgebäude Alleestraße 39 und Mandtstraße 2 (ca. 700 qm / Etage)
- Umbau und Umnutzung Alleestraße 35 – 37 (ca. 1000 qm)

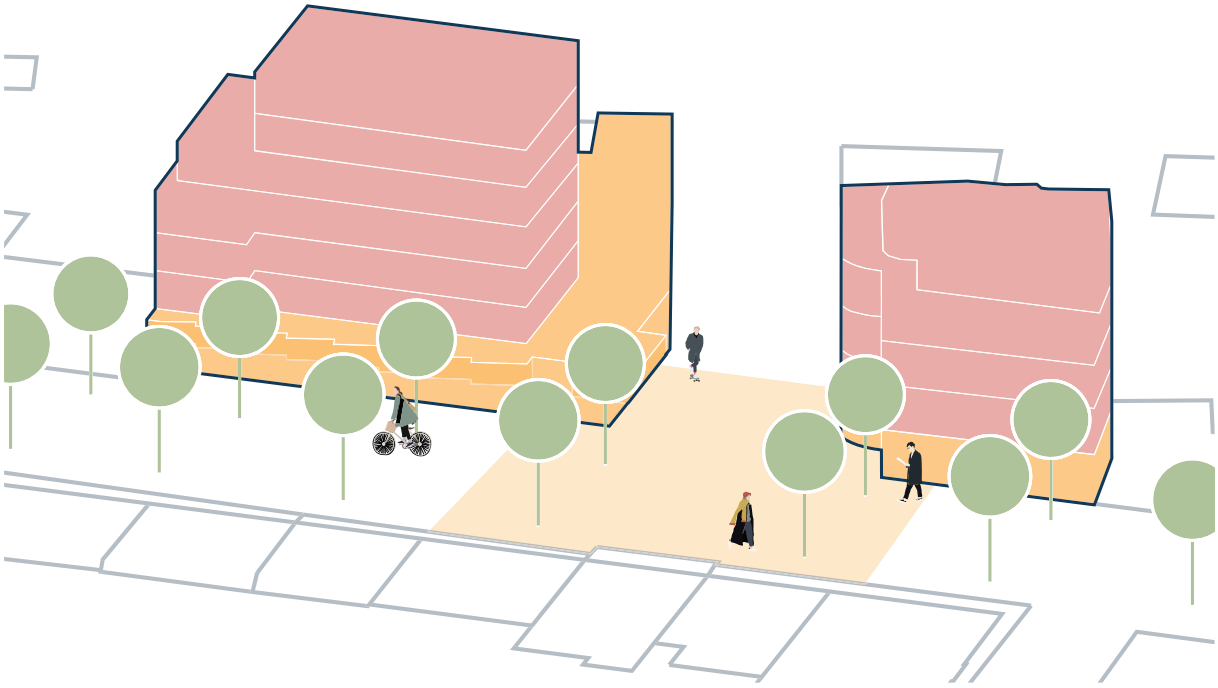
FREIRAUMKONZEPT

- Gestaltung eines Platzes an der Alleestraße Ecke Mandtstraße mit Aussicht nach Süden in die Landschaft als belebendes Angebot für den öffentlichen Raum
- Schaffung eines begrünten Innenhofbereiches (Alleestraße 39, Mandtsraße 2)

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

- Erschließung über Alleestraße und Mandtstraße
- Stellplätze im nahegelegenen Parkhaus der Allee-Arkaden
- Weitere Stellplätze auf dem Gründstück ggf. möglich

NUTZUNGSBAUSTEINE



Soziale und gesundheitliche Dienstleistungen

Wohnen

ZIELGRUPPEN

- Rat-, Informations-, Kontakt- und Hilfesuchende unterschiedlichster Hintergründe, Altersklassen und Herkünfte
- Menschen aus dem direkten Umfeld der Alleestraße und aus ganz Remscheid

ANFORDERUNGEN

- Barrierefreiheit auch im öffentlichen Raum
- Öffentlich zugängliches Gebäude
- Räume mit Privatsphäre / geschütze Bereiche
- Stellplätze für Menschen mit Behinderung
- Private Kurzzeitparkplätze
- Hoher ökologischer Standard

QUALITÄTSZIELE

- Bündelung unterschiedlichster sozialer Beratungsangebote und Dienstleistungen
- Innovativer Auftritt unterschiedlicher sozialer Träger
- Positiver, aktivierender und inspirierender Beratungsstandort
- Interaktion zwischen den unterschiedlichen Nutzungsangeboten innerhalb des Gebäudes
- Flexibilität und Mehrfachnutzbarkeit
- „Bespielung“ / Belebung des neuen Platzes (Alleestraße / Mandtstraße), auch am Abend

GRÜNE TERRASSEN – NEUE VERBINDUNG
ALLEESTRASSE 28

3

Durch den Abriss des ehemaligen Kinogebäudes wird eine direkte Blickbeziehung und barrierefreie Querverbindung zwischen den Mobilitätsangeboten am Friedrich-Ebert-Platz und der mittleren Alleestraße geschaffen. Der entstehende Freiraum wird terrassiert und als großzügiger städtischer Grünraum gestaltet, ein Alleinstellungsmerkmal im Umfeld der Alleestraße und ein wichtiger Impuls für die Entwicklung der innerstädtischen Freiräume. Neue freiraumbezogene Nutzungen und Aufenthaltsmöglichkeiten ergänzen die bestehenden Angebote.

Zum Erhalt der Raumkante an der Alleestraße wird eine Torsituation z.B. mithilfe eines aufgeständerten Gewächshauses vorgeschlagen, das weitere öffentliche Nutzungsoptionen eröffnet.

BEBAUUNGSKONZEPT

- Abriss des ehemaligen Kinogebäudes
- Abriss des ehemaligen Tankstellengebäudes (Konrad-Adenauer-Straße 9)
- Schaffung eines terrassierten Freiraums als grüne Verbindung zwischen Alleestraße, Wilhelm-Schuy-Straße und Friedrich-Ebert-Platz
- Neubebauung an der Konrad-Adenauer-Straße auf Flächen der ehemaligen Tankstelle und heutiger Parkplatzfläche
- Fassung der Raumkante zur Alleestraße z.B. durch aufgeständertes Gewächshaus mit Café

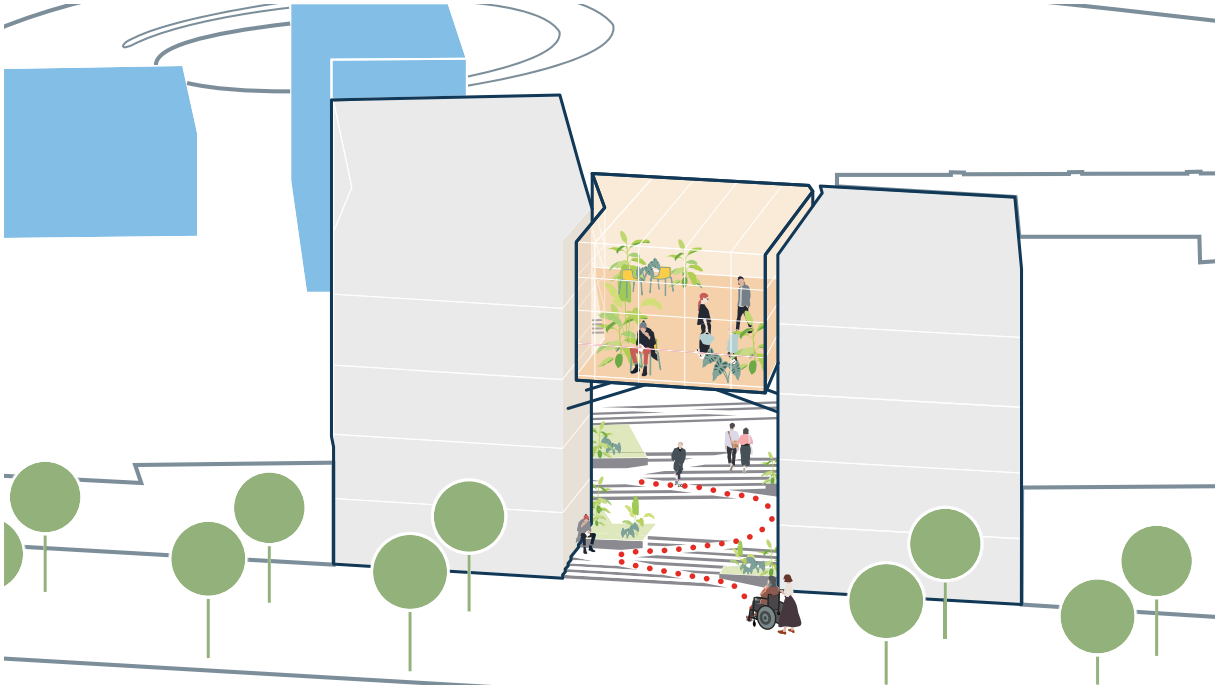
FREIRAUMKONZEPT

- Schaffung von grünen Terrassen, die den Höhenunterschied zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Alleestraße attraktiv gestalten und Nutzungsangebote schaffen
- Integration einer barrierefreien Fußwege- und Fahrradverbindung in das Terrassenprinzip
- Gestaltung der Terrassen mit hohem Grünanteil (Grasfelder, Bäume, Stauden), z.B. als Spiel-Terrasse, Obstgarten-Terrasse, Kräuter-Terrasse, Baumhain-Terrasse

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

- Schaffung einer neuen barrierefreien Fuß- und Fahrraderschließung zwischen Alleestraße und Friedrich-Ebert-Platz

NUTZUNGSBAUSTEINE



Gewächshaus

Ergänzende Wohnbebauung / Neue Nutzungsbausteine

Bestandsgebäude

ZIELGRUPPEN

- Breite Öffentlichkeit
- Bibliotheksbesucher
- Besucher der Volkshochschule
- Bewohner der Alleestraße und angrenzender Quartiere
- Besucher der Alleestraße
- Besucher Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote

ANFORDERUNGEN

- Barrierefreiheit
- Übersichtlichkeit, gute Orientierung, Beleuchtung
- Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer
- Hoher ökologischer Standard

QUALITÄTSZIELE

- Schaffung einer barrierefreien Verbindung zwischen dem Friedrich-Ebert-Platz und der Alleestraße
- Schaffung eines hochwertigen, grünen Freiraumes als Ergänzung des Freiraumangebotes im Innenstadtbereich
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Grünen
- Schaffung von Spiel-, Aktivitäts- und Nutzungsangeboten mit Bezug zu städtischen Grünräumen

RS-LAB - DRITTER ORT
ALLEESTRASSE 21-25

4

Als sogenannter Dritter Ort - gemeint ist ein öffentlicher, nichtkommerzieller Ort der Gemeinschaft - und neuer Magnet an der unteren Alleestraße entsteht das RS-Lab. Voraussetzung ist eine kulturelle Ankernutzung, vorgeschlagen wird ein Umzug der Stadtbibliothek. Mit ergänzenden Kultur-, Bildungs- und Freizeitangeboten richtet sich das RS-Lab an vielfältige Zielgruppen und bietet Räumlichkeiten für verschiedenste gemeinschaftliche Projekte. Als Modellvorhaben ist das RS-Lab ein Alleinstellungsmerkmal für Remscheid und die Region und ein wichtiger Impuls für die Aktivierung der unteren Alleestraße. Besondere Bedeutung hat dabei die abendliche Belebung des Umfeldes und das Bespielen der angrenzenden öffentlichen Räume.

BEBAUUNGSKONZEPT

- Neubau, vier Geschosse, Aufnahme der Bauflucht an der Alleestraße
- Teilweise Rücksprung zur Ausbildung eines Vorplatzes

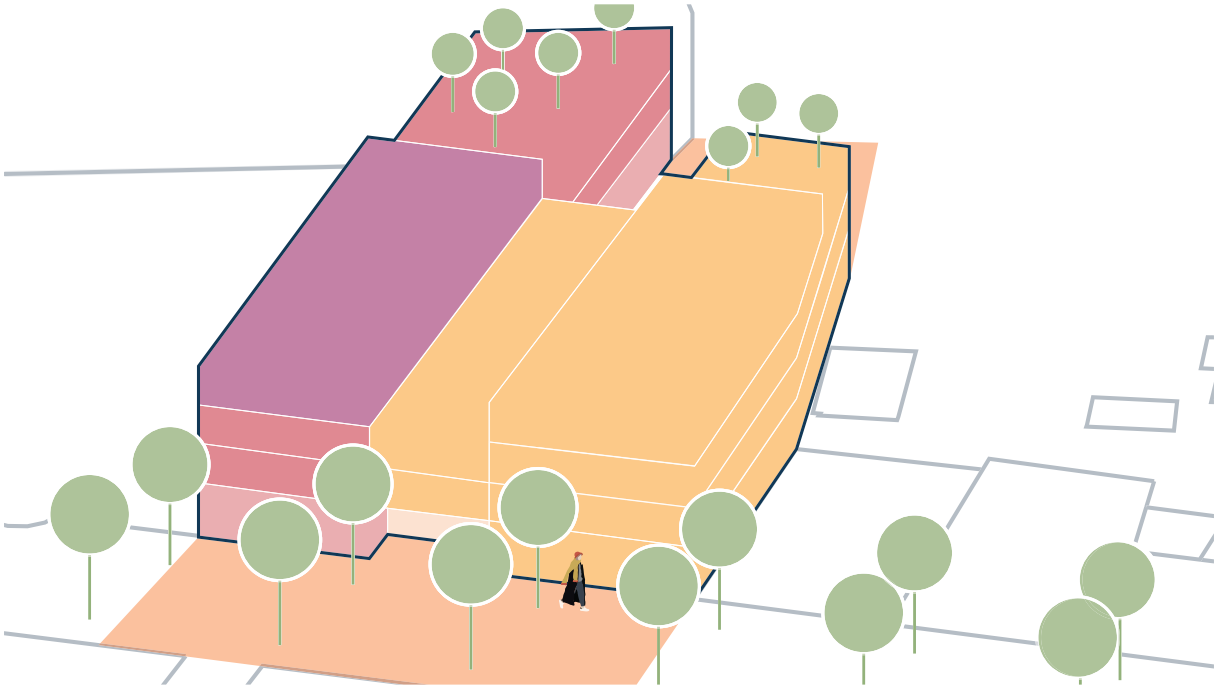
FREIRAUMKONZEPT

- Gestaltung eines Vorplatzes auf der Alleestraße
- Gestaltung eines zweiten Platzes auf der Südseite an der Bankstraße
- Verbindung der zwei Plätze durch eine innere Straße oder Passage
- Schaffung von öffentlich nutzbaren Freiflächen auf dem Dach (Terrassen, Dachgarten, Freiluftseminarraum)

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

- Haupterschließung über die Alleestraße
- Anlieferung über Bankstraße
- Parken im Parkhaus Allee Arkaden (bzw. eigener neuer Tiefgarage)

NUTZUNGSBAUSTEINE



- Passage - interne Verbindung zur Bankstraße
- Kulturelle Ankernutzung - z.B. Bibliothek (ca. 3.400 m²)
- Volkshochschule (ca. 1.000 m² Ergänzungsfläche)
- Gruppenräume - z.B. DIY-/Werkstatt-/Pop-Up-Räume
- Veranstaltungs-/Versammlungsräume
- Neue Platzräume - Programm durch das RS-Lab

ZIELGRUPPEN

- Breite Öffentlichkeit
- Bibliotheksbesucher
- Besucher der Volkshochschule
- Bewohner der Alleestraße und angrenzender Quartiere
- Besucher der Alleestraße
- Besucher der Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote

ANFORDERUNGEN

- Barrierefreiheit
- Öffentlich zugängliches Gebäude
- Vorrichtungen für Gastronomie
- Hoher ökologischer Standard
- Stellplätze (in benachbartem Parkhaus)

QUALITÄTSZIELE

- Öffentliches Nutzungsangebot
- Offenes Haus ohne Zugangsbeschränkung durch öffentliche Passage
- Belebung und Bespielung der zwei neuen Plätze (im Norden an der Alleestraße, im Süden an der Bankstraße)
- Transparenz, Kommunikation und Interaktion zwischen den unterschiedlichen Nutzungsbausteinen innerhalb des Gebäudes
- Flexibilität und Mehrfachnutzbarkeit des Raumangebotes

ERLEBNISRAUM - FREIZEITAKTIVITÄTEN
ALLEESTRASSE 10

5

Das Objekt an der Alleestraße 10 ist baulich beispielhaft für viele Wohn- und Geschäftshäuser an der unteren Alleestraße.
Das bestehende Ladenlokal soll zukünftig für neue Freizeitangebote umgenutzt werden. Durch die entstehenden Synergien kann auch das baulich vorbereitete gastronomische Angebot reaktiviert werden. Der dazugehörige Außenbereich trägt zur Belebung des öffentlichen Raums auch in den Abendstunden bei.
In Verbindung mit einem zeitgemäßen Wohnraum- und Arbeitsplatzangebot (z.B. Co-Working bzw. flexible Arbeitsplatzmiete) hat das Projekt Vorbildcharakter und Impulswirkung für die neue Nutzungsstruktur an der unteren Alleestraße.

BEBAUUNGSKONZEPT

- Umbau der vorhandenen Gewerbeetagen (KG, EG, 1 und 2 OG)
- Ergänzung Balkone in den Wohn-Obergeschossen
- Öffnung der Fassaden der Gewerbeeinheiten zur Alleestraße

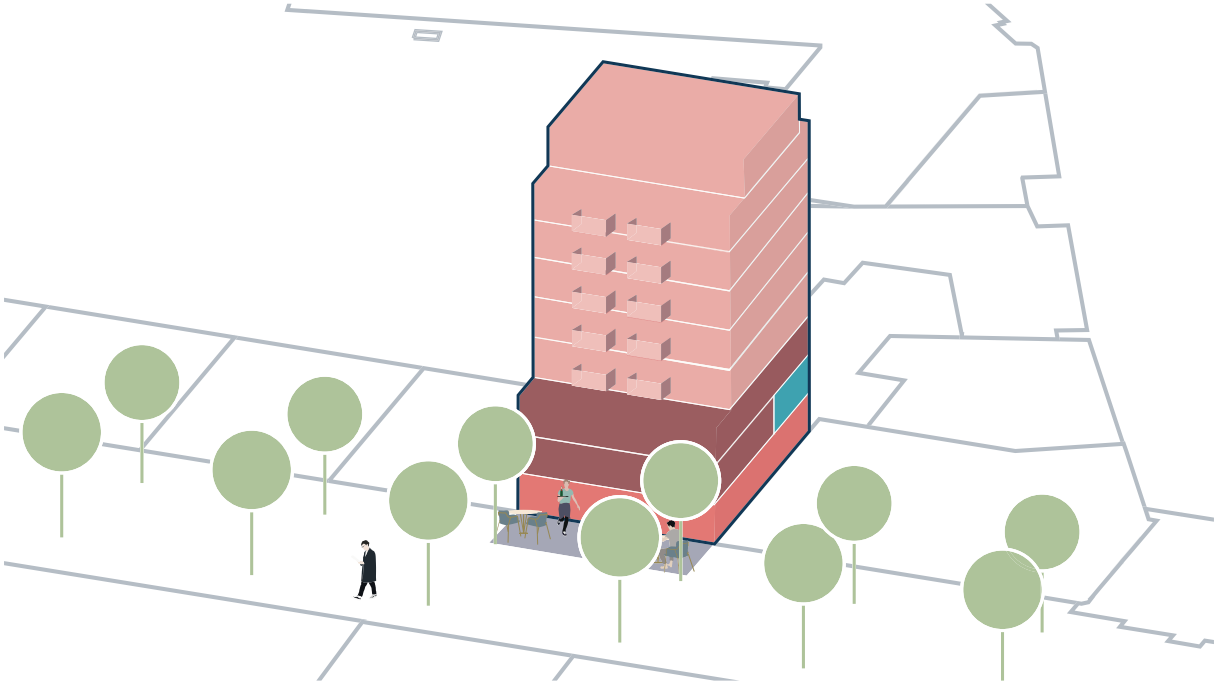
FREIRAUMKONZEPT

- Nutzung der Vorbereiche auf der Alleestraße durch Außengastronomie
- Aufwertung der Flächen im Hofbereich durch Begrünung

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

- Haupterschließung über die Alleestraße
- Anlieferung über die Alleestraße bzw. Hof im Norden
- Parken im angrenzenden Parkhaus

NUTZUNGSBAUSTEINE



- Gastronomie und Freizeitangebote
- Co-Working
- Multifunktionsräume (z.B. Besprechung, Ausstellung,...)
- Wohnen
- Außengastronomie

ZIELGRUPPEN

- Remscheider und auswärtige Unternehmen mit flexiblem Arbeitsplatzbedarf
- Selbstständige, JungunternehmerInnen, Kreative, Start-Ups, Arbeitnehmende auf der Suche nach Bürogemeinschaften
- Studierende
- Gastronomen
- Besucher der Alleestraße
- Besucher von Kultur und Freizeiteinrichtungen

ANFORDERUNGEN

- Vorrichtung für Gastronomie (Küche, Entlüftung) - vorhanden im KG
- Sanitäranlagen - vorhanden im KG und 2 OG, ggf. erweiterungsbedürftig
- Natürliche Belichtung für Arbeitsplätze - zusätzliche Öffnung der Südfassade
- Brandschutz
- Fluchtwegekonzept für Veranstaltungsraum

QUALITÄTSZIELE

- Öffentliche Nutzung der Gewerbeetagen
- "Bespielung" des angrenzenden öffentlichen Raums
- Schaffung von mehr Transparenz und Belichtung in den Gewerbeetagen
- Aufwertung der Wohnungen (z.B. durch Freisitze und Verbesserung des rückwärtigen Wohnungsumfeldes)
- Erhalt des ursprünglichen Charakters des Gebäudes

KAPITEL 6
MASSNAHMENKONZEPT

Für eine erfolgreiche und die ganzheitliche Erneuerung der Alleestraße in der Remscheider Innenstadt bedarf es präzise auf die städtebaulichen Sanierungsziele (vgl. Kapitel 4.5) hin ausgerichtete Maßnahmen. Dazu gehören neben der Umsetzung der in den Kapiteln 4.3 und 5.3 herausgearbeiteten Impulsbereiche und Ergänzungsimpulse weitere kleinere und größere Maßnahmen. Die Projekte verteilen sich entsprechend der Themenfelder der Sanierungsziele und der Rahmenplanung auf die fünf Handlungsfelder Neue Stadträume und Erscheinungsbild, Neue Nutzungen, Neues Wohnen und neue Höfe sowie Neue Mobilität.

Neben den 18 vorgesehenen inhaltlichen Maßnahmen sind im Handlungsfeld Projektmanagement vier ergänzende organisatorische Maßnahmen zusammengefasst. Sie beziehen sich auf die sanierungsbegleitenden Steuerungsstrukturen, die zur Umsetzung des Konzeptes erforderlich sind.

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet sowohl aus anderen Planwerken bekannte, als auch neue Maßnahmen. Sie haben sich aus den ermittelten Handlungsbedarfen abgeleitet und begründet. Alle Maßnahmen basieren auf einer integrierten Herangehensweise und bedingen sich gegenseitig. Die Umsetzung bedarf einer koordinierten fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit.

Um Inhalte und Zuständigkeiten für die einzelnen Maßnahmen zu überprüfen, wurde am 03.02.2021 eine Maßnahmenwerkstatt mit 20 Teilnehmenden aus verschiedenen Bereichen der städtischen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der Diskussionen sind in die weitere Bearbeitung des Maßnahmenkonzeptes eingeflossen.

Die Inhalte der einzelnen Maßnahmen werden in Steckbriefen erläutert. Es wird dargestellt, zu welchen Zielen die jeweilige Maßnahme einen Beitrag leistet und welche Querverweise zu anderen Maßnahmen bestehen. Darüber hinaus werden die in der Maßnahmenwerkstatt festgelegte federführende Zuständigkeit und die zu beteiligenden Stellen der Stadt Remscheid sowie gegebenenfalls weitere beteiligte Akteure benannt.

Zusätzlich sind dem Stand der Planungen entsprechend erste Kostenschätzungen, mögliche Förderzugänge und Umsetzungszeiträume angegeben. In der Maßnahmenübersicht wird darüber hinaus dargestellt, welche Maßnahmen sich auf einen der Impulsbereiche oder Ergänzungsimpulse beziehen.

Einige Projekte, die im Rahmen des bestehenden Revitalisierungskonzeptes durchgeführt werden, können zum Erreichen der Sanierungsziele beitragen und werden im Maßnahmenkonzept nachrichtlich dargestellt. Andere Maßnahmen bauen auf Projekten des Revitalisierungskonzeptes auf, stellen jedoch veränderte bzw. eigenständige Maßnahmen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung dar. Diese sind in der Maßnahmenübersicht ebenfalls entsprechend gekennzeichnet.

In der Zusammenschau ergibt sich ein Überblick zu den voraussichtlichen Kosten und deren Finanzierung sowie zum geplanten zeitlichen Verlauf der Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße. Die tabellarische Kosten- und Finanzierungsübersicht befindet sich im Anhang des Berichtes und wird im Laufe der Umsetzung konkretisiert bzw. fortgeschrieben.

Abb. 68: Thematische Gliederung

MASSNAHMENKONZEPT – ÜBERSICHT

#	MASSNAHMENBEZEICHNUNG	KONTEXT	PRIORITÄT	ZEITRAUM
HANDLUNGSFELD A – NEUE STADTRÄUME UND ERSCHEINUNGSBILD				
A1	Grüne Terrassen - Neue Verbindung	3 R	hoch	2022-2026
A2	Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße	1 2 4	hoch	2025-2030
A3	Neugestaltung Straßenraum Fastenrath-/ Rathausstraße	R	mittel	2025-2031
A4	Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume	R		
A5	Fassadenprogramm 50er bis 70er Jahre		mittel	2023-2031
HANDLUNGSFELD B – NEUE NUTZUNGEN				
B1	RS-Lab - Dritter Ort	4	hoch	2022-2027
B2	Service-Allee und Haus der Gesundheit	2	hoch	2023-2026
B3	Erlebnisraum – Freizeitaktivitäten	5	hoch	2023-2026
B4	Bergisches Karree - Regional Kulinarisch	1	mittel	2025-2030
HANDLUNGSFELD C – NEUES WOHNEN UND NEUE HÖFE				
C1	Wohn-Gemeinschaft - Neues Wohnen	1	hoch	2023-2028
C2	Neubebauung Konrad-Adenauer-Straße 5, 9, 11, und Bankstraße 9	R	gering	2026-2031
C3	Seniorenwohnen Mandtstraße 3 und Alleestraße 33a		mittel	2023-2027
C4	Fünf-Höfe-Programm Alleestraße	R	mittel	2023-2031
HANDLUNGSFELD D–NEUE MOBILITÄT				
D1	Mobilstation Engelspassage	2 R	mittel	2025-2031
D2	Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr		mittel	2023-2026
D3	Sanierung Parkhaus Allee-Arkade		gering	2027-2030
D4	City-Logistik- und Mikro-Depot-Konzept RS Innenstadt		gering	2024-2026
D5	Machbarkeitsstudie Autonomer E-Pendelbus		gering	2024-2026
HANDLUNGSFELD E– PROJEKTMANAGEMENT				
E1	Innenstadtmanagement	R		
E2	Zentren- und Leerstandsmanagement	S		
E3	Sanierungsträger		hoch	2022-2031

R Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

1 Ergänzungsimpuls

1 Impulsbereich

Nachrichtliche Darstellungen:

R Maßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Revitalisierungskonzeptes

S Maßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Sofortprogramms zur Stärkung der Innenstädte und Zentren

6.1. NEUE STADTRÄUME UND ERSCHEINUNGSBILD

A1	GRÜNE TERRASSEN - NEUE VERBINDUNG

BESTANDTEILE

- Erwerb und Abriss ehem. Kino Metropol (Alleestraße 28)
- Erwerb, Abriss, Sanierung ehem. Tankstelle (Konrad-Adenauer-Str. 9)
- Entwurfsplanung und Neubau Grüne Terrassen
- Nutzungskonzept, Entwurfsplanung und Neubau Gewächshaus

ZIELE

- A1: Umgestaltung der Fußgängerzone zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine Kombination zeitgemäßer und Identität stiftender Gestaltungselemente
- A3: Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
- A5: Verbesserung des Mikroklimas durch deutlich mehr horizontale und vertikale Grünflächen
- C4: Verbesserung der offenen und institutionellen Angebote für Kinder, Jugendliche und Senioren

KONTEXT

3 Impulsbereich

R Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Abteilung Liegenschaften, FD 1.28 Gebäudemanagement, FD 1.20 Kämmerei, FD 2.51 Jugend, FD 3.31 Umwelt, TBR

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A4: Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume (hier: Wilhelm-Schuy-Straße)
- C4: Fünf-Höfe-Programm Alleestraße
- A2: Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße (hier: Vorplatz RS-Lab)

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2022-2026

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

KOSTENSCHÄTZUNG

Kauf Kino	345.000,00 €
Abris Kino	199.920,00 €
Kauf Tankstelle	345.000,00 €
Abriss und Sanierung Tankstelle	261.800,00 €
Wettbewerb	95.200,00 €
Entwurfs-/ Fachplanung	357.000,00 €
Bauausführung	2.201.500,00 €

A2 NEUGESTALTUNG VORPLÄTZE AUF DER ALLEESTRASSE

BESTANDTEILE

- (1) Vorplatz RS-Lab ehem. Sinn Leffers
- (2) Vorplatz Service-Allee/ Haus der Gesund ehem. Modehaus Vogel
- (3) Vorplatz Wohn-Gemeinschaft - Neues Wohnen ehem. Woolworth
- Aktivzone, Ruhezone, Gastrozone: Zielgruppen, Nutzungen, Ausstattung, Begrünung
- Wettbewerb Gestaltungskonzept

ZIELE

- A1: Umgestaltung der Fußgängerzone zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine Kombination zeitgemäßer und Identität stiftender Gestaltungselemente
- A2: Gliederung der Alleestraße durch Schaffung funktional differenzierter Teilräume mit kleinen Plätzen
- A5: Verbesserung des Mikroklimas durch deutlich mehr horizontale und vertikale Grünflächen
- C3: Stärkung der Nachbarschaft durch soziale Angebote und Bewohnertreffpunkte auf der mittleren Alleestraße

KONTEXT

In Verbindung mit den Impulsbereichen:

1 2 4

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung, FD 1.20 Kämmerei, FD 2.51 Jugend, FD 3.31 Umwelt, TBR, GEWAG,

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A4: Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume (hier: Wilhelm-Schuy-Straße)
- B1: RS-Lab - Dritter Ort im ehemaligen Sinn-Leffers-Gebäude
- B2: Service-Allee und Haus der Gesundheit
- C1: Wohn-Gemeinschaft - Neues Wohnen im ehemaligen Woolworth-Gebäude
- D2: Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr
- D5: Machbarkeitsstudie Autonomer E-Pendelbus

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2025-2030

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

KOSTENSCHÄTZUNG

Wettbewerb	83.300,00 €
Entwurfs-/ Fachplanung	178.500,00 €
Entwertung Pavillons	189.750,00 €
Abriss Pavillons	19.635,00 €
Ausführung Vorplatz 1	282.625,00 €
Ausführung Vorplatz 2	357.000,00 €
Ausführung Vorplatz 3	416.500,00 €

A3 NEUGESTALTUNG STRASSENRAUM FASTENRATH-/ RATHAUSSTRASSE

BESTANDTEILE

- Neuordnung Verkehrsführung (MIV, ÖPNV, Rad, Fuß, Zufahrt Tiefgarage, Taxi-Stände)
- Durchgangsverkehr Hochstraße unterbinden
- Neugestaltung „Spange“ / Übergang Zange bis Theodor-Heuss-Platz
- Beachtung Fußverkehrs-Check 2020
- Berücksichtigung des Übergangs zur Hindenburgstraße
- Gestaltungskonzept und Entwurfsplanung
- Umbau

ZIELE

- A1: Umgestaltung der Fußgängerzone zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine Kombination zeitgemäßer und Identität stiftender Gestaltungselement
- D1: Erhalt der durchgängigen Fußgängerzonen als Rückgrat einer umweltverträglichen Verkehrserschließung

KONTEXT

Ⓡ Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung, TBR, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- B4: Bergisches Karree – Regional-Kulinarisch
- D2: Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr
- D5: Machbarkeitsstudie Autonomer E-Pendelbus

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2025-2031

FÖRDERUNG

- FöRi-kom-Str; FöRi-Nah
- Förderquote 80 %

KOSTENSCHÄTZUNG

Verkehrsuntersuchung	35.700,00 €
Straßenraumkonzept	71.400,00 €
Entwurfs-/ Fachplanung	83.300,00 €
Bauausführung	464.100,00 €

A4 ERNEUERUNG DER SÜDLICHEN UND NÖRDLICHEN STRASSENRÄUME

BESTANDTEILE

- (1) Mandt-, (2) Wiedenhof-, (3) Luisen- und (4) westliche Daniel-Schürmann-Straße sowie (5) Scharff- und (6) Wilhelm-Schuy-Straße
- Barriere- bzw. stufenfreie Anbindung an Alleestraße als Mischverkehrsfläche
- Beleuchtung und Begrünung
- Gestaltungskonzept und Entwurfsplanung

ZIELE

- D4: Erneuerung der Nebenstraßen als attraktive, barrierefreie Zugänge zur Alleestraße
- D3: Aufwertung der Anbindung der Alleestraße an bestehende Parkplatzangebote

KONTEXT

R Maßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Revitalisierungskonzeptes - **nachrichtliche Darstellung!**

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung, TBR, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A1: Grüne Terrassen zwischen Alleestraße und Busbahnhof
- A2: Neugestaltung von drei Vorplätzen auf der Alleestraße
- D1: Mobilstation Engelspassage
- D2: Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

KOSTENSCHÄTZUNG

FÖRDERUNG

A5 FASSADENPROGRAMM 50ER BIS 70ER JAHRE

BESTANDTEILE

- Gestaltungsrichtlinien für (Schau-)Fenster, Balkone, Fassadenfarben, Werbeanlagen auf Fassadenflächen
- Farbleitplanung
- Eigentümerberatung, Entwurfsplanung und Sanierung
- Prüfung weiterer gestaltsichernder Instrumente (z.B. Werbe- oder Gestaltungssatzung)

ZIELE

- A4: Besinnung auf die Fassadenarchitektur der 1950er bis 1970er Jahre als prägendes Gestaltungsmerkmal der mittleren und unteren Alleestraße

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.62 Bauen, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- B3: Erlebnisraum – Freizeitaktivitäten (Alleestr. 10)
- E1: Innenstadtmanagement
- E3: Sanierungsmanagement

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

gering, 2023 - 2031

KOSTENSCHÄTZUNG

– Gestaltungshandbuch	41.650,00 €
– Ausführung (20 Objekte)	1.000.000,00 €

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

6.2. NEUE NUTZUNGEN

B1	RS-LAB - DRITTER ORT

BESTANDTEILE

- Erwerb Kaufhausimmobilie Alleestr. 23-25 (ehem. Sinn-Leffers)
- Nutzungskonzept „Dritte Orte“: Kulturelle Ankernutzung wie Stadtbibliothek, ergänzt um Kultur-, Bildungs- und Freizeitangebote
- Abriss und Neubau zum „RS Lab“

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B2: Belebung bis in den Abend durch Ansiedlung neuer Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Gastronomieeinrichtungen
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- B6: Funktionale und räumliche Verknüpfung der angrenzenden Quartiere mit der Alleestraße durch Koppelung von Gastronomie- mit Freizeit-, Bildungs- und Kultureinrichtungen

KONTEXT

4 Impulsbereich

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Abteilung Liegenschaften; FD 1.28 Gebäudemanagement, FD 1.20 Kämmerei, FD 1.44 Kommunales Bildungszentrum, FD 2.51 Jugend, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A2: Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße (hier: Vorplatz RS-Lab)
- C2: Neubebauung Bankstraße 9

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2022 - 2027

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- Sofortprogramm

KOSTENSCHÄTZUNG

Erwerb	575.000,00 €
Abriss	1.130.500,00 €
Nutzungskonzept	95.200,00 €
Wettbewerb	119.000,00 €
Entwurfs-/ Fachplanung	2.124.150,00 €
Ausführung	16.660.000,00 €

B2 SERVICE-ALLEE UND HAUS DER GESUNDHEIT

BESTANDTEILE

- Neue Nutzung für ehemaligen Geschäftsräumen Modehaus Vogel (Alleestr. 35-37) und ehemalige Geschäftsräume Kino Modernes Theater (Alleestr. 39)
- Nutzungskonzept Gesundheitswirtschaft und soziale Dienstleistungen, Bewohnertreffpunkt
- Entwurfsplanung
- Umbau

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- C3: Stärkung der Nachbarschaft durch soziale Angebote und Bewohnertreffpunkte auf der mittleren Alleestraße

KONTEXT

2 Impulsbereich

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 0.17 Kommunales Integrationszentrum, FD 3.31 Umwelt, Caritasverband Remscheid e.V., Migrantenorganisationen

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A2: Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße (hier: Vorplatz Service-Allee/ Haus der Gesundheit)
- A4: Erneuerung südliche Straßenräume (hier: Mandtstraße)

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2023-2026

KOSTENSCHÄTZUNG

– Nutzungskonzept	59.500,00 €
– Entwurfs-/ Fachplanung	382.347,00 €
– Ausführung	2.142.000,00 €

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- Sofortprogramm

B3 ERLEBNISRAUM – FREIZEITAKTIVITÄTEN

BESTANDTEILE

- Nutzungskonzept und Entwurfsplanung für Geschäftsräume ehemaliges Schuhgeschäft Rohr (Alleestr. 10)
- Neue Freizeit-Angebote wie Bouldern oder 3D Schwarzlicht Minigolf
- Neue Coworking-Angebote für Mitarbeiter/innen von auswertigen Firmen oder offene Innovationslabore
- Umbau EG zu (Außen-)Gastronomie (Küche im UG)
- Umbau OG zu Büroarbeitsplätzen und Besprechungsräumen
- Anbau von Balkonen an Südseite zur Alleestraße in den Wohngeschossen

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B2: Belebung bis in den Abend durch Ansiedlung neuer Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Gastronomieeinrichtungen
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- A4: Besinnung auf die Fassadenarchitektur der 1950er bis 1970er Jahre als prägendes Gestaltungsmerkmal der mittleren und unteren Alleestraße

KONTEXT

4 Impulsbereich

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 4.62 Bauen, FD 3.31 Umwelt, Gründerschmiede Remscheid

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A2: Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße (hier: Vorplatz RS-Lab)
- A5: Fassadenprogramm 50er bis 70er Jahre

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2023-2026

KOSTENSCHÄTZUNG

– Nutzungskonzept	59.500,00 €
– Entwurfs-/ Fachplanung	178.500,00 €
– Ausführung	1.071.000,00 €

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- Sofortprogramm

B4 BERGISCHES KARREE – REGIONAL KULINARISCH

BESTANDTEILE

- Neues Nutzungsprofil für Gebäudeblock Rathausstr. 1/ Fastenrathstr. 2
- Nutzungskonzept Cluster Regional Kulinarisch: bergische Spezialitäten, Feinkost, Manufaktur, Mittagstisch, Brennerei, Brauerei
- Markenbildung und koordinierte Vermittlung von Gewerbeeinheiten

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B3: Konzentration und Profilierung des Einzelhandels für den gehobenen mittel- bis langfristigen Bedarf (Leitfunktion)
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)

KONTEXT

1 Ergänzungsimpuls

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung,
FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A3: Neugestaltung Straßenraum Fastenrath-/ Rathausstraße

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2025-2030

KOSTENSCHÄTZUNG

– Nutzungskonzept	83.300,00 €
– Entwurfs-/ Fachplanung	Nach Bedarf
– Ausführung	Nach Bedarf

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- Sofortprogramm

6.3. NEUES WOHNEN UND NEUE HÖFE

C1	WOHN-GEMEINSCHAFT - NEUES WOHNEN

BESTANDTEILE

- Erwerb und Abriss Kaufhausimmobilie Alleestr. 51-55 ehem. Woolworth
- Nutzungskonzept und Entwurfsplanung: Mehrgenerationen-Wohnen, Familienzentrum, Kita, Boardinghouse, Roof-Top-Bar
- Neubau

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- C2: Erweiterung des Angebotes durch besondere Wohnformen (Mehr-Generationen-Wohnen, Inklusives Wohnen, Beginenhof, Co-Housing, Mikroapartments etc.)

KONTEXT

1 Impulsbereich

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Abteilung Liegenschaften, FD 1.28 Gebäudemanagement, FD 1.20 Kämmerei, FD 2.50 Soziales und Wohnen, FD 2.51 Jugend, FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A3: Neugestaltung Straßenraum Fastenrath-/ Rathausstraße

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2023-2028

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

KOSTENSCHÄTZUNG

– Erwerb	1.150.000,00 €
– Abriss	714.000,00 €
– Nutzungskonzept	95.200,00 €
– Wettbewerb	119.000,00 €
– Entwurfs-/ Fachplanung	4.248.300,00 €
– Ausführung	23.800.000,00 €

C2 NEUBEBAUUNG KONRAD-ADENAUER-STR. 5, 9, 11 UND BANKSTR. 9

BESTANDTEILE

- Ergänzungsbau an Stelle des heutigen Commerzbank Parkplatzes (Konrad-Adenauer-Str. 5)
- Ersatzbau an Stelle der ehemaligen Tankstelle (Konrad-Adenauer-Str. 9)
- Baulückenschließung an Stelle des heutigen Parkplatzes (Konrad-Adenauer-Str. 11)
- Abriss und Ersatzbau für leerstehendes Haus Bankstr. 9, Neuordnung Innenhof

ZIELE

- C1: Sanierung, Abriss und Neubau für qualifiziertes und gefördertes Wohnen mit sozialer Mischung
- C2: Erweiterung des Angebotes durch besondere Wohnformen (Mehr-Generationen-Wohnen, Inklusives Wohnen, Beginenhof, Co-Housing, Mikroapartments etc.)

KONTEXT

R Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 2.50 Soziales und Wohnen

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A1: Grüne Terrassen – Neue Verbindung
- A4: Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume (hier: Wilhelm-Schuy-Straße)
- B1: RS-Lab – Dritter Ort
- C4: Fünf-Höfe-Programm Alleestraße
- D1: Mobilstation Engelspassage

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

gering, 2026-2031

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- Wohnraumförderung

KOSTENSCHÄTZUNG

– Abriss Bankstr. 9	59.500,00 €
Neubau:	
– Bankstraße 9	3.500.000,00 €
– Konrad-Adenauer-Str. 5	2.800.000,00 €
– Konrad-Adenauer-Str. 9	2.800.000,00 €
– Konrad-Adenauer-Str. 11	2.100.000,00 €

C3 SENIORENWOHNEN MANDTSTRASSE 3 / ALLEESTRASSE 33A

BESTANDTEILE

- Umbau der beiden Handelsimmobilien zum Seniorenwohnen
- Verbindung über neue Innenhofgestaltung

ZIELE

- A3: Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- C2: Erweiterung des Angebotes durch besondere Wohnformen
- C5: Aufwertung des Wohnumfeldes und der Blockinnenbereiche für nutzbare, vertraute und private Freiräume

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 2.50 Soziales und Wohnen, FD 3.31 Umwelt, FD 4.62 Bauen

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- C2: Neubebauung Bankstraße 9

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2023-2027

KOSTENSCHÄTZUNG

– Umbau Mandtstraße 3	2.000.000,00 €
– Abriss Alleestraße 33a	47.600,00 €
– Neubau Alleestraße 33a	2.800.000,00 €

FÖRDERUNG

- Privat

C4 FÜNF-HÖFE-PROGRAMM ALLEESTRASSE

BESTANDTEILE

- Entkernung, Entsiegelung, Begrünung, Aufenthalt
- Machbarkeitsuntersuchung, Eigentümer- und Nutzerbeteiligung
- Entwurfsplanung und Sanierung

ZIELE

- A3: Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
- A5: Verbesserung des Mikroklimas durch deutlich mehr horizontale und vertikale Grünflächen
- C5: Aufwertung des Wohnumfeldes und der Blockinnenbereiche für nutzbare, vertraute und private Freiräume

KONTEXT

R Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.62 Bauen

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A1: Grüne Terrassen – Neue Verbindung
- B4: Bergisches Karree – Regional Kulinarisch
- C1: Wohn-Gemeinschaft – Neues Wohnen
- C2: Neubebauung Konrad-Adenauer-Str. 5 und Bankstr. 9
- D1: Mobilstation Engelspassage
- D3: Seniorenwohnen Mandtstraße 3 / Alleestraße 33a

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2023-2031

KOSTENSCHÄTZUNG

– Konzept	41.650,00 €
– Beratung und Planung	Quartiersarchitekt
– Ausführung (5 Objekte)	400.000,00 €

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

6.4. NEUE MOBILITÄT

D1	MOBILSTATION ENGELSPASSAGE

BESTANDTEILE

- Neugestaltung/ Umnutzung Gebäude Engelspassage
- Verkehrskonzept Contipark-Tiefgarage
- Nutzungskonzept:
  Fahrradservicestation, -parkhaus, -reparatur, Carsharing, E-Roller, E-Ladestation

ZIELE

- A3: Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)
- D2: Erreichbarkeit und Öffnung der Alleestraße für emissionsfreie Verkehrsmittel (Fahrrad/ Pedelec; autonome Kleinbusse)

KONTEXT

(2) Ergänzungsimpuls

(R) Weiterentwickelte Maßnahme aus dem Revitalisierungskonzept

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung, FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A4: Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume (hier: Wilhelm-Schuy-Straße)
- C4: Fünf-Höfe-Programm Alleestraße
- D2: Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr
- D4: City-Logistik- und Mikro-Depot-Konzept RS Innenstadt

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2025-2031

KOSTENSCHÄTZUNG

– Verkehrsuntersuchung	11.900,00 €
– Nutzungskonzept	17.850,00 €
– Umbau	Konzeptabhängig

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung
- FöRi-Nah

D2 ÖFFNUNG ALLEESTRASSE FÜR FAHRRADVERKEHR

BESTANDTEILE

- Gutachten BSV Baier/Aachen
- Konzeption und Begleitung Erprobungsphase
- Entwertung und Abriss Pavillons

ZIELE

- D2: Erreichbarkeit und Öffnung der Alleestraße für emissionsfreie Verkehrsmittel (Fahrrad/ Pedelec; autonome Kleinbusse)
- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte:

TBR, GEWAG
FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A2: Neugestaltung von drei Vorplätzen auf der Alleestraße
- A3: Neugestaltung Straßenraum Fastenrath-/ Rathausstraße
- B4: Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume
- D4: City-Logistik- und Mikro-Depot-Konzept RS Innenstadt
- D5: Machbarkeitsstudie Autonomer E-Pendelbus

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

mittel, 2023-2026

KOSTENSCHÄTZUNG

– Durchführung der Erprobung	59.500,00 €
– Entwertung Pavillons	siehe A2
– Abriss Pavillons	siehe A2

FÖRDERUNG

- FöRi-Nah

D3	SANIERUNG PARKHAUS ALLEE-ARKADEN

BESTANDTEILE

- Licht- und Farbkonzept
- Fassadenerneuerung

ZIELE

- D3: Aufwertung der Anbindung der Alleestraße an bestehende Parkplatzangebote

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung, FD 4.62 Bau, Park Service Remscheid
FD 1.28 Gebäudemanagement

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- D4: City-Logistik- und Mikro-Depot-Konzept RS Innenstadt

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

gering, 2027-2030

KOSTENSCHÄTZUNG

– Machbarkeitsstudie	11.900,00 €
– Entwurfs-/ Fachplanung	Konzeptabhängig
– Ausführung	Konzeptabhängig

FÖRDERUNG

- Privat

D4 CITY-LOGISTIK- UND MIKRO-DEPOT-KONZEPT RS INNENSTADT

BESTANDTEILE

- Depotstandorte z.B. EG-Ladenlokale Parkhaus Allee-Arkaden identifizieren und aktivieren

ZIELE

- D1: Erhalt der durchgängigen Fußgängerzonen als Rückgrat einer umweltverträglichen Verkehrserschließung
- D2: Erreichbarkeit und Öffnung der Alleestraße für emissionsfreie Verkehrsmittel (Fahrrad/ Pedelec; autonome Kleinbusse)

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 4.12.1 Stadtentwicklung, TBR, FD 3.31 Umwelt, Industrie- und Handelskammer, KEPs, Stückgut-Speditionen

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- D1: Mobilstation Engelspassage
- D3: Sanierung Parkhaus Allee-Arkaden

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

gering, 2024-2026

KOSTENSCHÄTZUNG

- Machbarkeitsstudie 41.650,00 €

FÖRDERUNG

- BMU Nationale Klimaschutzinitiative Mikro-Depot-Richtlinie

D5 MACHBARKEITSSTUDIE AUTONOMER E-PENDELBUS

BESTANDTEILE

- Erfahrung aus Drolshagen und Monheim übertragen
- Voraussetzungen und Bedingungen für Remscheid klären

ZIELE

- D2: Erreichbarkeit und Öffnung der Alleestraße für emissionsfreie Verkehrsmittel (Fahrrad/ Pedelec; autonome Kleinbusse)

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

Stadtwerke Remscheid

Beteiligte:

FD 4.12.5 Verkehrsplanung, TBR, FD 4.13 Wirtschaftsförderung, FD 4.12.1 Stadtentwicklung, FD 3.31 Umwelt

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A2: Neugestaltung von drei Vorplätzen auf der Alleestraße
- D2: Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

gering, 2024-2026

KOSTENSCHÄTZUNG

- Machbarkeitsstudie 41.650,00 €

FÖRDERUNG

6.5. PROJEKTMANAGEMENT

E1	INNENSTADTMANAGEMENT

BESTANDTEILE

- Koordination und Kommunikation des Projektmanagements
- Ansprechpartner für Bevölkerung, Mieter, Händler, Eigentümer
- Hausfassaden- und Hofflächenprogramm, inkl. Rückbau Vordächer, Verkleidungen, Werbeanlagen
- Verfügungsfonds
- Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

ZIELE

- Allgemeine Mitwirkung an der Zielerreichung durch Niederschwellige Beratungs- und Kommunikationsangebote für Eigentümer, Bewohner, Händler und Interessierte
- A3: Aktivierung und Neuordnung der Innenhöfe und Rückseiten durch Entkernung, Entsiegelung, Begrünung und Durchlässigkeit
- A4: Besinnung auf die Fassadenarchitektur der 1950er bis 1970er Jahre als prägendes Gestaltungsmerkmal der mittleren und unteren Alleestraße
- C5: Aufwertung des Wohnumfeldes und der Blockinnenbereiche für nutzbare, vertraute und private Freiräume

KONTEXT

R Maßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Revitalisierungskonzeptes - **nachrichtliche Darstellung!**

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A5: Fassadenprogramm 50er bis 70er Jahre
- C4: Fünf-Höfe-Programm

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

KOSTENSCHÄTZUNG

FÖRDERUNG

E2 ZENTREN- UND LEERSTANDSMANAGEMENT

BESTANDTEILE

- Aktivierung von Eigentümern, Suche nach neuen Nutzern
- Beseitigung von Leerstand

ZIELE

- B1: Funktionale Neuausrichtung der Alleestraße als zentraler Ort Remscheids mit hoher Nutzungsvielfalt durch Umbau und Etablierung neuer Nutzungsschwerpunkte
- B2: Belebung bis in den Abend durch Ansiedlung neuer Freizeit-, Kultur-, Bildungs- und Gastronomieeinrichtungen
- B5: Umnutzung von nicht mehr marktkonformen Ladenlokalen und Kaufhäusern durch Kooperation (PPP)

KONTEXT

S Maßnahme zur Umsetzung im Rahmen des Sofortprogramms zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in NRW - **nachrichtliche Darstellung!**

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- A4: Bergisches Karree - Regional-Kulinarisch

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

KOSTENSCHÄTZUNG

FÖRDERUNG

E3 SANIERUNGSTRÄGER

BESTANDTEILE

- Sanierungsträger gemäß §157 bis §161 BauGB
- Umsetzung der gebäude- und flächenbezogenen Sanierungsmaßnahmen
- Verwaltung des Treuhandkontos
- Beratung und Umsetzung Modernisierungsprogramm (Gebäudetechnik, Begrünung, Freisitze, Fenster, Dachsanierung, Innenhofentkernung „Grüne Höfe“ etc.)

ZIELE

- Allgemeine Umsetzungsbegleitung

KONTEXT

AKTEURE

Federführend:

FD 4.12.1 Stadtentwicklung

Beteiligte:

FD 4.13 Wirtschaftsförderung

ZUSAMMENHÄNGENDE MASSNAHMEN

- Allgemeine Umsetzungsbegleitung

PRIORITÄT UND ZEITRAUM

hoch, 2022-2031

KOSTENSCHÄTZUNG

– Personalkosten 1. Stelle	1.507.968,00 €
– Personalkosten 2. Stelle	753.984,00 €
– Sachkosten 5 %	113.089 €

FÖRDERUNG

- Städtebauförderung

KAPITEL 7
UMSETZUNGS-EMPFEHLUNGEN

Strukturkonzept und Sanierungsziele, Rahmenplan und Impulsbereiche sowie das Maßnahmenkonzept zeigen im Austausch mit verschiedensten Akteuren erarbeitete Entwicklungsperspektiven für die Alleestraße auf. Um den bestehenden städtebaulichen Missständen nachhaltig entgegenwirken zu können und die planerischen Ziele zu erreichen, sind im nächsten Schritt die notwendigen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung der Planungen zu schaffen.

Dafür bedarf es geeigneter Steuerungsinstrumente. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden daher die Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße überprüft. In Kapitel 7.1 werden die Empfehlungen für das Sanierungsverfahren dargestellt. Sie bilden die Grundlage für den Entwurf einer Sanierungssatzung. Der Satzungsentwurf befindet sich im Anhang.

Mit der förmlichen Ausweisung des Sanierungsgebietes beginnt die eigentliche Sanierungsmaßnahme. Für den sich anschließenden mehrjährigen Umsetzungsprozess werden abschließend grundlegende Leitlinien aufgestellt. Sie beinhalten Hinweise und Empfehlungen für die weitere Verfahrensgestaltung.

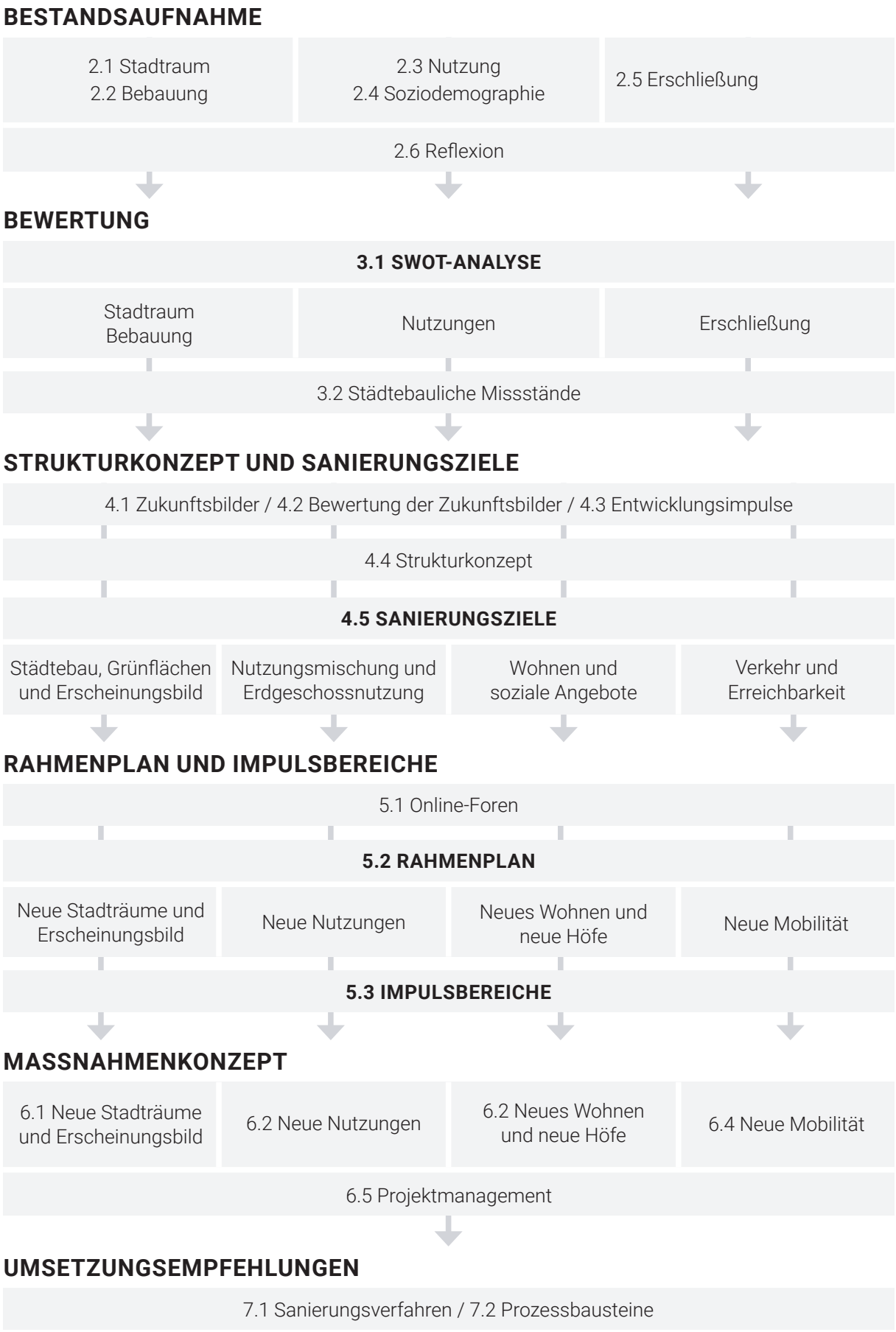


Abb. 69: Thematische Gliederung

7.1. SANIERUNGSMASSNAHME

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen zielen darauf ab, städtebauliche Missstände zu beheben. Dafür sind in förmlich festgelegenten Sanierungsgebieten eine Reihe von zusätzlichen Steuerungs- und Eingriffsmöglichkeiten vorgesehen, die im Baugesetzbuch (BauGB) in den §§ 136-164 geregelt sind (erster Teil des besonderen Städtebaurechts). Daneben erlaubt § 7h EStG erhöhte steuerliche Abschreibungen bei bestimmten Maßnahmen an Gebäuden in Sanierungsgebieten.

Für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind eine Reihe von Voraussetzungen zu erfüllen. Neben dem Vorliegen städtebaulicher Missstände, die im Zuge der Bewertung der Bestandsaufnahme ermittelt wurden (vgl. Kapitel 3.2) und der Festlegung geeigneter Sanierungsziele (vgl. Kapitel 4.5) ist auch eine städtebauliche Planung wie der erarbeitete Rahmenplan (vgl. Kapitel 5.2) und die Darstellung geeigneter Maßnahmen zur Behebung der Missstände (vgl. Kapitel 6) erforderlich. Dabei sind auch die voraussichtlichen Kosten und die Finanzierung der Maßnahmen darzustellen.

Neben diesen inhaltlichen Voraussetzungen muss eine Reihe formeller Bedingungen gegeben sein, die im Folgenden erörtert werden.

Sind auch diese Rahmenbedingungen erfüllt, ist für das Sanierungsgebiet eine geeignete Abgrenzung zu ermitteln. Daneben muss geprüft werden, in welchem rechtlichen Rahmen das Sanierungsverfahren durchzuführen ist und ob ein vereinfachtes Verfahren mit reduziertem Regelungsumfang in Betracht kommt. Schließlich ist im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen auch zu prüfen, ob von der geplanten Sanierungsmaßnahme nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind. Gegebenenfalls ist ein Sozialplan aufzustellen, der darlegt, welche Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen zu vermindern oder zu vermeiden.

Im Folgenden werden die entsprechenden Empfehlungen für eine Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße dargestellt. Sie bilden die Grundlage und Begründung für den Entwurf einer Sanierungssatzung, die dem Bericht als Anlage beigefügt ist.

FORMELLE VORAUSSETZUNGEN (§ 136 ABS. 1 BAUGB)

Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB sollen für die Durchführung der Sanierung unterschiedliche formelle Voraussetzungen erfüllt sein. Es muss ein öffentliches Interesse vorliegen sowie eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung gewährleistet sein.

ÖFFENTLICHES INTERESSE

Das geplante Sanierungsgebiet Alleestraße ist Teil des zentralen Versorgungsbereiches in der Remscheider Innenstadt und darüber hinaus ein wichtiger zentraler Wohn- und Arbeitsstandort. Das untersuchte Gebiet hat somit einen hohen Stellenwert für das gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Leben im Quartier, in der Stadt Remscheid und der Region.

Auch die infolge des Revitalisierungskonzeptes von 2015 eingeleiteten Maßnahmen konnten die festgestellten Substanz- und Funktionsmängel des Gebietes bisher nicht wesentlich verbessern. Das Erfordernis die zentrale Funktion der Alleestraße zukunftsgerecht weiterzuentwickeln und den bestehenden Substanzmängeln entgegenzuwirken begründet daher ein öffentliches Interesse an der Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme an diesem für Remscheid besonders bedeutenden Standort.

EINHEITLICHE VORBEREITUNG

Eine weitere Voraussetzung für die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist ihre einheitliche Vorbereitung. Dieser Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen dokumentiert in Verbindung mit der enthaltenen Rahmenplanung eine einheitliche Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme für den Bereich der Alleestraße. Er umfasst inhaltlich aufeinander aufbauend die Bestandsaufnahme und ihre Bewertung, die Sanierungsziele, die städtebauliche Rahmenplanung, das Maßnahmenkonzept einschließlich Kosten- und Finanzierungsplanung sowie Umsetzungsempfehlungen für das Sanierungsverfahren. Die Ziele und Maßnahmen des bestehenden Revitalisierungskonzeptes für die Remscheider Innenstadt wurden dabei soweit für das Untersuchungsgebiet zutreffend in die Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme einbezogen.

Die inhaltlichen Bestandteile sind wiederholt in Arbeitsgesprächen mit den unterschiedlichen beteiligten Stellen der Verwaltung und örtlichen Schlüsselakteuren, in Beteiligungsangeboten mit Eigentümern, Nutzern und der interessierten Öffentlichkeit sowie in politischen Gremien zur Diskussion gestellt worden. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sind in die weitere Bearbeitung eingeflossen, sodass im Ergebnis eine abgestimmte einheitliche Grundlage für die vorgesehene Sanierungsmaßnahme vorliegt.

ZÜGIGE DURCHFÜHRBARKEIT

Eine zügige Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme gilt als gewährleistet, wenn

- die Ziele der Sanierung keiner übergeordneten Planung entgegenstehen,
- sich im Zuge der Beteiligung keine Hinweise ergeben, die eine Durchführung unmöglich machen,
- die Finanzierung sichergestellt ist und
- eine zügige Abwicklung von Seiten der Stadt Remscheid möglich ist.

Im Rahmen der noch ausstehenden Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange wird die für den Regionalplan zuständige Bezirksregierung Düsseldorf eingebunden. Die bisherigen Beteiligungsschritte haben keine Hinweise ergeben, die eine Durchführung unmöglich machen.

Das Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 6) weist den voraussichtlichen Finanzierungsbedarf aus und stellt darüber hinaus dar, welche Fördermittel zur Kostendeckung beitragen können.

Die zügige Abwicklung der Sanierungsmaßnahme von Seiten der Stadt Remscheid wird unter anderem dadurch gesichert, dass infolge des Revitalisierungskonzeptes von 2015 die grundlegenden Strukturen zur Steuerung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen bereits jetzt etabliert sind. Die Stadt Remscheid beabsichtigt darüber hinaus, einen Sanierungsträger zu bestellen, um eine zügige Durchführung des Verfahrens zu gewährleisten. Dennoch verbleibt ein bedeutender Arbeitsaufwand für den Fachdienst Stadtentwicklung, Verkehrs- und Bauleitplanung der Stadt Remscheid, der in der Personalplanung entsprechend zu berücksichtigen ist.

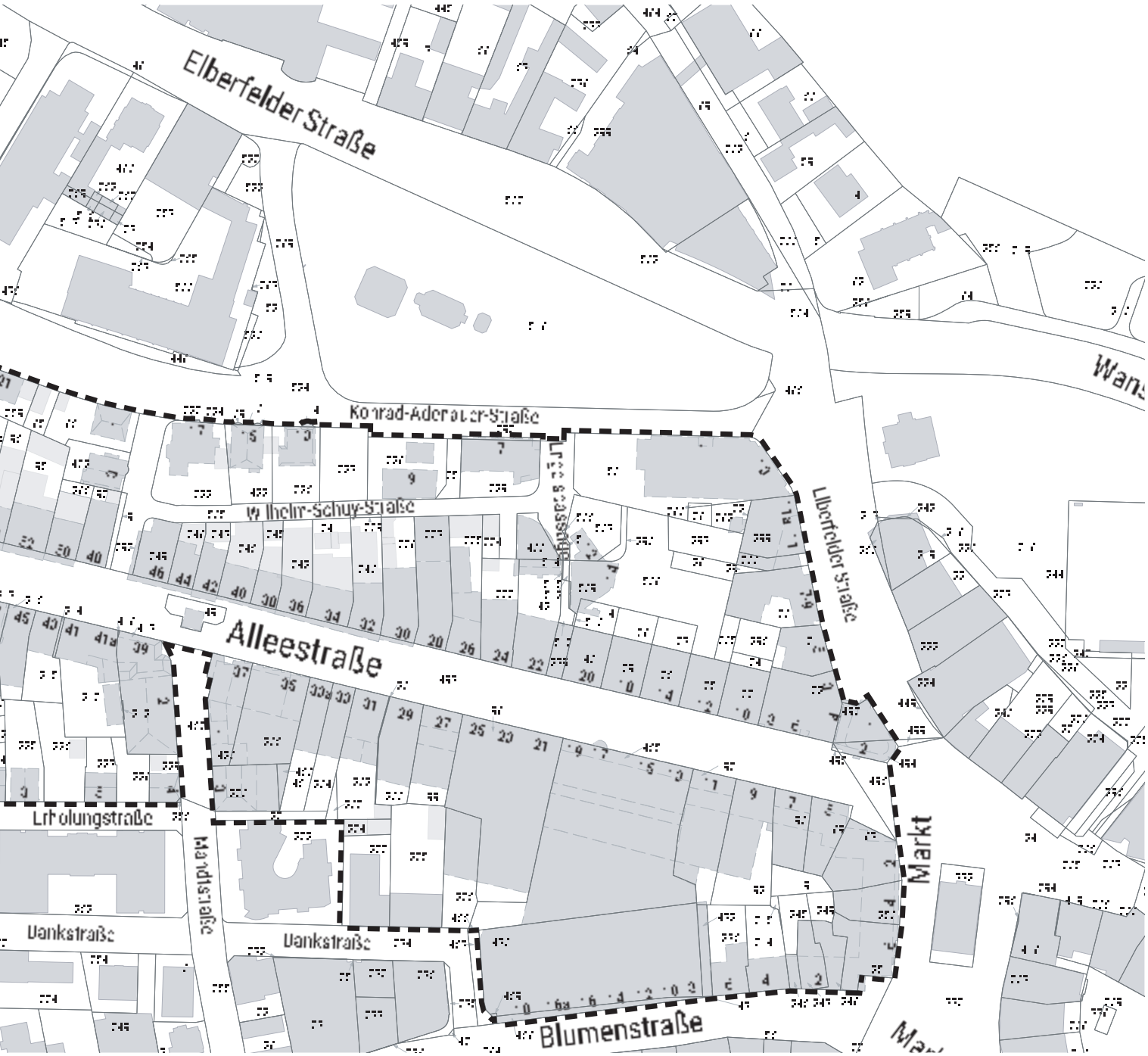
Im Rahmen der Beteiligung haben darüber hinaus auch viele Eigentümer und Schlüsselakteure im Bereich des Sanierungsgebietes ihre Mitwirkungsbereitschaft signalisiert. Eine zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme im Bereich der Alleestraße kann daher insgesamt als gesichert betrachtet werden.

Abb. 70: Karte Empfehlung zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes

ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

Im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen sind Funktions- und Substanzmängel in allen Teilen des Bearbeitungsgebietes festgestellt worden. Auch wenn sich im Bereich östlich der Scharffstraße eine besonders hohe Konzentration städtebaulicher Missstände ergeben hat, beziehen sich sowohl die Handlungserfordernisse als auch die vorgesehenen Maßnahmen auf die Alleestraße insgesamt. Sie betreffen daher ebenso den westlich angrenzenden Bereich bis zur Hochstraße, der ebenfalls in die Sanierung einbezogen werden sollte.

Die vorgeschlagene Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes erstreckt sich daher über das die Alleestraße und die angrenzenden Straßenzüge bzw. Grundstücke von der Hochstraße im Westen bis zur Elberfelder Straße bzw. dem Markt im Osten. Der westliche Abschluss des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes wird zugunsten einer flurstücksscharfen Abgrenzung auf den Grenzverlauf des Flurstücks Nr. 374 angepasst. Südlich wird das Gebiet von der Daniel-Schürmann-Straße, der Erholungstraße und der Blumen-



straße begrenzt. Nördlich erstreckt sich das Gebiet bis zum Theodor-Heuss-Platz bzw. zur Konrad-Adenauer-Straße. Die Straßenräume der Mandtstraße und der Wiedenhofstraße sind jeweils nur teilweise vom Untersuchungsgebiet erfasst. Die geplante Umgestaltung der Straßenräume ist eine Maßnahme des laufenden Revitalisierungskonzeptes. Um eine einheitliche Gebietskulisse zur Durchführung der Maßnahme zu gewährleisten, werden die Flurstücke Nr. 362 und Nr. 463 aus dem vorgeschlagenen Sanierungsgebiet ausgenommen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich untergeordnete Teile des Einkaufszentrums "Allee Center". Da keine städtebaulichen Missstände im unmittelbaren Bezug auf das Einkaufszentrum festgestellt worden sind und der überwiegende Teil des Gebäudes außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, wird das "Allee Center" vollständig aus dem vorgeschlagenen Sanierungsgebiet ausgenommen.

Die Grundstücke Bankstraße 9 und 11 (Flurstücke Nr. 233 und Nr. 235) stehen in engem Zusammenhang mit den zur Umstrukturierung vorgesehenen Blockinnenbereichen der Grundstücke Alleestraße 27-31. Die von Substanzmängeln und Leerstand betroffenen Gebäude an der Bankstraße prägen die aufzuwertende rückwärtige Zugangssituation des Impulsbereiches an der Alleestraße 23-25. Aufgrund der zusammenhängenden Missstände und Maßnahmen wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet um diese Grundstücke zu erweitern.

ART DES SANIERUNGSVERFAHRENS (§ 142 ABS. 2 BAUGB)

Für die Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind im Baugesetzbuch zwei unterschiedliche Verfahren vorgesehen. Nur im Regelverfahren werden die besonderen Sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a angewendet. Diese Regelungen begrenzen die kommunalen Kaufpreise, Ausgleichs- und Entschädigungszahlungen im Sanierungsgebiet auf den sanierungsunabhängigen Wert der Grundstücke. Darüber hinaus erfordern die Vorschriften die Erhebung von Ausgleichsbeträgen von den Eigentümern. Diese dienen zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahme und orientieren sich an der Höhe der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen.

Das anzuwendende Sanierungsverfahren ergibt sich aus den Vorgaben des § 142 Abs. 4 BauGB. Das Regelverfahren ist immer dann anzuwenden, wenn es für die Durchführung der Sanierung erforderlich ist oder die Durchführung durch das vereinfachte Verfahren erschwert wird. Ansonsten ist das vereinfachte Verfahren vorzusehen.

Im Falle des Sanierungsgebietes an der Alleestraße relevante Kriterien für die Erforderlichkeit des Regelverfahrens sind

- der Grunderwerb und die bodenordnenden Maßnahmen durch die Gemeinde,
- die geplanten strukturellen Veränderungen z.B. durch Abbrüche, Bodenordnung, Neuerschließung sowie
- die infolge der Sanierung zu erwartenden Bodenwertsteigerungen.

Der Rahmenplan und das Maßnahmenkonzept für die Sanierung der Alleestraße sehen in mehreren für die Zielerreichung besonders wichtigen Impulsbereichen einen Grunderwerb durch die Gemeinde vor. Dieser steht in Verbindung mit der strukturellen und städtebaulichen Neuordnung der entsprechenden Situationen. Das betrifft unter anderem die Ecke Alleestraße/Wiedenhofstraße, die Schaffung eines neuen Durchgangs zum Friedrich-Ebert-Platz oder den Bereich des ehemaligen Kaufhauses an der Alleestraße 23-25. Der finanzielle Mehraufwand durch sanierungsbedingt oder in Erwartung der Sanierung aufgetretene Bodenwertsteigerungen würde die Durchführung der Sanierung daher erheblich erschweren.

Neben den Investitionen der Eigentümer in ihre Bestände sind im Sanierungsgebiet auch erhebliche öffentliche Investitionen in Impulsprojekte und die Umgestaltung öffentlicher Räume vorgesehen. Die vorgesehenen Maßnahmen werden sich voraussichtlich positiv auf die Frequenz und das Nutzungsspektrum, dadurch auf die Reduktion der umfassenden Leerstände und letztlich auf die Entwicklung der Bodenpreise auswirken. Auch der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Stadt Remscheid geht in einer Stellungnahme von einer sanierungsbedingten Erhöhung der Bodenwerte gegenüber der sanierungunabhängigen Entwicklung der Bodenwerte aus. Die Erhebung von Ausgleichsbeiträgen in Höhe der daraus resultierenden Bodenwertsteigerungen kann zur Refinanzierung der Maßnahmen beitragen.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass das Erreichen der Sanierungsziele durch die Anwendung des vereinfachten Verfahrens erheblich erschwert wird. Die Sanierung ist daher im Regelverfahren durchzuführen.

In Verbindung mit der Entscheidung für das Regelverfahren werden gemäß § 144 BauGB verschiedene Vorhaben und Rechtsvorgänge genehmigungspflichtig. Die sanierungsrechtliche Genehmigung prüft die Übereinstimmung der Vorhaben und Vorgänge mit den Sanierungszielen und unterstützt daher die Umsetzung der Rahmenplanung und die Beseitigung der bestehenden städtebaulichen Missstände.

NACHTEILIGE AUSWIRKUNGEN

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen sind gemäß § 141 Abs. 1 BauGB auch nachteilige wirtschaftliche und soziale Auswirkungen der beabsichtigten Sanierung zu prüfen. Infrage kommen beispielsweise Mehrbelastungen durch sanierungsbedingte Mieterhöhungen, Verdrängung infolge von Abbrüchen und Nutzungsänderungen, der Verlust von Arbeitsplätzen oder eine negative Veränderung des Kundenstamms der ansässigen Betriebe.

Ein systematischer Anstieg des Mietniveaus und daraus resultierende Verdrängungseffekte sind in Anbetracht der bestehenden Leerstände im Bereich der Ladenlokale, Wohnungen und Büroflächen sowie der vergleichsweise hohen Bestandsmieten, insbesondere im gewerblichen Bereich, nicht absehbar.

Die vorgesehenen Abbrüche und Nutzungsänderungen beziehen sich vorwiegend auf Gebäude, die zum Zeitpunkt der Erhebungen als Leerstände erfasst wurden. Die Ausbildung der an den vorgefundenen Bestandsnutzungen orientierten Nutzungsschwerpunkte erfolgen ebenso wie die Anpassung und Modernisierung der Gebäudebestände auf freiwilliger Basis und werden durch Anreizförderung unterstützt.

Der Umfang der privaten Modernisierungstätigkeiten ist von der Umsetzungsbereitschaft der einzelnen Eigentümer abhängig. Die konkrete Anzahl und Lage der Vorhaben sowie die jeweiligen Auswirkungen der Modernisierung sind im Vorfeld nicht absehbar. Die Modernisierung des privaten Gebäudebestands wird daher sanierungsbegleitend evaluiert und mögliche nachteilige Auswirkungen im Einzelfall geprüft.

Die geplanten Maßnahmen erfordern weder den Umzug größerer Teile der Bevölkerung noch umfassende Betriebsverlagerungen. Gleichzeitig sollen sie der rückläufigen Passantenfrequenz auf der Alleestraße entgegenwirken und so einen Beitrag zum Erhalt der ansässigen Betriebe und Arbeitsplätze leisten.

Das Sanierungsverfahren im Bereich der Alleestraße ist insgesamt auf eine stabilisierende Wirkung ausgerichtet. Auch die Beteiligung des Fachbereiches Soziales und Wohnen und des Jugendrates in den Arbeitsgesprächen zu Sanierungszielen und Maßnahmen hat keine Hinweise auf nachteilige Auswirkungen ergeben.

Nach dem Stand der Planung zeichnen sich daher bisher keine nachteiligen Auswirkungen ab und von der Aufstellung eines weitergehend ausgestalteten Sozialplans gemäß § 180 BauGB kann zunächst abgesehen werden.

Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Maßnahmen lassen sich auch die Auswirkungen der städtebaulichen Sanierung an der Alleestraße zunehmend genauer erfassen. Falls sich im Verlauf des Sanierungsverfahrens nachteilige Auswirkungen abzeichnen, wird die Stadt Remscheid mit den Betroffenen Maßnahmen erörtern, um negative Effekte zu vermeiden oder ihre Folgen zu reduzieren. Die Maßnahmen werden dann in einen entsprechenden Sozialplan aufgenommen, der im Zuge des Verfahrens fortgeschrieben würde.

Mögliche Inhalte und Instrumente zur Milderung nachteiliger Auswirkungen könnten neben der Anwendung der §§ 180-186 BauGB beispielsweise gezielte Informationsangebote zu Vorhaben und Unterstützungsmöglichkeiten sein. Auch die Unterstützung bei sanierungsbedingten Umzügen und die Bereitstellung von Ersatzwohnraum oder Ersatzstandorten kommen infrage. Darüber hinaus kommen besondere Maßgaben zur Förderung von Modernisierungsvorhaben im Rahmen der Sanierung in Betracht, um nachteilige Auswirkungen auszuschließen.

Der Sozialplan würde im Laufe der Sanierungsmaßnahme bei Bedarf fortgeschrieben und an aktuelle Entwicklungen angepasst. Im Austausch mit den Betroffenen würden darüber hinaus je nach Erfordernis auf die individuelle Situation abgestellte Einzelsozialpläne aufgestellt.

7.2. PROZESSBAUSTEINE

Das Sanierungsverfahren an der Alleestraße ergänzt und vertieft das laufende Stadtumbauvorhaben im Innenstadtbereich. Es greift Ziele und Maßnahmen bestehender Konzepte auf und soll den etablierten kooperativen Prozess fortsetzen. Außer den Beteiligten aus der Stadtgesellschaft und den zuständigen Stellen der Verwaltung sind aufgrund unterschiedlicher thematischer Schwerpunkte und Förderzugänge verschiedene weitere Organisationseinheiten beteiligt. Neben dem Sanierungsträger soll auch das Quartiersmanagement in der Innenstadt als Ansprechpartner und Beratungsstelle erhalten bleiben. Das Zentren- und Leerstandsmanagement konzentriert sich auf die Entwicklung der zentrenspezifischen Nutzungen und die Vermittlung leerstehender Einheiten. Eine wichtige Rolle kommt zudem der Immobilien- und Standortgemeinschaft als Schnittstelle zwischen kommunaler Verwaltung und den Eigentümern an der Alleestraße zu. Die Vielzahl der Beteiligten macht es erforderlich, geeignete Steuerungsstrukturen zur Prozesskoordination aufzubauen.

Gleichzeitig gilt es, die für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen bereitzustellen und so zu priorisieren, dass sie die entscheidenden Entwicklungsimpulse anstoßen. Dabei bieten die Vorbereitenden Untersuchungen und die Rahmenplanung eine abgestimmte Grundlage, die jedoch weiterhin flexibel gedacht werden sollte: Es gilt, das Konzept für die Alleestraße im Prozess weiterzudenken und an die Fortschritte und Veränderungen während der Umsetzung fortlaufend anzupassen.

KOOPERATIVEN PROZESS FORTSETZEN

Für eine erfolgreiche Entwicklung der Alleestraße ist die Unterstützung verschiedenster Institutionen und Personengruppen erforderlich.

Der Prozess braucht **starke Partnerschaften**. Neben der Remscheider Politik und Verwaltung sowie den Eigentümern, Anwohnern, Besuchern und Nutzern der Alleestraße gehören dazu auch externe Institutionen und Investoren, die sich an der Alleestraße engagieren und die geplanten Projekte bereichern.

Die Beteiligung im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen und der Rahmenplanung ist als Grundlage für eine **kooperative Umsetzung** zu sehen. Die Fortschritte und Entwicklungsstände sollten auch zukünftig regelmäßig im politischen Raum und in der Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion gestellt werden.

Dialogorientierte Verfahren mit geeigneten Formaten und Teilnehmerkreisen sind Voraussetzung für eine gemeinschaftlich getragene und gemeinsam entwickelte Vorstellung zur weiteren Konkretisierung der Einzelmaßnahmen.

STEUERUNGSSTRUKTUREN AUFBAUEN

Aufgrund der Vielzahl involvierter Akteure ist eine gute Koordination der Aktivitäten an der Alleestraße Voraussetzung für einen effizienten und erfolgreichen Entwicklungsprozess. Die Akteursstruktur und die Gestaltung des Umsetzungsprozesses ist in weiteren Arbeitsschritten zu konkretisieren.

Um kurze und nachvollziehbare Abstimmungs- bzw. Entscheidungswege sowie eine zentrale Steuerung des Prozesses zu gewährleisten, wird die Gründung einer **Alleestraßen-Agentur** empfohlen. Als zentrale Organisationseinheit und federführendes Steuerungsgremium sollte die Agentur mit den für die Sanierungsmaßnahme zuständigen Verwaltungsmitarbeitenden sowie Schlüsselpersonen aus dem Sanierungs-, Quartiers- und Leerstandsmanagement besetzt werden.

Daneben kann die Einrichtung eines regelmäßig tagenden **Sanierungsbeirates** mit Teilnehmenden aus der Politik und lokalen Akteuren aus der Remscheider Innenstadt sinnvoll sein, um die Entwicklung kontinuierlich zu begleiten und eine Kommunikationsschnittstelle zu institutionalisieren.

RESSOURCEN BEREITSTELLEN UND PRIORISIEREN

Eine nachhaltige Entwicklung hin zu einer attraktiven, lebenswerten und gemeinwohlorientierten Remscheider Innenstadt ist eine umfassende Aufgabe.

Im Maßnahmenkonzept sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht werden die dafür notwendigen materiellen Ressourcen dargestellt. Breit aufgestellte Fördermittelzugänge und das **Zusammenwirken öffentlicher und privater Investitionen** eröffnen wichtige Synergien und sind entscheidende Erfolgsfaktoren für den gemeinsam getragenen Prozess.

Neben der Finanzierung der Projekte ist für die Umsetzung des umfassenden Maßnahmenprogramms auch eine entsprechende personelle Kapazität in der Verwaltung erforderlich. Ergänzend zur Unterstützung durch den Sanierungsträger wird die **Einrichtung von Projektstellen** empfohlen, die den Sanierungsprozess begleiten und steuern.

In der Rahmenplanung werden **fünf Impulsbereiche mit hoher Priorität** ausgewiesen. Ihrer Entwicklung sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, da mit ihnen die größte Anstoßwirkung und die grundsätzlichsten Effekte für die Alleestraße zu erwarten sind.

KONZEPT FÜR DIE ALLEESTRASSE WEITERDENKEN

Die Vorbereitenden Untersuchungen und die dazugehörige Rahmenplanung stellen den aktuellen Stand des Konzeptes für die städtebauliche Sanierungsmaßnahme an der Alleestraße dar.

Das **Strukturkonzept und die Sanierungsziele bilden die grundsätzlichen Leitlinien** des Entwicklungsprozesses. Zukünftige Vorhaben innerhalb des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes sollten daher an ihren Vorgaben gemessen werden.

Rahmenplan und Maßnahmenkonzept konkretisieren die Inhalte. Im Zuge der Sanierungsmaßnahme können sich veränderte Voraussetzungen und neue Chancen für die Projekte ergeben. Daher sollte der Prozess flexibel bleiben und **neue Gelegenheiten für ergänzende Impulse nutzen**. Die Planungen sind im Verlauf des Sanierungsprozesses nicht als starres Gerüst zu betrachten. Ihre Umsetzung sollte kontinuierlich nachgehalten und ihre Inhalte weitergedacht werden.

VERZEICHNISSE

LITERATUR UND QUELLEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802 Nr. 33) m.W.v. 23.06.2021

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Juni 2019: Radverkehrskonzept

Stadt Remscheid, Zentraldienst Stadtentwicklung und Wirtschaft: Handlungsprogramm. Wohnungspolitisches Handlungskonzept. Analyse, Ziele und Handlungsempfehlungen.

Stadt Remscheid, der Oberbürgermeister (Hg.), Juli 2018: Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie der Stadt Remscheid, Mobil in Remscheid.

Stadt Remscheid, Zentraldienst Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften, September 2014, aktualisiert April 2015: Konzept zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheid - Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.

Stadtraum Architektengruppe, Stadt Remscheid (Hg.) August 2017: Innenstadt Remscheid, Gestaltungshandbuch für Einzelhandel und Gastronomie.

Stadtraum Architektengruppe, Stadt Remscheid (Hg.) Mai 2018: Innenstadt Remscheid, Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum.

Stadt + Handel, September 2014: Einzelhandelskonzept für die Stadt Remscheid. Endbericht.

Stadt + Handel, Februar 2015 (Druckfassung: Oktober 2015): Städtebauliche und raumordnerische Verträglichkeitsanalyse, für die Ansiedlung eines Design Outlet Centers in der Stadt Remscheid.

Stadt + Handel, Februar 2019: Verträglichkeitsanalyse für ein Design Outlet Center in Remscheid. Hauptband: Verträglichkeitsanalyse.

Schwanenflug, Christoph, Juni 2018: "Einkaufsstraßen verlieren ihre Berechtigung". Erschienen in:
IZ Immobilien Zeitung Verlagsgesellschaft mbH (Hg.), Heft 26, 2018.

GUTACHTEN

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Februar/März 2021: Verkehrsplanerische Einschätzung zu einer Öffnung der Alleestraße für den Verkehr

Institut für Bodenmanagement, März 2021: Gutachten zur Ermittlung von zonalen (Boden-)Anfangswerten im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen in der Innenstadt in Remscheid

ABKÜRZUNGEN

Abs	Absatz
BauGB	Baugesetzbuch
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DOC	Design Outlet Center
EG	Erdgeschoss
EStG	Einkommensteuergesetz
Kita	Kindertagesstätte
KFZ	Kraftfahrzeug
KG	Kellergeschoss
MIV	motorisierter Individualverkehr
OG	Obergeschoss
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWOT	strengths, weaknesses, opportunities, threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
ZOB	zentraler Omnibus-Bahnhof
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Geltungsbereich des Konzeptes zur Revitalisierung der Innenstadt Remscheid von 2015
Abb. 2: Luftbild Innenstadt Remscheid von 2019
Abb. 3: Luftbild Untersuchungsgebiet, M 1:2.000, genordet
Abb. 4: Planungsprozess und Beteiligungsformate
Abb. 5: Thematische Gliederung
Abb. 6: Blick entlang der Alleestraße
Abb. 7: .Aussicht von der Alleestraße in die Region
Abb. 8: Übersichtskarte mit unterschiedlichen Ankernutzungen in Remscheid, Kartengrundlage: OSM
Abb. 9: Karte Freiraumstruktur
Abb. 10: Untere Alleestraße mit Blick zur Kirche
Abb. 11: Pavillons gliedern die Alleestraße in räumliche Abschnitte
Abb. 12: Blick in die Mandtstraße
Abb. 13: Blick in die Wiedenhofstraße
Abb. 14: Karte Höfe und Blockinnenbereiche
Abb. 15: Rückwärtiger Parkplatz an der unteren Alleestraße / Engelspassage
Abb. 16: Blockinnenbereich am Markt
Abb. 17: Blockinnenbereiche Alleestraße 27-33 - Zufahrt über Mandtstraße und Bankstraße
Abb. 18: Rückwärtige Grundstücksgestaltung an der Wilhelm-Schuy-Straße
Abb. 19: Karte Gebäudealter
Abb. 20: Karte Bebauungsstruktur und Dichte
Abb. 21: Ansicht der scheibenartigen Bebauung im Bereich der Alleestraße 6-22
Abb. 22: Überdurchschnittlich hohe Bebauung
Abb. 24: Karte Gebäudeerschließung
Abb. 25: Sichtbare Substanzmängel Alleestraße Nr. 21-25
Abb. 26: Karte Gebäudezustand
Abb. 27: Karte Energetische Beschaffenheit
Abb. 28: Karte Nutzungsstruktur
Abb. 29: Karte Erdgeschossnutzungen
Abb. 30: Karte Obergeschossnutzungen
Abb. 31: Diagramm Einwohnerentwicklung Gesamtstadt und Innenstadt seit 2009
Abb. 32: Diagramm Einwohnerentwicklung Gesamtstadt und Innenstadt seit 2009 (in %)
Abb. 33: Diagramm Einwohnerdichte (EW pro ha)
Abb. 34: Diagramm Altersstruktur (in %)
Abb. 35: Diagramm Einwohner mit Migrationshintergrund (in %)
Abb. 36: Diagramm Anteil Arbeitsloser (unter den 15-65 Jährigen)
Abb. 37: Diagramm Anteil von Personen in Bedarfsgemeinschaften mit SGB II-Bezug (in %)

Abb. 38: Karte Erschließungsstruktur
Abb. 40: Umfassendes Stellplatzangebot im Umfeld z.B. an der Daniel-Schürmann-Straße
Abb. 41: Ausschnitte der Beteiligungsplattform www.alleestrasse-remscheid.de
Abb. 42: Diagramm Eigentümerstruktur
Abb. 43: Diagramm Letzter Eigentümerwechsel
Abb. 44: Diagramm Anzahl bzw. Nutzung und Leerstand von Einheiten in den Objekten
Abb. 45: Diagramm Probleme der Alleestraße laut Eigentümerbefragung
Abb. 46: Diagramm Chancen der Alleestraße laut Eigentümerbefragung
Abb. 47: Thematische Gliederung
Abb. 48: Karte Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken
Abb. 49: Ehemaliges Kino an der Alleestraße
Abb. 51: Leerstand der Erdgeschosszone an der Alleestraße
Abb. 50: Leerstand an der Alleestraße
Abb. 52: Thematische Gliederung
Abb. 53: Zukunftsbild Allee-Impulse
Abb. 54: Zukunftsbild Allee-Zonen
Abb. 55: Zukunftsbild Allee-Quartiere
Abb. 56: Bewertung der Zukunftsbilder im Rahmen der Online-Beteiligung (239 Teilnehmende)
Abb. 57: Bewertung der Zukunftsbilder im Rahmen der Experten-Beteiligung (13 Teilnehmende)
Abb. 58: Vorzugsvariante
Abb. 59: Strukturkonzept Alleestraße
Abb. 60: Thematische Gliederung
Abb. 62: Visualisierung Grüne Terrassen
Abb. 61: Querschnitt Höhenentwicklung Impulsbereich 3 - Grüne Terrassen (Alleestraße 28)
Abb. 63: Rahmenplan
Abb. 64: Visualisierung RS-Lab
Abb. 65: Visualisierung Wohn-Gemeinschaft
Abb. 66: Visualisierung Service-Allee
Abb. 67: Verortung der Impulsbereiche und Ergänzungsimpulse
Abb. 68: Thematische Gliederung
Abb. 69: Thematische Gliederung
Abb. 70: Karte Empfehlung zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes

ANHANG

ANHANG A Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Alleestraße" (Entwurf)

ANHANG B Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsplan Sanierungsgebiet Alleestraße

ANHANG C Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange:
Würdigung der Stellungnahmen

Anhang C wird aufgrund des Umfangs als eigenständiges Dokument geführt.

ANHANG A: SATZUNG ÜBER DIE FÖRMLICHE FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETES "ALLEESTRASSE" (ENTWURF)

Aufgrund des § 142 Abs. 3 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) ausgefertigt seit 23.06.1960, neugefasst durch Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Art. 2 G vom 08.08.2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 14.06.2021 (BGBl. I S. 1802 Nr. 33) m.W.v. 23.06.2021, in Verbindung mit § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916), hat der Rat der Stadt Remscheid in seiner Sitzung am ... folgende Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Alleestraße" beschlossen:

§ 1 FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

Im nachfolgend näher beschriebenen Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Der Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert und umgestaltet werden. Das Gebiet wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Bezeichnung „Alleestraße".

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan Maßstab 1:2.000 vom 30.07.2021 abgegrenzten Fläche (Anlage 1). Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung.

Werden innerhalb des Sanierungsgebiets durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstückteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2 SANIERUNGSVERFAHREN

Die Sanierungsmaßnahme wird unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 152 bis 156a BauGB im Regelverfahren durchgeführt.

§ 3 INKRAFTTRETEN

Diese Satzung wird gemäß § 143 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

HINWEISE

Gemäß § 215 Abs. 1 BauGB sind eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr.2 BauGB bezeichneten Verfahrensmängel und Formvorschriften und der Abwägung unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres – Mängel der Abwägung innerhalb von sieben Jahren – seit Bekanntmachung der Satzung schriftlich gegenüber der Gemeinde geltend gemacht worden sind. Der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen.

Auf Genehmigungspflichten nach §144 und §145 BauGB sowie die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 152 bis 156a BauGB wird entsprechend §143 Abs. 1 hingewiesen. Sie betreffen den Anwendungsbereich der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§152), die Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen, Kaufpreise und Umlegung (§153), den Ausgleichsbetrag des Eigentümers (§154), die Möglichkeiten zur Anrechnung auf den Ausgleichsbetrag sowie von der Erhebung des Ausgleichsbetrags abzusehen (§155), die Überleitungsvorschriften zur förmlichen Festlegung (§156) sowie Regelungen zu Kosten und Finanzierung der Sanierungsmaßnahme (§156a).

Die Durchführung der Sanierung ist gemäß § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB befristet auf 15 Jahre ab Inkrafttreten dieser Satzung.

DIE GELB HINTERLEGTEN BAUSTEINE WERDEN GGF. FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG AKTUALISIERT.

ANLAGE 1 ZUR SATZUNG ÜBER DIE FÖRMLICHE FESTLEGUNG DES SANIERUNGSGEBIETES „ALLEESTRASSE“ (ENTWURF)

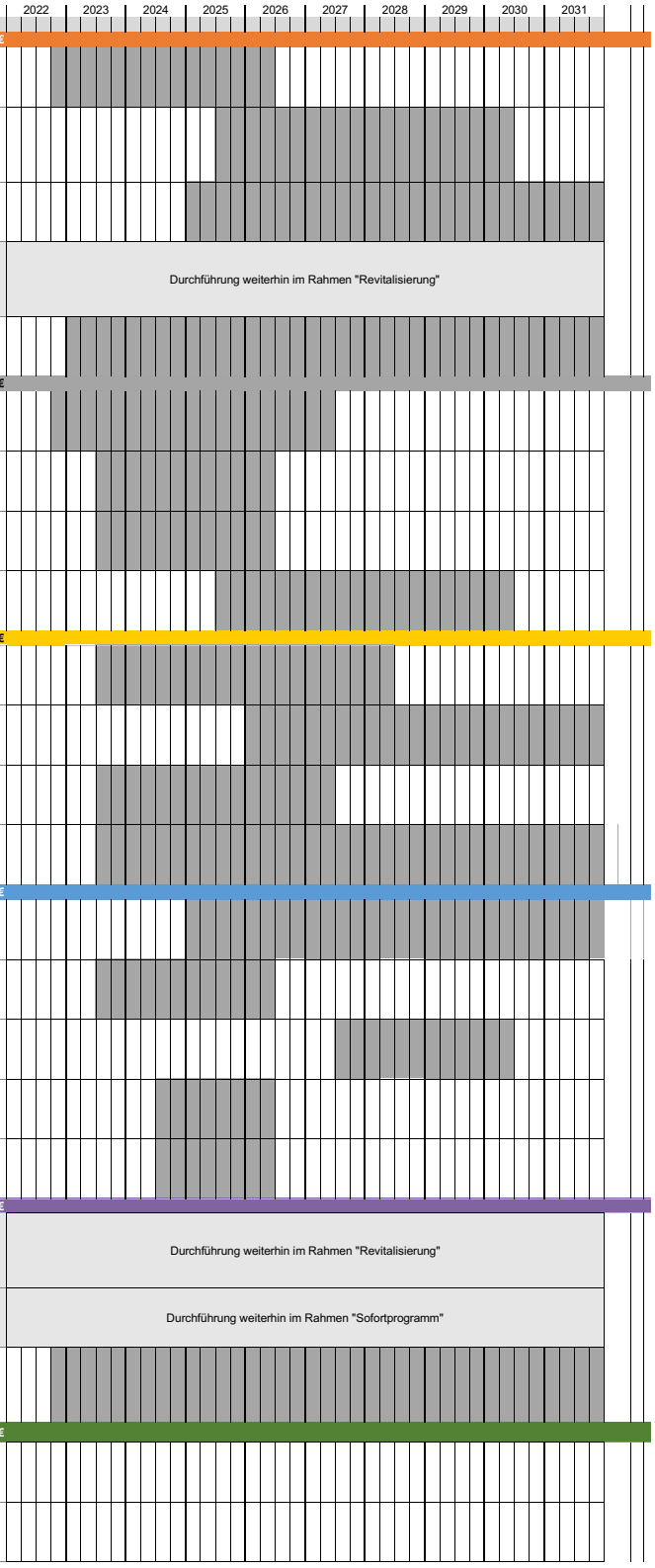
ABGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES

M 1:2.000

Empfohlene Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Stand: Juli 2021

ANHANG B: MASSNAHMEN-, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSPLAN SANIERUNGSGEBIET ALLEESTRASSE

Nr.	Maßnahme	Priorität	Förderung	Förderquote							
A	**NEUE STADTRÄUME UND ERSCHEINUNGSBILD**										
A1	Grüne Terrassen - Neue Verbindung	hoch	StBauFö	80%	Kauf Kino 345.000 €	Abriss Kino 199.920 €	Kauf Tankstelle 345.000 €	Abriss u. Sanierung Tankstelle 261.800 €	Städtebaulicher Wettbewerb 95.200 €	Entwurfs- und Fachplanungen 357.000 €	Bauausführung 925 m² 2.201.500 €
A2	Neugestaltung Vorplätze auf der Alleestraße	hoch	StBauFö	80%	Nutzungs- u. Gestaltungswettbewerb 83.300 €	Entwurfs- und Fachplanungen 178.500 €	Entwertung von drei Pavillons (165 m² GF) 189.750 €	Abriss drei Pavillons 19.635 €	Bauausführung Vorplatz RS-Lab 950 m² 282.625 €	Bauausführung Vorplatz Service-Allee 1.200 m² 357.000 €	Bausführung Vorplatz Wohn-Gemeinschaft 1.400 m² 416.500 €
A3	Neugestaltung Straßenraum Fastenrath-/ Rathausstraße	mittel	FöRi-kom	80%	Verkehrs-untersuchung 35.700 €	Straßenraum-konzept 71.400 €	Entwurfs- und Fachplanungen 83.300 €	Bauausführung 130 lfd. Meter 464.100 €			
A4	Erneuerung der südlichen und nördlichen Straßenräume										
A5	Fassadenprogramm 50er bis 70er Jahre	mittel	StBauFö	80%	Gestaltungs-handbuch 41.650 €	Eigentümerberatung, Entwurfsplanung Q-Architekt	Bauausführung 20 Objekte á 50.000 € 1.000.000 €				
B	**NEUE NUTZUNGEN**										
B1	RS-Lab -Dritter Ort	hoch	StBauFö	80%	Kauf Kaufhaus-Immobilie 575.000 €	Abriss Kaufhaus-Immobilie 1.130.500 €	Machbarkeitsstudie Nutzungskonzept 95.200 €	Architekten-Wettbewerb 119.000 €	Entwurfs- und Fachplanungen 2.124.150 €	Bauausführung 7.000 m² Nutzfläche 16.660.000 €	
B2	Service-Allee und Haus der Gesundheit	hoch	StBauFö	80%	Machbarkeitsstudie Nutzungskonzept 59.500 €	Entwurfs- und Fachplanungen 382.347 €	Bauausführung 1.200 m² Nutzfläche 2.142.000 €				
B3	Erlebnisraum - Freizeitaktivitäten	hoch	StBauFö	80%	Machbarkeitsstudie Nutzungskonzept 59.500 €	Entwurfs- und Fachplanungen 178.500 €	Bauausführung 600 m² Nutzfläche 1.071.000 €				
B4	Bergisches Karree - Regional Kulinarisch	mittel	StBauFö	80%	Machbarkeitsstudie Nutzungskonzept 83.300 €	Entwurfs- und Fachplanungen 0 €	Bauausführung x m² Nutzfläche 0 €				
C	**NEUES WOHNEN UND HÖFE**										
C1	Wohn-Gemeinschaft - Neues Wohnen	hoch	StBauFö	80%	Kauf Kaufhaus-Immobilie 1.150.000 €	Abriss Kaufhaus-Immobilie 714.000 €	Machbarkeitsstudie Nutzungskonzept 95.200 €	Architekten-Wettbewerb 119.000 €	Entwurfs- und Fachplanungen 4.248.300 €	Bauausführung 5.000 m² Nutzfläche 23.800.000 €	
C2	Neubau Konrad-Adenauer-Straße 5, 9, 11 und Bankstraße 9	gering	StBauFö	80%	Neubau K.-A.-Str. 5 800 m² GF 2.800.000 €	Neubau K.-A.-Str. 9 800 m² GF 2.800.000 €	Neubau K.-A.-Str. 11 600 m² GF 2.100.000 €	Abriss Bankstr. 9 59.500 €	Neubau Bankstr. 9 1.000 m² GF 3.500.000 €		
C3	Seniorenwohnen Mandtstraße 3 und Alleestraße33a	mittel	StBauFö	80%	Umbau Mandtstr.3 1.000 m² WF 2.000.000 €	Abriss Alleestr. 33a 47.600 €	Neubau Alleestr. 33a 800 m€ WF 2.800.000 €				
C4	Fünf-Höfe-Programm Alleestraße	mittel	StBauFö	80%	Dachberünungs- und Entsiegelungskonzept 41.650 €	Eigentümerberatung, Entwurfsplanung Quartiersarchitekt	Bauausführung 5 Objekte á 80.000 € 400.000 €				
D	**NEUE MOBILITÄT**										
D1	Mobilitätsstation Engelspassage	mittel	StBauFö	80%	Verkehrsuntersuchung Conti-Tiefgarage 11.900 €	Nutzungskonzept Mobilstation 17.850 €	Umbau Bestandgebäude				
D2	Öffnung Alleestraße für Fahrradverkehr	mittel	FöRi-Nah	80%	Test mit Befragung und Beobachtung 59.500 €						
D3	Sanierung Parkhaus Allee-Arkaden	gering	StBauFö	80%	Machbarkeits-untersuchung 11.900 €	Entwurfs- und Fachplanungen	Bauausführung x m² Nutzfläche				
D4	City-Logistik und Mikro-Depot-Konzept RS Innenstadt	gering	./.	./.	Machbarkeits-untersuchung 41.650 €	Betriebskonzept	Bau Mikro-Depot-Standort				
D5	Machbarkeitsstudie Autonomer E-Pendelbus	gering	./.	./.	Machbarkeits-untersuchung 41.650 €						
E	**PROJEKTMANAGEMENT**										
E1	Innenstadtmanagement										
E2	Zentren- und Leerstandsmanagement										
E3	Sanierungsträger	hoch	StBauFö	80%	1. San-manager 44 Wo/Jahr á 40 Std. 9 Jahre 1.507.968 €	2. San-manager 44 Wo/Jahr á 20 Std. 9 Jahre 753.984 €	Sachkosten 5% Pauschal 9 Jahre 113.098 €				
F	**VORBEREITUNG**										
F1	Vorbereitende Untersuchungen	hoch	StBauFö	80%	94.837 €						
F2	Ermittlung Anfangswerte	hoch	StBauFö	80%	14.500 €						

Summe Eigenanteil Stadt RS plus STBFö	Gesamtkosten	Eigenanteil Stadt	StBFö-Förderung	Andere Förderung	Eigenanteil Dritter	o. Förderzugang
6.005.280 €	7.028.880 €	1.305.776 €	4.699.504 €	523.600 €	500.000 €	0 €
3.805.420 €	3.805.420 €	761.084 €	3.044.336 €			
1.527.310 €	1.527.310 €	305.462 €	1.221.848 €			
130.900 €	654.500 €	130.900 €		523.600 €		
541.650 €	1.041.650 €	108.330 €	433.320 €		500.000 €	
20.906.150 €	24.679.997 €	4.181.230 €	16.724.920 €	0 €	3.773.847 €	0 €
20.703.850 €	20.703.850 €	4.140.770 €	16.563.080 €			
59.500 €	2.583.847 €	11.900 €	47.600 €		2.524.347 €	
59.500 €	1.309.000 €	11.900 €	47.600 €		1.249.500 €	
83.300 €	83.300 €	16.660 €	66.640 €		0 €	
2.319.850 €	46.675.250 €	463.970 €	1.855.880 €	0 €	44.355.400 €	0 €
2.078.200 €	30.126.500 €	415.640 €	1.662.560 €		28.048.300 €	
0 €	11.259.500 €				11.259.500 €	
0 €	4.847.600 €				4.847.600 €	
241.650 €	441.650 €	48.330 €	193.320 €		200.000 €	
53.550 €	184.450 €	20.230 €	33.320 €	47.600 €	0 €	83.300 €
29.750 €	29.750 €	5.950 €	23.800 €			
11.900 €	59.500 €	11.900 €		47.600 €		
11.900 €	11.900 €	2.380 €	9.520 €			
0 €	41.650 €					41.650 €
0 €	41.650 €					41.650 €
2.375.050 €	2.375.050 €	475.010 €	1.900.040 €	0 €	0 €	0 €
2.375.050 €	2.375.050 €	475.010 €	1.900.040 €			
109.337 €	109.337 €	21.867 €	87.470 €	0 €	0 €	0 €
94.837 €	94.837 €	18.967 €	75.870 €			
14.500 €	14.500 €	2.900 €	11.600 €			
31.769.217 €	**81.052.964 €**	**6.468.083 €**	**25.301.133 €**	**571.200 €**	**48.629.247 €**	**83.300 €**