



# **Rahmenplan *Ostbahnhof* Stadterneuerung/Zukunftssicherung**

Analyse und Konzept

**Stadt Remscheid**

ZD 0.12 Stadtentwicklung und Wirtschaft

0.12.1 Stadtentwicklung, Rahmenplanung und Statistik

# Gliederung

<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Anlass und Vorgehen</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Grundlagen und Vorgaben</b> .....	<b>6</b>
2.1 Lage des Untersuchungsgebietes .....	6
2.2 Ortsgeschichte .....	7
2.3 Vorhandene Planungen und Vorgaben .....	11
2.3.1 Regionalplanung.....	11
2.3.2 Flächennutzungsplanung .....	11
2.3.3 Bebauungsplanung .....	12
2.3.4 Boden-/Grundwasserschutz .....	13
2.3.5 Gewässerbelange/Entwässerung.....	15
2.3.6 Denkmalschutz .....	17
2.3.7 Lärmaktionsplanung .....	17
2.3.8 Stadtökologischer Fachbeitrag.....	20
2.3.9 Einzelhandel .....	20
2.3.10 Bezug auf vorhandene Entwurfsplanungen und Bauvoranfragen .....	22
2.3.11 Bevölkerungsvorausberechnung und Vorausberechnung der Erwerbspersonen .....	23
2.3.12 Integration des Eisenbahnnetzes .....	27
<b>3. Bestandsanalyse</b> .....	<b>28</b>
3.1 Bevölkerung bis 2009 .....	28
3.1.1 Bevölkerungsstand und -entwicklung.....	28
3.1.2 Altersstruktur .....	28
3.1.3 Migrationshintergrund.....	28
3.1.4 Bevölkerungsdichte und Wohnungsleerstände .....	29
3.1.5 Eigentumsstruktur und Bodenrichtwerte .....	31
3.2 Bau- und Nutzungsstruktur .....	32
3.2.1 Beschreibung der Raumnutzungen.....	32
3.2.2 Bau- und Nutzungsstruktur.....	33
3.3 Grünstruktur .....	37
3.3.1 Vegetationsstruktur und Versiegelung .....	37
3.3.2 Freiraumversorgung .....	38
3.3.3 Spielflächenbedarf.....	40
3.4 Verkehrliche Erschließung und Verträglichkeit der Verkehrsgestaltung .....	40
3.4.1 Vorhandenes Straßen- und Schienennetz .....	40
3.4.2 ÖPNV, Rad- und Fußverkehr .....	43
3.4.3 Verkehrsbelastung.....	44
3.5 Infrastruktur .....	45
3.5.1 Soziale und kulturelle Infrastruktur .....	45
3.5.2 Technische Infrastruktur .....	46

<b>4. Abwägung von B 229n und K 3n im Plangebiet .....</b>	<b>47</b>
4.1 Handlungsgrundlage und Realisierungsaufwand .....	47
4.2 Zukünftige Entwicklung des motorisierten Verkehrs.....	48
4.3 Auswirkungen.....	50
4.4 Schlussfolgerungen .....	51
<b>5. Gütergleisanschlussplanung am Ostbahnhof.....</b>	<b>52</b>
5.1 Rahmenbedingungen.....	52
5.2 Behandlung des Schienengüterverkehrs.....	52
<b>6. Städtebauliche Analyse und Bewertung.....</b>	<b>54</b>
<b>7. Suche nach einer Vision für das Plangebiet.....</b>	<b>56</b>
7.1 Zielsystem und Planungssystematik.....	56
7.2 Varianten für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung.....	57
<b>8. Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung .....</b>	<b>65</b>
<b>9. Planungsablauf.....</b>	<b>70</b>
<b>10. Umsetzung und Kosten.....</b>	<b>71</b>
<b>11. Anhang (12 Blätter) .....</b>	<b>72</b>



## **Vorbemerkung**

Die vorliegende Begründung knüpft maßgeblich an die bereits bekannte Dokumentation der frühzeitigen Beteiligung - Stand: 4. Januar 2011 – an.

Aktualisierungen wurden vorgenommen, sofern sich die Sachlage verändert hat bzw. das Erfordernis gesehen wurde, neue Analysen einzubringen.

Aus diesem Grund ist die Begründung derjenigen zur frühzeitigen Beteiligung ähnlich. Der frühzeitige Planungsstand ist dokumentiert. Allerdings ist nun im Zuge der Abwägung geäußelter Anregungen und Einwendungen sowie im Zuge der verwaltungsinternen Einbringungen und Willensbildung ein städtebaulicher Favorit – als Rahmenplan Ostbahnhof – zum Beschluss geführt und ist damit als informelle Planungsgrundlage im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 Baugesetzbuch insbesondere für Bebauungsplanungen relevant.

Der Rahmenplan Ostbahnhof dient als langfristige Planungsgrundlage mit der Maßgabe Stadterneuerung und Zukunftssicherung in einem zentralen Bereich Remscheids. Eine Umsetzung der Ziele ist auf nachfolgende Ausarbeitungen und weitere, verbindliche Planungen angewiesen. Während der Rahmenplan eine Einhaltung der Ziele in ihrer Gesamtheit einfordert, sind insbesondere auf einer kleineren räumlichen Ebene auch angepasste Entwicklungen auf der Grundlage von Konkretisierungen und Kooperationen möglich.

## **1. Anlass und Vorgehen**

Die Stadt Remscheid gehört zu den am stärksten vom wirtschaftlichen Strukturwandel betroffenen Städten in NRW, und der Rückgang der Bevölkerung der letzten Jahre und voraussichtlich auch in absehbarer Zeit zählt zu den höchsten.

In einem solchen Umfeld gilt es Standorte von Betrieben zu sichern, Erweiterungsmöglichkeiten einzuräumen und gleichzeitig den Strukturwandel zu unterstützen. Möglichst synergetisch dazu ist die Attraktivität einzelner Stadtbereiche nachhaltig zu erhöhen. Der Wohnstandort Remscheid muss eine Aufwertung erfahren. Dies wird als Beitrag betrachtet, um derzeit negative Wanderungssalden zu verbessern und die Zukunftsfähigkeit der Stadt ins öffentliche Bewusstsein zu bringen. Die alle Seiten zufrieden stellende Integration und Partizipation von Menschen mit einer Zuwanderungsgeschichte wird angesichts der Zahlenverhältnisse und absehbaren Entwicklungen ebenfalls immer dringlicher.

Die hier in Entwurfsfassung vorliegende Rahmenplanung Ostbahnhof setzt sich mit einem zentralen Bereich Remscheids mit einer dichten Vielfalt baulicher Nutzungen auseinander. Das Gebiet umfasst einen Geltungsbereich mit insgesamt ca. 29,5 ha Fläche.

Die Bezirksvertretung Süd hatte in ihrer Sitzung am 02.12.2009 beschlossen, dass die Öffentlichkeit bei der Erarbeitung der Rahmenplanung für den Bereich Ostbahnhof – gemäß Ziffer 4.2 der Richtlinien der Stadt Remscheid über die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung – durch Anhörung und Darlegung in einer Bürgerversammlung sowie durch Anhörung und Darlegung im Zentraldienst Stadtentwicklung und Wirtschaft beteiligt wird.

Der Haupt- und Finanzausschuss hatte am 21.01.2010 die Einleitung des Verfahrens zur Erarbeitung einer Rahmenplanung für den Bereich Ostbahnhof beschlossen.

Im Zeitraum zwischen Montag, dem 07.02.2011 und Freitag, dem 25.02.2011 hatte mittels Planauslegung beim Zentraldienst Stadtentwicklung und Wirtschaft, mittels Internetpräsentation und mittels einer Bürgerversammlung am 16.02.2011 eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zu den ersten Untersuchungsergebnissen und Planungsvorschlägen stattgefunden.

Konkret besteht im Planungsgebiet ein grundlegender städtebaulicher Erneuerungsbedarf, etwa aufgrund eines Mangels an wohnraumbezogenen Grünflächen und hohen Versiegelungsanteilen, sowie wegen ungeordneter stadträumlicher Strukturen.

Die überlegte Weiterführung der Presover Straße als B 229n zwecks Entlastung der Freiheitstraße, Neuenkamper Straße und des in der Rahmenplanung behandelten Stadtbereiches war ebenso wie eine potentielle Verlängerung der Kreisstraße 3 – Intzestraße – nach

Norden eine Veranlassung für die Planung und hat – angesichts vorliegender Straßenentwurfsvarianten – maßgeblich zur Definition des Geltungsbereiches beigetragen. Gegenüber der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist als Folge aktueller Planungsüberlegungen, welche eine neue Erschließungsmöglichkeit von Nutzungen im Gebiet in Betracht ziehen, die Anschlussstelle an die Presover Straße einbezogen worden.

Eine weitere Veranlassung ist eine Erweiterungsabsicht des Baumarktes in der Industriestraße, die parallel zu einer Neuordnung des städtebaulichen Umfelds ermöglicht werden soll.

Die Rahmenplanung Ostbahnhof ist weiterhin übereinstimmend mit dem Lärmaktionsplan für die Lenneper Straße im Abschnitt zwischen dem Johann-Vaillant-Platz und dem Abzweig Intzestraße zu gestalten, welcher als ausgewerteter Entwurf nach der Offenlage fertiggestellt ist. Es ist vorgesehen, diesen dem Rat als Drucksache 14/1758 zur Entscheidung vorzulegen.

Weiterhin gibt es Überlegungen, für den Johann-Vaillant-Platz und Umgebung (Zentralpunkt) Aufwertungen herbeizuführen.

Ziel dieser Rahmenplanung ist es, zunächst die Stärken, Schwächen, Bindungen, Bedrohungen und Potentiale des Gebietes zu eruieren und zu beschreiben. Darauf aufbauend sollen Ziele für die Entwicklung aufgestellt werden, die dann – nach einer Variantendiskussion, welche der frühzeitigen Beteiligung entspricht – in einen Rahmenplan weiterentwickelt werden. Das Konzept entwickelt eine allgemeine Zielvorstellung für das Gebiet, und schlägt konkrete Maßnahmen als Prüfoption auf einer konkreteren Planungsebene vor.

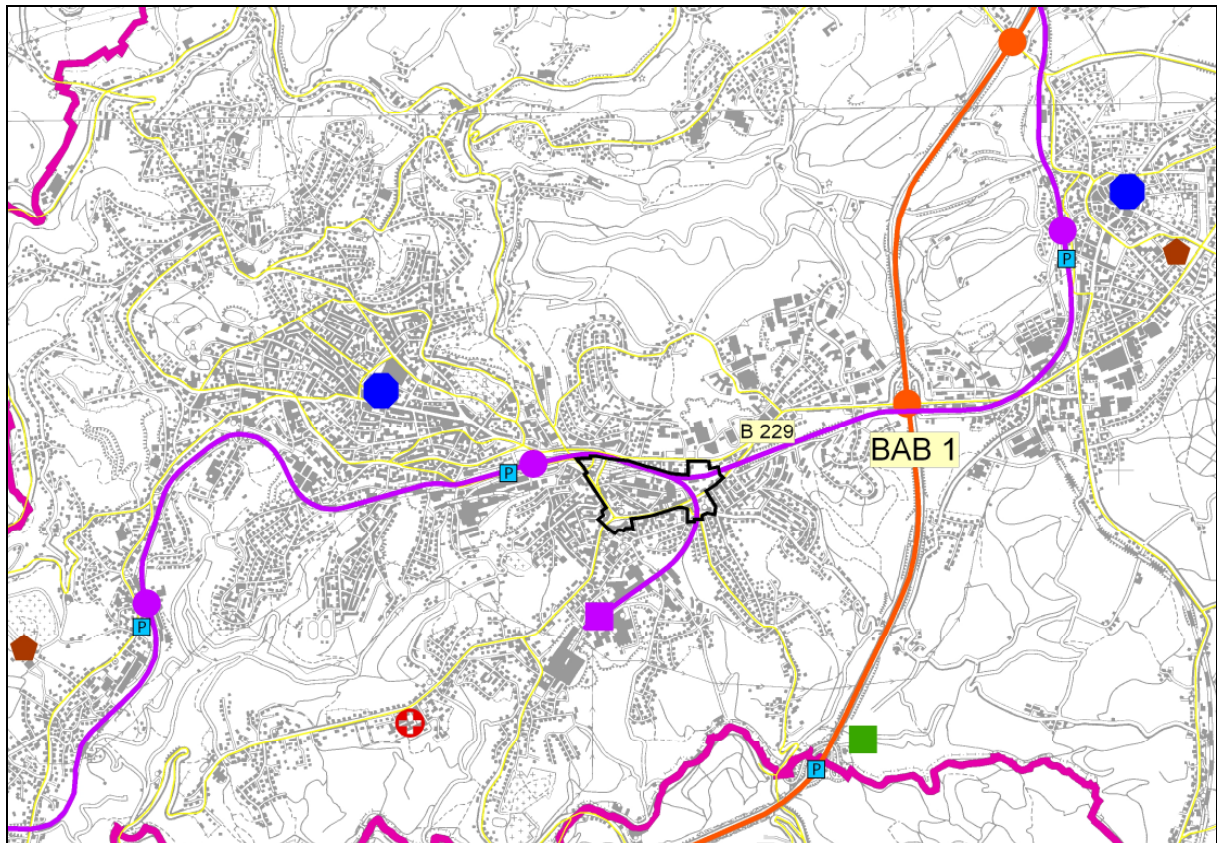
## **2. Grundlagen und Vorgaben**

Die kreisfreie Stadt Remscheid liegt im südöstlichen Teil des Regierungsbezirks Düsseldorf. Zusammen mit den kreisfreien Städten Solingen und Wuppertal bildet sie den Ballungskern des bergischen Städtedreiecks. Die Stadt Remscheid umfasst eine Fläche von ca. 74,6 km<sup>2</sup> und weist bei einer Einwohnerzahl von 113.521 (31.12.2010) eine Bevölkerungsdichte von ca. 1.482 Einwohnern/km<sup>2</sup> auf. Gegenüber dem frühzeitigen Beteiligungsstand ist die Einwohnerdichte von 1.534 Einwohnern/km<sup>2</sup> - nach der zum 31.12.2009 höheren Bevölkerungszahl – erneut gesunken, die Tendenz ist weiter fallend. Im Konsens mit den Bergischen Großstädten Solingen und Wuppertal steht der gemeinsame Status „Ballungskern“, welcher auch durch die neue Landesplanung bestätigt werden soll, jedoch außer Frage.

Die Stadt Wuppertal liegt im Wesentlichen nördlich der Stadt, Solingen westlich. Weitere angrenzende Gemeinden sind östlich Radevormwald, südöstlich Hückeswagen und südlich Wermelskirchen, die zum Oberbergischen sowie zum Rheinisch-Bergischen Kreis (Wermelskirchen) gehören.

### **2.1 Lage des Untersuchungsgebietes**

Der Geltungsbereich des Rahmenplangebietes liegt, angesichts der polyzentralen Stadtstruktur von Remscheid, sehr zentral und verkehrsgünstig. Geprägt durch urbane Quartiere und Hauptverkehrsbänder, ist eine schnelle Erreichbarkeit zentraler Lagen und regional bedeutsamer Einrichtungen gegeben.



### *Einbindung des Plangebiet: Verkehrsbänder, regional bedeutsame Einrichtungen*

Das Plangebiet liegt, von einbezogenen Teilflächen abgesehen, südlich der Bundesstraße 229. Östlich bzw. südöstlich grenzt auf der anderen Seite der Bismarckstraße der Pirnaplatz an. Der Geltungsbereich ist somit benachbart zum Brücken-Center und zum Hauptbahnhof Remscheid. Er zählt komplett zum Stadtbezirk Süd und liegt überwiegend im nordöstlichen und östlichen Bereich des Stadtteils 301 – Zentralpunkt sowie östlich davon angrenzend im Stadtteil 306 – Mixsiepen. Aufgrund der derzeit vorliegenden Straßenausbauplanung der B 229n liegt auch eine Teilfläche im Stadtteil 302 – Neuenkamp im Geltungsbereich; weiterhin ist der Stadtteil 307 – Struck tangiert. Ausschließlich oder überwiegend randlagig einbezogen sind Teilstrecken der Hauptverkehrsstraßen B 229, L 407 und L 415.

Der Geltungsbereich erstreckt sich zum einen von der Bahntrasse der Regionalbahn 47 und teilweise der Neuenkamper Straße (B 229) hin zur Bismarckstraße (L 415) und der Lennep Straße (L 407) westlich der Hausnummer 85. Weiterhin liegt der Zentralpunkt um den Johann-Vaillant-Platz mit beidseitig je einer Bautiefe zu den durchquerenden Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet, inklusive dem Anfangsbereich der Burger Straße (L 407). Die Güterbahntrasse ins Gewerbegebiet Süd/Lempstraße ist mit Begleitflächen bis zum Intzeplatz und dem beginnenden Stadtteil Struck einbezogen.

Das Plangebiet enthält ebenso großteils das Stadtbezirkszentrum Süd wie auch nördlich gelegene Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete sowie Sonderstandorte.

## 2.2 Ortsgeschichte

Hans Jürgen Roth hat in seinem Buch „Geschichte unserer Stadt – Remscheid mit Lennep und Lüttringhausen“ darauf hingewiesen, dass die urzeitliche Vergangenheit des Remscheider Untergrundes - im Zeitalter des Devon vor 400 Millionen Jahren - unterhalb des Meeresspiegels lag. Dies trifft auch für das hier behandelte Plangebiet zu.

Der Name der Birgderkamper Brücke weist auf die jüngere Naturgeschichte, nämlich auf den ursprünglichen Birkenbewuchs im Planbereich hin. Gemeint ist das Gelände in der Gegend der Greulingstraße, welches durch Rodung als Acker gewonnen worden war. Vor dem Bau

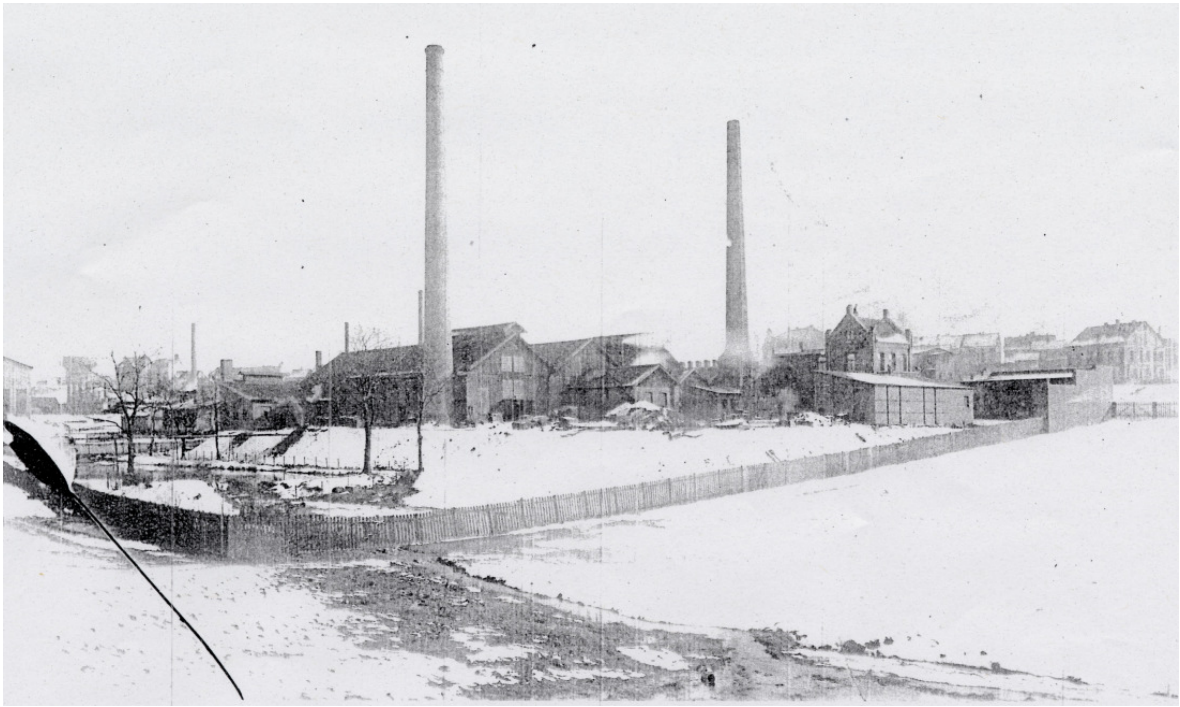
der Brücke gab es im 19. Jahrhundert die Birgderkamper Straße, die in den 1880er Jahren in die heutige Bismarckstraße umbenannt wurde.

Maßgeblich für die Entstehung der industriellen Wiege Remscheids waren die für bergische Verhältnisse flache Topographie und der Bau der Eisenbahn Barmen-Lennep-Remscheid 1868. 1883 wurde eine Bahntrasse nach Hasten und 1896 nach Bliedinghausen veranlasst. Damit wurden Remscheider Industrieanlagen ans Bahnnetz angebunden. Die Bliedinghauser Bahntrasse ist ebenso wie die im Norden gelegene Haupttrasse auch gegenwärtig aktiv und quert das Plangebiet im Osten. Schließlich wurde 1897 die Weiterführung des ehemaligen Sackbahnhofs Remscheid über die Wupper nach Solingen mit Anschluss nach Köln umgesetzt.

Der Ostbahnhof war ein Verschiebe- und reiner Güterbahnhof. Bis zur Umbenennung in Presover Straße und der damit einhergehenden Neugestaltung im Ostteil (Führung zwischen Brücken-Center und Hauptbahnhof sowie Anschlusseinfahrt an die Bismarckstraße) wies die Ladestraße auf die Bedeutung der nahen Güterbahntrasse hin. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der westlich an das Empfangsgebäude des Bahnhofs Remscheid angrenzende Bahnhofsbereich bis hin zur Papenberger Straße mit Gleisanlagen erweitert. Gegenwärtig ist eine Reaktivierung des brachgefallenen Areals als Mischgebiet beabsichtigt. Der westlich zum Plangebiet benachbarte Remscheider Hauptbahnhof wurde 1911 als großzügiger Bau fertiggestellt, 1943 kriegszerstört und später wieder aufgebaut. Im Zuge des im Jahr 2009 erbauten Brücken-Centers wurde das alte Gebäude abgerissen und der Haltepunkt in den neuen Shoppingbereich eingebunden.

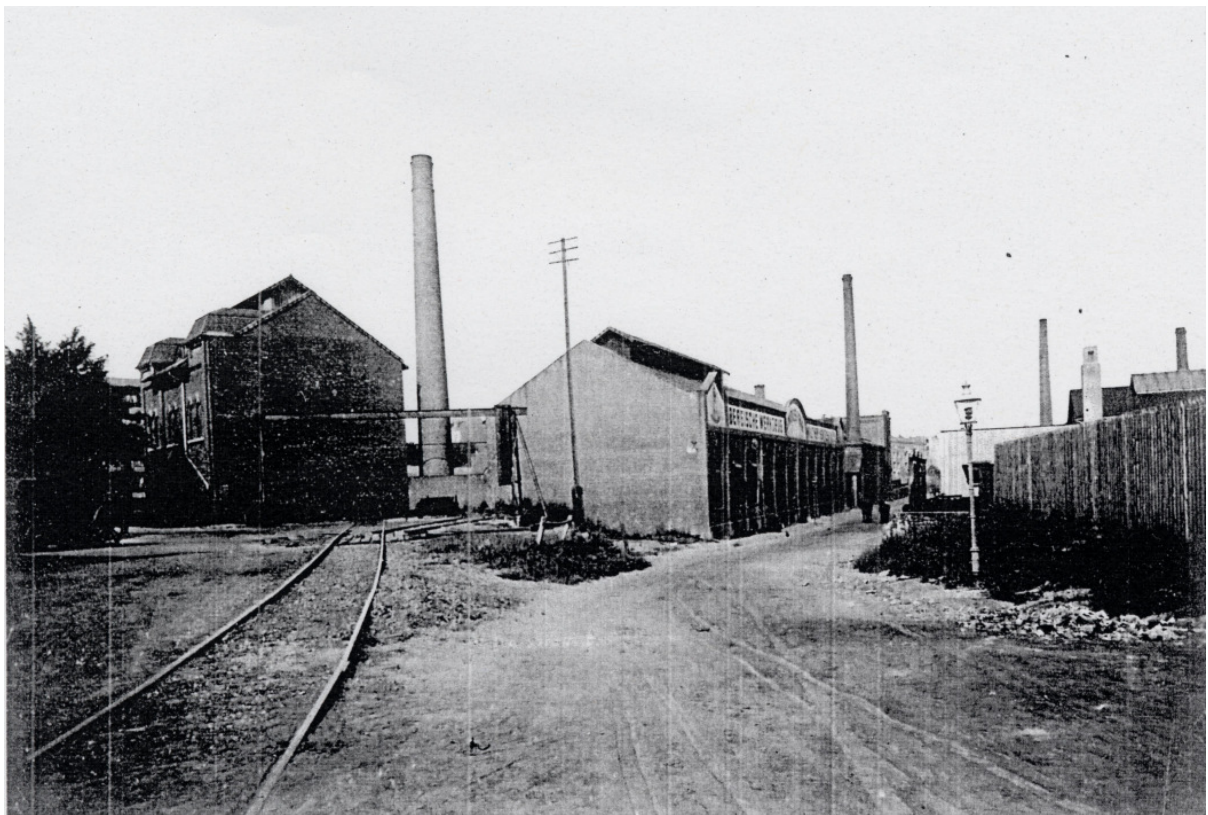
Im nördlichen Bereich des Plangebiets hatten für Remscheid grundlegende gewerbliche und industrielle Entwicklungen stattgefunden. Die Namen Gewerbegebiet Ostbahnhof, Industrie- und Eisenstraße sind ebenso Zeugnisse dafür wie das gegenwärtig überwiegend durch eine Baumarktnutzung genutzte denkmalgeschützte Ensemble in der Industriestraße 15-23, erbaut um 1890 als Walzwerke Arns.





*Walzwerke Arns verm. 1920er Jahre/Industriestraße aus Nordwesten (Quelle: Stadtarchiv)*

Östlich der Eisenstraße befindet sich die Sägenfabrik Arntz sowie ein Schrotthandel. Die Fabrik Walther Hentzen hatte Maschinenmesser/Fräsen hergestellt, später war dies in neuen Gebäuden Supfina – Oberflächenfinish –.



*Fa. Walther Hentzen & Co. ca. 1912/südöstliche Industriestraße aus Osten (Quelle: Stadtarchiv)*

Der Maschinenmesserhersteller Joh. Clouth war bis zur Abwanderung nach Hückeswagen ebenfalls im Plangebiet östlich der Bismarckstraße angesiedelt.

Aktive Güterbahnanschlüsse gab es im Plangebiet bis in die jüngere Vergangenheit im Umfeld der Birgderkamper Brücke sowie des nördlich der Sägenfabrik gelegenen Schrotthandels. Zeugnisse der Nutzung sind etwa in Luftbildern von 2007 noch deutlich zu erkennen. Bestrebungen einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung sowie die Verteuerung fossiler Brennstoffe bescheren dem gegenüber dem Straßenverkehr deutlich energiesparenderen Gütertransport auf der Schiene eine Renaissance. Derzeit jedoch ist in der Umgebung des Plangebiets die nördlich gelegene, vom Plangebiet über die Bismarck- und Lenneper Straße zu erreichende Bundesstraße 229 mit Anbindung an die Autobahn 1 nach wie vor der bei weitem bedeutsamste Personen- und Güterverkehrsträger.

In der Bismarckstraße 111-113 sowie Greulingstraße 18 wurde 2002 das Seniorenzentrum Bismarckhof mit 120 alten- und behindertengerechten öffentlich geförderten Wohnungen mit Betreuungseinrichtung fertiggestellt.

Der Baublock Greulingstraße – Lenneper Straße – Bismarck- – Industriestraße ist gegenwärtig, auch im Innenbereich, nahezu komplett bebaut. Die Firmen – sowohl straßenbegleitend als auch im Blockinnenbereich, ebenso wie die vorhandenen religiösen bzw. kulturellen Einrichtungen verdeutlichen die Vielfalt und dichte Nutzungsabfolge, die allerdings in einem von städtischen Gebieten umgebenen sowie durch Emittenten geprägten Bereich zu einem sehr geringen, kaum noch erfahrbaren Grünflächenanteil geführt hat.

Der Zentralpunkt am Einmündungsbereich von Bismarck-, Burger und Lenneper Straße ist mit dem aus den 1970er Jahren stammenden Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wohnbereich an der Lenneper Straße 2-10 sowie der auf den anderen Straßenseiten angrenzenden Bebauung das derzeit wenig prosperierende Zentrum des Stadtbezirks Süd. Früher war der Johann-Vaillant-Platz nicht bebaut. Diese Ortslage wurde wegen dort befindlicher Wegweisung Handweiser genannt. Hier gab es das Gartenrestaurant Picard, außerdem verkehrten sowohl auf der Lenneper als auch Burger und Bismarckstraße Straßenbahnen. Die Polizeistelle an der Berghauser Straße ist bereits lange Zeit dort angesiedelt. Die nicht mehr zeitgemäße, deutlich autoverkehrsgerechte Gestaltung des Aufeinandertreffens der Hauptstraßen lädt Autofahrer zum Durchfahren ohne Verweilen ein, während die nicht motorisierte Bevölkerung an der vitalen Nutzung und Aneignung des Umfelds gehindert wird.

Östlich der Güterverkehrstrasse nach Bliedinghausen liegt ein für städtische Zwecke (Verwaltung und Betriebshof) genutzter Bereich. Wohnbebauung, die sich nicht einheitlich einer Bauzeit zuordnen lässt, befindet sich angrenzend an der Lenneper Straße. Baudenkmäler befinden sich dort nicht, auch nicht an der sonstigen Lenneper Straße im Plangebiet, die insbesondere in der Umgebung des Johann-Vaillant-Platzes Mischgebietscharakter annimmt.

Der im Plangebiet südlich an der Neuenkamper Straße gelegene nördliche Planteil ist gegenwärtig durch Gewerbe und Einzelhandel genutzt. Daran angrenzend sowie im Umfeld des Bereiches Neuenkamp, dessen ursprüngliche Lage etwa dem Südhang des Hohenhagen, auf der rechten Seite des oberen Müggenbaches zugeordnet wurde, hat ebenfalls eine lange gewerblich-industrielle Entwicklung stattgefunden. Dort, wo in der Gegenwart ein Mischgebiet mit Einzelhandel, Gewerbe und Tankstellen entstanden ist, gab es früher ein Walzwerk, nordwestlich davon unter anderem eine Schlittschuhfabrik.

Am heutigen Pirnaplatz westlich an den Planbereich angrenzend war früher die Kaffeegroßrösterei Adolph Schürmann - gegründet 1881 - ansässig.

Der das Plangebiet von Nordosten nach Nordwesten querende Müggenbach ist hier seit langem verrohrt und unterirdisch geführt. Das Quellgebiet liegt nördlich im Naturschutzgebiet Neuenhaus, an der Straße Zum Brodtberg wird der Abfluss nordwestlich des Geltungsbereichs wieder an die Oberfläche geführt. Die bauliche Entwicklung ist gehalten, auf die Führung des Müggenbachs Rücksicht zu nehmen. Trotzdem ist eine Überbauung mit gewerblichen sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsgebäuden zahlreich feststellbar. Neben dem

Quellwasser werden in der unterirdischen Verrohrung auch weite Teile des Plangebiets entwässert und somit Niederschlagswasser abgeführt. Aktuelle technische Entwicklungen ermöglichen Reparaturen der Verrohrung z. T. auch ohne Grabungsarbeiten.

## **2.3 Vorhandene Planungen und Vorgaben**

### **2.3.1 Regionalplanung**

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) weist für den hier betreffenden Stadtbereich

- Allgemeinen Siedlungsbereich (Bismarckstraße, Lenneper Straße bis auf eine GIB-Teilfläche östlich der Greulingstraße und westlich an die Güterbahnstrecke nach Bliedinghausen angrenzend),
- Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (Am Ostbahnhof, Industriestraße, Eisenstraße bis Nordseite Lenneper Straße),
- Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (Bismarckstraße/L 415 sowie Bürger Straße/L407), sowie
- Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Bahntrasse Kursbuchstrecke 458, Güterverkehrsstrasse nach Bliedinghausen) aus.

Der Regionalplan soll in Kürze fortgeschrieben werden.

### **2.3.2 Flächennutzungsplanung**

Aufgabe der Bauleitplanung ist es nach § 1 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB), die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Die Flächennutzungsplanung ist die vorbereitende Bauleitplanung, die sich auf das gesamte Gemeindegebiet bezieht. Die Rahmenplanung dagegen ist ein informelles Bindeglied zwischen dem FNP und der verbindlichen Bebauungsplanung, durch die Baurecht geschaffen wird. Dabei bietet sie Vorlagen für einen oder mehrere neue Bebauungspläne.

Der geltende Flächennutzungsplan (FNP 2010) ist am 23.12.2010 in Kraft getreten und stellt im Geltungsbereich für die Hauptverkehrsstraßen Presover Straße, Birgderkamper Brücke, Bismarck-, Bürger und Lenneper Straße sowie Intzestraße Straßenverkehrsflächen dar. Die B 229 n ist hier ebenfalls noch als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die genutzten Bahntrassen – Personen- und Güterverkehr im Norden, Güterverkehr auf der Strecke nach Bliedinghausen – sind entsprechend als Bahnflächen dargestellt.

Die Baugebiets- und Bauflächendarstellungen weisen gemäß der Darstellungsebene des FNP auf vorhandene Gebietscharaktere gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO) hin.

Als Kerngebiete (MK) dargestellt sind die Bismarckstraße 87-91 (u. a. Lebensmitteleinzelhandel/Verbrauchermarkt) und der Zentralpunkt südlich der Lenneper sowie an der Bürger Straße.

Nördlich der Lenneper Straße ist im Westen bis zur Industriestraße und teilweise entlang der nördlichen Greulingstraße sowie östlich davon straßenbegleitend bis zur Güterbahntrasse Mischgebiet (MI) vorgesehen. Ebenso ist auch südlich der Lenneper Straße in der Umgebung Intzestraße bis zur Bahntrasse MI ausgewiesen. Ein weiteres Mischgebiet befindet sich nördlich der Bahntrassen an der Neuenkamper Straße.

Östlich der Bahnlinie nach Bliedinghausen, südlich der horizontalen Bahntrasse und östlich der B 229n beginnt ein insgesamt wohnbaulich geprägter Siedlungsbereich, sodass dort Wohnbauflächen vorgesehen sind.

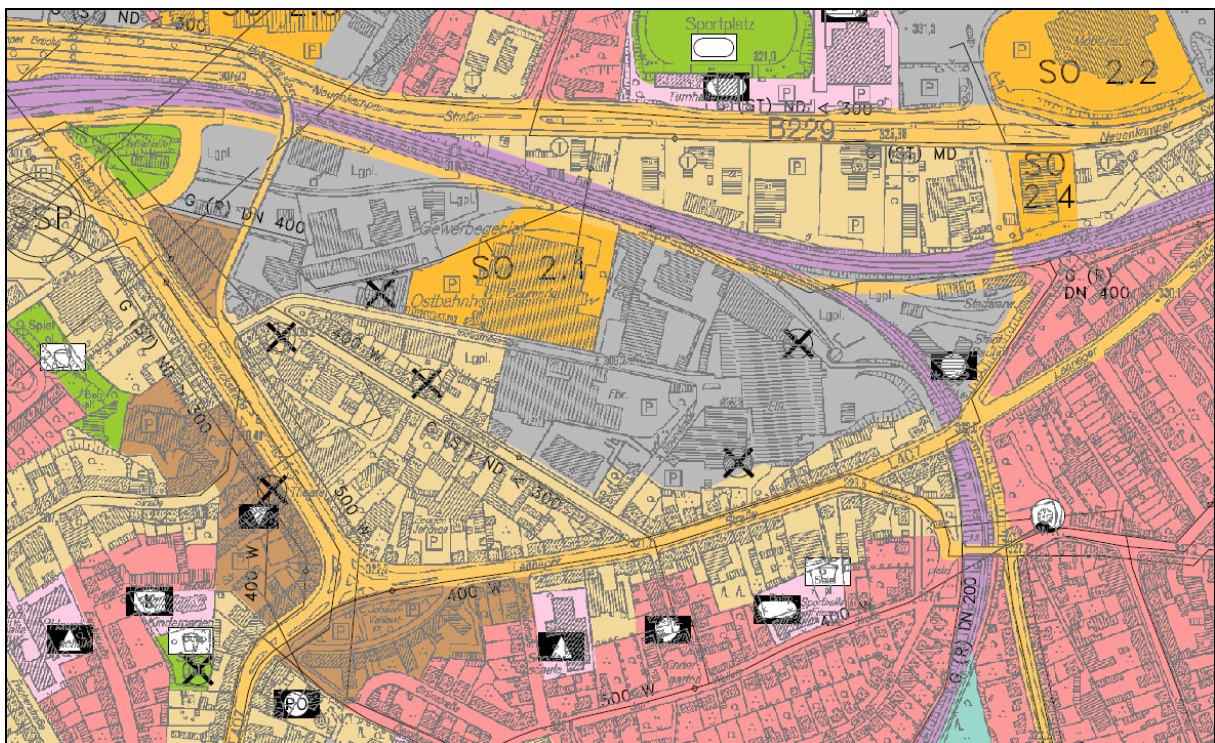


Sonderstandorte befinden sich an der Industriestraße (Baumarkt) sowie an der Neuenkamper Straße (Blumenfachmarkt). Diese sind im neuen FNP bestandsorientiert als einzelhandelsbezogene Sondergebiete vorgesehen.

Abgesehen von einer Grünfläche, die zwischen der Bismarckstraße und der Presover Straße mit Zubringer vorgesehen ist, weist der FNP 2010 ansonsten gewerbliche Bauflächen aus. Diese liegen südlich der horizontalen Regionalbahntrasse im überwiegend nördlichen Geltungsbereich der Rahmenplanung und beschreiben das vorhandene Gewerbegebiet Ostbahnhof mit Betrieben und Fabrikstandorten.

Zu erwähnen ist noch, dass im Plangebiet sechs Flächen liegen, deren Böden gemäß § 5 Absatz 3 Nr. 3 BauGB erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind. Dies weist neben der siedlungsgeschichtlichen Entstehung auf Bodenbelastungen hin, die Bemühungen der Entsiegelung und Regenwasserversickerung erschweren (s. hierzu auch 2.3.4 Boden-/Grundwasserschutz).

Des Weiteren ist das vorhandene Verwaltungsgebäude an der Lenneper Straße als solches gekennzeichnet. Aufgrund des Gebietscharakters ist hier flächig gewerbliche Baufläche ausgewiesen, worunter auch der städtische Bauhof fällt.

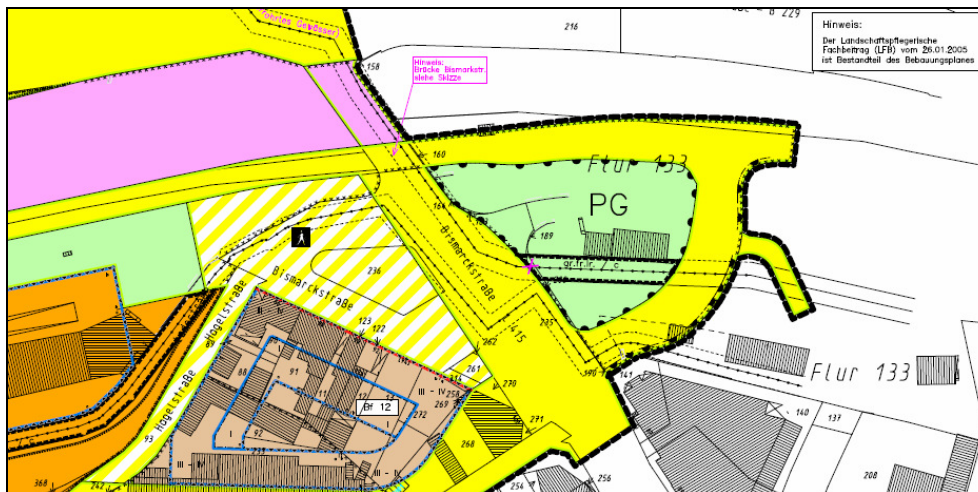


FNP 2010 (Auszug)

### 2.3.3 Bebauungsplanung

Im Geltungsbereich der Rahmenplanung Ostbahnhof befindet sich nur im Nordwesten ein zeitnaher rechtskräftiger Bebauungsplan. Es handelt sich um einen Teil des Bebauungsplans Nr. 572, der am 14.06.2006 in Kraft getreten ist. Insbesondere die älteren Bebauungspläne stehen mit der Rahmenplanung zur Disposition, während die Inhalte des BP 572 weitgehend aktuell sind.

In diesem wird die Presover Straße als Straßenverkehrsfläche und davon eingeschlossen bis zur Bismarckstraße eine private Grünfläche festgesetzt. Des Weiteren ist in der Straßenverkehrsfläche die Weiterführung der Presover Straße angedeutet sowie eine Zufahrt in den östlich gelegenen Betriebsbereich festgesetzt.



*Rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. 572 (Auszug)*

Östlich an den BP Nr. 572 schließt noch ein Teil des Bebauungsplans Nr. 177 1. vereinfachte Änderung - Rechtsverbindlichkeit 1968 - an, welcher dort Bundesbahngelände festsetzt.

Südlich des BP Nr. 572 grenzt der Bebauungsplan Nr. 190 A 1. vereinfachte Änderung – Rechtsverbindlichkeit 1975 – entlang der Bismarckstraße sowie der Einfahrt Industriestraße an. Dieser setzt von Norden nach Süden MK, GI sowie MI als Baugebiete fest.

Daran schließt noch der Durchführungsplan Nr. 20 A in der Fassung seiner 1. vereinfachten Änderung – Rechtsverbindlichkeit 1964 – für den Zentralpunkt (Umgebung Johann-Vaillant-Platz) an.

Östlich der bereits genannten verbindlichen Bauleitpläne sind Fluchtlinienpläne in Kraft: 19 (Industrie- und Eisenstraße), G9 (Greulingstraße), L4, I5 und I6 (Lenneper Straße, Intzestraße), 23 (Intzeplatz), 115 (Baisieper Straße), sowie 16 und N2I (Neuenkamper Straße). Diese definieren Straßenfluchten, begründen jedoch kein Baurecht. Ebenso ist östlich der oben genannten geltenden Bebauungspläne und dem Durchführungsplan kein Planentwurf zu verzeichnen, der eine baurechtliche Genehmigungsgrundlage nach § 33 BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung - eröffnet.

Der Westteil des Geltungsbereiches der Rahmenplanung liegt weitgehend im begonnenen Bebauungsplanverfahren 447. Für die östlich gelegenen Verfahrensgebiete Nr. 524 und 544 wurden 2010 Einstellungsbeschlüsse gefasst.

### **2.3.4 Boden-/Grundwasserschutz**

Für die städtebauliche Fortentwicklung des Rahmenplangebietes Ostbahnhof sind vorhandene und zu vermutende Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen wichtig. Diese können dazu führen, dass Sanierungsaufwand entsteht oder bauliche Restrukturierungen unzumutbar sind.

Insbesondere sensible oder sensibelste Nutzungen wie Wohngrundstücke oder Spielplätze sind auf belasteten Flächen nur bei einer gründlichen nutzungsspezifischen Sanierung vorstellbar. Weiterhin sind Flächen zur Regenwasserversickerung nur dann einrichtbar, wenn dadurch keine Grundwassergefährdung durch Schadstoffeinträge entsteht. Für diese Planfälle gibt es gemäß dem Bundes-Bodenschutzgesetz und weiterer Vorschriften spezielle Auflagen.

Für eine informelle Planung wie den Rahmenplan Ostbahnhof ist es zweckmäßig, eventuell belastete Flächen ausfindig zu machen. Dies ist nicht immer möglich, da eine nicht vorhandene Kennzeichnung im FNP 2010 nicht bedeutet, dass an anderer Stelle im Plangebiet keine Bodenbelastungen vorliegen. Das Plangebiet Ostbahnhof ist ein historischer Stadtbereich mit entsprechender Nutzungsintensität und -abfolge. Eventuelle weitere Altlasten sind jedoch derzeit nicht bekannt. Im FNP 2010 sind nur die Flächen nutzungsspezifisch gekennzeichnet, deren Böden gemäß § 5 Absatz 3 Nr. 3 BauGB nachgewiesen erheblich mit umweltge-

fährdenden Stoffen belastet sind. Ein Abgleich damit sowie mit weiteren Verdachtsflächen kann deshalb keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

Die Untere Bodenschutzbehörde weist darauf hin, dass durch die altindustrielle Nutzung des Untersuchungsgebietes auf einem Großteil der bislang gewerblich genutzten Flächen mit erheblichen altlasten- und entsorgungsbedingten Kosten zu rechnen ist. Dazu zählen sowohl detaillierte weitergehende Untersuchungen, als auch die Kosten für mögliche daran anschließende Bodensanierungen bzw. für den Umgang mit schadstoffbelastetem Bodenaushub.

Insbesondere für die Herstellung sensibler Nutzungen (Wohnen, Spielen) ist mit einem erhöhten Kostenaufwand zu rechnen.

Es ist aufgrund der derzeit bekannten Bodenbelastungen und weitreichenden Anschüttungen nicht davon auszugehen, dass nennenswerte geeignete Flächen für die Versickerung von Niederschlagswasser zur Verfügung stehen werden.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung hält die Untere Bodenschutzbehörde eine gutachterliche Neubewertung der Untersuchungsergebnisse des BP 447 vor dem Hintergrund der bodenschutzrechtlichen Regelungen seit 1998 (BBodSchG, BodSchV, Altlastenerlass) für erforderlich. Unter Umständen werden in diesem Zusammenhang und in Verbindung mit konkreten neuen Planungen ergänzende Untersuchungen notwendig.

Daneben liegen auszugsweise Untersuchungen aus dem Jahr 1998/1999 vor, die im Auftrag der Deutschen Bahn AG durchgeführt wurden (Orientierende Untersuchungen Stufe IIa Stadt Remscheid). Sie betreffen die Flächen Am Ostbahnhof 1, 3 und 5.

Für das städtische Flurstück 254, Flur 133, Gemarkung Remscheid (Am Ostbahnhof 1, 3) sind als Nutzungen Güterverladung (Bahn), Dachdeckerbetrieb, Holzbe- und -verarbeitung, Baustoffhandel und Spedition bekannt. Es hat mehrfach auf dem Gelände gebrannt. Die Untersuchungen haben eine Auffüllung von bis zu mehr als 5 m ergeben. Sie ist Teil einer großflächigen Anschüttung zwischen Industriestraße und Neuenkamper Straße, deren Mächtigkeit von wenigen Metern im Süden auf mehr als 8 m im Bereich der Gleisanlage zunimmt (Verfüllung des Müggenbach-Tals). Die Anschüttung enthält Bauschuttbestandteile, Aschen und Schlacken, weiter nördlich auch hohe Anteile von Bergematerial. Die Nutzung als Gewerbefläche ist nach Auskunft des Umweltamtes ohne eine Gefährdung möglich, höherwertige Nutzungen wären allerdings mit Auflagen zu versehen. Eine Grundwassergefährdung wird derzeit ebenfalls nicht gesehen. Bei zukünftigen Bauvorhaben auf der Fläche ist mit zusätzlichen Kosten im Rahmen der Erdarbeiten zu rechnen (Entsorgung von Bodenaushub, ggf. gutachterliche Begleitung). Folgende Einschränkungen für die Bewertung sind hinsichtlich des Flurstücks 254 relevant:

- Zu beachten ist, dass die 1998/1999 untersuchten Flächen aufgrund eines Neuzuschnittes der Flurstücke nicht exakt den heutigen Grundstücken entsprechen, also einige Flächenteile nicht explizit untersucht wurden (heute etwas größer).
- Die Untersuchungen sind nur außerhalb der bestehenden Gebäude durchgeführt wurden. Da sich verunreinigungsrelevante Anlagen je nach Gewerbeart oft innerhalb von Gebäuden befinden, besteht hier ggf. eine Wissenslücke.
- Unbekannte und kleinräumige Verunreinigungen können in der Regel im Rahmen einer orientierenden Untersuchungen nur schwer erfasst und deshalb nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Für das geplante Erweiterungsvorhaben des Baumarkts ist eine ergänzende Bodenbegutachtung erforderlich, da in altlastenrelevante Bodenbereiche eingegriffen wird (Anschüttung, verfüllter Teich, ehemaliges Industriegrundstück).

Für den ehemaligen Bebauungsplan 524 erfolgte bislang nur die Ersterfassung, es liegen jedoch keine orientierenden Bodenuntersuchungen vor.

Für einige Bereiche des Plangebietes gibt es bislang keine flächenhafte Recherche der Altlastenverdachtsflächen im Rahmen der Bauleitplanung. Dies betrifft die Flächen

- Lenneper Straße 62 bis 72,
- Lenneper Straße 63 bis 83,
- Intzestraße/Intzeplatz sowie
- Baisieper Straße.

Zum gegenwärtigen Planungszeitpunkt vorhandene Altlastenverdachts- und Bodenbelastungsflächen sind in der Karte Analyse Planungs-/Fachrecht (s. Anhang Blatt 5) gemäß den vorliegenden Informationen der Unteren Bodenschutzbehörde wiedergegeben.

Abschließende Aussagen hinsichtlich Altlasten und Bodenschutz und zu den damit möglicherweise verbundenen Maßnahmen können erst im Rahmen von konkreten Bebauungsplänen abgegeben werden.

### **2.3.5 Gewässerbelange/Entwässerung**

Das Plangebiet wird vom unterirdischen Müggenbach sowie von Zuläufen dorthin gequert. Der verrohrte Bachlauf führt in einer Tiefe von mehreren Metern sowohl Bachwasser als auch eingeleitetes Niederschlagswasser der Umgebung.

Der Müggenbach ist gemäß Aussage der Unteren Wasserbehörde in seinem unteren offenen Verlauf (außerhalb des Plangebietes) hydraulisch stark überlastet.

Bei der Verrohrung des unterirdischen Abschnitts des Müggenbachs handelt es um eine Anlage am Gewässer, die nach § 94 des Landeswassergesetzes von den jeweiligen Anliegern zu unterhalten ist. Eine Offenlegung des Gewässers ist aufgrund der örtlichen Situation nicht möglich.

Die Industriestraße ist über eine Regenwasserkanalisation erschlossen. Das Plangelände wird aber hauptsächlich über den Müggenbach entwässert.

Die wasserrechtlichen Forderungen beziehen sich auf den baulichen Zustand der Gewässerverrohrung sowie die Vermeidung von Einträgen von verschmutztem Wasser und einer hydraulischen Überlastung.

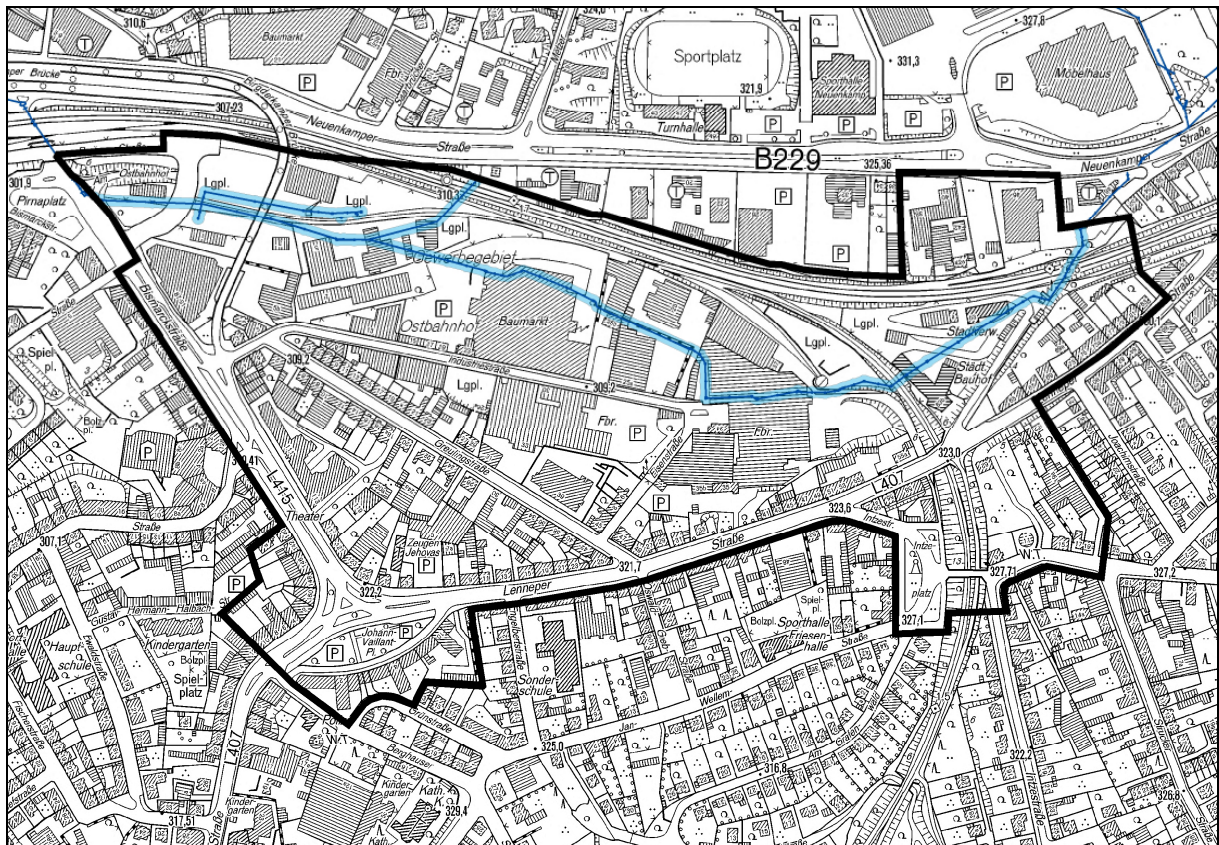
Die Erstellung von neuen Gebäuden muss so erfolgen, dass die bauliche Instandhaltung der Verrohrung gewährleistet werden kann.

Unter dem Pflanzmarkt des Baumarktes in der Industriestraße verläuft ein Teilabschnitt des Gewässers. Im Zuge einer eventuellen baulichen Neugestaltung dieses Bereiches ist ggf. der Zustand der Verrohrung und der Schächte vom Vorhabenträger zu erfassen. Sollten hierbei Schäden festgestellt werden, sind diese zu beseitigen. Bezüglich der Rohrleitung dürfen keine statischen Bedenken gegen die Überbauung bestehen, durch neue Bebauung dürfen keine zusätzlichen Lasten für die Gewässerverrohrung entstehen, es müssen alle Schächte zugänglich sowie die Unterhaltung der Verrohrung problemlos möglich sein.

Zurzeit wird das Oberflächenwasser des Plangebietes zum größten Teil über die Müggenbachverrohrung abgeleitet. Diese Ableitung entspricht nicht den Regeln der Technik und ist sanierungsbedürftig. Über einen Privatkanal läuft neben Niederschlagswasser auch Drainagewasser mit in den Müggenbach ab. Bei den weiteren Planungen muss sichergestellt werden, dass dieser Wasserabfluss gewährleistet bleibt.

Im Falle baulicher Entwicklungen ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand der Verlauf der Verrohrung mit einem von der Unteren Wasserbehörde benannten Schutzstreifen von 10 m von baulichen Nutzungen freizuhalten. Allerdings steht die Breite des Schutzstreifens in Frage.





*Im Plangebiet unterirdischer Müggelbach und Zuläufe mit 10m-Puffer*

Der unterirdische Verlauf des Müggelbaches und seiner Zuläufe kann sowohl aus städtebaulichen als auch aus wasserrechtlichen Gründen als gegenwärtig problematisch bezeichnet werden.

Der Auflage eines Schutzstreifens kann mit der Rahmenplanung nicht als Regelfall gefolgt werden, da vorhandene bauliche Strukturen und Baufelder dieser Vorgabe bereits widersprechen und städtebaulich adäquate *alternative* Entwicklungsmöglichkeiten nicht vorhanden sind. Deshalb wird zum einen auf die Bebauungsplanebene bzw. auf das jeweilige Baugenehmigungsverfahren weiterverwiesen, durch welche die baurechtliche Frage der Vorhaben-zulässigkeit abschließend behandelt wird. Auf dieser Ebene ist dann die Frage einer potentiellen Unzulässigkeit aus wasserrechtlichen Gründen abschließend zu klären.

Zum anderen wird die vorhandene Entwässerungslösung und Gewässerführung durch die mit der Rahmenplanung beabsichtigte bauliche Restrukturierungsabsicht im Lichte wasserrechtlicher Erfordernisse ggf. fortzuentwickeln sein. Gemäß Unterer Wasserbehörde wird zur Zeit das Oberflächenwasser des Plangebietes zum größten Teil über die Müggelbachverrohrung abgeleitet. Diese Ableitung entspricht nicht den Regeln der Technik und ist sanierungsbedürftig. Die Anforderungen an die Entwässerung werden zurzeit durch den Wupperverband bzw. die REB erarbeitet. Ein Konzept ist frühestens 2013 zu erwarten; wann dann die eigentlichen Sanierungsmaßnahmen erfolgen ist noch nicht absehbar.

Weitere Gewässer sind im Plangebiet nicht bekannt.

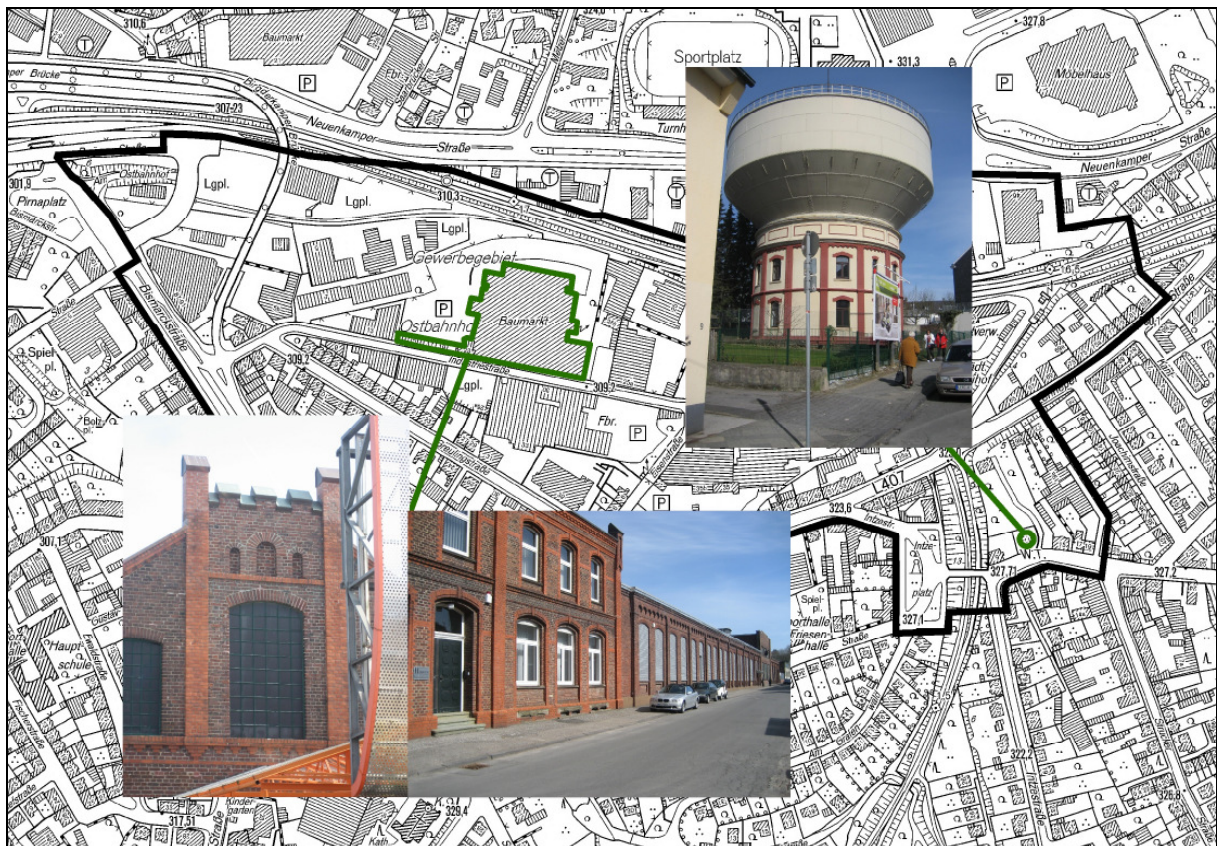


### 2.3.6 Denkmalschutz

Der überwiegend als Baumarkt sowie ergänzend durch eine kulturelle, gastronomische sowie eine weitere Einzelhandelseinrichtung genutzte bebaute Bereich Industriestraße 15-23 ist in der Denkmalliste als Baudenkmal eingetragen. Hierbei handelt es sich um Gebäude, die um 1890 als Verwaltungsgebäude und Fabrikhallen der Walzwerke Arns baufertiggestellt wurden und damit Zeugnis der Industriegeschichte des Gebiets sind.

Weiterhin befindet sich in der Baisieper Straße 11 ein Baudenkmal, welches in der originären Nutzung als Wasserturm erhalten ist.

Sonstige Unterschutzstellungen gemäß Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (Denkmalschutzgesetz - DSchG) sind im Plangebiet derzeit nicht bekannt oder beabsichtigt.



*Zwei Baudenkmäler im Plangebiet*

### 2.3.7 Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hat den Liniemittlen Lenneper Straße unmittelbar aufgegriffen und gesundheitsgefährdende Verhältnisse festgestellt. In der zweiten Phase wird auch die Bismarckstraße als die Wohnverhältnisse beeinträchtigender Liniemittler einfließen.

Der Lärmaktionsplan für die Lenneper Straße, welcher als Drucksache 14/1758 veranlasst ist, bezieht sich auf den Abschnitt zwischen dem Johann-Vaillant-Platz und dem Abzweig Intzestraße. Die Lenneper Straße weist gemäß Lärmaktionsplan zwischen Johann-Vaillant-Platz und Intzestraße eine Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung auf, die Auslösewerte überschreitet, und Schadstoffimmissionen, welche die geltenden Grenzwerte nur geringfügig unterschreiten.

Die vorgesehenen entlastenden Maßnahmen bis 2015 sind die Einführung von Tempo 30 km/h im Abschnitt zwischen dem Johann-Vaillant-Platz und dem Abzweig Intzestraße, sowie

eine Untersuchung zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs über die Neuenkamper Straße und die Bismarckstraße. Die Umsetzung derselben sollte, soweit durchführbar/zweckmäßig, gemäß Lärmaktionsplan bereits 2013 erfolgen. Als weitere Maßnahme wird eine detaillierte Planung zur Änderung der Straßenraumgestaltung im Jahr 2013 angestrebt, soweit die Verkehrsverlagerung hierfür Möglichkeiten eröffnet.

Die Rahmenplanung Ostbahnhof wird im Lärmaktionsplan bereits vor Inkrafttreten neben der Verkehrsplanung und dem Schutz ruhiger Gebiete vorhandenen oder geplanten Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung und Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete zugeordnet.

Von Seiten der Lärmaktionsplanung wird insbesondere der Rahmenplanvariante mit B 229 n und zusätzlicher Anbindung an die K 3 eine verkehrliche Entlastungswirkung und damit eine Verbesserung der Lärmsituation an der Lennepers Straße und an der Bismarckstraße attestiert, welche jedoch aus verschiedenen Gründen als Rahmenplan nicht vorgesehen wird. Eine inhaltliche Übereinstimmung ist anderweitig sichergestellt.

#### Auszüge Lärmaktionsplan vor Beschlussfassung:

„Die Lennepers Straße weist zwischen Johann-Vaillant-Platz und Intzestraße in weiten Teilen eine Lärmbelastung auf, die die Auslösewerte[...] überschreitet. Ein Schwerpunkt liegt aufgrund der beidseitigen Bebauung zwischen Engelbertstraße und Greulingstraße.

Für das Tagesmittel befinden sich rund 320 Anwohner und für die Nachtstunden rund 350 Anwohner in einer gesundheitsgefährdenden Situation.

Belästigungen mit möglichen gesundheitlichen Störungen betreffen rund 500 Anwohner für das Tagesmittel und rund 550 Anwohner für die Nachtstunden.

In der Lennepers Straße werden die derzeit geltenden Grenzwerte für NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) im Jahresmittel und der ab 2010 abschließend geltende Grenzwert nur geringfügig unterschritten. Der zulässige Tagesmittelwert für Feinstaub PM<sub>10</sub> wird derzeit an 19 Tagen - von 35 zulässigen - überschritten.“

#### Als bereits vor der Lärminderungsplanung vorhandene oder geplante Maßnahmen an der Lennepers Straße mit lärmmindernder Wirkung und Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete werden genannt:

- Verkehrsplanung: „Temporäre Abschaltung der Lichtsignalanlage an der Einmündung Intzestraße, Park-and-Ride-Parkplätze.“
- Raumordnung: „Aufstellung einer Rahmenplanung für das Gebiet des Ostbahnhofs.“

Dabei jeweils Einbezug von Luftschadstoff- und Lärmbelastung auch bei erst späterer Umsetzung.

- Auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen: „Car-Sharing, Online-Mitfahrzentrale“
- Schutz ruhiger Gebiete: „Im räumlichen Zusammenhang mit dem Belastungsschwerpunkt Lennepers Straße besteht mit der Grünanlage "Kuckuck" eine der breiten Öffentlichkeit zugängliche Freizeit- und Erholungsfläche, deren Lärmbelastung auf dem überwiegenden Teil unter 50 dB(A) liegt, als ruhig einzustufen ist und empfunden wird und die von den Lärmbelastungen der Straßenverkehrsbereiche Entlastung und Erholung bietet. Besondere Vorteile sind die schnelle fußläufige Erreichbarkeit aus dem Wohnumfeld heraus, der Bewegungsraum für Fußgänger und der Aufenthaltsraum (Spielplätze, Wiesen, Grillplätze).“



### Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete:

- Verkehrsplanung: „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Lenneper Straße vom Knotenpunkt Johann- Vaillant-Platz bis zur Einmündung Intzestraße, Verkehrsuntersuchung zum zeitlich und räumlich verlagerbaren Anteil im Hinblick auf eine mögliche Verkehrsumlenkung über die Bismarckstraße und die Neuenkamper Straße einschließlich der Klärung der verkehrstechnischen Machbarkeit und der Betrachtung der Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung an den betroffenen Straßen, Detailplanung für eine Verengung der Fahrspuren zur effektiveren Nutzung des Straßenraumes über Um-/Abmarkierungen als kostengünstige Einstiegsvariante.“
- Auf die Quelle ausgerichtete Maßnahmen: „Eine Fahrbahnsanierung z.B. unter Einsatz des lärmindernden Asphalts LOA 5 D kann aus finanziellen Gründen in diesem Planungszeitraum nicht erfolgen. Bei positivem Ergebnis der Studie unter Punkt 1 Umsetzung der Verkehrsverlagerung, regelmäßige Straßenzustandsprüfung unter Lärmschutzaspekt.“
- Verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen und Anreize: „Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vom Knotenpunkt Johann-Vaillant-Platz bis zur Einmündung Intzestraße, Änderung der wegweisenden Beschilderung in Abhängigkeit der Studie unter 1.“

### Als langfristige Strategie der Lärminderung wird benannt:

- Neuordnung der Verkehrsflächen durch vorläufige Faahrbahnmarkierungen als Zwischenlösung.
- Ggf. Umgestaltung des Straßenraumes einschließlich verminderter Fahrbahnbreiten durch Um- und Abmarkierungen oder bauliche Maßnahmen.

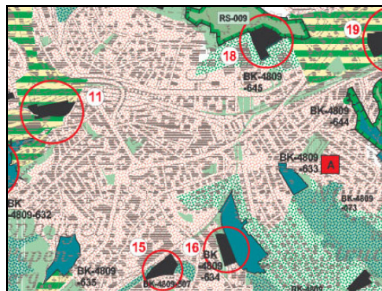
### Erwartete Auswirkungen der Lärmaktionsplanung sind:

- Verbesserung des Verkehrsflusses: 1-3 dBA
- Tempo 30 statt 50: 2-3 dBA

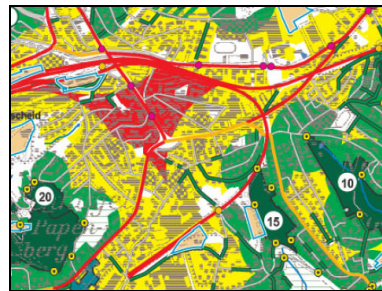
Die Rahmenplanung Ostbahnhof greift die Problematik erheblicher Lärm- sowie Luftbeeinträchtigungen durch Emittenten auf und berücksichtigt die vorhandenen Ergebnisse der Lärmaktionsplanung als Bestandteil der städtebaulichen Analyse sowie für die Erarbeitung der Nutzungsvarianten.

### 2.3.8 Stadtökologischer Fachbeitrag

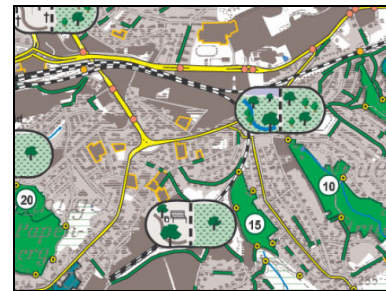
Der Stadtökologische Fachbeitrag (STÖB) ist eine informelle Planung für den städtischen Innenbereich aus dem Jahr 2006, der insbesondere für den Westteil des Plangebiets einen freiraumbezogenen Aufwertungsbedarf festgestellt hat.



Biotop und Arten



Freiraumversorgung/  
naturbezogene Erholung  
Analyse



Freiraumversorgung/  
naturbezogene  
Erholung Bestand

#### Auszüge STÖB 2006

In der Biotopanalyse wird deutlich, dass das Plangebiet von Nutzungstypen mit überwiegend niedriger ökologischer Wertigkeit umgeben ist und dass dieses selbst weitgehend als solches eingestuft ist. Einzelne linienhafte Bereiche im Osten sind noch als mit hervorzuhebenden Biotopverbundeigenschaften versehen charakterisiert. Durch den Bau des Seniorenzentrums Bismarckhof im Jahr 2002 ist im Westen des Plangebiets die letzte als solche vom STÖB noch erfasste Fläche verschwunden. Der Biotopverbund ist somit auf einer niedrigen Ausgangsstufe anzusetzen.

Die Freiraumversorgung ist im Westen des Plangebiets trotz noch angesetzter Grünfläche des heutigen Seniorenzentrums als mangelnd, im Osten als zufrieden stellend und mit erholungswirksamen Freiräumen versorgt charakterisiert. Mit den Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße und Lenneper Straße sowie mit den Bahntrassen sind Barrieren überwiegend 1. Ordnung und nur begrenzt Querungshilfen vorhanden.

Die Freiraumversorgung ist im Osten aufgrund erreichbarer Landschaft mit offenem Charakter tendenziell befriedigend, im Westen jedoch wohnungsnah quasi nicht vorhanden.

### 2.3.9 Einzelhandel

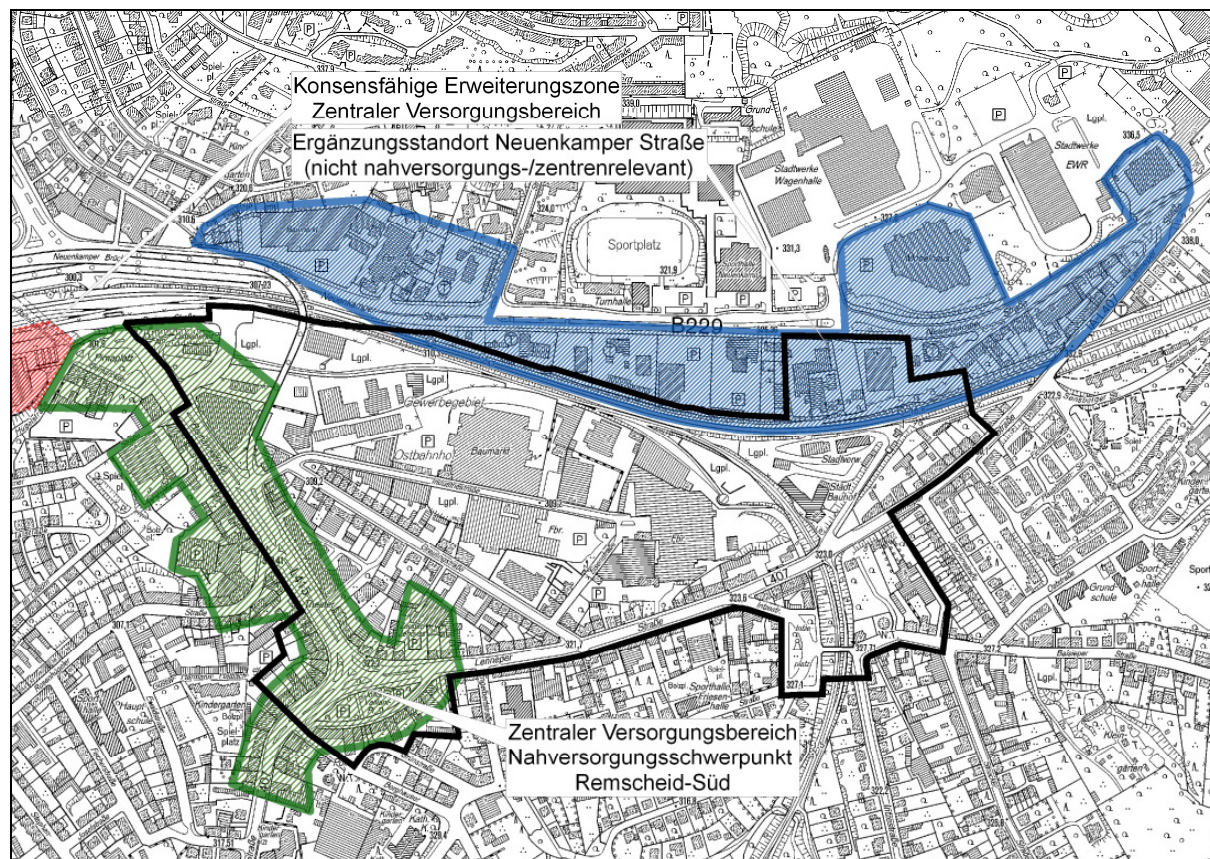
Die vorhandenen kommunalen Planungsvorgaben für den Einzelhandel in Remscheid sind nicht mehr aktuell genug. Aus diesem Grund ist ein Zentren- und Einzelhandelskonzept in Auftrag gegeben worden. Der betreffende Sachverhalt ist dem Haupt- und Finanzausschuss am 29.03.2012 mit der Ds. 14/1825 mitgeteilt worden. Dieses Gutachten liegt noch nicht vor. Aus diesem Grund ist für die Rahmenplanung noch auf die beschlossenen und in Kraft getretenen Planungsgrundlagen FNP 2010 und Regionales Einzelhandelskonzept zurückzugreifen. Erwartbare Entwicklungen werden im Rahmenplan auf der Grundlage von Anfragen und städtebaulichen Entwicklungsabsichten antizipiert.

Der FNP 2010 stellt zum einen im Südwesten sowie im Westen des Plangebiets an der Lenneper und Burger Straße sowie an der Bismarckstraße Kerngebiete dar, in denen großflächiger Einzelhandel gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu den generell zulässigen Nutzungen zählt. Weiterhin weist der Planentwurf für den Baumarktstandort in der Industriestraße sowie den Einzelhandelfachmarkt an der Neuenkamper Straße einzelhandelsbezogene Sondergebiete dar (s. auch 2.3.2), in denen eine maximale Verkaufsfläche von 7.500 m<sup>2</sup> - davon 700 m<sup>2</sup> zentrenrelevante Sortimente - bzw. von 1.500 m<sup>2</sup> landesplanerisch abgestimmt ist. Der Baumarkt wird als stadträumlich nicht-integriert betrachtet, während der Gartenfachmarkt als Ergänzungsstandort eingeordnet wird.

Das Regionale Einzelhandelskonzept für das Bergische Städtedreieck aus dem Jahr 2006 (REHK) legt die Bismarckstraße sowie den benachbarten Lebensmittelmarkt an der Lenneper Straße als Zentralen Versorgungsbereich und Nahversorgungsschwerpunkt fest.

Der im REHK als konsensfähige Erweiterungszone des Zentralen Versorgungsbereiches gekennzeichnete Bereich ist durch das Brücken-Center am Remscheider Hauptbahnhof bereits nahversorgungsrelevant genutzt. Hierdurch ist eine westlich des Plangebiets gelegene Fläche betroffen.

Nördlich der Bahntrasse der Kursbuchstrecke 458 ist der Bereich Neuenkamper Straße/Mixsiepen als nicht nahversorgungs-/zentrenrelevanter Ergänzungsstandort im REHK enthalten.



#### *Nahversorgungsschwerpunkt sowie Ergänzungsstandort gemäß REHK 2006*

Der dem Geltungsbereich der Rahmenplanung südöstlich benachbarte Lebensmitteldiscounter in der Baisieper Straße 18 ist für die Nahversorgung des östlichen und südöstlichen Geltungsbereichs vorteilhaft zu werten.

Ein dringender Handlungsbedarf besteht für das Plangebiet aus Sicht der Nahversorgung nicht, die bestandsorientierte Sicherung des Verbrauchermarktes in der Bismarckstraße 91 und des Lebensmitteldiscounters in der Lenneper Straße 5 ist jedoch zu unterstützen.

Der im FNP 2010 als einzelhandelsbezogenes Sondergebiet SO 2.4 vermerkte Einzelhandelsstandort an der B 229 ist im REHK Teil eines größeren Ergänzungsstandortes, welcher auch den großflächigen Möbelstandort in der Neuenkamper Straße 71 umfasst.

Der Baumarkt in der Industriestraße (FNP 2010: Sonstiges Sondergebiet SO 2.1) ist als großflächiger Fachhandel in der Industriestraße 23 im REHK als regional bedeutsamer Ergänzungsstandort gekennzeichnet. Ein Vorschlag für die langfristige Entwicklung ist in diesem Konzept die Konversion hin zu gewerblichen Nutzungen.



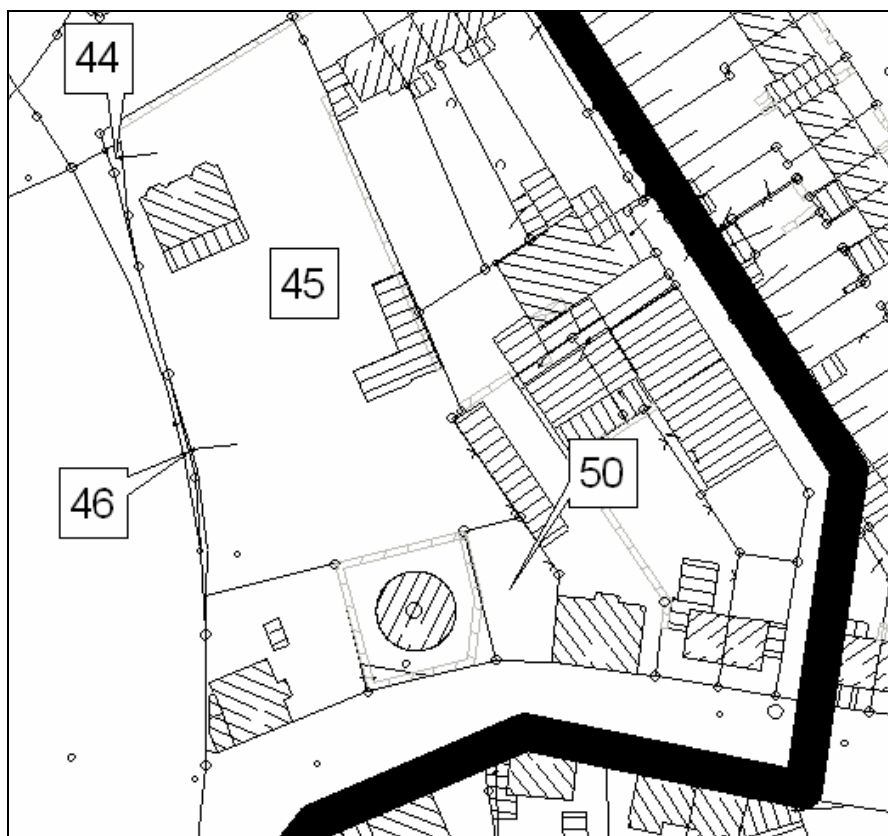
### 2.3.10 Bezug auf vorhandene Entwurfsplanungen und Bauvoranfragen

Grundlagen der Rahmenplanung sind weitgehend eigene Erhebungen, vorliegende Entwürfe und weitere Daten der Stadt Remscheid. Auf zusätzliche Gutachten wurde aus Gründen der Zeit- und Kostenersparnis verzichtet. Zum gegebenen Planungszeitpunkt bzw. für die noch nicht verbindlich festzusetzenden Aussagen eines Rahmenplans ist damit allerdings genügend Aussagekraft verbunden.

Als Anschauungsmaterial wurde auch auf einen Entwurf von PASD/DTP aus dem Jahr 2003 zurückgegriffen. Im Gegensatz zu diesem relativ frei abstrahierendem Entwurf wird in der vorliegenden Rahmenplanung der Anspruch einer bereits umsetzungsorientierteren Bearbeitung mit nach Weiterentwicklung – etwa durch die verbindliche Bauleitplanung - realisierbaren Planungssegmenten erhoben. Dementsprechend findet der vorhandene betriebliche, soziokulturell und wohnbaulich genutzte Bestand als Planungsüberlegung eine deutlich größere Berücksichtigung.

Die straßenplanerischen Entwürfe von Brechtefeld & Nafe, ebenfalls aus dem Jahr 2003, werden im Sinne einer Verzahnung mit städtebaulichen Belangen berücksichtigt. Hierdurch liegen drei verkehrsplanerische Varianten für den Westteil der im Geltungsbereich verlaufenden B 229n, sowie zwei für den Ostteil vor. Diese noch fortzuentwickelnden Entwürfe sind im Sinne einer Bestandseinschätzung digital kartiert und mit anderen Belangen der Rahmenplanung abgeglichen. Die Realisierung dieser Bundesstraßenplanung wurde in Form von Planungsvarianten thematisiert. Eine Realisierung ist jedoch derzeit aus finanziellen Gründen nicht absehbar. Zudem würde dies dem Prinzip einer anzustrebenden ökologischen Nachhaltigkeit widersprechen.

Für den städtischen Grundbesitz östlich der Güterbahntrasse nach Bliedinghausen, südlich der Lennepers Straße und nördlich Baisieper Straße kann unter Auflagen von der grundsätzlichen Bebaubarkeit durch 2 Einfamilienhäuser, 1 Doppelwohnhaus, 3 Reihenhäuser sowie pro Wohneinheit 1 Garage und 1 Stellplatz auf den Flurstücken 44, 45, 46 und 50, Flur 126, Gemarkung Remscheid ausgegangen werden. Hierfür lag eine genehmigte Bauvoranfrage vor.



*Ortslage Baisieper/Lennepers Straße mit städt. Flurstücken*

### 2.3.11 Bevölkerungsvorausberechnung und Vorausberechnung der Erwerbspersonen

Zu den sonstigen Anforderungen zählt, auch vor dem Hintergrund überlegter Weiterentwicklung von Infrastruktur im Plangebiet, die negative demographische Entwicklung, die auf absehbare Zeit zu Bevölkerungsrückgängen in der Region Bergisches Land führen wird.

Im Regierungsbezirk ist der gemäß Bezirksregierung Düsseldorf vorausberechnete Bevölkerungsrückgang ebenso wie der Rückgang der Haushalte – jeweils bis 2030 – in Remscheid als besonders drastisch zu bezeichnen.

Grundsätzlich ist auf Grund der deutlich negativen Entwicklungen zum Beispiel erwartbar, dass vorhandener Geschäftsbesatz partiell nicht wie bisher nachgefragt wird. Auch eine positive Kaufkraftentwicklung pro Person wird die zahlenmäßig zu erwartenden Bevölkerungsrückgänge in der Region voraussichtlich nicht in gleichem Umfang kompensieren können.

Mit Bezug auf die bislang diskutierte K 3n (s. auszugsweise 4.) ist insbesondere von Belang, dass auch die Bevölkerungsentwicklung der dadurch direkt angebondenen Stadt Wermelskirchen gemäß IT.NRW voraussichtlich deutlich negativ ist: diese schrumpft im Zeitraum 2008 bis 2030 nach dem Stand der Dinge um ca. 10,7 %.

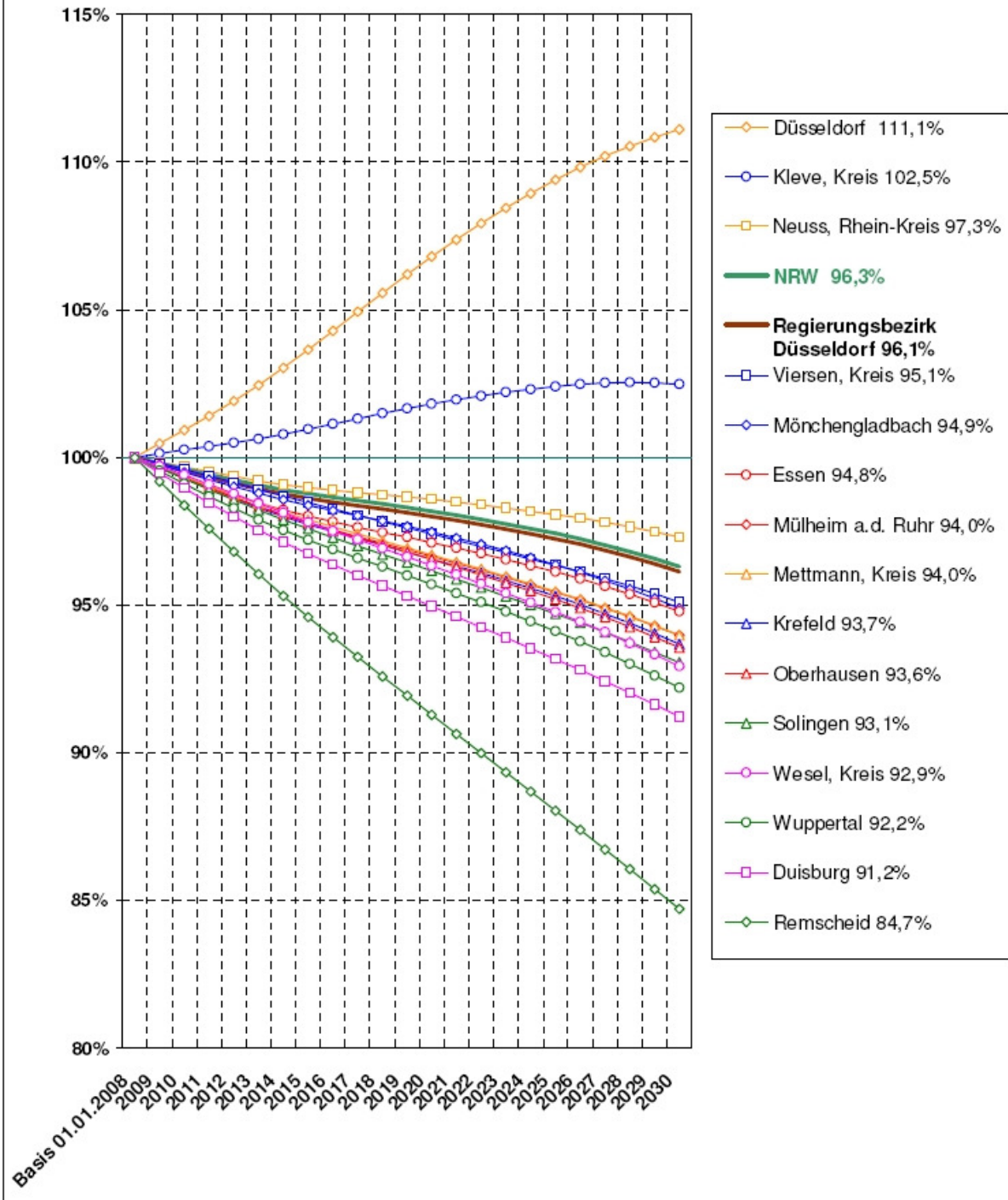
Die Bevölkerungsentwicklung der anderen südlich Remscheids gelegenen Städte wird gemäß IT.NRW voraussichtlich bis 2030 ebenfalls überwiegend negativ sein: Hückeswagen verliert ca. 12 %, Burscheid ca. 10,3 % seiner Bevölkerung.

Im östlich gelegenen Radevormwald ist ein Rückgang von mehr als 17 % zu erwarten.

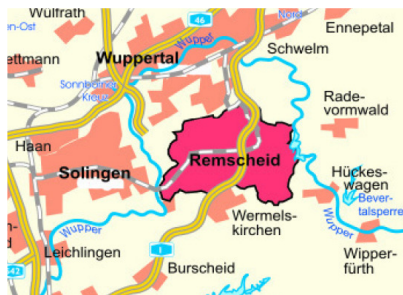
<b>2.2 Privathaushalte 2008 und 2030 nach ihrer Größe sowie kreisfreien Städten und Kreisen (konstante Variante)</b>									
Verwaltungsbezirk	Privathaushalte								
	insgesamt			davon mit ... Personen					
	2008	2030	Veränderung 2030 gegenüber 2008	1 und 2			3 und mehr		
				2008	2030	Veränderung 2030 gegenüber 2008	2008	2030	Veränderung 2030 gegenüber 2008
	1 000		%	1 000		%	1 000		%
<b>Regierungsbezirk Düsseldorf</b>									
Düsseldorf, krfr. Stadt	318	351	+10,5	252	282	+11,9	66	70	+5,1
Duisburg, krfr. Stadt	245	229	-6,5	182	177	-3,0	62	52	-16,7
Essen, krfr. Stadt	304	293	-3,6	241	235	-2,3	64	58	-8,4
Krefeld, krfr. Stadt	112	110	-1,7	81	85	+5,0	31	25	-19,1
Mönchengladbach, krfr. Stadt	130	128	-1,2	97	101	+4,7	33	27	-18,4
Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt	83	80	-4,2	63	62	-0,4	21	18	-15,5
Oberhausen, krfr. Stadt	101	101	-0,3	73	77	+5,2	28	24	-14,5
<b>Remscheid, krfr. Stadt</b>	<b>56</b>	<b>48</b>	<b>-12,8</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>-10,9</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>-18,8</b>
Solingen, krfr. Stadt	76	75	-1,7	55	58	+4,4	21	17	-17,6
Wuppertal, krfr. Stadt	180	172	-4,3	137	137	-0,4	42	35	-17,0
Kreis Kleve	131	145	+10,3	85	105	+23,4	46	40	-13,9
Kreis Mettmann	245	236	-3,7	183	183	+0	62	53	-14,4
Rhein-Kreis Neuss	203	204	+0,5	142	152	+7,0	61	52	-14,6
Kreis Viersen	142	140	-1,4	103	107	+4,0	40	34	-15,5
Kreis Wesel	218	211	-3,5	155	159	+2,3	63	52	-17,7

Tabelle: IT.NRW

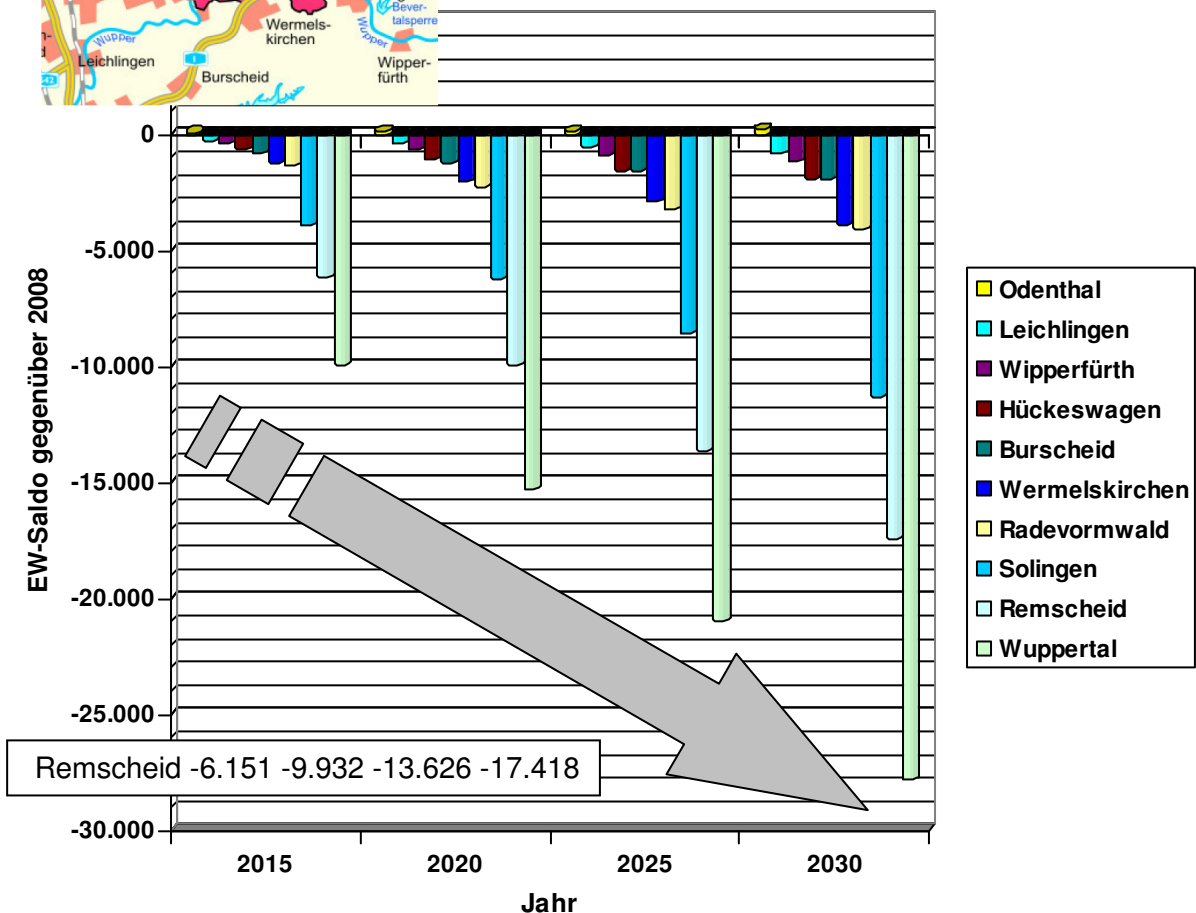
**Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte des Regierungsbezirks Düsseldorf  
im Vergleich 2008 - 2030  
Index 2008 = 100**



*Auszüge gemäß Datenmosaik 2010 der Bezirksregierung Düsseldorf (mit Kennzeichnung):  
Vorausberechnung der Bevölkerung im Regierungsbezirk Düsseldorf 2008/2030 - Auswirkungen auf die Entwicklung der Privathaushalte und Erwerbspersonen*



### Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung nach 2008 - in der "Region Remscheid"



*Eigene Darstellung gemäß Bevölkerungsvorausberechnung IT.NRW*

Der Bevölkerungsverlust bis 2020 beträgt in der durch die Abbildung definierten Region bis zum Jahr 2020 ca. 39.021, bis zum Jahr 2025 ca. 53.726 und bis zum Jahr 2030 ca. 70.162 Personen. Bis 2030 bedeutet das gegenüber 2008 eine Bevölkerungsabnahme um ca. 8,7 % - bei einem „Agglomerationsraum“ von rd. 803.300 Einwohnern im Jahr 2008.

Bis auf Weiteres ist zumindest regional von einer relativ genauen Vorausschätzung auszugehen, da die intergenerativen Verschiebungen der jetzt Lebenden zeitlich bestimmbar sind. Tatsache ist jedoch auch, dass mehr als die Hälfte der vorausgerechneten Einwohnerverluste Remscheids auf saldierten Abwanderungserwartungen beruhen. Signifikante Trendänderungen bis 2030 könnten absehbar nur durch Zuwanderung erreicht werden. Hierfür wären allerdings entweder interkommunale und interregionale Bedeutungsverchiebungen, insbesondere zur Rheinschiene, erhebliche und bislang nicht erwartbare ökonomische Strukturverbesserungen oder aber veränderte nationale, erfolgreich einwanderungsorientierte Rahmenbedingungen erforderlich.



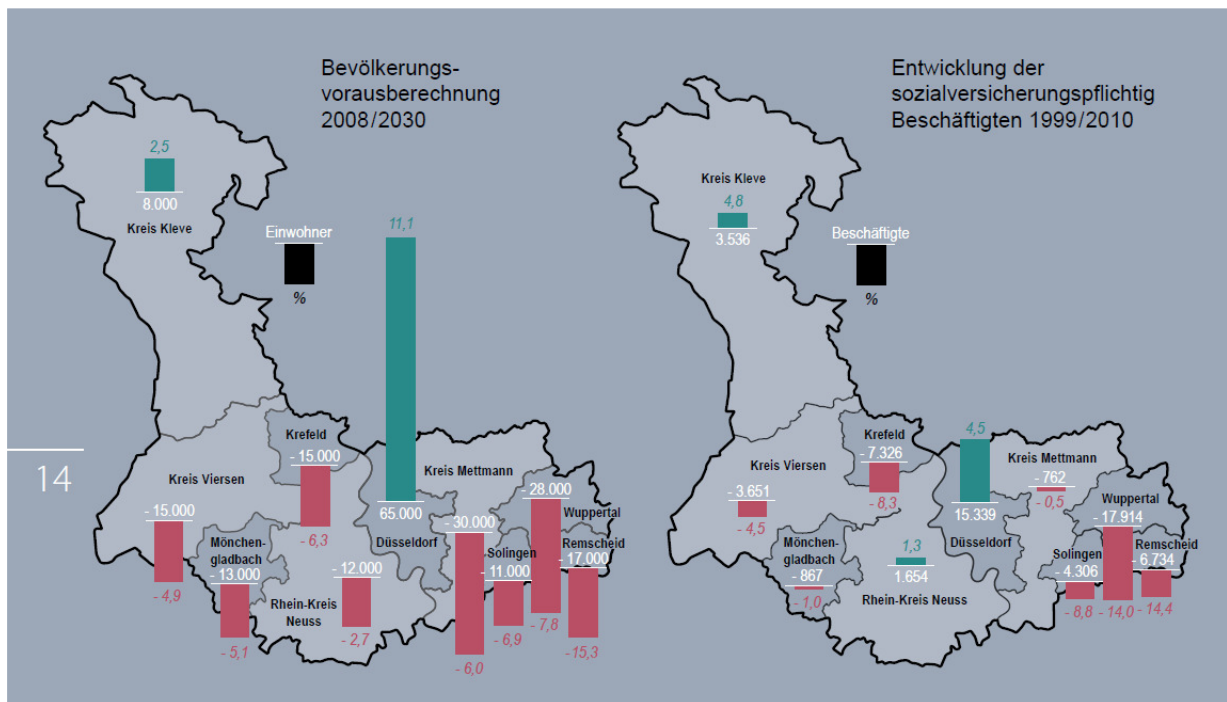
Die wirtschaftliche Entwicklung ist, auch wenn sich die Bevölkerungsprognosen bewahrheiten, nicht zwangsläufig in gleichem Ausmaß determiniert. Gemäß IT.NRW stellt sich die weitere Entwicklung der Erwerbspersonen allerdings in Remscheid voraussichtlich ebenfalls deutlich negativ dar, bei einem anteilig stärkeren Rückgang der Anzahl männlicher Berufstätiger.

<b>3.3 Erwerbspersonen 2008 und 2030 in den kreisfreien Städten und Kreisen nach Geschlecht und Varianten</b>							
Verwaltungsbezirk a = konstante Variante b = Trendvariante	Erwerbspersonen						
	Frauen			Männer			
	2008	2030	Veränderung 2030 gegenüber 2008	2008	2030	Veränderung 2030 gegenüber 2008	
		Anzahl	%	Anzahl	%		
<b>Regierungsbezirk Düsseldorf</b>							
Düsseldorf, krfr. Stadt	a	143 835	152 900	+6,3	162 823	170 900	+4,9
	b		172 000	+19,6		177 500	+9,0
Duisburg, krfr. Stadt	a	98 734	79 300	-19,7	129 831	111 700	-14,0
	b		95 600	-3,2		115 700	-10,9
Essen, krfr. Stadt	a	127 749	109 800	-14,0	145 294	132 000	-9,2
	b		127 100	-0,5		137 100	-5,6
Krefeld, krfr. Stadt	a	50 417	41 900	-16,8	63 149	51 700	-18,1
	b		49 100	-2,6		53 700	-15,0
Mönchengladbach, krfr. Stadt	a	54 641	46 600	-14,8	66 850	59 100	-11,5
	b		55 600	+1,8		61 900	-7,4
Mülheim an der Ruhr, krfr. Stadt	a	33 693	29 300	-13,2	41 734	35 700	-14,5
	b		34 200	+1,4		37 200	-10,8
Oberhausen, krfr. Stadt	a	44 855	35 500	-20,8	53 985	47 400	-12,3
	b		43 000	-4,2		49 400	-8,5
<b>Remscheid, krfr. Stadt</b>	a	<b>22 449</b>	<b>18 200</b>	<b>-19,0</b>	<b>31 992</b>	<b>24 500</b>	<b>-23,5</b>
	b		<b>22 100</b>	<b>-1,5</b>		<b>25 800</b>	<b>-19,2</b>
Solingen, krfr. Stadt	a	35 503	31 200	-12,2	43 338	36 300	-16,3
	b		35 700	+0,6		38 000	-12,4
Wuppertal, krfr. Stadt	a	76 536	65 100	-14,9	93 502	80 600	-13,8
	b		76 300	-0,3		84 100	-10,1
Kreis Kleve	a	65 673	59 700	-9,1	89 549	76 800	-14,2
	b		71 300	+8,6		80 300	-10,3
Kreis Mettmann	a	112 877	89 500	-20,7	135 694	113 300	-16,5
	b		107 000	-5,2		118 700	-12,5
Rhein-Kreis Neuss	a	93 461	80 200	-14,2	116 555	104 300	-10,5
	b		96 900	+3,7		108 700	-6,7
Kreis Viersen	a	68 283	56 400	-17,5	81 272	66 500	-18,2
	b		66 600	-2,5		69 800	-14,1
Kreis Wesel	a	99 170	77 700	-21,6	128 618	97 100	-24,5
	b		93 600	-5,6		101 600	-21,0

Tabelle: IT.NRW

*Auszug aus dem Datenmosaik 2010 der Bezirksregierung Düsseldorf (mit Kennzeichnung):  
Vorausberechnung der Bevölkerung im Regierungsbezirk Düsseldorf 2008/2030 -  
Auswirkungen auf die Entwicklung der Privathaushalte und Erwerbspersonen*

Im Arbeitsentwurf Leitlinien Regionalplanfortschreibung der Bezirksregierung Düsseldorf sind vorhandene und erwartbare regionale Entwicklungen im betreffenden Planungsraum wie folgt veranschaulicht:



Auszug aus dem Arbeitsentwurf Leitlinien Regionalplanfortschreibung der Bezirksregierung Düsseldorf, Januar 2012, S. 14

Deutlich wird hieraus, dass sich bereits in der Vergangenheit spürbar rückläufige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklungen voraussichtlich eine weitere Zeitlang fortsetzen werden. Die Bevölkerungsverluste werden deutlichen Einfluss auf den Stadtbezirk Süd nehmen.

Der darin liegende Geltungsbereich des Rahmenplangebietes Ostbahnhof ist jedoch zugleich ein zentraler und vitaler Stadtbereich Remscheids, welcher zwar relativ ebenfalls an Bedeutung verliert, grundsätzlich jedoch auch eine insgesamt vorteilhafte Verkehrslage und eine Nähe zu wichtiger innenstadtnaher Infrastruktur aufweist.

### 2.3.12 Integration des Eisenbahnnetzes

Es ist gemäß DB Services Immobilien GmbH sicherzustellen, dass die einschlägigen Vorschriften hinsichtlich der Gleisabstände usw. zu den weiterhin im Betrieb befindlichen Gleisanlagen, insbesondere zu den Streckengleisen Remscheid Hbf - Remscheid-Lennep sowie Remscheid Hbf - Remscheid-Bliedinghausen eingehalten werden. Gegebenenfalls sind im weiteren Planungsverlauf Einzäunungen zu Lasten des jeweiligen Bauträgers vorzusehen. Aussagen zum Vorhandensein von eisenbahnbetriebsnotwendigen Anlagen, wie z. B. Bahndämme, Böschungen, Kabeltrassen, Leitungen (Signal- und Fernmeldeleitungen) usw. sind aktuell noch nicht vorhanden.

Hierzu wird angemerkt, dass die Rahmenplanung Ostbahnhof auf einer nicht baurechtlich festsetzenden Ebene allgemein und maßstäblich, d. h. nicht flurstücksscharf ablesbar den Einbezug bekannter abstandsrechtlicher Vorschriften vorsieht.

### **3. Bestandsanalyse**

#### **3.1 Bevölkerung bis 2009**

##### **3.1.1 Bevölkerungsstand und -entwicklung**

Im Plangebiet lebten zum 31.12.2009 insgesamt 1.273 Einwohner.

Zwischen 2000 und 2009 ist die Bevölkerung von 1.142 ausgehend kontinuierlich um insgesamt 11,5 % gewachsen. Der größte „Sprung“ ist vom 31.12.2000 zum 31.12.2001 von 1.142 auf 1.232, also um 90 Einwohner oder 7,9 %, feststellbar. Im gleichen Zeitraum kann für den Block 140, in welchem das Seniorenzentrum Bismarckhof realisiert worden ist, eine Zunahme um 95 konstatiert werden, sodass die abrupte Zunahme auf diesen Neubau zurückzuführen ist.

Ein Großteil des Plangebiets liegt im Stadtteil Zentralpunkt. Hier ist die Bevölkerung zwischen 2000 und 2009 von 6.630 auf 5.971 um ca. 10% geschrumpft.

##### **3.1.2 Altersstruktur**

Der Altersdurchschnitt im Plangebiet lag 2009 bei 42,59 Jahren. Dieser Wert liegt geringfügig niedriger als im gesamten Südbezirk (42,81) und in Remscheid insgesamt (43,18).

Seit 2000 ist ausgehend von 38,8 auf den gesamten Zeitraum bis 2009 bezogen ein Anstieg des Altersdurchschnitts um 9,8 % feststellbar. Analog zur Bevölkerungsentwicklung war der größte Anstieg mit 7 % von 2000 nach 2001 zu verzeichnen. Im Block 140 stieg in diesem Zeitraum das Durchschnittsalter sprunghaft von 32,47 auf 39,01.

Im Jahr 2000 war der Altersdurchschnitt im Plangebiet mit mehr als 2 Jahren Unterschied noch deutlich niedriger als im Südbezirk (41,1) und in Remscheid (40,89).

Die bezogen auf das übliche Erwerbsleben produktivste Altersgruppe 25-49 Jahre im Plangebiet war 2009 gegenüber dem Stadtbezirk Süd anteilig schwächer vertreten (32,05 % zu 34,13 % von allen Einwohnern).

Die Kinder im Alter von 0 bis 5 Jahren waren dagegen 2009 im Geltungsbereich gegenüber dem Stadtbezirk Süd überrepräsentiert (5,89 % zu 5,06 %).

##### **3.1.3 Migrationshintergrund**

Im Plangebiet ist ein signifikanter Anteil von Bevölkerung mit Migrationshintergrund vertreten.

Der Anteil der Personen, die Ausländer, Deutsche mit 2. Staatsbürgerschaft oder Deutsche mit ehemals anderer Staatsbürgerschaft sind, lag 2009 bei ca. 48,78 %. 2000 war diese Quote erst bei ca. 38 %, somit hat eine Anteilsverschiebung von beinahe 11 % stattgefunden. Grundsätzlich zu berücksichtigen ist hierbei, dass der (kleine) Anteil der Eingebürgerten vor 2005 nicht in den Statistiken zum Migrationshintergrund enthalten ist.

In ganz Remscheid wurden 2009 26,65 %, sowie im Stadtbezirk Süd 29,68 % Bevölkerungsanteile mit Migrationshintergrund verzeichnet.

Die höchsten Anteile an Migrationsbevölkerung mit je über 50 % waren 2009 in den Baublöcken 137 (Greulingstraße Nord bis Industrie- und Eisenstraße - 76,28 %), 166 (nördliche Lenneper Straße straßenbegleitend östlich Güterbahntrasse Bliedinghausen – 70,79 %), 138 (Am Ostbahnhof, nördlich Industriestraße, östlich Eisenstraße – 60,37 %), sowie 60 (nördliche Bürger-, westliche Bismarckstraße – 52,75 %) feststellbar. Deutlich unter 10 % waren in

den Blöcken 132 (Zentralpunkt Lennep Straße – 6,12 %), 140 (Bismarckhof – 3,42 %) und 165 (Am städtischen Bauhof, nur 5 Einwohner – 0 %) zu verzeichnen.

Die Migrationsanteile werden auch aus der kulturellen Infrastruktur ersichtlich. Im Plangebiet sind 4 Einrichtungen zu den Themen türkisch-deutscher Dialog, türkisch-religiöse/kulturelle und islamisch-marokkanische Gemeinschaft vorhanden.

Durch die Rahmenplanung ist beabsichtigt, sowohl dem Aspekt des Mieterschutzes vor zu hohen Mietsteigerungen durch Modernisierungen, als auch einer nachhaltigen Verbesserung der Wohnbedingungen gerecht zu werden.

Ein hoher Anteil von Bevölkerung mit Migrationshintergrund ist in der Regel ein Indikator dafür, dass die Menschen weniger kaufkräftig sind. In diesen Fällen gilt es Verdrängungsprozesse zu vermeiden, die durch eine kostenintensive Aufwertung des Wohnungsbestands entstehen können. Auch sind eventuell feststellbare soziale Probleme aufzugreifen.

Andererseits ist der Remscheider Wohnungsmarkt bei rückläufiger Bevölkerungsentwicklung bereits als entspannt zu bezeichnen, sodass zumindest per Saldo mittelfristig genügend Wohnungen - stadtwweit - zu erwarten sind. Es ist u. U. zu erwarten, dass sich diese Trends auch dämpfend auf die Mietpreisentwicklung im Plangebiet auswirken.

Angestrebt werden in jedem Fall menschenwürdige, d. h. auch kinder- und seniorengerechte Wohnumgebungen mit ausreichenden Erholungsflächen für alle.

Der wachsende Anteil von Menschen mit einem Migrationshintergrund – zwischen 2000 und 2009 war eine Zunahme der Personenzahl um rd. 40 % zu verzeichnen - weist weiterhin darauf hin, dass das Rahmenplangebiet sich bereits ohne Planung bevölkerungsstrukturell verändert. Einer negativ zu betrachtenden Ghettoisierung bzw. Homogenisierung durch benachteiligte Bevölkerungsgruppen, die sich derzeit abzeichnet, sollte entgegengewirkt werden. Dies kann z. B. durch Wohnumfeldverbesserungen geschehen, etwa durch eine Aufwertung von Blockinnenbereichen und durch bislang fehlende Grünanlagen im Plangebiet. Die Wohnungen sollten bedarfsgerecht so ausgelegt werden, dass sich die gegenwärtige Entwicklung nicht weiter verschärft. Auch wird eine dauerhaft fehlende Kaufkraft von Bevölkerung mit Migrationshintergrund und somit eine Bindung an billigen Wohnraum nicht als zwangsläufig angenommen. Die Weiterführung von Einkommensverhältnissen ist auch eine Frage persönlicher Entwicklungen und politischer Diskurse, die jenseits der Zuständigkeit der Stadt Remscheid liegen.

Vorhandene kulturelle Infrastruktur soll erhalten bleiben, und wenn dies nicht möglich ist, sollen Verlagerungsmöglichkeiten eingeräumt werden. Die Problematik eventueller Eingriffe in sozio-kulturelle Strukturen kann jedoch in keiner Planungsvariante vollständig umgangen werden. Neben der Frage, ob die B 229n realisiert wird, wodurch in eine vorhandene Einrichtung in der Industriestraße eingegriffen würde, ist in jedem Fall eine Innenbereichsaufwertung des verbauten Blocks Greulingstraße – Lennep – Bismarck- – Industriestraße vorgesehen, wodurch ebenfalls eine Einrichtung betroffen ist.

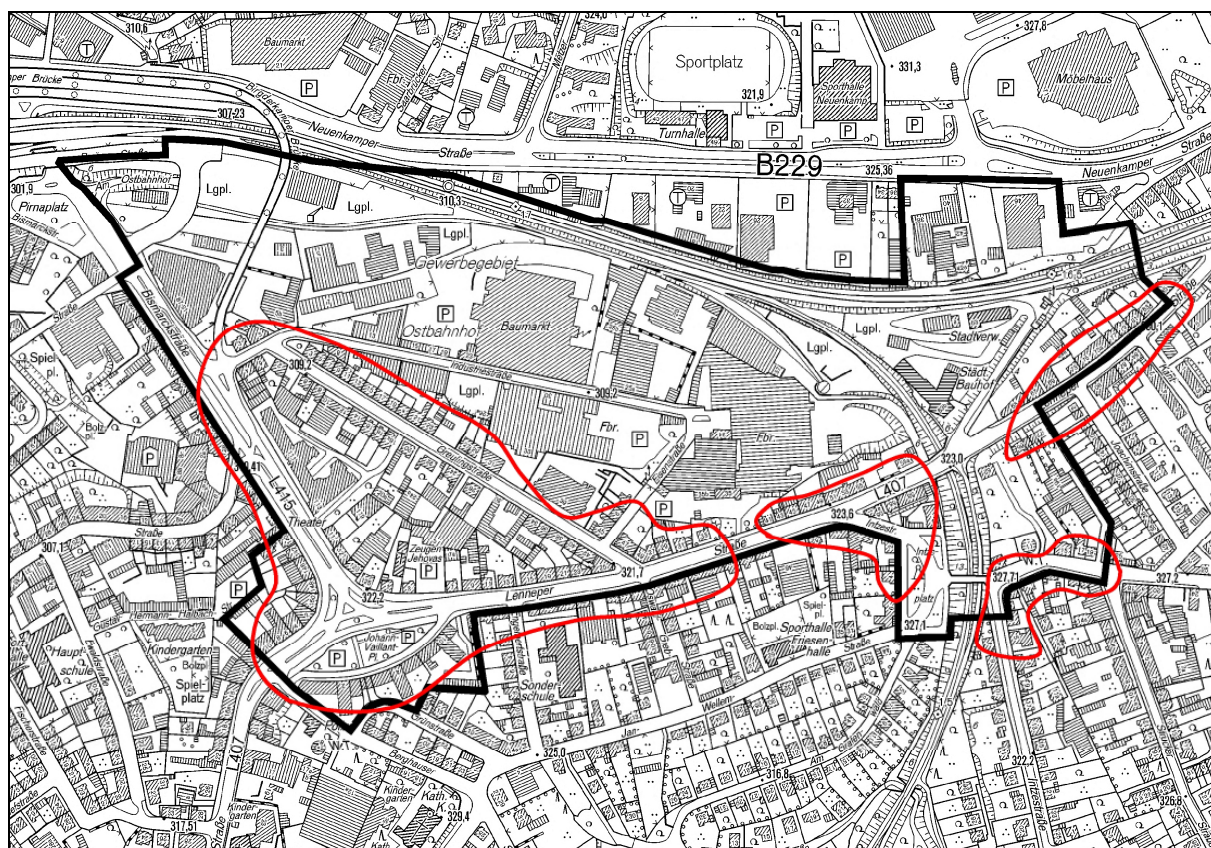
Es ist anzunehmen, dass der hohe Anteil von Migrationsbevölkerung auf eventuelle Verständigungsschwierigkeiten (nicht nur) im Planungsprozess schließen lässt. Aus diesem Grund sollten Instrumente zum Einsatz gelangen, die die Zielsetzungen plausibel und kommunizierbar machen. Dazu zählen eine klare Formensprache der Rahmenplanung bzw. aussagekräftige zeichnerische Darstellungen.

### **3.1.4 Bevölkerungsdichte und Wohnungsleerstände**

Im Plangebiet ließen sich zum 31.12.2009 erhebliche Unterschiede in der Bevölkerungsdichte feststellen, die jedoch nicht überraschend zutage treten, sondern auf die Siedlungsstruktur zurückzuführen sind. Während im Norden entlang der Industriestraße, an der nördlichen Eisenstraße, Am Ostbahnhof und an der Neuenkamper Straße gewerbliche sowie Einzelhandelnutzungen dominieren, ist entlang der Bismarckstraße bis zum Zentralpunkt eine erhebliche Nutzungsmischung mit Bezug zur Funktion als Zentraler Versorgungsbereich feststell-



bar. In der Greulingstraße und entlang der Lennepers Straße dagegen sind Mischgebietscharakteristika bis hin zu einem reinen Wohngebiet im Osten des Plangebiets feststellbar.

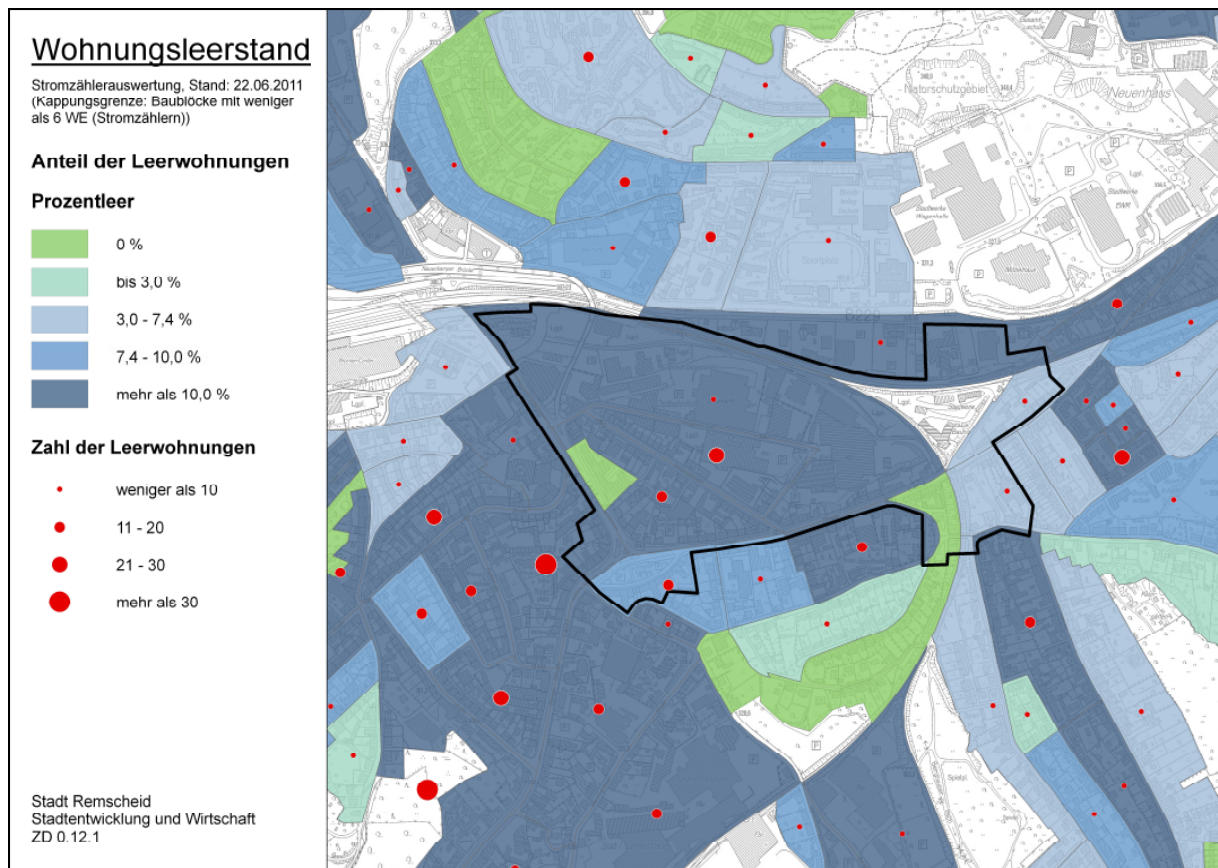


#### *Wohnschwerpunkte (Bestand)*

Der Bereich Lennepers Straße 63, 63a und 63b dient der Unterbringung von Verwaltungseinheiten sowie des städtischen Betriebszugs und ist als solcher fast nicht bewohnt.

Die Bevölkerungsdichten und die Anzahl der bewohnten Adressen in den Wohnquartieren variieren. Entlang von Bismarck-, Bürger-, Lennepers (ohne 63, 63a und b) sowie Greulingstraße sind urbane Wohnkonzentrationen von knapp unter bis weit über 100 Einwohnern/ha feststellbar. Im südöstlichen Planbereich sind die Bevölkerungsdichten aufgrund des einzubeziehenden Freiflächenbestands geringer und fallen teilweise unter 40 EW/ha.

Im Handlungsprogramm Wohnen, welches den städtischen Gremien gemäß den Drucksachen 14/1534 und 14/1762 aktuell zur Beschlussfassung vorliegt, wurde anhand einer Stromzählerauswertung zum Stand 22.06.2011 ein für das Plangebiet auch in Relation zum sonstigen Stadtgebiet deutlicher Anteil leerstehender Wohnungen mit überwiegend relativ geringen absoluten Zahlenwerten dokumentiert.



*Wohnungsleerstand gemäß Handlungsprogramm Wohnen*

### 3.1.5 Eigentumsstruktur und Bodenrichtwerte

Die Eigentümerstruktur im Plangebiet ist deutlich heterogen (s. Anhang Blatt 7).

Der städtische Grundbesitz konzentriert sich derzeit neben den öffentlichen Verkehrsflächen und angrenzenden Flächen am Ostbahnhof sowie am Intzeplatz auf den Bereich Lenneper Straße 63, 63a und b sowie auf Flurstücke zwischen Baisieper und Lenneper Straße östlich der Güterbahntrasse nach Bliedinghausen (s. ergänzend 2.3.10).

Die Bahnanlagen und zugeordnete Flächen sind ebenfalls in der Hand eines Eigentümers.

Einzelne größere Bereiche befinden sich ganz oder teilweise in der Hand eines Eigentümers. Dies betrifft etwa das Seniorenzentrum, den Baumarkt mit westlichem Appendix, die Sägenfabrik an der Eisenstraße oder das wiedergenutzte Fabrikgelände an der südöstlichen Industriestraße (ehemals Supfina).

Abgesehen davon sind im Plangebiet kleinteilige Eigentumsverhältnisse feststellbar.

Ergänzend lässt sich konstatieren, dass die Grundstücksflächen häufig asymmetrisch und insbesondere in den von den Straßen abgewandten Bereichen ungeordnet sind. Dies erschwert eine nachhaltige Wohnumfeldaufwertung sowie die zügige, planvolle Restrukturierung von Baufeldern.

Als Bodenrichtwerte sind gemäß dem Oberen Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land Nordrhein-Westfalen für *Gewerbe/Industrie/Sondergebiete* im Bereich Industriestraße/Am Ostbahnhof/Eisenstraße aktuell nur 70 €/m<sup>2</sup> angesetzt.

An der zentralen Neuenkamper Straße (B 229) erhöht sich dieser Wert sprunghaft auf bis 300 €/m<sup>2</sup>. Diese Diskrepanz verdeutlicht, trotz struktureller Unterschiede der Baugebiete und inzwischen erfolgter partieller Reaktivierung von leerstehendem Gebäudebestand, den Aufwertungs- und Restrukturierungsbedarf für Betriebsgrundstücke südlich der Eisenbahntrasse Kursbuchstrecke 458.

Die Bodenrichtwerte für *mehrgeschossige Bebauung* an der Bismarckstraße und am Zentralpunkt sind mit ca. 165 – 360 €/m<sup>2</sup> für mehrgeschossige Bauweise im Vergleich zu zentralen Lagen wie der Alleestraße eher gering. Festzuhalten ist jedoch auch, dass es sich hier nicht um eine innerstädtische Fußgängerzone handelt, auch wenn eine hohe Nutzungsdichte und ergänzende zentrale Einrichtungen vorhanden sind. Die Landesstraßen L 81 und L 407 separieren die Baublöcke mit einer deutlichen städtebaulichen Trennungswirkung.

Entlang von Greuling- sowie Lenneper Straße östlich des Zentralpunktes liegen die Bodenrichtwerte für mehrgeschossige Bebauung bei ca. 150 bis 165 €/m<sup>2</sup>.

## **3.2 Bau- und Nutzungsstruktur**

### **3.2.1 Beschreibung der Raumnutzungen**

Am Zentralpunkt sind neben Wohnungen insbesondere auch Dienstleistungen und Einzelhandel angesiedelt, an der nördlichen Bismarckstraße befindet sich ein Nahversorgungsschwerpunkt. Ein Seniorenzentrum sowie soziokulturelle und religiöse Einrichtungen runden den Gebäudebestand entlang der Bismarckstraße ab. Auf der anderen Straßenseite – außerhalb des definierten Plangebiets - befindet sich zudem ein medizinisches Versorgungszentrum mit Ärzten und Apotheke. Insgesamt wird hierdurch die Funktion dieser Achse als Zentraler Versorgungsbereich unterstrichen.

Demgegenüber weist die Greulingstraße Mischgebietscharakter mit Betriebsnutzungen im Blockinnenbereich und auch straßenseitig auf, der ebenfalls entlang der Lenneper Straße feststellbar ist. Im Osten des Plangebiets befindet sich an der nördlichen Lenneper Straße weiterhin ein reines Wohnquartier mit einer hohen Bevölkerungsdichte, welches auch im Zusammenhang mit angrenzenden Quartieren zu betrachten ist. Im Südosten des Geltungsbereiches wiederum führt der vorhandene Freiflächenanteil, darunter der Intzeplatz, zu relativ geringen Wohndichten.

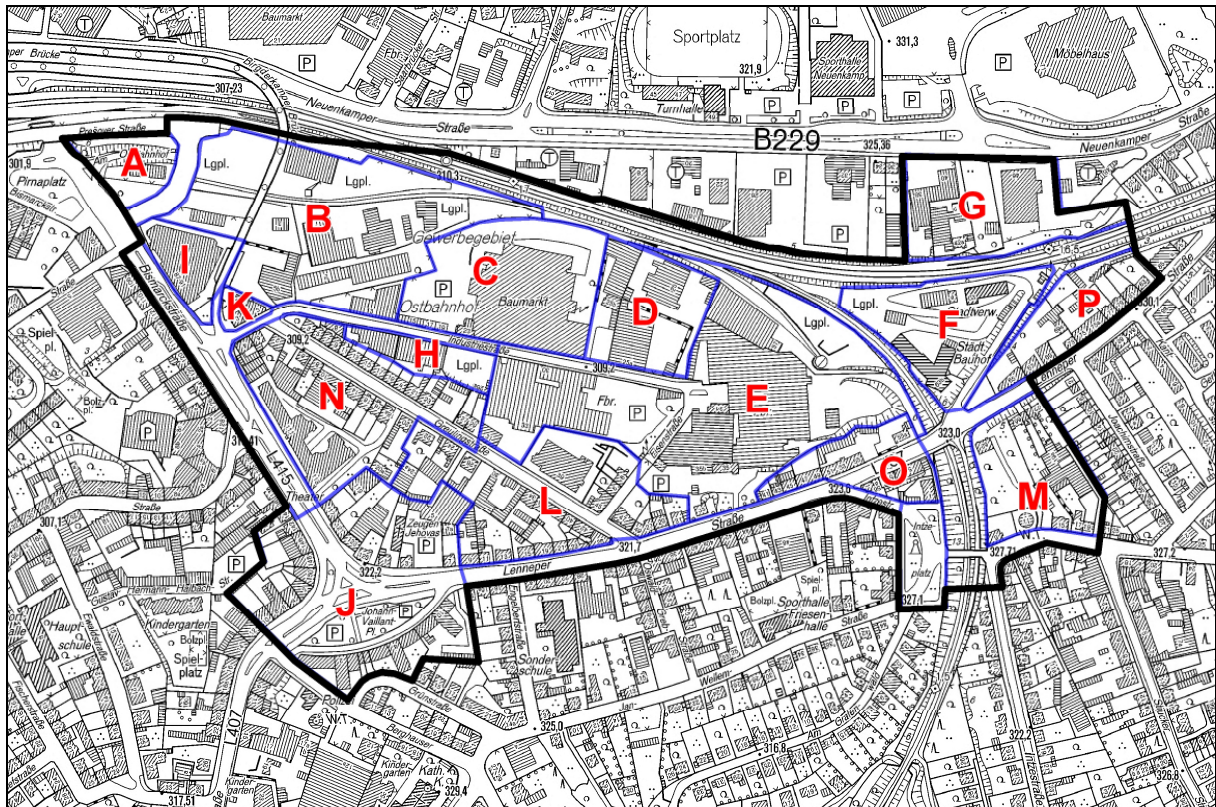
Der Nordteil des Plangebiets ist durch gewerbliche, Einzelhandels- sowie ergänzende sonstige Nutzungen geprägt. Gemeint sind die Industriestraße, der östlich der querenden Güterbahntrasse gelegene Bereich öffentlicher Nutzungen mit städtischem Betriebshof, sowie das nördlich der Regionalbahntrasse gelegene Mischgebiet bis zur Neuenkamper Straße.

Für eine detaillierte Einstufung wird ergänzend auf 3.2.2 sowie auf Blatt 6 des Anhangs verwiesen, worin Nutzungen im und in der Nachbarschaft des Plangebiets visualisiert sind, sowie auf Blatt 9, Analyse und Bewertung Städtebau. Die Bahntrassen werden als städtebauliche Zäsuren aufgenommen, jedoch nicht als eigenständige Nutzungszone eingeordnet.



### 3.2.2 Bau- und Nutzungsstruktur

Das Plangebiet weist eine hohe Nutzungsvielfalt auf. Im Detail sind im Stadtbild folgende bauliche Nutzungszonen A bis P ablesbar:



*Plangebiet mit Deutscher Grundkarte und Nutzungszonen*

Die einzelnen Bereiche lassen sich wie folgt charakterisieren:

- A. Gewerblich genutzte Restfläche zwischen der Auffahrt zur Presover Straße und Bismarckstraße. Lagernutzung mit Schuppen.
- B. Gewerbegebiet mit zum Teil asymmetrisch angelegten baulichen Strukturen. Zuordnung zu den Anschriften Am Ostbahnhof und Industriestraße ist stadträumlich nicht klar ablesbar. Überreste eines Gütergleisanschlusses. Unübersichtliche Erschließung, zum Teil Bedienung gebietsfremder Einrichtungen. Überwiegend eingeschossige Betriebe bzw. gewerblich orientierte Gebäude mit Lagerflächen. Tw. städtischer Grundbesitz.



*Am Ostbahnhof, Blickrichtung Westen (Nutzungszone B)*



*Unter der Birgderkamper Brücke, Blickrichtung Süden (Nutzungszone B)*

- C. Großflächiger Baumarkt, Gastronomie, Getränkemarkt sowie kulturelle Nutzung in einem Baudenkmal (Erstnutzung Walzwerke ab ca. 1890). Ein- bis zweigeschossiger Gebäudebestand mit zugeordnetem ebenerdigen Parkplatz und Lagerandienung.
- D. Gewerbegebiet/gewerbliches Baufeld an der nördlichen Industriestraße. Ergänzende kulturelle Nutzung. Ein- bis zweigeschossige Betriebsgebäude.
- E. Gewerblicher Nutzungsbereich mit deutlicher Fertigungsausrichtung in der Industriestraße. Über die Lennepner Straße und einen Gleisanschluss angebundener Altmaterialhandel. Großflächige, ein- bis dreigeschossige Betriebsgebäude mit zugeordneten Parkplätzen.





*Industriestraße mit Baudenkmal, Blickrichtung Westen*

- F. Öffentliche Nutzungen, die an die Lennepers Straße angebunden sind. Dreigeschossiges Verwaltungsgebäude sowie städtischer Betriebshof mit ein- bis zweigeschossigen Betriebsgebäuden und zugeordnetem Parkplatz. Städtischer Grundbesitz.
- G. Stadträumlich vom sonstigen Plangebiet separierte Teilfläche zwischen Neuenkamper Straße und Bahnanlagen der Kursbuchstrecke 458. Im Osten eingeschossige Gartenmarktarchitektur (Glasbau). Westlich davon Mischgebiet mit dichter ein- bis zweigeschossiger Bauweise sowie zugeordnetem Rangier-/Parkbereich.
- H. Gewerbegebiet mit ein- bis zweigeschossigen Hallennutzungen. Erheblicher Leerstandsanteil. Im Osten freie Fläche.
- I. Ein- bis dreigeschossiges Nahversorgungszentrum in kompakter Bauweise mit Verbrauchermarkt, Discothek und ergänzender Nutzung. Erschließung nur teilweise über die Bismarckstraße.
- J. Zentralpunkt als Wohn-, Geschäfts- und Dienstleistungszentrum. Sich auffächernde zwei- bis viergeschossige Wohn- und Betriebshäuser südlich der Lennepers bzw. Burger Straße. Prägendes, großes Bauwerk Lennepers Straße 2-10 mit verbindendem zweigeschossigem Dienstleistungs- und Geschäftsbogen sowie drei eingesteckten sechsgeschossigen Wohnriegeln (6. Geschoss: Penthauswohnungen) aus den 1970er Jahren.



*Geschäfts- und Wohnzentrum am Zentralpunkt (Nutzungszone P)*

- K. Kleines Mischgebiet mit ein- bis zweigeschossiger Wohn- und Betriebsnutzung.
- L. Dichtbebautes Mischgebiet mit bis zu fünfgeschossiger Blockrandbebauung sowie weitgehend bebauten Innenhofbereich an der Greuling-/Lenneper Straße. An der östlichen Greulingstraße neben Ansätzen einer Blockrandbebauung ein solitäres bis zu viergeschossiger Dienstleistungsgebäude.
- M. Mischgebiet mit hohem Grünflächenanteil sowie Wasserturm zwischen Lenneper und Baisieper Straße. Bis zu dreigeschossige solitäre Wohn- und Geschäftshäuser. Hoher Anteil an städtischem Grundbesitz.
- N. Wohnorientiertes Gebiet mit einzelnen Betriebsnutzungen und bis zu sechsgeschossigem Seniorenzentrum. Mehrfach aufgebrochene Blockrandbebauung sowie tw. Bebauung im Innenbereich.
- O. Wohnorientierte Ortslage mit einzelnen Betriebsnutzungen. Überwiegend dreigeschossige straßenbegleitende Wohnbebauung.
- P. Wohngebiet mit bis zu viergeschossiger straßenbegleitender Bebauung.

Der Bestand wird für die Erstellung der Rahmenplanung weitgehend als Prämisse bzw. als Entwicklungsrahmen angenommen. In den Planvarianten werden jedoch auch Veränderungen vorgeschlagen, die als Aufwertungen intendiert sind bzw. Notwendigkeiten im Falle einer Realisierung der B 229n beinhalten.

Derartige Entwicklungsabsichten sind dem jeweiligen städtebaulichen Gesamtzusammenhang geschuldet.



### 3.3 Grünstruktur

#### 3.3.1 Vegetationsstruktur und Versiegelung

Das Gebiet der Rahmenplanung Ostbahnhof ist durchweg urban geprägt. Die den Geltungsbereich weitgehend einfassenden Hauptverkehrsstraßen Neuenkamper Straße, Bismarckstraße und Lennepers Straße weisen darauf ebenfalls hin wie die Bahntrassen, der Zentralpunkt und die durchweg besiedelte unmittelbare Nachbarschaft. Der Planbereich ist dementsprechend wesentlich durch vorhandene Bebauung und Verkehrsbänder geprägt.

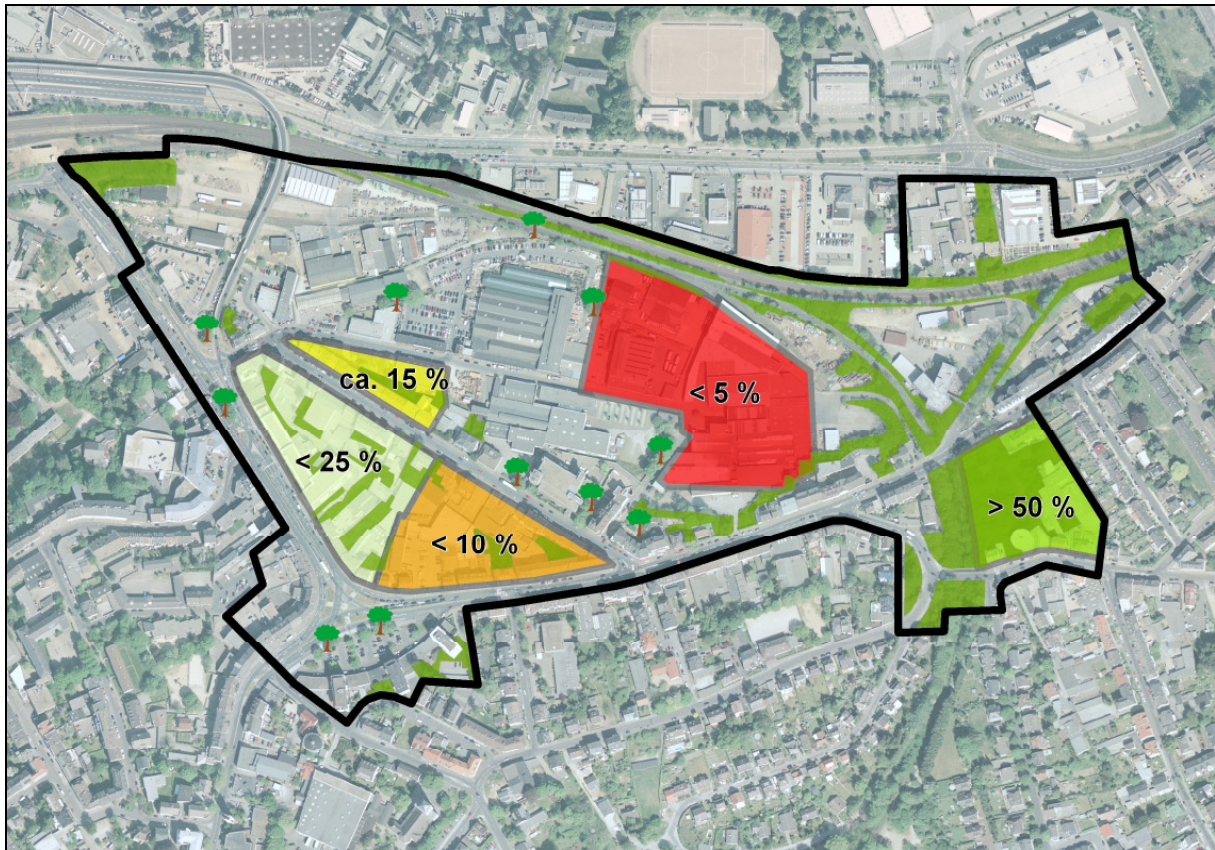
In der Folge ist feststellbar, dass Grünstrukturen fehlen oder den Nutzungen als Sekundärfunktionen zurechenbar sind.

Insbesondere im zentralen, durch Gewerbe und Handel geprägten Bereich fehlen Durchgrünungsflächen nahezu vollständig. Von der Flächennutzung ausgehend handelt es sich um eine dichte Abfolge betrieblicher Nutzungen. Dabei ist eine Ausrichtung sowohl auf den ehemaligen Güterbahnanschluss – mit zwei Zufahrtbereichen, von denen einer noch vorhanden ist - als auch auf die Industriestraße feststellbar. Die historische Überformung hat im nordwestlichen Bereich dazu geführt, dass vorhandene Gebäude weder eindeutig auf den Bahnanschluss noch auf die Industriestraße ausgerichtet sind. Es entsteht eine funktionale Spannung, die durch die im Gebiet konkurrierenden Betriebe verstärkt wird. Zwischen den Gebäuden liegende Freiflächen sind überwiegend versiegelt oder teilversiegelt. Je nach Auswahl eines Baufeldes als Betrachtungsgegenstand lassen sich Versiegelungsquoten von bis zu 100 % konstatieren. Die teilweise großflächigen Betriebsgebäude enthalten keine Dachbegrünung und übernehmen somit keine ausgleichenden ökologischen Funktionen.

Die derzeitige Flächennutzung folgt aufgrund der vorhandenen Dichte und stellenweise vorfindbaren Unordnung in keiner Weise einem Konzept wie „Arbeiten im Park“. Dies ist in einem derart zentralen Bereich zwar auch nicht grundsätzlich zu erwarten. In diesem Zusammenhang sei jedoch auch darauf hingewiesen, dass Erscheinungsbild und Nutzungsstruktur trotz der Historie dieses Gebietes in ihrer Gesamtheit keinen besonders hochwertigen Eindruck hinterlassen.

Im Bereich Bismarckstraße – Lennepers Straße – Greuling- – Industriestraße sind trotz einer hohen Bevölkerungsdichte kaum wohnungsnaher Freiflächen vorhanden. Vorhandene Grünflächen sind überwiegend als Restflächen in den Baugrundstücken zu betrachten, die zu einem Großteil nicht als öffentliche Grünflächen dienen und weitgehend direkt an Gebäude angrenzen. Die Versiegelungsquote liegt im Südteil des Blockes Greulingstraße – Lennepers Straße – Bismarck- – Industriestraße bei über 90 %, im Nordteil ist der Freiflächenanteil etwas höher. Jedoch ist hier auch eine besonders hohe Bevölkerungsdichte, u. a. bedingt durch das im Jahr 2002 errichtete Seniorenzentrum, gegeben. Die Funktion von Trittsteinbiotopen wird aufgrund baulicher Separierungen und fehlender Grünverbindungen nur partiell erfüllt.

Im Osten sind großflächigere Grünflächen und Vegetationsstrukturen vorhanden. Diese erstrecken sich insbesondere entlang der Bahntrassen, sind jedoch auch in privaten Flächen – als Gartenflächen und Abstandsflächen –, sowie auf dem öffentlichen Intzeplatz zu finden. Zwischen Lennepers und Baisiepers Straße östlich der Bahnanlagen ist eine größere private Grünfläche vorfindbar.



*Freiflächenanteile sowie Grünflächen/solitäre Begrünungen in exemplarischen Baufeldern*

### 3.3.2 Freiraumversorgung

Die Freiraumversorgung ist im westlichen Planbereich als sehr defizitär zu bezeichnen. Neben fehlenden wohnungsnahen Grünflächen ist dafür auch die nähere Umgebung ein Grund. Größere Freiflächen lassen sich erst nach einer Querung besiedelter Bereiche östlich der Bismarckstraße bzw. südlich der Lenneper Straße erreichen. Dies ist fußläufig unattraktiv und für bestimmte Bevölkerungsgruppen - Alte, Behinderte, Kinder - nicht möglich. An dieser Stelle sei auch auf das Seniorenzentrum Bismarckhof hingewiesen. Der Stadtökologische Fachbeitrag hatte für diese Baufeld noch eine Grünfläche angenommen und trotzdem eine mangelnde Freiflächenversorgung im Gebiet konstatiert.

Erwartbare Klimaänderungen verschärfen die Situation und machen es erforderlich, für sensible Gruppen wie insbesondere für Senioren, aber auch für die anderen Bewohner in einem städtischen Umfeld mit aktuell hohen Anteilen versiegelter Flächen wohnungsnah Ausgleichsräume als Gesundheitsvorsorge bereitzustellen. Im Rahmen von Workshops zum Regionalen Klimaschutzteilkonzept „Anpassung an den Klimawandel“ wurde 2012 nochmals unterstrichen, dass Grünflächen wichtige Funktionen – insbesondere bei Extremwetterlagen wie z. B. extremer Hitze – übernehmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Durchschnittstemperaturen weiter steigen werden und zudem Extremwetterereignisse zukünftig öfters auftreten.

Im Osten des Plangebiets stellt sich die Freiflächenversorgung besser dar. Neben den hier vorfindbaren Grünflächenanteilen – die aufgrund ihrer funktionalen Zuordnung nur teilweise als Erholungsräume erfahrbar sind – sind die südlich gelegenen, begehbaren Freiräume entlang des Berghäuser Bachtals sowie eine Kleingartenanlage südlich der Baisieper Straße als erreichbar zu bezeichnen.





*Güterbahntrasse/begehbare und befahrbare Grünstruktur  
(Blick von Lennep Straße nach Süden mit Intzebrücke)*

Der Intzeplatz dient trotz der querenden Hauptverkehrsstraße partiell als Aufenthaltsraum. Als für Kinder beispielbarer Bereich ist er jedoch angesichts der gegenwärtigen Verkehrsfrequenzierung ungeeignet.



*Intzeplatz*

### 3.3.3 Spielflächenbedarf

Gemäß der Beschlussvorlage 61/111, Wahlperiode 13, ist die Spielflächenplanung mit dem Stand 2004 für das Plangebiet wie folgt festgestellt worden:

- Stadtteil 301 – Zentralpunkt: Es gibt einen Fehlbedarf von knapp 8.000 m<sup>2</sup> Spielflächen (41 %). Für den Stadtteil 301 ist ein erheblicher Mangel an Spielflächen zu konstatieren. Der größte Teil des Plangebiets ist dem Stadtteil 301 zugeordnet, welcher sich darüber hinaus nach Süden und Westen erstreckt.
- Stadtteil 306 – Mixsiepen: Es besteht ein Fehlbedarf von ca. 3.700 m<sup>2</sup> Spielflächen (44 %). Für den Stadtteil 306 ist damit ebenfalls ein erheblicher Mangel an Spielflächen feststellbar. Betroffen ist der östlichste Teil des Plangebietes.
- Stadtteil 302 – Neuenkamp: Die hier betreffende Plangebietsfläche ist aufgrund der angrenzenden B 229n für einen Spielbereich ungeeignet.
- Stadtteil 307 – Struck: Hier gibt es einen deutlichen Spielflächenüberhang von ca. 5.700 m<sup>2</sup> (99 %). Betroffen ist nur eine marginale Restfläche des Plangebiets im Südosten.

Gegenüber den allgemeinen Defiziten in den Stadtteilen ist speziell herauszuheben, dass das Plangebiet urban sowie durch Hauptverkehrsstraßen geprägt und umsiedelt ist. Ein Freiflächenzugang ist häufig schwieriger als anderswo in den Stadtteilen 301 und 306. Betroffen sind die dichtbevölkerten Blöcke im Süden und Osten/Südosten des Geltungsbereichs, und von diesen insbesondere die westlich liegenden Bereiche.

Für das Rahmenplangebiet Ostbahnhof ist ein sehr erheblicher Spielflächenmangel feststellbar.

## 3.4 Verkehrliche Erschließung und Verträglichkeit der Verkehrsgestaltung

### 3.4.1 Vorhandenes Straßen- und Schienennetz

Die vorhandene Einbindung des Plangebiets in das örtliche und überörtliche Straßennetz ist sehr ausgeprägt. Im Norden – nördlich der Bahntrassen – verläuft die B 229, die über die vierspurige Bismarckstraße und die Lenneper Straße schnell erreichbar ist. Letztgenannte Straßen begründen zugleich die L 415 und – die Lenneper gemeinsam mit der Burger Straße – die L 407. Im Südosten besteht ein Anschluss an die K 3 – Intzestraße.

Der Zentralpunkt ist mit 4-5 Fahrspuren deutlich autoverkehrsgerecht gestaltet. Querungsmöglichkeiten mittels Lichtsignalanlagen sind für Fußgänger vorhanden, die zurückzulegenden Strecken sind jedoch lang – tw. sind 8 Fahrspuren plus Straßenbegleitgrün zu überwinden, insgesamt in jedem Fall ca. 48 m. Dass die Fußwege relativ mittig über die Gesamtanlage geführt sind, verdeutlicht zusätzlich den immensen Platzbedarf der Straßenanlagen. So beträgt die Entfernung zwischen den Gebäudekanten Bismarckstraße 125 und Lenneper Straße 2 ca. 81 m. Hier ist ein deutlicher Rück- und Umbaubedarf erkenntlich.

Vorstellbar ist eine Gestaltung des Knotenpunktes L 407/L 415 als Kreisverkehr. Aufgrund des sehr ausgeprägten Busverkehrs und wegen der hohen Verkehrsstärke (s. 3.4.2 und 3.4.3) wären hierfür voraussichtlich, zumindest partiell, Beipässe in Betracht zu ziehen. Eine auch unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes (s. 2.3.7) wünschenswerte Verkehrsverlagerung in andere Hauptverkehrsstraßen wie die vorhandene B 229 sowie insbesondere die A 1 könnte dagegen neuen Spielraum für eine deutliche Verkleinerung des Straßenverkehrsraums schaffen.

Hierdurch könnte Stadtraum zurück gewonnen werden – etwa durch Baumreihen, Platzanlagen, großzügigere Anlagen für Fußgänger, Fahrradstreifen, sowie evtl. durch ergänzende bauliche Nachverdichtung. Durch den Wegfall von Lichtsignalanlagen könnten gegenüber dem Status quo Kosten gespart werden.





*Verkehrsknoten Zentralpunkt mit ungenutzten, innenliegenden Grünflächen*

An überdimensionierten Verkehrsbändern lässt sich die Autoverkehrszentrierung der Stadt- und Verkehrsplanung in den 1960er und 1970er Jahre ablesen sowie Stadtentwicklungsabsichten, die angesichts neuer Erfordernisse und einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung nicht mehr der Realität entsprechen.

Im Innenbereich des Plangebiets nördlich der Lennepers Straße ist die Erschließung weniger ausgeprägt. Dies liegt zum einen daran, dass es keine durchgängige Querungsmöglichkeit Ost – West oder Nord – Süd gibt. Die Güterbahntrasse Bliedinghausen teilt das Gebiet im Ostteil und lässt sich derzeit nur über die Lennepers Straße queren. Ebenso ist die Bahntrasse im Norden nur westlich angrenzend ans Plangebiet unter- und östlich überquerbar. Die Eisenstraße ist zum Teil als Privatstraße für den öffentlichen Verkehr nicht nutzbar, sodass die Lassoerschließung Industriestraße – Greulingstraße – Eisenstraße unterbrochen ist.

Ohne die mitgedachte B 229n (s. 4.) ist der an die Neuenkamper Straße angrenzende Plan- teil vom restlichen Geltungsbereich gebietsfunktional und erschließungsbezogen deutlich separiert.

Die Bahntrassen queren im wesentlichen in eingelassenen Böschungen von Ost nach West und von Nordwesten nach Südosten. Es gibt derzeit im Plangebiet keinen Haltepunkt.

Nordöstlich der Industriestraße 33a ist aktuell ein Gütergleisanschluss vorhanden.





*Gütergleisanschluss Lennepers Straße 57\**

Westlich benachbart liegt der Remscheider Hauptbahnhof mit Zugang zur Regionalbahn 47.

Ein ehemaliger Gütergleisanschluss nördlich Am Ostbahnhof 5 ist noch deutlich ablesbar, es fehlen jedoch inzwischen die Gleisanlagen inklusive Weiche.



*Ehemaliger Gütergleisanschluss nördlich Am Ostbahnhof 5*

---

\* Hinweis: Das Betreten von Gleisanlagen ist grundsätzlich verboten und lebensgefährlich! Das Foto ist auf eine zulässige technische Begleitung durch die DB Netz AG zurückzuführen.

### 3.4.2 ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

Gemäß aktuellem Stadtlinienfahrplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (vrr) stellt sich die Einbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wie folgt dar:

Aufgrund der Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße, Burger Straße, Lennep Straße und Neuenkamper Straße, sowie aufgrund der Regionalplantrasse verlaufen ÖPNV-Hauptverkehrsstränge abgesehen vom Zentralpunkt am Rande des Plangebietes entlang.

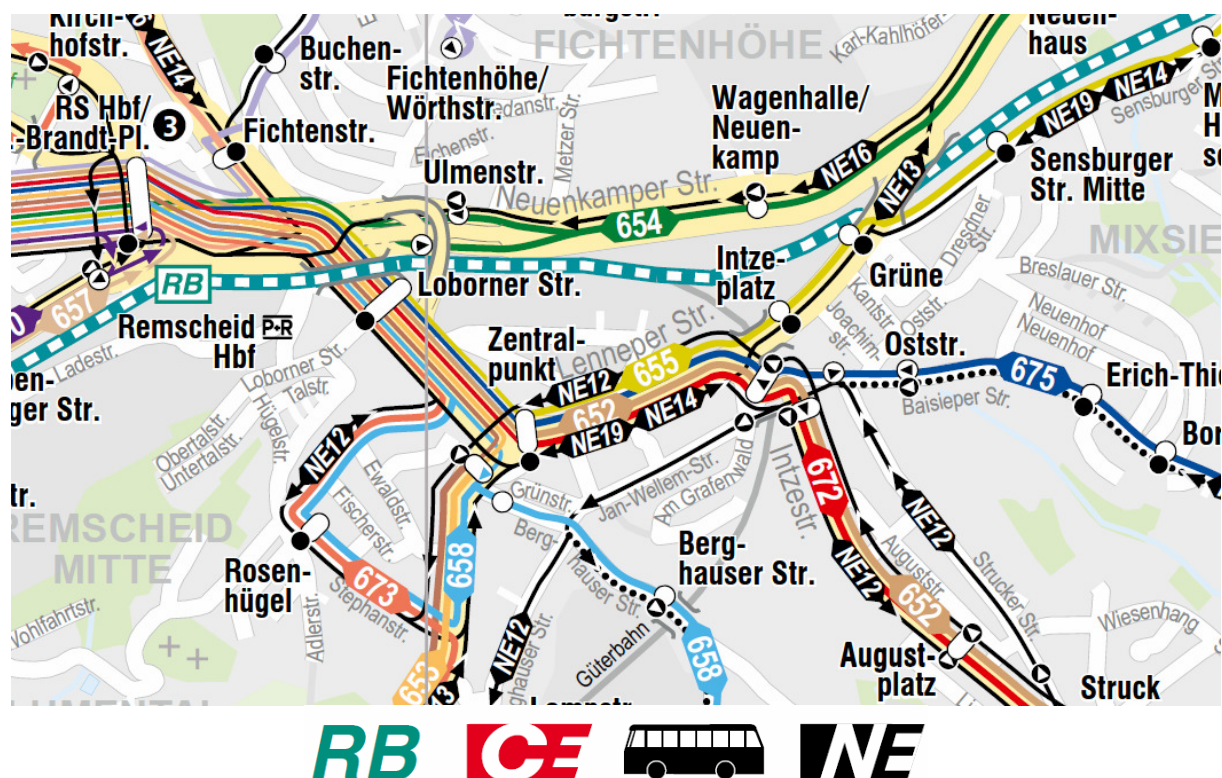
Die Haltestellen beschränken sich auf

- Loberner Straße,
- Wagenhalle/Neuenkamp,
- Zentralpunkt und
- Intzeplatz.

Im Bereich des Zentralpunkts sind partiell Busspuren angelegt.

Die Regionalbahn 47 hält westlich benachbart am Remscheider Hauptbahnhof.

Die ÖPNV-Einbindung ist vor dem Hintergrund der Bevölkerungsschwerpunkte im Süden und Osten des Plangebiets als gut zu bezeichnen. Optimierungspotential gibt es im Inneren des Plangebiets. So wäre eine Haltestelle in der mittleren Greulingstraße vorteilhaft, und insbesondere im Falle einer Realisierung der B 229n auch in der Industriestraße. Beide Straßen werden bislang nicht von einer Buslinie befahren. Somit wäre dann auch der Firmen- und Baumarktbereich in der Industriestraße und Am Ostbahnhof durch das Buslinienetz sehr gut erschlossen. Gemäß 250 m-Isochronen um die vorhandenen Haltestellen (s. Anhang Blatt 8) ist der mittlere Teil der nördlichen Industriestraße derzeit erfasst.



Auszüge Stadtlinienplan Remscheid 2012 (vrr)

Die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr sind insbesondere straßenbegleitend angelegt. Im Falle des Radverkehrs wird der Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten geteilt. Davon ausgenommen ist der private Streckenabschnitt der Eisenstraße. Mehrere Querungsmöglichkeiten der Bismarck-, Burger und Lennep Straße mildern die ansonsten sehr deutliche Barrierewirkung dieser Hauptverkehrsstraßen. Insbesondere an der Bismarckstraße ist die



Zäsur dennoch deutlich spürbar, da diese vierspurig ist und einen Mittelstreifen enthält. Für eine Querung des Zentralpunkts benötigen Fußgänger trotz direkter Wegeführung mehr als 45 m (s. auch 3.4.1).

Ergänzende solitäre Fußwege ermöglichen südlich des Bismarckhofs eine West-Ost-Querung des betreffenden Baublocks sowie eine Abkürzung zwischen Intzeplatz und Lenneper Straße. Hinzu kommt ein erholungswirksamer Fuß- und Radweg südlich der Lenneper Straße entlang der Güterbahntrasse.

Insgesamt kann ein deutlicher Aufwertungsbedarf für den Rad- und Fußverkehr konstatiert werden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen fehlen z. B. Abmarkierungen für Radwege, und die Immissionssituation für den Fuß- und Radverkehr ist hoch (s. ergänzend 3.4.3). Querungsmöglichkeiten im Gebietsinneren sind nur rudimentär ausgeprägt und überwiegend dem öffentlichen Straßenraum angegliedert.

### 3.4.3 Verkehrsbelastung

Sowohl die Lenneper Straße als auch die Bismarck- und Burger Straße werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz behandelt, die Lenneper Straße bereits in der ersten Stufe. Die Immissionsbelastung ist auch aufgrund vorhandener baulicher Verdichtung problematisch.

Indikatoren für deutliche Verkehrsbelastungen sind die hohen Werte durchschnittlicher täglicher Verkehrsstärke (DTV). Diese Werte weisen jedoch gemäß Ergebnissen diverser Bundesverkehrswegezählungen seit 1990, sofern Zeitreihen vorliegen, durchweg kein klar erkennbares Steigerungsverhalten auf und können zum Teil als rückläufig bezeichnet werden. Ähnlich stellt sich die Situation beim Schwerlastverkehr dar. Die Zählwerte sind jedoch nur als Ausschnitte der tatsächlichen Verkehrssituation ermittelt und sind als Aufrechnungen für das gesamte Jahr mit Ungenauigkeiten behaftet.

- Ausgewählte tägliche Verkehrswerte L 415/Bismarckstraße (Zählstelle Nr. 4809 6327, im Rahmenplangebiet):

Zählart/Jahr	1990	1995	2000	2005	2010
<b>DTV</b>	28.239	28.561	28.413	26.711	22.092
<b>Schwerlastverkehr</b>	663	n. v.	551	486	417
<b>Bus</b>	710	n. v.	903	564	462
<b>Rad</b>	60	n. v.	94	64	54

- Ausgewählte tägliche Verkehrswerte L 407/Lenneper Straße zwischen Intzeplatz und Neuenkamper Straße (Zählstelle Nr. 4809 6330, im Rahmenplangebiet):

Zählart/Jahr	1990	1995	2000	2005	2010
<b>DTV</b>	9.643	9.900	10.064	10.728	9.901
<b>Schwerlastverkehr</b>	279	n. v.	682	366	347
<b>Bus</b>	168	n. v.	174	201	114
<b>Rad</b>	60	n. v.	77	116	58

- Ausgewählte tägliche Verkehrswerte L 407/Lenneper Straße zwischen Intze- und Greulingstraße (Zählstelle Nr. 4809 6430, im Rahmenplangebiet):

Zählart/Jahr	2010
<b>DTV</b>	18.429
<b>Schwerlastverkehr</b>	365
<b>Bus</b>	312
<b>Rad</b>	133



- Ausgewählte tägliche Verkehrswerte L 407/Burger Straße zwischen Zentralpunkt und Bliedinghauser Straße (Zählstelle Nr. 4809 6329):

Zählart/Jahr	1990	1995	2000	2005	2010
<b>DTV</b>	19.674	17.529	18.528	18.789	14.505
<b>Schwerlastverkehr</b>	342	n. v.	412	326	322
<b>Bus</b>	348	n. v.	284	253	235
<b>Rad</b>	93	n. v.	18	113	34

- Ausgewählte tägliche Verkehrswerte K 3/Intzestraße zwischen Carl-Borchardt- und Auguststraße (Zählstelle Nr. 4809 6427):

Zählart/Jahr	2010
<b>DTV</b>	6.037
<b>Schwerlastverkehr</b>	67
<b>Bus</b>	124
<b>Rad</b>	17

Der Geltungsbereich kann aufgrund der Verkehrsbelastung als besonders vorbelastet eingestuft werden. Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung sind durch die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung für die Lennepers Straße zum gegenwärtigen Planungsstand bereits absehbar. So werden für den betreffenden Streckenabschnitt im Plangebiet Gesundheitsgefährdungen konstatiert.

Zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung, welche Maßnahmenvorschläge enthält, siehe 2.3.7.

Für die stärker befahrene Bismarckstraße sowie für die Burger Straße sind ebenfalls gesundheitsbezogene Aufwertungsempfehlungen zu erwarten.

Resümierend lässt sich bereits zu diesem Planungsstand konstatieren, dass durch eine an die Presover Straße anschließende Realisierung von B 229n und K 3n erhebliche Verkehrs-entlastungen der L 407 und L 415 im Plangebiet zu erwarten wären. Die Intzestraße dagegen wäre als Hauptstraße nach Wermelskirchen für eine deutliche Mehrbelastung prädestiniert (s. auch 4.2).

Die vorgenannten Erläuterungen betreffen in erster Linie den Aspekt der Hauptverkehrs-führung und damit denjenigen der erwartbaren Verkehrsstärke. Die immissionsbezogenen Entlastungswirkungen für die dichtbewohnten Gegenden Bismarck- und Lennepers Straße durch weniger Verkehrsdurchfluss wären jedoch mit den Einwirkungen auf die Bismarck-, Greuling- und Lennepers Straße durch benachbarte/einmündende neue Hauptverkehrsstraßen abzugleichen. Zudem ist die reduzierte Lärmbelastung durch weniger Verkehrsdurchfluss auf angrenzende Flächen und Gebäude per se als weniger bedeutsam gegenüber einer weiteren Linienführung zu werten, da sich die Immissionswerte an Linienemittenten aufgrund der vorhandenen Grundbelastung nur partiell reduzieren lassen.

Im Geltungsbereich ist derzeit eine deutliche Autozentrierung der Hauptstraßenführungen und -gestaltungen feststellbar. Die Zahl der Fahrradfahrer korrespondiert auch mit den jeweiligen topographischen Verhältnissen.

Die Rahmenplanung Ostbahnhof bezieht diese Aspekte mit ein. Ziel ist in jedem Fall eine Verringerung der Verkehrsbelastung bzw. eine verträglichere Gestaltung.

### 3.5 Infrastruktur

#### 3.5.1 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Im FNP 2010 sind für das Plangebiet keine Gemeinbedarfsflächen dargestellt. Aufgrund des Gewerbecharakters ist die öffentliche Verwaltungseinrichtung östlich der Güterbahntrasse

nach Bliedinghausen als Gemeinbedarfseinrichtung in einer gewerblichen Baufläche symbolisch gekennzeichnet.

Im Geltungsbereich sind diverse kulturelle Träger aktiv, zu denen auch religiöse Einrichtungen gezählt werden. Gemäß gegenwärtigem Planungsstand sind diese an der Bismarck- und in der Industriestraße angesiedelt.

Die öffentlichen Gemeinbedarfseinrichtungen kumulieren im Wesentlichen südlich, nördlich und westlich des Plangebietes.

Ein Bedarf für eine weitere Gemeinbedarfseinrichtung im Plangebiet ist nicht bekannt.

Angestrebt wird eine Aufrechterhaltung sozialer und kultureller Infrastruktur spezieller Träger sowie eine Möglichkeit, öffentliche Infrastruktur wie eine Kindertagesstätte oder ein Stadtteilzentrum einzurichten. Hierfür werden potentielle Verlagerungen und Grünflächenausweitungen in Betracht gezogen.

### **3.5.2 Technische Infrastruktur**

Im FNP 2010 ist als technische Infrastruktur zum einen der im Betrieb befindliche Wasserturm in der Baisieper Straße 11 gekennzeichnet. Dieser soll – als Baudenkmal mit Ursprungsnutzung – erhalten bleiben.

Im Norden des Plangebiets ist eine unterirdische Hauptgasleitung DN 400 dokumentiert. Diese erstreckt sich von Nordosten nach Nordwesten zunächst entlang der Gleisanlagen, dann asymmetrisch durch die Baugebiete bis zur Bismarckstraße. Eine eventuelle Verlegung sollte ökonomischen Erwägungen folgen, etwa einer optimierten Baufeldgestaltung.

Weitere Versorgungsleitungen sind unter dem Verbrauchermarkt an der Bismarckstraße, entlang der Bismarckstraße, der Lenneper und Burger Straße, der Greulingstraße, sowie im Bereich Intzestraße und Wasserturm dokumentiert.

Die Entwässerung im Plangebiet wird durch eine Trennkanalisation vollzogen. Das Regenwasser wird weitgehend zum einen in Richtung Lobach geführt und zum anderen in den von Nordosten nach Nordwesten querenden unterirdischen, verrohrten Müggenbach eingeleitet.

Die Rahmenplanung Ostbahnhof ist gehalten, eine Kompatibilität zur vorhandenen technischen Infrastruktur weitgehend einzuhalten. Dieses Ziel wird für die Erstellung der Planungsvarianten herangezogen. Zu erwähnen ist jedoch auch, dass eventuelle Konkretisierungen zumeist nicht auf der Rahmenplanebene abgearbeitet werden können, und dass städtebauliche Aufwertungen eine Anpassung der technischen Infrastruktur rechtfertigen können.

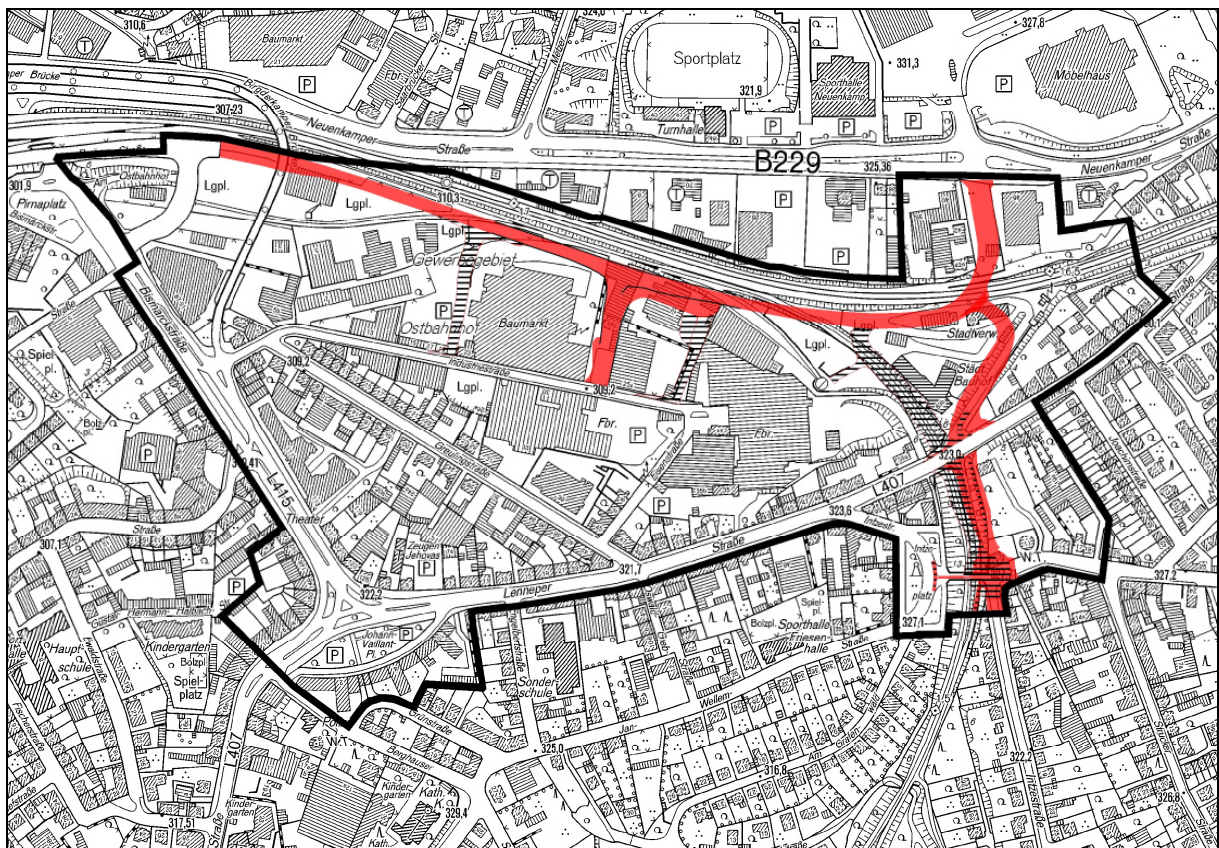
## 4. Abwägung von B 229n und K 3n im Plangebiet

### 4.1 Handlungsgrundlage und Realisierungsaufwand

Zielsetzungen der in Betracht gezogenen Verkehrsplanung B 229n ab Weststraße/K 3n sind eine Entlastung der Freiheitstraße, die aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung stark betroffen ist, sowie eine Verbesserung der derzeit unbefriedigenden Verkehrssituation im Bereich der Einmündung Intzestraße/Lenneper Straße.

Der erste Abschnitt ab Weststraße ist durch die neue Presover Straße mit Zufahrt von und zur Bismarckstraße im Nordwesten des Plangebiets bereits vorhanden. Die Rahmenplanung Ostbahnhof befasst sich mit dem verbleibenden Streckenabschnitt östlich angrenzend.

Die neuen Hauptstraßenplanungen waren Thema der Beschlussvorlage B 61/340 – Machbarkeitsstudie B 229n und K 3n im Bereich Südbezirk und Innenstadt vom 18.03.2002. Die gutachterlich und in der nicht beschlossenen Vorlage empfohlene Variante 5a sieht eine Straßenerneuerung/einen Straßenneubau vor, der von der Weststraße bis zur Intzestraße bzw. Neuenkamper Straße reicht. Hinzu kommt die M 66/276 vom 26.09.2002, in der gemäß Veranlassung durch die Bezirksversammlung Süd Ergänzungsentwürfe von Brechtefeld & Nafe vorgestellt werden. Durch die beschlossene Ergänzungsvorlage 66/298 vom 19.12.2002 schließlich wurde die Verwaltung in der Wahlperiode 12 beauftragt, die notwendigen Verfahren zur Erlangung des Baurechts für B 229n und K 3n einzuleiten und die entsprechende Entwurfsplanung für den Bereich zwischen Bismarckstraße und Intzestraße bzw. Neuenkamper Straße möglichst bald an externe Büros zu vergeben.



*Rahmenplangebiet mit einer potentiellen Komplettvariante B 229n/K 3n sowie Varianten*

Grundsätzlich wäre von erheblichen Kosten im Falle einer Realisierung der B 229n/K 3n auszugehen. Gemäß M 66/276 sowie unter Einbezug ergänzender Aspekte ist im Falle einer Umsetzung der gemäß Abbildung präferierten Variante ein zweistelliger Millionenbetrag zu erwarten:

- Ca. 14 Mio. Euro für die Realisierung der Verkehrsanlagen gemäß den hier bis auf Weiteres verwendeten Ergänzungsentwürfen von Brechtefeld & Nafe, die den Streckenabschnitten gemäß den Losen V, G1 und H des IGS-Gutachtens von 2001 entsprechen. Dieser Betrag wäre auf das aktuelle Finanzierungsjahr hochzurechnen.
- Realisierung einer komplettierenden Teilstrecke der B 229n mit ca. 110 m Länge bis zum Anschlussohr Presover/Bismarckstraße.
- Realisierung eines Anschlusses der B 229n an die Industriestraße.
- Grunderwerbskosten für alle Streckenabschnitte.
- Entschädigung für entfallende Nutzungen durch die neuen Anlagen. Die B 229n/K 3n erstreckt sich über mehrere Gebäude/Einrichtungen südlich der Kursbuchstrecke 458, an Industrie- und Baisieper Straße, die im Falle einer Straßenrealisierung abgerissen werden müssten.
- Lärmschutzeinrichtungen östlich der vorhandenen Zufahrt zum städtischen Betriebshof.

Unter den vorhandenen kommunalen Finanzierungsbedingungen und angesichts der vorhandenen Bevölkerungsentwicklung in der Region Remscheid (s. 2.3.11) ist dies nicht mehr darstellbar.

## 4.2 Zukünftige Entwicklung des motorisierten Verkehrs

Derzeit liegt keine aktuelle Verkehrsprognose für die Hauptverkehrsstraßen im Plangebiet vor. Insofern wird im Folgenden bis auf Weiteres auf Sekundärunterlagen sowie Plausibilitätsannahmen zurückgegriffen. Weiterhin wird deshalb angeregt, in absehbarer Zeit eine aktuelle prognostische Verkehrsuntersuchung für das Plangebiet und für Remscheid an mehreren mit der Stadtentwicklung abgestimmten Straßenabschnitten zu veranlassen.

Der Rahmenplan Stadterneuerung/Zukunftssicherung (s. 8.) folgt zwar den im Folgenden entwickelten Plausibilitätsannahmen, enthält jedoch auch als Zukunftssicherung mit der bei Weiterentwicklung des Gebietsbestands nicht für eine Überbauung vorgesehenen Trassen B 229n/ K 3n eine flexible Grundlage, die im Falle deutlich anderer Trendentwicklungen anders nutzbar gemacht werden kann.

Zur Legitimitätsprüfung der Straßenplanung B 229n/K 3n im Bereich Südbezirk und Innenstadt wird gegenwärtig noch die „Machbarkeitsstudie für die B 229n/K 3n in Remscheid zwischen Vieringhausen und der Lenneper Straße“ aus dem Jahr 2001 herangezogen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, dass die Auswirkungen der neuen Straßenführungen als Prognosefälle bis zum gegenwärtigen Jahr 2010 einbezogen worden sind. Aktuelle stadt- bzw. straßenbezogene Verkehrsprognosen liegen nicht vor. Von einer Fortschreibungsfähigkeit vorhandener Berechnungen i. S. einer vergleichbaren prozentualen Verkehrsverteilung wird bis auf Weiteres ausgegangen.

Gemäß Machbarkeitsstudie werden Prognosewerte für die Belastungen der Hauptstraßen Lenneper Straße (west) und Bismarckstraße verwendet. Diese Werte wurden sowohl für eine Variante P0 – ohne neue Straßenplanung – als auch für die derzeitig überlegte Variante zwischen Weststraße (Papenberger Straße) und Intzestraße/Neuenkamper Straße auf das Jahr 2010 berechnet. Demzufolge sind erhebliche Verkehrsentlastungen der Bismarckstraße (-51 %), der Lenneper Straße west (-58 %), und der Freiheitstraße ost (-37 %) durch eine Realisierung der B 229n/K 3n zu erwarten. Demgegenüber war für die Freiheitstraße west und mitte eine Zunahme um je 3 % im Realisierungsfall bis 2010 prognostiziert.

Die Verkehrsstärke der Intzestraße wird im Falle der Realisierung der Straßenplanung um ein Mehrfaches höher angesetzt, als es als DTV für einen Teilabschnitt der Intzestraße für das Jahr 2010 tatsächlich ermittelt worden ist (s. 3.4.3). Auf der B 229n waren demzufolge gemäß Studie mehr als 11.000 Kfz/24h zu erwarten, auf dem Durchstich Intzestraße mehr als 16.000, und auf der Intzestraße über 22.000 Kfz/24h. Die Verkehrszählung für das Jahr 2010 erbrachte jedoch für die vorhanden Verkehrsbedingungen und den Abschnitt Intzestra-



Be zwischen Carl-Borchardt- und Auguststraße nur eine tägliche Verkehrsstärke von 5.526 Pkw bei einer DTV von 6.037.

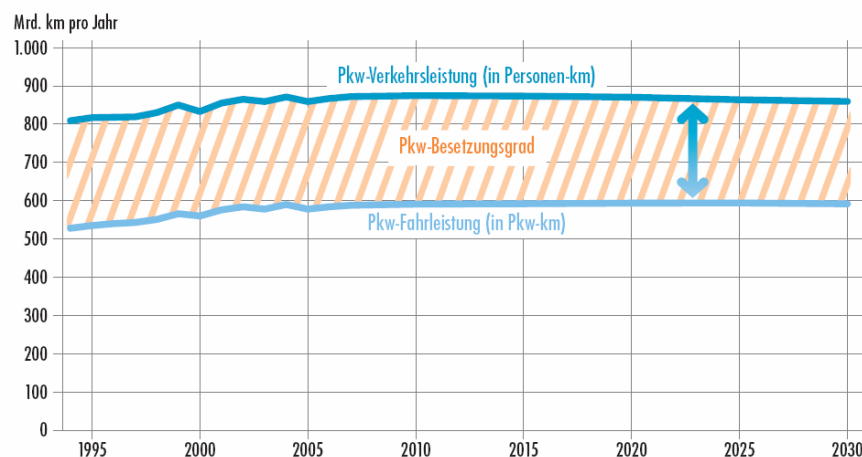
Die für das Jahr 2010 bestimmten, aktuelleren Belastungswerte gemäß Lärmaktionsplanung sind generell kleiner als die gemäß Machbarkeitsstudie 2001 für das Jahr 2010 berechneten Werte ohne Straßenrealisierung. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass im Planfall P0 der Machbarkeitsstudie auch der Ausbau der Ladestraße zur Presover Straße (=Teilstrecke B 229n) und das Brücken-Center noch nicht berücksichtigt sind.

Die zitierte Machbarkeitsstudie geht – bezogen auf das Jahr 2010 – noch per Saldo von Verkehrszunahmen aus. „Entsprechend den Ansätzen des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Remscheid muss bedingt durch die Veränderungen des Mobilitätsverhaltens mit weiteren Zunahmen der Verkehrsbelastungen im Straßennetz von Remscheid gerechnet werden“ (IGS 2001). Allerdings wird die Erwartungshaltung eines weiter anschwellenden Kfz-Verkehrs durch die absehbare deutlich rückläufige Bevölkerungsentwicklung in Remscheid, Wermelskirchen und der sonstigen näheren Umgebung des Plangebiets kontrastiert (s. 2.3.11). Seit 2000 ist bereits gemäß dem Statistischen Jahrbuch 2010 eine Stagnation der Anzahl von im Stadtgebiet zugelassenen Pkw feststellbar. Die Entwicklung der DTV-Werte belegt ebenfalls keine Belastungssteigerung der Straßeninanspruchnahme, von der Gesamtentwicklung her betrachtet sogar eher einen Rückgang, was jedoch differenziert wahrzunehmen ist (vgl. 2.4.3).

Höhere Kraftstoffpreise und Bemühungen um eine umweltfreundlichere Mobilität dürften den derzeitigen Einbruch der jahrzehntelangen Steigerung des motorisierten Individualverkehrs weiter stützen.

Eine Belegquelle hierfür sind etwa die Shell Pkw-Szenarien. Dementsprechend ist gemäß in dieser Studie vorab getroffener Grundannahmen trotz weiterer Pkw-Neuzulassungen, die im wesentlichen auf den Nachholbedarf von Frauen zurückgeführt werden, bis 2030 für Deutschland ab sofort eine Stagnation der per Pkw zurückgelegten Straßenkilometer erwartbar:

#### 17 Verkehrs- und Fahrleistungen des Pkw bis 2030



Szenario-Prognose für Deutschland, Shell 2009

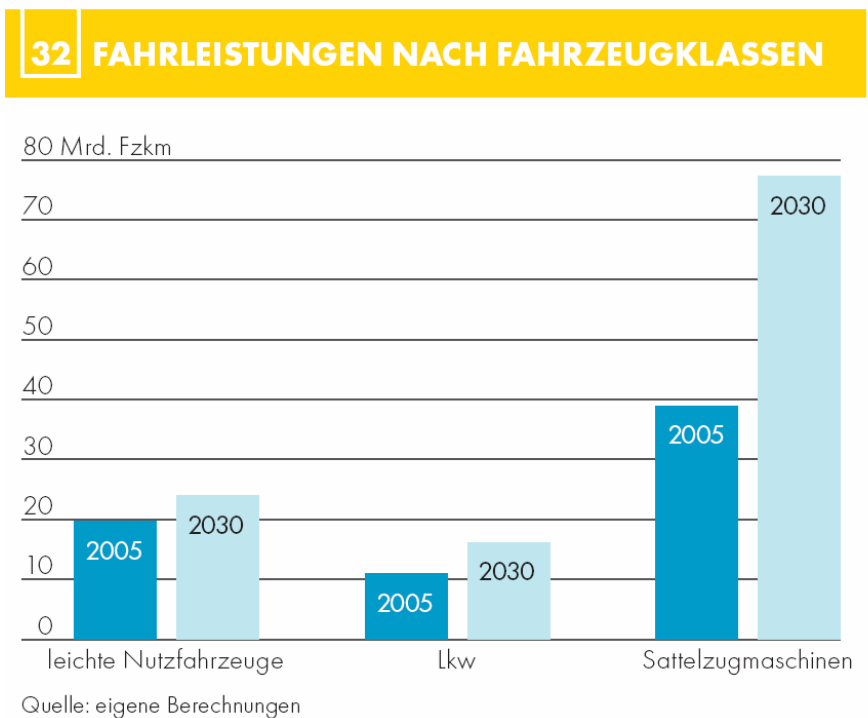
Vor diesem Hintergrund ist in Remscheid - aufgrund der Sonder-Situation mit dem voraussichtlich deutlichsten Bevölkerungsrückgang aller kreisfreien Städte im Regierungsbezirk Düsseldorf - eine erhebliche Abnahme des auf den Hauptverkehrsstraßen messbaren Pkw-Verkehrs sowie der Pkw-Anzahl langfristig durchaus anzunehmen. Die Shellstudie geht dagegen für Deutschland von einer weiterhin, wenn auch zunehmend langsamer anwachsenden Fahrzeuganzahl von 47 Mio. im Jahr 2009 auf 49,5 Mio. im Jahr 2030 aus.

Hinzu kommt, dass durch die Verkehrsplanung gebietsbezogen Einfluss auf die weitere Entwicklung genommen wird. Neue Straßen – B 229n, K 3n – würden ebenso wie die autoverkehrsgerechte Gestaltung vorhandener Straßen die Kfz-Mobilität unterstützen. Andererseits

würde eine Entkopplung des Plangebiets vom großräumigen, auf Durchfahrt ausgerichteten Verkehr – etwa durch Verkehrslenkung und kleinere oder weniger Fahrspuren – entlastenden Einfluss nehmen und den Umweltverbund, speziell den Rad- und Fußverkehr stärken.

Die stadträumliche Gestaltbarkeit ist insofern ebenso einzubeziehen wie die erwartbare Nutzung motorisierten Verkehrs.

Dies gilt auch für den Güterverkehr per Lkw, für den Shell noch eine deutlich dynamische Entwicklung vorausberechnet. Deutschlandweit wird entsprechend der gesetzten Grundannahmen bis 2030 eine Zunahme des straßenbezogenen Güterverkehrs um 73 % erwartet. Die mit Anhänger besonders großen und schweren Sattelzugmaschinen wachsen demgemäß am stärksten. Auch hier ist für Remscheid keine analoge Entwicklung zu erwarten, etwa da die Zahl der Erwerbstätigen voraussichtlich drastisch zurückgeht (s. 2.3.11).



*Szenario-Prognose für Deutschland, Shell 2009*

### 4.3 Auswirkungen

Für den Geltungsbereich der Rahmenplanung ist zu berücksichtigen, dass im Falle einer Realisierung der Straßenplanung von vorteilhaften ökonomischen Impulsen für die neuen, per Saldo verkleinerten gewerblichen Baufelder und den Baumarktbereich ausgegangen werden kann. Dies allerdings nur dann, wenn tatsächlich eine Anbindung an die Industriestraße erfolgt. Wäre dies nicht der Fall, hätten die neuen Straßenabschnitte im Wesentlichen Transitcharakter und die Einbindung des Gebiets in die überörtliche Erschließung würde nicht verbessert. Auch ist trotz B 229n in den Planungsvarianten A und B der frühzeitigen Beteiligung (s. 7.2) eine Erschließung des verbleibenden Ostbahnhofs über die Auffahrt Presover Straße vorgesehen. Falls dies straßenrechtlich/-technisch nicht mehr möglich wäre, so wären die ökonomischen Auswirkung der Straßenplanung für das Gebiet erneut zu befragen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Verkehrsdurchfluss in den Landesstraßen reduziert würde. Dies ist für die Lebensqualität dort überwiegend vorteilhaft zu werten. Es ist jedoch auch zu erwarten, dass ein Teil des Verkehrs, der zukünftig über die B 229n und die K 3n fließen würde, derzeit noch die vorhandene lokale Ökonomie und den vorhandenen Zentralen Versorgungsbereich zwischen Zentralpunkt und Brücken-Center stützt.

Aus ökologischer Sicht des „sustainable development“ sind neue Straßenplanungen mit per Saldo mehr motorisiertem Verkehr vom Ansatz her kontraproduktiv. Für eine umweltbezogene Nachhaltigkeit, die den Erfordernissen des Klimaschutzes und einer deutlich ressourcen-

schonenderen Wirtschaftsweise auch auf kommunaler Ebene entspricht, wäre eine andere Entwicklung erforderlich. Hinzu kommt voraussichtlich, dass die unter 5. beschriebenen Gleisanschlüsse erschwert oder verhindert würden. Gütertransport auf der Schiene weist jedoch eine vorteilhaftere Klima-Bilanz auf als derjenige auf der Straße.

Die erwartbaren sozio-kulturellen Auswirkungen von B 229n/K 3n auf das Rahmenplangebiet wären nicht unkritisch zu beurteilen, aber voraussichtlich auch insgesamt nicht desaströs. In Ost-West-Richtung wird im Anschluss an die Presover Straße im Wesentlichen einer vorhandenen Verkehrsstrasse mit südlich angrenzenden weitgehend betrieblichen Nutzungen gefolgt. Dies wäre durchaus vorteilhaft zu werten. Allerdings wäre durch die Anbindungen an die Neuenkamper und Intzestraße von zusätzlichen Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnbevölkerung auszugehen. Ein Wohnhaus an der Baisieper Straße müsste abgerissen werden. Weiterhin wäre eine kulturelle Nutzung mit Migrationshintergrund, die in der Industriestraße angesiedelt ist, von dem Straßenbau direkt durch erforderliche Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz betroffen.

Sehr vorteilhaft dagegen wären per Saldo messbare Entlastungswirkungen im Bereich der dichtbesiedelten Bismarck-, Lennep- und Burger Straße durch Verkehrsverlagerungen, ein Effekt, welcher auch durch die Lärmaktionsplanung für den im Rahmenplangebiet verlaufenden Streckenabschnitt der Lennep- Straße belegt wird. So würde der Andienungsverkehr für den Baumarkt und die vorhandenen Betriebe am Ostbahnhof und in der Industriestraße nicht mehr so belastende Auswirkungen zeitigen wie gegenwärtig.

Da parallel zu eingangs genannten Überlegungen weitere Erwägungen mit einzubeziehen sind - Umweltbelange, Bevölkerungsrückgang in Remscheid und Umgebung, neue Beeinträchtigungen durch neue Straßen und vor allem die maßgeblich durch die Gemeinde zu tragenden Kosten – werden die skizzierten verkehrsplanerischen Überlegungen aufgegriffen, aber nur in einer vorbereitenden Variante betrachtet.

#### **4.4 Schlussfolgerungen**

Unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen wird davon ausgegangen, dass K 3n und B 229n nicht finanzierbar sind. Zugleich jedoch wird es für sinnvoll erachtet, die dafür vorgesehenen Trassen, die überwiegend außerhalb des Zentrums von Baufeldern liegen, von einer Überbauung weitgehend freizuhalten und damit zu sichern, sofern eine signifikante Trendumkehr gegenüber der aktuell zu verzeichnenden Stagnation und dem partiellen Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen wäre (s. 3.4.3).

Bezogen auf den Geltungsbereich der Rahmenplanung Ostbahnhof könnten die Sattelschlepper weitgehend über die außerhalb liegenden A 1/B 229 (Bestand) abgewickelt werden, ohne dass der für die lokale Ökonomie erforderliche Personen- und Güterverkehr beeinträchtigt wird.

Diese Verkehrslenkung und -abwicklung wird als Synthese der Planungsüberlegungen empfohlen.

Eine teilweise Inanspruchnahme der gesicherten bzw. zu sichernden Trassen zu Verkehrszwecken wird durch die Realisierung stadtteilübergreifender Rad- und Fußwegeverbindungen empfohlen.

Hierdurch können zum einen die komfortable und nahezu höhengleiche Erreichbarkeit der Trasse des Werkzeugs und des Erholungsbereiches Kuckuck gesichert werden. Weiterhin sind mit Zwischenstrecken auch die Balkantrasse und Wermelskirchen nach Süden hin angebunden. Auch wird die Ost-West-Querbarkeit verbessert.

## 5. Gütergleisanschlussplanung am Ostbahnhof

### 5.1 Rahmenbedingungen

Gemäß Statistischem Bundesamt ist bundesweit in der Vergangenheit ein mittelfristig starkes Wachstum des Güterverkehrs zu konstatieren, von dem insbesondere die Straße profitiert hat:

Im Jahr 2010 wurden in Deutschland rund 4,1 Milliarden Tonnen Güter per Lkw, Eisenbahn, Schiff, Flugzeug und in Rohrleitungen transportiert; dabei wurde eine Beförderungsleistung von 620 Milliarden Tonnenkilometern erbracht. Lastkraftwagen beförderten 2010 auf deutschen Straßen 3,1 Milliarden Tonnen Güter, gefolgt von den Eisenbahnen mit 356 Millionen Tonnen, dem Seeverkehr mit 273 Millionen Tonnen und der Binnenschifffahrt mit 230 Millionen Tonnen.

Im mittelfristigen Vergleich zeigt sich bei der Betrachtung der Beförderungsleistungen eine eindeutige Entwicklung des Anteils der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr (Modal Split) zugunsten der Straße. Die Beförderungsleistung aller Verkehrsträger ist von 1991 bis 2010 um 56% gestiegen, die tonnenkilometrische Leistung des Straßengüterverkehrs lag dagegen um rund 76% höher als 1991 (Eisenbahn: + 31%, Binnenschifffahrt: + 11%). Der Straßenverkehr erhöhte damit seinen Anteil an der gesamten Beförderungsleistung von 61,8% (1991) auf 70,0% im Jahr 2010. Dagegen gingen die Modal-Split-Anteile der Eisenbahn von 21 auf 17% und der Binnenschifffahrt von 14 auf 10% zurück.

*Quelle: Statistisches Bundesamt, April 2012 online*

### 5.2 Behandlung des Schienengüterverkehrs

Eine Beibehaltung vorhandener Gleisanschlüsse sollte, bei einer derzeit insgesamt geringen Bedeutung des Schienengüterverkehrs auf der Schiene in Remscheid, nach Möglichkeit erreicht werden.

Aufgrund der historischen Vornutzung (s. 2.2) ist gegenwärtig die ehemalige Nutzung des Ostbahnhofs als Güter-Verschiebebahnhof noch deutlich abzulesen. Allerdings ist an die Stelle der großflächigen Schienennutzung im Nordwesten des Plangebiets, dem Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs, nunmehr überwiegend eine gewerblich-einzelhandelsorientierte Bebauung getreten.

Derzeit ist nur noch ein Gütergleisanschluss im Geltungsbereich vorhanden, eine Güterbahntrasse nach Bliedinghausen quert das Gebiet.

Eine Aufrechterhaltung vorhandener Gütergleisstrecken und –anschlüsse ist grundsätzlich beabsichtigt. Dies ist jedoch, abgesehen von einer bedarfsbezogenen grundsätzlichen planungsrechtlichen Ermöglichung, kommunalem Ermessen kaum zugänglich.

Für die nach Bliedinghausen führende Gütergleisanbindung wird aktuell von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt, deren Ergebnis bis Juni 2012 erwartbar ist.

Über eine querende Gütergleisverbindung wird in Remscheid-Bliedinghausen durch die DB Schenker Rail eine Güterverkehrsstelle bedient. Dies ist auch für die Standorte Remscheid-Hauptbahnhof, -Bliedinghausen, -Güldenwerth und –Lüttringhausen der Fall.

So besteht gemäß Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Unternehmen die Möglichkeit, eine Förderung für Gütergleisanschlüsse zu beantragen. Der Zuschuss ist frachtabhängig, zuständige Bewilligungsbehörde ist gemäß der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Richtlinienauszug:

„Auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie gewährt der Bund Wirtschaftunternehmen in privater Rechtsform für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Wiederbelebung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen finanzielle Zuwendungen in Höhe von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten als nicht rückzahlbaren Zuschuss.

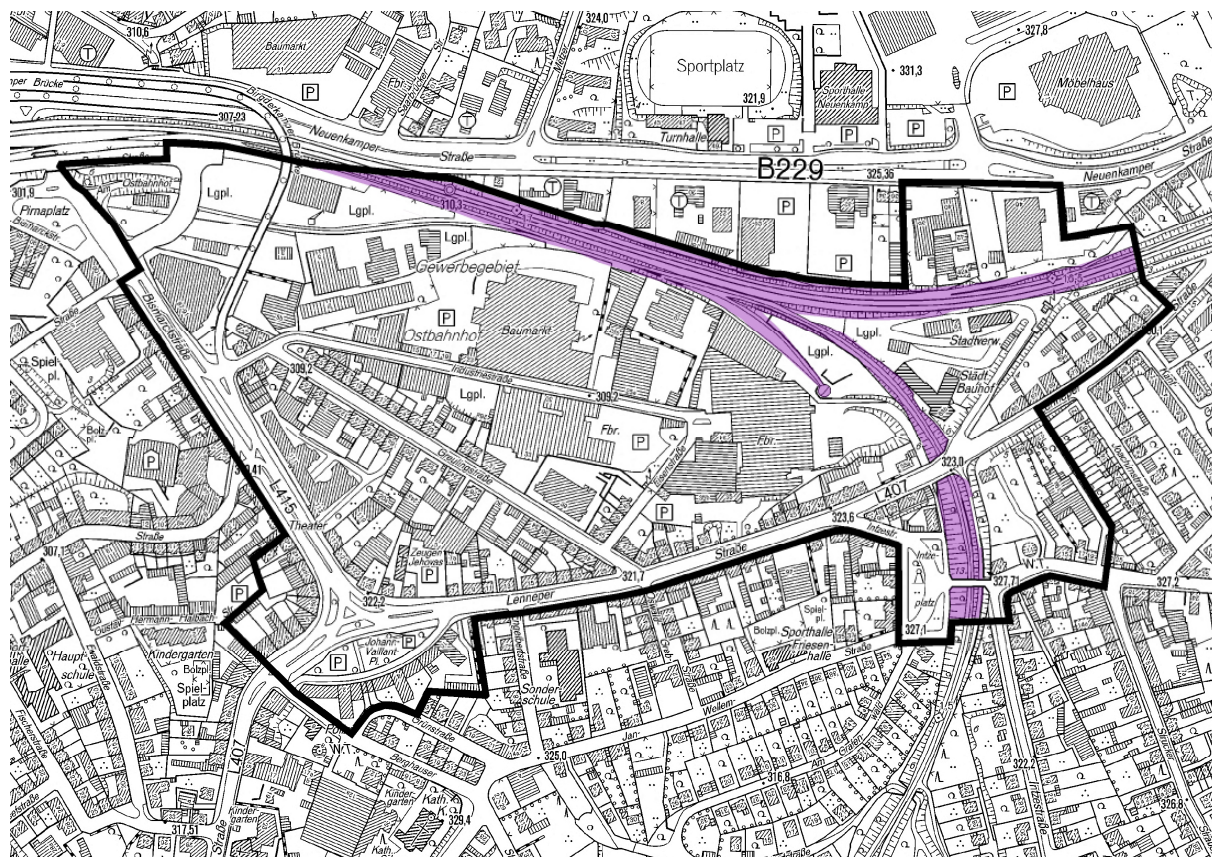


Voraussetzung ist, dass sich die Unternehmen verpflichten, innerhalb des Förderzeitraums mittels Gleisanschlusses auf der Schiene ein bestimmtes - zusätzliches - Frachtvolumen (Mehrverkehre) zu transportieren. Bei Nichterreicherung dieses Frachtvolumens ist der Zuschuss anteilig zurückzuzahlen.“

Im Falle des Rahmenplangebiets Ostbahnhof ist dies durchaus relevant.

So sind für die Instandhaltung des aktiven östlichen Gleisanschlusses Lennepers Straße 57 finanzielle Mittel beizubringen.

Eine potentielle Reaktivierung des westlichen Anschlusses Am Ostbahnhof würde voraussichtlich - aufgrund einer erforderlichen neuen Weiche - einen sechsstelligen Eurobetrag als Investition voraussetzen. Vor diesem Hintergrund ist dies aktuell nicht als realistisch benennbar.



*Bahnbetriebsflächen, für die Güterverkehrsbelegungen bekannt sind (nicht flurstücksscharf)*

## 6. Städtebauliche Analyse und Bewertung

Die nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse und Bewertung sektoral zusammen.

Ergebnisse der Analyse (1)			
	Stärken	Hindernisse	Chancen
Bevölkerungsstruktur	Altersdurchschnitt jünger als in ganz Remscheid	Gefahr sozialer Erosion durch schleichende Ghettoisierung Gefahr von Verdrängungsprozessen	Bürgerbeteiligung für ein lebenswertes Quartier Einbringung migrationspezifischer Belange in partizipative Prozesse Identitätsstärkende Quartiersentwicklungen
Bau- und Nutzungsstruktur	Urbanes Quartier mit zugeordnetem Zentralem Versorgungsbereich Historisches Gewerbegebiet Nutzungsvielfalt mit intensiver Nutzungsabfolge von Dienstleistungen, Einzelhandel, Gewerbe, Fabrikation sowie kulturellen Nutzungen Baudenkmäler Baumarkt und Wasserturm als städtebauliche Bezugsgebäude	Tw. sehr hohe Baudichten Fehlende private Blockinnenflächen für Bewohner Bebauungsformen ohne klare Struktur und Ordnung Gewerbe teilweise mit unklarer straßenseitiger Ausrichtung Keine herausragenden städtebaulichen Achsen Hauptstraßen und Bahntrassen als städtebauliche Barrieren	Neuordnung und Entsiegelung insbesondere des Blockinnenbereiches Greuling- – Lennep- – Bismarck- – Industriestraße Sicherung sozialer, kultureller und religiöser Infrastruktur Historie als Standortmerkmal Bedarfsgerechte Reaktivierung baulicher Leerstände, ggf. Verlagerung sozialer/kultureller Einrichtungen Neuordnung von gewerblichen Bereichen mit klaren und funktionalen Formen Integration genehmigter Bauvoranfragen sowie laufender Verhandlungen
Grünstruktur und Versiegelungsgrad	Im Ostteil des Plangebiets Nähe zu und Erreichbarkeit von Freiräumen Im Ostteil des Plangebiets aufwertende Grünstrukturen entlang von Verkehrsbändern	Deutliche Unterversorgung mit Freiräumen im Westteil Fehlende Frei- und Erholungsflächen im Wohnumfeld nördlich der Lennep- Straße und am Zentralpunkt Sehr hohe und hohe Versiegelungsgrade Fehlende Trittsteinbiotope und Grünflächenvernetzungen Unterversorgung mit aufwertenden Dach- oder Fassadenbegrünungen	Aufwertung durch systematische Grünvernetzung Einrichtung von freien begehbaren Grünflächen im Westen Einrichtung von Plätzen Nutzung freierwerdender Straßenflächen für Baumreihen etc. Einrichtung von Trittsteinbiotopen Dach- und Fassadenbegrünung

## Ergebnisse der Analyse (2)

	Stärken	Hindernisse	Chancen
Verkehr und Immissionen	<p>Lage an der B 229 vorteilhaft für Betriebe</p> <p>ÖPNV-Hauptstränge auf der Lenneper und Bismarckstraße</p> <p>Hauptbahnhof benachbart</p> <p>Aktiver Gleisanschluss</p>	<p>Erhebliche Verkehrsbelastungen auf den Haupt- und Wohnstraßen Lenneper, Burger und Bismarckstraße</p> <p>Unterbrochene Erschließung durch Privatstraßenabschnitt in der Eisenstraße</p> <p>Autoverkehrsgerechte Gestaltung des Zentralpunkts unter Vernachlässigung anderer Aspekte</p> <p>Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet sind defizitär</p> <p>Beengte gebietsinterne Gewerbeerschließung</p> <p>Emitternde Betriebe und Wohnnutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft</p> <p>Erschließung des Nahversorgungsschwerpunkts umständlich und z. T. gebietsfremd</p>	<p>Aufwertung der Lenneper, Bismarck- und Burger Straße für den Rad- und Fußverkehr</p> <p>Immissionsschutz durch Entlastung von Lenneper und Bismarckstraße</p> <p>Einrichtung eines Kreisverkehrs am Zentralpunkt</p> <p>Kostensparen durch Straßenrückbau</p> <p>Verbesserte Erschließung durch Neubau B 229n</p> <p>Nachhaltige Gütergleisanschlüsse, davon einer von zweien reaktiviert</p> <p>Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum</p> <p>Rad- und Fußwegevernetzung im Plangebiet</p> <p>ÖPNV-Haltepunkte auch in Industrie- und Greulingstraße</p> <p>Wohnumfeldaufwertungen, Neuordnung von Grundstücken</p>
Infrastruktur und Topographie	<p>Entlang von Industriestraße und nördlich nur geringe Höhenunterschiede</p> <p>Alle wichtigen Ver- und Entsorgungsträger (Energie, Wasser, Abwasser) sind vorhanden</p>	<p>Verrohrter Müggenbach quert unterirdisch und asymmetrisch</p> <p>Unterirdische Hauptgasleitung quert asymmetrisch</p> <p>Bahntrassen verursachen Einkerbungen und erfordern Brückenquerungen</p>	<p>Verlegung von Infrastruktur im Einklang mit optimierten Grundstückszuschnitten</p> <p>Urbane Lage mit umfassender Infrastruktur</p>
Eigentumsverhältnisse	<p>Positiver Anteil städtischer Flächen sowie städtischer Anteilsflächen und öffentlicher Flächen</p>	<p>Grundstücksflächen sind ungeordnet und diffizil</p>	<p>Gebietsaufwertung durch Baulandumlegungen</p>

## 7. Suche nach einer Vision für das Plangebiet

### 7.1 Zielsystem und Planungssystematik

Der Rahmenplan soll als Vorgabe für die verbindliche Bauleitplanung dienen und ist, aufgrund der Größe des Planungsgebietes, in baufeldbezogenen Etappen realisierbar.

Die Darstellungsform der Rahmenplanung weist folgende Charakteristika auf, die auch für die Planungsvarianten der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (s. 7.2) gelten:

1. Es werden Baugrenzen ausgewiesen, die einen ähnlichen Charakter einnehmen wie diejenigen gemäß § 23 Abs. 1 Baunutzungsverordnung in Bebauungsplänen festsetzbaren. Auf Baulinien oder Höhenfestlegungen der Gebäude wird verzichtet, da gebietsendogene Potenziale abgerufen werden sollen und weitere Festlegungen in Bebauungsplanungen oder zugeordneten Baulandumlegungen erfolgen können.
2. Fuß- sowie tw. Radwegeverbindungen (Bestand und Planung) sind durch einen hellen Farbton ergänzend dargestellt. Das Wegesystem ist Bestandteil der Rahmenplanung und soll in einer vergleichbaren Form realisiert werden. Insbesondere ist die Querbarkeit öffentlicher Flächen zu gewährleisten.
3. Gebietstypen sind gemäß Hauptfunktionen definiert und akzentuieren die gewünschten Entwicklungen gemäß Bestand sowie gemäß planerischer Zielvorstellungen. Dabei handelt es sich um Baufelder, Freiflächen und Verkehrsanlagen mit den Schwerpunktsetzungen:
  - Nahversorgungsschwerpunkt,
  - Zentralpunkt,
  - Baumarkt,
  - Mischgebiet,
  - Wohnen,
  - Seniorenzentrum,
  - Soziokultur,
  - Öffentliche Einrichtungen,
  - Fabrikation,
  - Gewerbe,
  - Grünfläche,
  - Bereinigungsfläche,
  - Wasserversorgung,
  - Verkehrsfläche,
  - Bahnanlage,
  - Lagerfläche/Regenrückhaltebecken sowie Regenrückhaltebecken<sup>1</sup>.
4. Die zeichnerischen Darstellungen der planerischen Varianten gehen einher mit textlichen Zielvorgaben gemäß 6.3 ff. bzw. den Blättern 12-15. Planversion und Ziele sind komplementär zu betrachten.

---

<sup>1</sup> Die zum frühzeitigen Planungsstand noch in Betracht gezogene Innenflächenfunktion der Auffahrt Bismarckstraße/Presover Straße als Regenrückhaltebecken ist gemäß Aussage der Remscheider Entsorgungsbetriebe nicht erforderlich und entfällt daher im Rahmenplan.



## 7.2 Varianten für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planungsvarianten, welche für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt worden sind, sehen eine Aufwertung durch Entsiegelung/Entdichtung im Baublock Greulingstraße – Lenneper Straße – Bismarck- – Industriestraße vor. Außerdem ist die Restrukturierung des nordwestlichen Gewerbebereichs sowie eine Baumarkterweiterung enthalten.

Ansonsten sind die Alternativen z. T. noch grundlegend unterschiedlich.

Die auf absehbare Zeit deutlich negative Bevölkerungsentwicklung in Remscheid, schwierige Gemeindefinanzen, das Erfordernis und die gesteigerte Erreichbarkeit einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung sowie herausgearbeitete Potenziale einer städtebaulichen und verkehrsplanerischen Entwicklung haben dabei tradierte und vor Jahrzehnten weniger bezweifelte Prognosen und Entwicklungsvorstellungen auf einen Prüfstand gestellt:

- B 229n/K 3n: Aufnahme dieser Straßenplanungen und wenn ja, in welcher Form?
- Abbindung der Industriestraße von der Bismarckstraße bei Realisierung der B 229n?
- Reaktivierung/Beibehaltung von Güterbahnanschlüssen?
- Erweiterung des Baumarktes (Baudenkmal) in verschiedenen Varianten.
- Einbezug der Umgebung des Wasserturms (Baudenkmal) bis zur Lenneper Straße in unterschiedlichen Gestaltungen.
- Gestaltung des Bereichs der jetzigen Intzestraße im Plangebiet inkl. unterschiedlicher verkehrsplanerischer Vorschläge.
- Neugestaltung des östlich an die Presover Straße angrenzenden Bereichs (Grundstücksneuordnung in Varianten).
- Grünflächenausgestaltungen.
- Schwerpunktsetzungen in den Baugebieten.

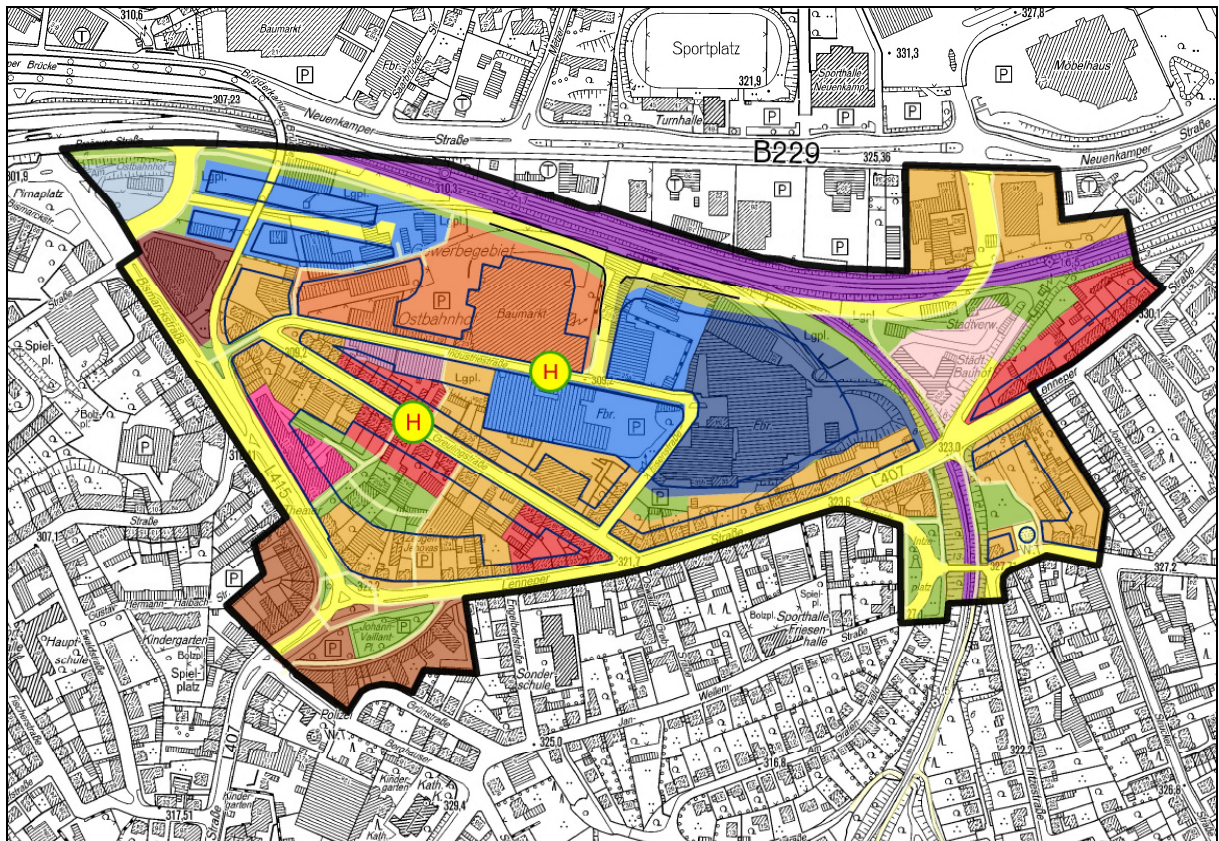
Im Ergebnis wurden folgende Varianten zur Diskussion gestellt:

### **Variante A: Bestandsorientierte Aufwertung**

...durch behutsame Entdichtung und Flächenentwicklung unter Realisierung der B 229n.

Dieser Entwurf implementiert die B 229n, die östlich an den vorhandenen Baumarkt angrenzend an die Industriestraße angeschlossen wird. Die Grundstücke werden im Bereich nördlich der Industriestraße soweit möglich bestandsorientiert neu geordnet und aufgewertet, eine Baumarkterweiterung ist westlich und südwestlich der vorhandenen Einrichtung vorgesehen. Gewerbe- und Fabrikationsstandorte werden weitgehend gesichert. Der Baublock Greuling- - Lenneper – Bismarck- –Industriestraße wird entkernt und als Wohnstandort aufgewertet. Vorhandene kulturelle und religiöse Nutzungen, die dort und im Bestand der nördlichen Industriestraße entfallen müssen, könnten - ggf. kombiniert mit weiteren soziokulturellen Einrichtungen - in derzeitigen Leerständen der Industriestraße positioniert werden. Der Zentralpunkt wird durch neue Freiflächen und einen Kreisverkehr aufgewertet. Greuling- und Industriestraße sind mit dem Auto nur noch über die B 229n oder die Lenneper Straße erreichbar, sodass diese sowie die Bismarckstraße entlastet werden.

Im Südosten werden neue Freiräume als Erholungsflächen zugänglich gemacht. Neue Fuß- und Radverkehrsquerungen schließen u. a. an die westlich des Plangebiets gelegene Trasse des Werkzeugs an. Vorhandene Grünflächenvernetzungen werden gestärkt und neue angelegt. Es werden Bushaltestellen in der Greuling- und Industriestraße eingerichtet. Angeregt werden sollen die Reaktivierung von Leerständen, Aufwertungen für den Rad- und Fußverkehr auf der Lenneper und der Bismarckstraße ebenso wie die Nutzung regenerativer Energien und Dachbegrünungen.



### Frühzeitiger Planungsstand - Entwurfsvariante A

Die städtebaulichen Zielsetzungen sind für die Planungsvariante A dementsprechend wie folgt angesetzt:

#### 1. Bodenrecht/Neuordnungsbedarf

(Variante A)

**Ziel 1.1:** Grundstücksneuordnung im Nordwesten und Norden des Plangebiets. Bestandsorientierte, aber effiziente Flurstückszuschnitte.

**Ziel 1.2:** Baumarkterweiterung Variante A1 – West: Ausweitung nach Westen entlang der nördlichen Industriestraße. Bestandsorientierte Entwicklung.

**Ziel 1.3:** Entkernung des Baublocks zwischen Industrie-, Greuling-, Bismarck- und Lenneper Straße.

#### 2. Verkehrsgestaltung

**Ziel 2.1:** B 229n mit östlich an den Baumarkt angrenzender Anbindung über die Industriestraße. Hierdurch optimale Straßenanbindung des Gebiets.

**Ziel 2.2:** Kreisverkehr und Straßenrückbau am Zentralpunkt. Aufwertungen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptstraßen.

**Ziel 2.3:** Neue Wegevernetzungen im Geltungsbereich und Anschlüsse nach außerhalb. Schaffung eines diversifizierten Rad- und Fußverbindungsnetzes.

**Ziel 2.4:** Neue Bushaltestellen in der Greuling- und Industriestraße.

**Ziel 2.5:** Optional Beibehaltung des Gütergleisanschlusses Lenneper Straße 57.

### 3. Bestandsentwicklung

**Ziel 3.1:** Auflösung vorhandener Leerstände durch gebietsinterne Nutzungsverlagerungen und durch neue Einrichtungen. Einräumung von Erweiterungsmöglichkeiten für Betriebe. Möglichkeiten für soziale und kulturelle Einrichtungen.

**Ziel 3.2:** Entdichtung und Wohnumfeldverbesserung des Innenbereichs Baublock Bismarck-, Greuling- - Lenneper – Bismarck- - Industriestraße (s. Ziel 1.3). Dauerhafte Stärkung des Wohnstandortes.

**Ziel 3.3:** Suchraum Solarnutzungen und Dachbegrünungen auf vorhandenen Betriebs- und sonstigen Gebäuden.

**Ziel 3.4:** Erhalt und bestandsgerechte Nutzung der Baudenkmäler in der Industriestraße (ehemals Walzwerke) und Baisieper Straße (Wasserturm).

**Ziel 3.5:** Stärkung des Wohnstandorts nördliche Lenneper Straße.

**Ziel 3.6:** Behutsame Fortentwicklung des Mischgebietes im Südosten des Plangebietes.

### 4. Grünflächen

**Ziel 4.1:** Ausweitung der Grünflächenvernetzungen entlang der Bahntrassen und der B 229n.

**Ziel 4.2:** Zugänglichkeit und Querbarkeit des Grünbereichs östlich der Güterbahntrasse nach Bliedinghausen, südlich der Lenneper Straße. Teil der Biotopvernetzung.

**Ziel 4.3:** Zusätzliche Grünflächen im Gebiet: Westliche Industriestraße, Baublock Bismarck-, Greuling- und Lenneper Straße, sowie weitere wohnungsnaher Ergänzungsflächen.

**Ziel 4.4:** Erfahrbare, aufwertende Grünverbindungen entlang den Hauptverkehrsstraßen.

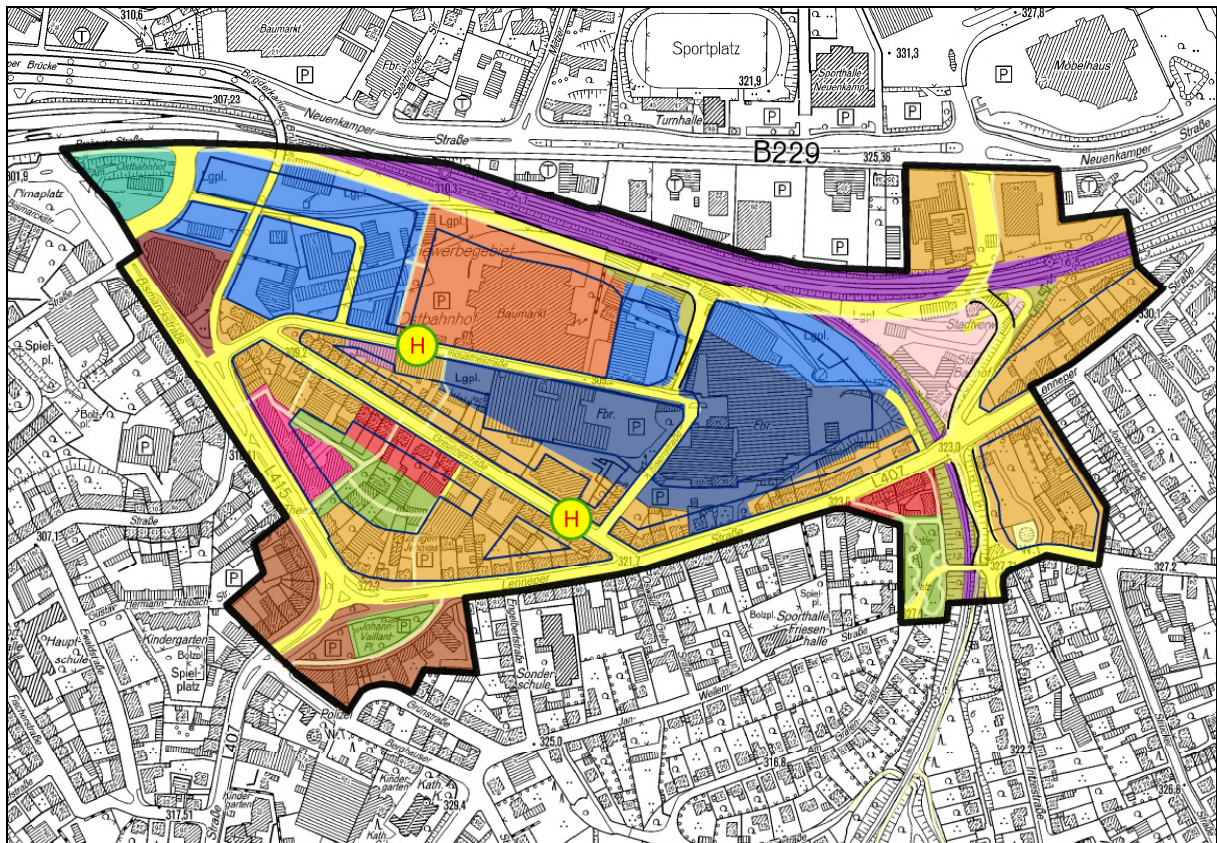
### Variante B: Standortaufwertung

...durch deutliche Infrastruktur- und Gewerbeorientierung unter Realisierung der B 229n und K 3n.

Dieser Entwurf implementiert die B 229n – mit einem östlich gelegenen Anschluss an die Industriestraße - sowie die K 3n, welche bis zur Einmündung Baisieper und Intzestraße geführt wird. Die Grundstücke nördlich der Industriestraße werden neu geordnet und marktfähig ausgerichtet. Die Baumarkterweiterung ist in diesem Fall durch Nordwest- und Ostextension vorgesehen. Eine Verlagerung religiöser bzw. sozio-kultureller Einrichtungen ist auch hier, allerdings in eingeschränkter Form, für die westliche Industriestraße beabsichtigt. Eine Aufwertung des Zentralpunkts – u. a. durch einen Kreisverkehr – ist ebenso vorgesehen wie in Relation zu den anderen Varianten weniger umfassende Rad- und Fußwegeverbindungen. Neue ÖPNV-Haltestellen werden eingerichtet. Der Intzeplatz wird durch eine Verkehrsentflechtung aufgewertet und neu gestaltet. Zwischen Lenneper und Baisieper Straße östlich an die K 3n angrenzend wird das vorhandene Mischgebiet erweitert.

Gegenüber der Planungsvariante A wird der Wohnstandort weniger stark entwickelt.





### Frühzeitiger Planungsstand - Entwurfsvariante B

Die städtebaulichen Zielsetzungen der Planungsvariante B gliedern sich wie folgt auf:

#### 1. Bodenrecht/Neuordnungsbedarf (Variante B)

**Ziel 1.1:** Neuordnung des Gewerbes im Nordwesten des Plangebietes. Effiziente Grundstücke mit Ringerschließung.

**Ziel 1.2:** Baumarkterweiterung Variante B: symmetrische Baufelderweiterung nach Osten und Nordwesten.

**Ziel 1.3:** Entkernung des Baublocks zwischen Industrie-, Greuling-, Bismarck- und Lennepers Straße.

#### 2. Verkehrsgestaltung

**Ziel 2.1:** B 229n und K 3n mit Anbindung des Gebiets östlich des Baumarktes über die Industriestraße. Hierdurch optimale Straßenanbindung.

**Ziel 2.2:** Kreisverkehr und Straßenrückbau am Zentralpunkt. Aufwertungen für den Fuß- und Radverkehr entlang der Hauptstraßen, in etwas geringerer Intensität als in den anderen Planungsvarianten.

**Ziel 2.3:** Neue Wegevernetzungen im Geltungsbereich und Anschlüsse nach außerhalb. Schaffung eines diversifizierten Rad- und Fußverbindungsnetzes.

**Ziel 2.4:** Neue Bushaltestellen in der Greuling- und Industriestraße.



### 3. Bestandsentwicklung

**Ziel 3.1:** Auflösung vorhandener Leerstände durch gebietsinterne Nutzungsverlagerungen und neue Einrichtungen. Erweiterungsmöglichkeiten für Betriebe. Möglichkeit für soziale und kulturelle Einrichtungen.

**Ziel 3.2:** Entdichtung und Wohnumfeldverbesserung des Baublocks Bismarck-, Greuling- - Lenneper – Bismarck- - Industriestraße (s. Ziel 1.3). Stärkung des Wohnstandortes, dabei Beibehaltung eines kompakten Mischgebietes im Südosten.

**Ziel 3.3:** Erhalt und bestandsgerechte Nutzung der Baudenkmäler in der Industriestraße (ehemals Walzwerke) und Baisieper Straße (Wasserturm).

**Ziel 3.4:** Entwicklung von Baufeldern im Osten des Plangebiets zu Mischgebieten mit Ergänzungsflächen.

### 4. Grünflächen

**Ziel 4.1:** Aufwertung des Intzeplatzes durch Verkehrsentflechtung/Abkopplung von der Lenneper Straße und durch erweiterte Parkgestaltung.

**Ziel 4.2:** Entkernung und grünflächenorientierte Ausprägung des Innenbereiches Baublock Bismarck-, Greuling- und Lenneper Straße.

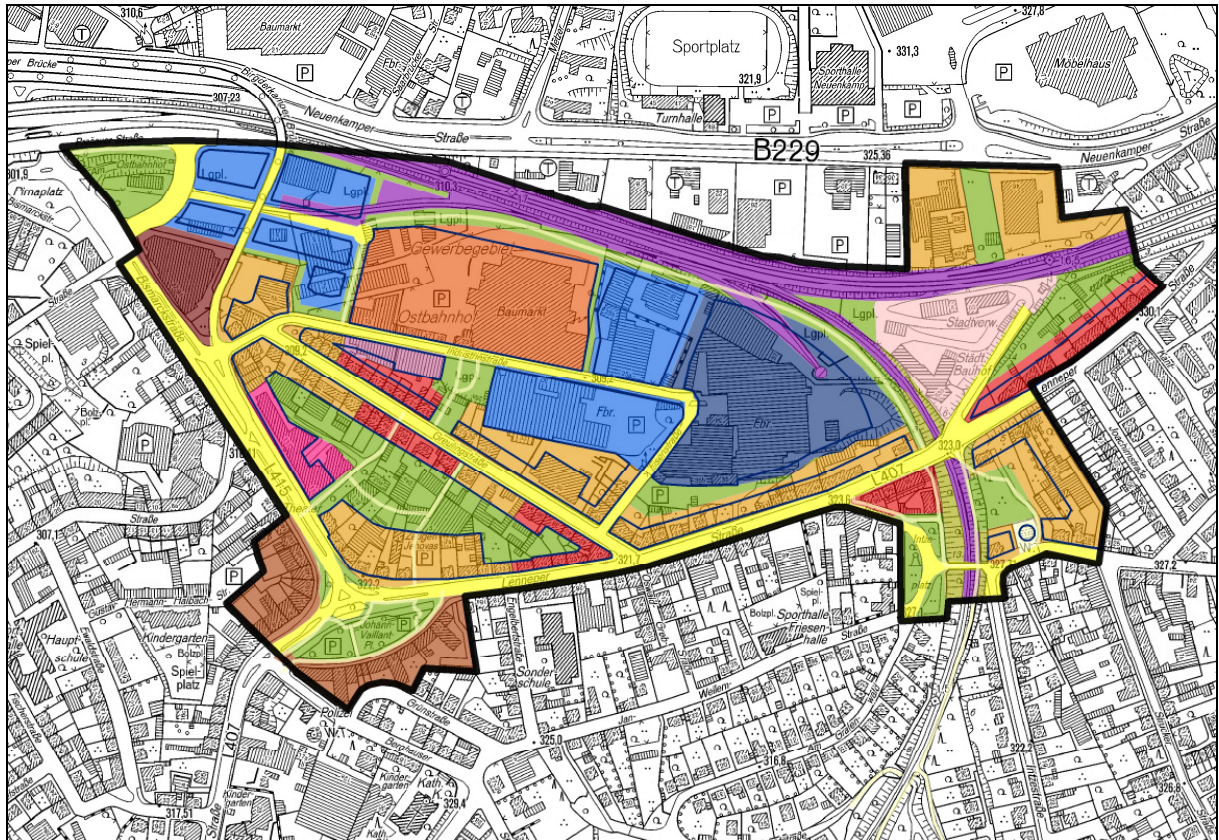
**Ziel 4.3:** Erfahrbare, aufwertende Grünverbindungen entlang den Hauptverkehrsstraßen.

### Variante C: Nachhaltige Entwicklung

...durch Verbesserung der Lebensqualität, marktgerechte Grundstücke, ökologische Verkehrsplanung, Verstärkung gebietsinterner Bezüge, neue Freiflächen und deren Vernetzung sowie erneuerbare Energien.

Im Sinne einer ökonomisch, ökologisch, sozial und finanziell nachhaltigen Entwicklung wird auf B 229n und K 3n komplett verzichtet. Stattdessen werden im Sinne einer Stadt mit kurzen Wegen gebietsinterne Bezüge zwischen dem Zentralen Versorgungsbereich sowie dem Bereich Lenneper Straße und den Bereichen Ostbahnhof/Industriestraße stärker ausgeprägt und der Schwerlastverkehr auf den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen abgewickelt. Es sind umfassende Freiflächenentwicklungen sowie Fuß- und Radwegevernetzungen vorgesehen - dadurch Aufwertung des Wohnstandortes. Im Gegenzug werden betriebliche Grundstücke neu geordnet und marktfähig gestaltet. Weitere Flächenanteile bleiben disponibel, da im Gegensatz zu den Varianten A und B keine neue Hauptstraßenplanung vorgesehen ist. Die Baumarkterweiterung wird nach Westen vollzogen. Der Anschluss an die Presover Straße wird gestärkt. Die Reaktivierung von Güterbahnanschlüssen ist vorgesehen. Die Aufwertung des Südostens, des Zentralpunktes sowie von Lenneper und Bismarckstraße ist in ähnlicher Form wie in Variante A intendiert. Insbesondere auf der Bismarckstraße können neben mehr Raum für den nichtmotorisierten Verkehr auch Baumreihen in Erwägung gezogen werden. Die Intzebrücke ist für den motorisierten Verkehr nur noch als Einbahnstraßennutzung vorgesehen, sodass die Lenneper Straße entlastet wird. Solaranlagen auch durch Mehrfachnutzung, etwa durch parallele Regenrückhaltung, sind ebenso beabsichtigt wie ökologische Grünvernetzungen. Vorhandene Infrastruktur wird optimal genutzt. Die Planung C ist bei einer vorhandenen langfristigen Perspektive sukzessive realisierbar.

Allgemeine Zielsetzung ist es angesichts der Nutzungsdichte im Geltungsbereich, die künftige bauliche Entwicklung in allen Baugebieten jeweils maximal bis zur spezifischen Grundflächenzahl-Obergrenze der Baunutzungsverordnung (s. BauNVO § 17 Absatz 1) zuzulassen. Allerdings können angrenzende Grünflächen dieser Entwicklungsabsicht zugeordnet werden, sofern diese eigentumsrechtlich zurechenbar sind.



### Frühzeitiger Planungsstand - Entwurfsvariante C

Die städtebaulichen Zielsetzungen der Planungsvariante C sind dementsprechend wie folgt gefasst:

#### 1. Bodenrecht/Neuordnungsbedarf

(Variante C)

**Ziel 1.1:** Grundstücksneuordnung im Nordwesten des Plangebiets. Effiziente Flurstückszuschnitte und Erschließungslösungen.

**Ziel 1.2:** Baumarkterweiterung Variante A2 – West: Ausweitung nach Westen entlang der nördlichen Industriestraße mit symmetrischer Flächenbildung.

**Ziel 1.3:** Weitreichende Entkernung des Baublocks zwischen Industrie-, Greuling-, Bismarck- und Lenneper Straße.

#### 2. Verkehrsgestaltung

**Ziel 2.1:** Kreisverkehr und Straßenrückbau am Zentralpunkt. Rückbau von Hauptstraßen sowie Aufwertungen für den Fuß- und Radverkehr entlang derselben.

**Ziel 2.2:** Reaktivierung eines Gütergleisanschlusses im Nordwesten und Beibehaltung eines Gleisanschlusses im Nordosten des Plangebietes.

**Ziel 2.3:** Vielfältige neue Wegevernetzungen im Geltungsbereich und Erhöhung der Gebietsdurchlässigkeit. Schaffung eines diversifizierten Rad- und Fußverbindungsnetzes.

**Ziel 2.4:** Neue Bushaltestelle in der Greulingstraße.

**Ziel 2.5:** Entlastung der Lenneper Straße sowie des Intzeplatzes durch Einbahnstraßenführung über die Brücke Intzestraße.

### 3. Bestandsentwicklung

**Ziel 3.1:** Auflösung vorhandener Leerstände durch gebietsinterne Nutzungsverlagerungen und neue Einrichtungen. Gebietsinterne Verlagerungs- und Erweiterungsmöglichkeiten für Betriebe, Möglichkeiten für soziale und kulturelle Einrichtungen.

**Ziel 3.2:** Deutliche Entdichtung und Wohnumfeldverbesserung des Baublocks Bismarck-, Greuling- - Lenneper – Bismarck- - Industriestraße (s. Ziel 1.3). Dauerhafte Stärkung des Wohnstandortes.

**Ziel 3.3:** Solarnutzungen und Dachbegrünungen auf vorhandenen Betriebs- und sonstigen Gebäuden. Forcierung von Erdwärmenutzung.

**Ziel 3.4:** Mehrfachnutzung des Innenbereichs Erschließungsohr Presover Straße auch durch Solarnutzung und Regenrückhaltung.

**Ziel 3.5:** Erhalt und bestandsgerechte Nutzung der Baudenkmäler in der Industriestraße (ehemals Walzwerke) und Baisieper Straße (Wasserturm).

**Ziel 3.6:** Stärkung des Wohnstandorts nördliche Lenneper Straße.

**Ziel 3.7:** Behutsame Fortentwicklung des Mischgebietes im Südosten des Plangebietes.

**Ziel 3.8:** Verstärkte Berücksichtigung vorhandener und noch ablesbarer technischer Infrastruktur

**Ziel 3.9:** Eigenständiger Baukörper Höhe Industriestraße 7 mit Ausrichtung auf die Industriestraße.

### 4. Grünflächen

**Ziel 4.1:** Ausweitung der Grünflächenvernetzungen entlang der Bahntrassen und der B 229n.

**Ziel 4.2:** Zugänglichkeit und Querbarkeit des Grünbereichs östlich der Güterbahntrasse nach Bliedinghausen, südlich der Lenneper Straße. Teil der Biotopvernetzung.

**Ziel 4.3:** Zusätzliche Grünflächen im Gebiet: Westliche Industriestraße, Baublock Bismarck-, Greuling- und Lenneper Straße, Verbindungsfläche Industrie-/Greulingstraße, Innenbereich Erschließungsohr Presover Straße sowie weitere wohnungsnahen Ergänzungsflächen.

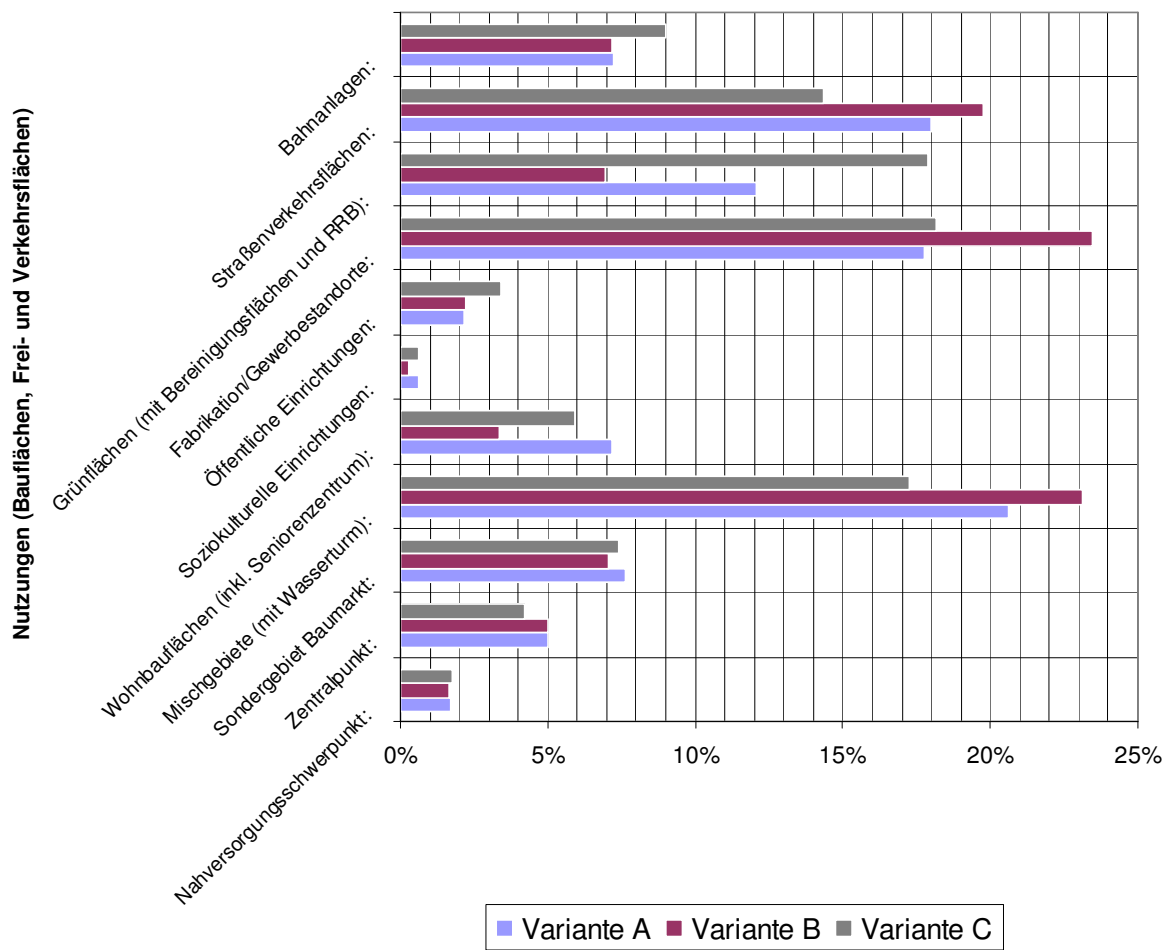
**Ziel 4.4:** Erfahrbare, aufwertende Grünverbindungen entlang den Hauptverkehrsstraßen.

### Flächenbilanzen der Varianten A, B und C

Die nutzungsbezogenen Flächenverteilungen der Varianten A, B und C unterscheiden sich zum Teil recht deutlich.

Die Aussagekraft ist dabei allerdings begrenzt. Hinsichtlich abweichender Entwicklungsabsichten ist auch zu berücksichtigen, ob es sich um Nuancierungen im Bestand handelt (z. B. Mischgebiet statt Wohnen, leichte Unterschiede hinsichtlich der Baufeldgrößen) oder ob grundsätzliche Alternativen angeführt werden, die z. T. neu entwickelt werden müssten (z. B. Straße statt Gewerbe, Grünfläche statt Gewerbe, Mischgebiet statt Grünfläche).

### Flächenanteile im Vergleich (Plangebiet=100%)



Frühzeitiger Planungsstand – Flächenanteile der Nutzungszuordnungen



## **8. Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung**

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hat auch Stellungnahmen betroffener Bürger und von Trägern öffentlicher Belange mit sich gebracht. Diese sowie die Ergebnisse der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 16.02.2011 sind als Abwägungsmaterial in die Erarbeitung eines Synthesemodells eingegangen.

Der hieraus entwickelte Rahmenplan enthält nach Abwägung folgende Aspekte, die unter dem Aspekt eines Zielkonzeptes Stadterneuerung/Zukunftssicherung zusammengeführt sind.

Der Wohnblock Industrie-, Greuling-, Lennep- und Bismarckstraße wird partiell entkernt, Wegebeziehungen geschaffen und gestärkt. Hierdurch werden die Wohnumfeld- und die Wohnqualität deutlich aufgewertet und ein urbanes Quartier geschaffen, welches sich hierdurch langfristig als attraktiver und in Randlagen weiterhin preiswerter Wohnstandort etablieren kann.

Betriebliche Grundstücke werden partiell neu geordnet und marktfähig weiterentwickelt. Eine Baumarkterweiterung wird ermöglicht und eine strukturierte Neuordnung des Bereiches Industriestraße/Am Ostbahnhof mit besser ablesbaren städtebaulichen Zuordnungen angestrebt.

Der Zentralpunkt wird aufgewertet, u. a. mithilfe einer zeitgemäßen und kostenorientierten Neugestaltung der Verkehrsflächen.

Im Sinne einer ökonomisch, ökologisch, sozial und finanziell nachhaltigen Entwicklung wird auf B 229n und K 3n verzichtet. Die betreffenden Trassen werden, soweit nicht aktuell bereits bebaut, gesichert. Überbaute Bereiche südlich der Eisenbahntrasse Kursbuchstrecke 458 sind aufgrund dieser Sicherungsabsicht partiell als Grünflächen dargestellt, was angesichts des Bestandsschutzes an entsprechende Entwicklungsgelegenheiten gekoppelt ist.

In diesen Freihaltebereichen sind jedoch teilweise ebenfalls Verkehrsfunktionen durch stadtteilübergreifende Rad- und Fußwege vorgesehen, welche die Presover Straße und damit die Trasse des Werkzeugs, außerdem den Freiraumbereich Kuckuck bis hin zur Eschbachtalsperre und zum Radwegeverbund der Balkantrasse über topographisch weitgehend akzeptable Wegebeziehungen anbinden. Weiterhin wird hierdurch eine bessere West-Ost sowie Ost-West-Querbarkeit ermöglicht. Letzteres kommt insbesondere einer optimierten Erreichbarkeit und Verknüpfung von Alt-Remscheid und Lennep durch den Radverkehr zugute.

Der Schwerlastverkehr soll zunehmend weniger über die Intzestraße in das Gebiet geführt werden, sondern über Bundesautobahn A 1 und Bundesstraße 229 (Bestand).

Es ist vorgesehen, die Eisenstraße, welche partiell als Privatstraße mit einer Baulast versehen ist, langfristig wieder komplett zu öffnen und die ursprüngliche Ringschließung wiederherzustellen. Hierdurch würde sich die Nutzungsflexibilität benachbarter Immobilien erhöhen und ein Aufwertungsimpuls gesetzt.

Im Sinne einer Stadt mit kurzen Wegen werden gebietsinterne Bezüge zwischen dem Zentralen Versorgungsbereich sowie dem Bereich Lennep Straße und den Bereichen Ostbahnhof/Industriestraße gestärkt. Es sind Freiflächenentwicklungen sowie ergänzende Fuß- und Radwegnetzungen vorgesehen und dadurch die Hebung des Wohnstandortes.

Weitere städtebauliche Aufwertungen werden baufeldspezifisch vorgenommen.

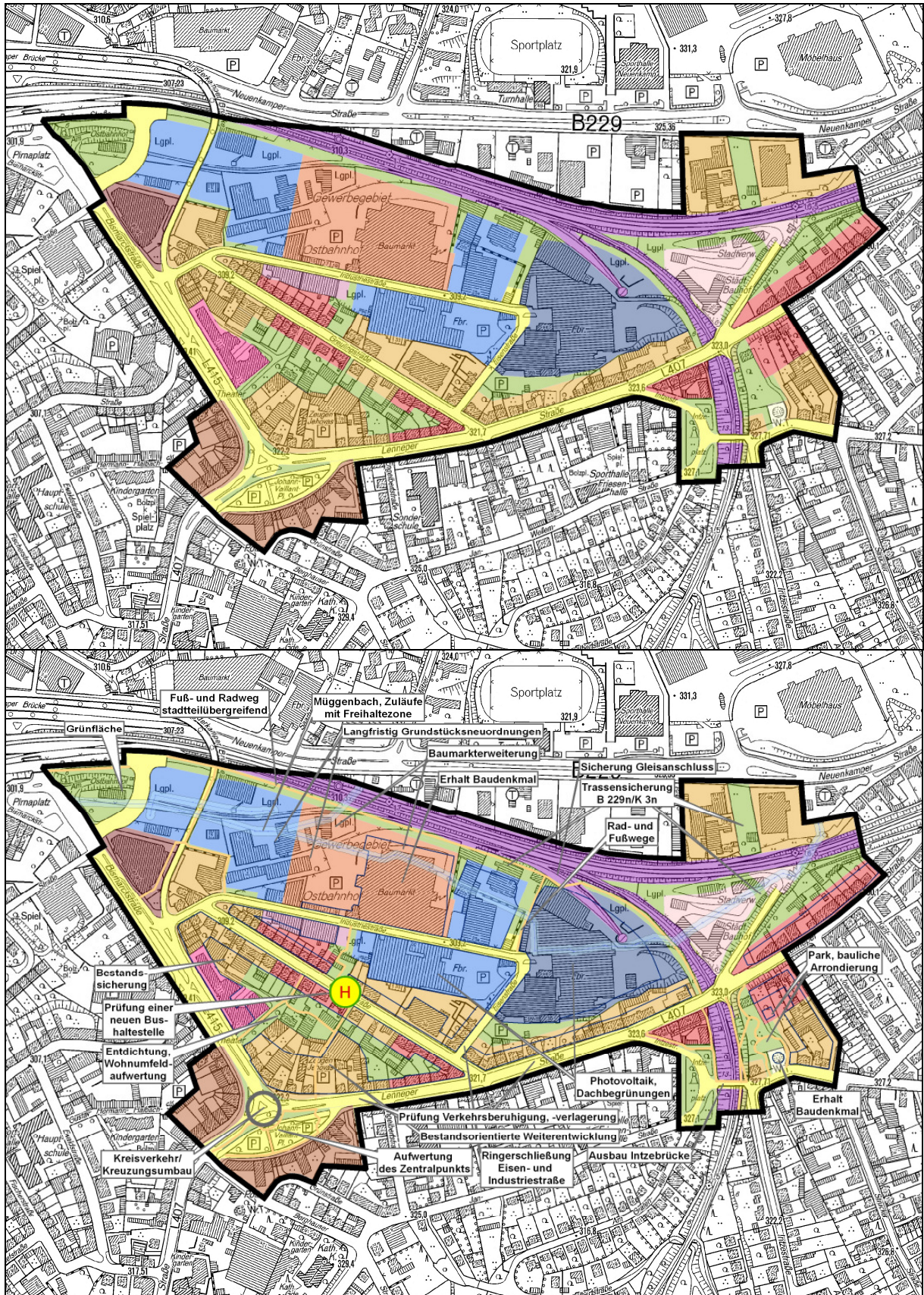
Eine Fortentwicklung und bereichsbezogene Optimierung der städtebaulichen Vorschläge durch die verbindliche Bauleitplanung ist möglich und vorgesehen.

Das Maßnahmenbündel kann sukzessive realisiert werden und wird, sofern die funktionalen Bezüge gewahrt bleiben, eine Standortaufwertung bewirken.

Auf Kennzeichnungen von Straßenflächen und Baugrenzen wird partiell verzichtet. Die Darstellungen des Rahmenplans sind nicht flurstücksscharf, sondern bilden Systemskizzen ab.



# Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung (Plandarstellung)



a) nur Flächenaufteilung ohne Baugrenzen, b) mit Konkretisierungen



Die Zielsetzungen des Rahmenplans sind dementsprechend wie folgt gefasst. Erwartbare Zuständigkeiten sind ergänzend angegeben.

## Rahmenplan Ostbahnhof – Zielsetzungen I

### 1. Bodenrecht/Neuordnungsbedarf

**Ziel 1.1:** Grundstücksneuordnung im Nordwesten des Plangebiets mit effizienten Flurstückszuschnitten. Verbesserung städtebaulicher Zuordnung und Ablesbarkeit.  
⇒privat, Stadt Remscheid

**Ziel 1.2:** Baumarkterweiterung Gebäude und Fläche. Symmetrische Ausweitung des Baumarktbereichs in westliche Richtung. ⇒privat, Stadt Remscheid

**Ziel 1.3:** Weitreichende Entkernung des Baublocks zwischen Industrie-, Greuling-, Bismarck- und Lenneper Straße. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 1.4:** Stärkung raumfunktionaler Bezüge innerhalb des Plangebietes sowie unter Einbezug benachbarter Gebiete durch Grünflächen und Wegebeziehungen.  
⇒Förderung durch das Land, privat, Stadt Remscheid

### 2. Verkehrsgestaltung

**Ziel 2.1:** Kreisverkehr und Straßenrückbau am Zentralpunkt. Rückbau von Hauptstraßen sowie Aufwertungen für den Fuß- und Radverkehr entlang derselben.  
⇒ Stadt Remscheid, Land

**Ziel 2.2:** Beibehaltung des Gleisanschlusses im Nordosten des Plangebietes.  
⇒privat, Deutsche Bahn, Stadt Remscheid

**Ziel 2.3:** Neue Rad- und Fußwegevernetzungen im Geltungsbereich mit Erhöhung der Gebietsdurchlässigkeit. Dabei Berücksichtigung von Außenbezügen (z. B. Trasse des Werkzeugs, Parkanlage Kuckuck, Ost-West-Querbarkeit). Die Vorschläge des Rahmenplans sind exemplarisch und sollten bei gleicher Funktionserfüllung bzw. gemäß besserer Realisierbarkeit zeitnah weiterentwickelt werden.  
⇒Förderung durch das Land, privat, Stadt Remscheid

**Ziel 2.4:** Neue Bushaltestelle in der Greulingstraße. Hierdurch Aufwertung der Erreichbarkeit und Einbindung des Wegesystems. ⇒Stadtwerke Remscheid, Stadt Remscheid

**Ziel 2.5:** Verkehrsberuhigung der Intzestraße, Führung des Schwerlastverkehrs über A1 und B 229. ⇒Stadt Remscheid, Bund, Land

**Ziel 2.6:** Ausbau der Intzebrücke gemäß vorhandenem Bedarf.  
⇒Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 2.7:** Reintegration der Eisenstraße als durchgehend öffentliche Straße. Hierdurch Erreichung einer Ringerschließung Industrie-/ Eisen- und Greulingstraße sowie einer gebietsbezogenen städtebaulichen Aufwertung.  
⇒privat, Stadt Remscheid

## Rahmenplan Ostbahnhof – Zielsetzungen II

### 3. Städtebauliche und bauliche Bestandsentwicklung

**Ziel 3.1:** Deutliche Entdichtung und Wohnumfeldverbesserung des Baublocks Bismarck-, Greuling- - Lenneper - Bismarck- - Industriestraße (s. Ziel 1.3). Dauerhafte Stärkung des Wohnstandortes. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 3.2:** Auflösung vorhandener betrieblicher Leerstände durch gebietsinterne Nutzungsverlagerungen und neue Einrichtungen. ⇒privat, Stadt Remscheid

**Ziel 3.3:** Weiterentwicklung des städtebaulichen Bestands durch eine symmetrische Ausrichtung der Bebauung bei der Adresse Industriestraße 7 auf die Industriestraße. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 3.4:** Behutsame bauliche Arrondierung und Weiterentwicklung im neuen Park am Wasserturm (s. Ziel 5.3). ⇒Stadt Remscheid

**Ziel 3.5:** Stärkung des Wohnstandorts nördliche Lenneper Straße im Osten des Plangebiets. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 3.6:** Erhalt und bestandsgerechte Nutzung der Baudenkmäler in der Industriestraße (ehemals Walzwerke, jetzt Baumarktnutzung) und Baisieper Straße (Wasserturm). ⇒ Förderung durch das Land, privat, Stadt Remscheid

**Ziel 3.7:** Solarnutzungen und Dachbegrünungen auf vorhandenen Gebäuden. ⇒privat, externe Förderung, Stadt Remscheid

### 4. Infrastruktur und Bodenschutz

**Ziel 4.1:** Berücksichtigung und Weiterentwicklung vorhandener technischer Infrastruktur, z. B. des unterirdischen Gasnetzes und der generellen Auflage einer Freihaltezone des unterirdischen Müggenbachs. ⇒privat, Stadt Remscheid

**Ziel 4.2:** Sehr langfristig ggf. und Ziel 4.1 nachgeordnet kostenorientierte Neustrukturierung der Entwässerung sowie Verlegung des Müggenbachs. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

**Ziel 4.3:** Nutzungsspezifische Sanierungen und kostenorientierte Reaktivierungen im Falle von Bodenbelastungen. Hierdurch bei neuem Wissen Weiterentwicklung der Ziele des Rahmenplans. ⇒privat, Stadt Remscheid, externe Förderung

### 5. Grünflächen

**Ziel 5.1:** Durchgrünung des Plangebietes, dadurch Verbesserung von mikroklimatischer Qualität sowie Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten. Aufgreifen der Vorschläge des Rahmenplans und ggf. Weiterentwicklung analog zu Ziel 2.3. ⇒privat, externe Forschung/Förderung, Stadt Remscheid

**Ziel 5.2:** Ausweitung der Grünflächenvernetzungen entlang der Bahntrassen und der Freihaltezonen B 229n/K 3n. ⇒Förderung durch das Land, privat, Stadt Remscheid

**Ziel 5.3:** Realisierung eines „Parks am Wasserturm“ mit einer Zugänglichkeit und Querbarkeit des Grünbereichs. Teil der Biotopvernetzung. ⇒Förderung durch das Land, Stadt Remscheid

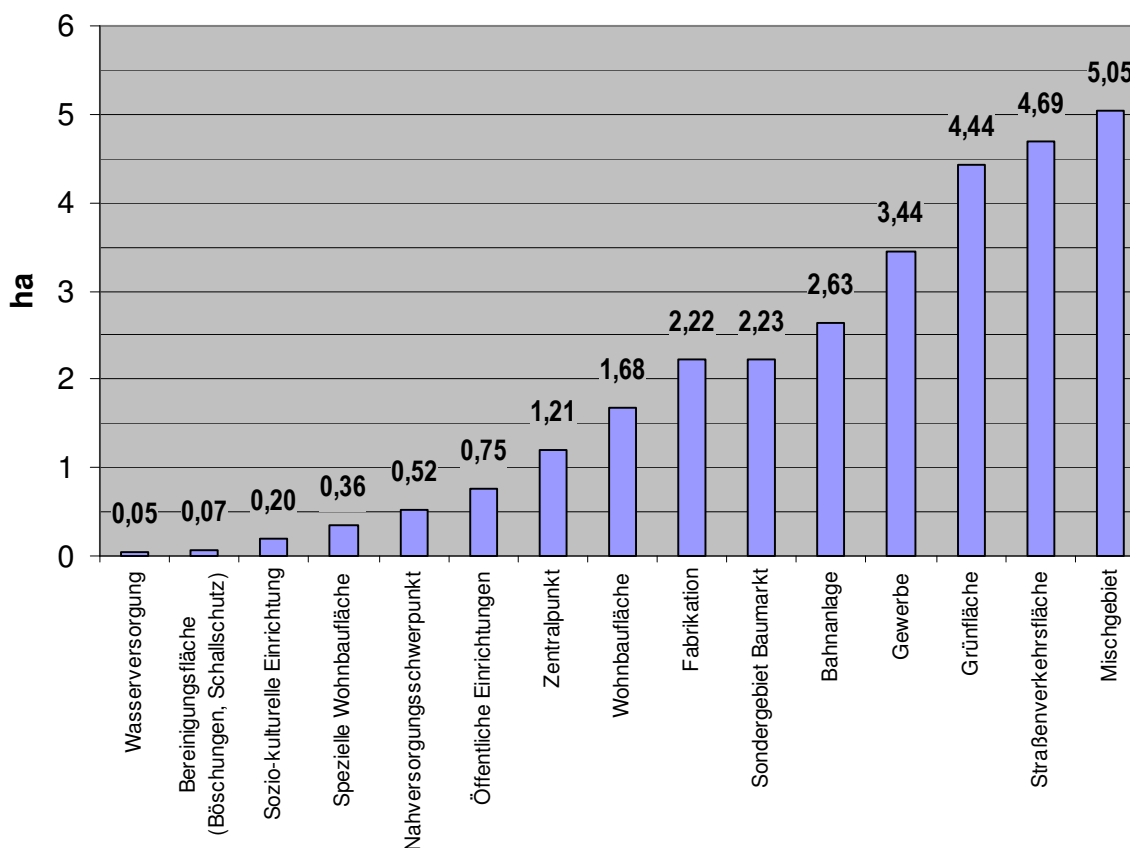
**Ziel 5.4:** Erfahrbare, aufwertende Grünstrukturen (z. B. symmetrisch angeordnete Bäume, Sträucher) entlang den Hauptverkehrsstraßen. ⇒Stadt Remscheid, Land



**Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung  
– Flächenbilanz gemäß Plandarstellung**

Bahnanlage	2,6 ha	8,9 %
Bereinigungsfläche (Böschungen, Schallschutz)	0,1 ha	0,2 %
Fabrikation	2,2 ha	7,5 %
Gewerbe	3,4 ha	11,6 %
Grünfläche	4,4 ha	15,0 %
Mischgebiet	5,1 ha	17,1 %
Nahversorgungsschwerpunkt	0,5 ha	1,7 %
Öffentliche Einrichtungen	0,8 ha	2,6 %
Sondergebiet Baumarkt	2,2 ha	7,5 %
Sozio-kulturelle Einrichtung	0,2 ha	0,7 %
Spezielle Wohnbaufläche	0,4 ha	1,2 %
Straßenverkehrsfläche	4,7 ha	15,9 %
Wasserversorgung	0,1 ha	0,2 %
Wohnbaufläche	1,7 ha	5,7 %
Zentralpunkt	1,2 ha	4,1 %
<b>Gesamt</b>	<b>29,53 ha</b>	<b>100 %</b>

**Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung  
Flächenanteile**



Es handelt sich um Ca.-Angaben.

Wege sind nicht gesondert erfasst, Überbrückungen einmalig als Straßenverkehrsflächen.

## 9. Planungsablauf



	Bezirksvertretung Süd 02.12.2009	Beschluss zur Beteiligung der Öffentlichkeit	<input checked="" type="checkbox"/>
	Haupt- und Finanzausschuss 21.01.2010	Einleitungsbeschluss	<input checked="" type="checkbox"/>
	Zentraldienst 0.12 unter Einbezug von TÖB bis Juli 2010	Erarbeitung von Analysen und Alternativen, Zusammenführung in Karten/Plänen sowie in Textform	<input checked="" type="checkbox"/>
	Lenkungsgruppe (Gestaltungsmehrheit) 25.08.2010	Abstimmung	<input checked="" type="checkbox"/>
	Zentraldienst 0.12, a. g. O. 07.02.2011 – 25.02.2011 / 16.02.2011	Frühzeitige Beteiligung Öffentlichkeit/ Informationsveranstaltung	<input checked="" type="checkbox"/>
	Zentraldienst 0.12, ab 03.02.2011	Frühzeitige Behördenbeteiligung	<input checked="" type="checkbox"/>
	Zentraldienst 0.12 diskontinuierlich ab 02/2011	Erörterung in der verwaltungsinternen integrierten Stadtentwicklungsplanung	<input checked="" type="checkbox"/>
	Zentraldienst 0.12 03/2012 und 04/2012	Abwägung, Entwicklung Rahmenplan	<input checked="" type="checkbox"/>
	Bezirksvertretung Süd 30.05.2012	Vorberatung über Abwägung und Rahmenplan	<input checked="" type="checkbox"/>
	Haupt- und Finanzausschuss 31.05.2012	Entscheidung über Abwägung und Rahmenplan	<input checked="" type="checkbox"/>
(...)	Verwaltung und Gremien ca. 2012-2022	Umsetzung des Rahmenplans - sukzessive und prioritätsbezogen	<input type="checkbox"/>

## 10. Umsetzung und Kosten

Der Rahmenplan selbst verursacht keine unmittelbaren Kosten, sondern ist als Rahmensetzung für konkrete Maßnahmen zu verstehen, über die gesondert befunden werden muss. Die Einbringung privaten Engagements ist in vielen Fällen ebenso sinnvoll wie die Akquirierung öffentlicher Fördermittel und kann zur Weiterentwicklung der Vorschläge des Rahmenplans (bei vergleichbarer Funktionalität) führen.

Für eine Realisierung der Planung ist eine Steuerung der Gebietsentwicklung im Sinne einer ergebnisorientierten integrierten Stadtentwicklungsplanung unter Einbezug der betreffenden Fachstellen bzw. Arbeitsgruppen erforderlich.

Der Rahmenplan Ostbahnhof ist als Vorlage für einen oder mehrere neue Bebauungspläne zu verstehen. Auf der Grundlage begonnener Bebauungsplanungen (BP) ist der Erlass von Veränderungssperren gemäß § 14 Baugesetzbuch (BauGB) möglich. Nach Rechtskraft begründeten BP verbindliches Baurecht bzw. regeln Nutzungszulässigkeiten im gewünschten Sinne. Kosten sind hier z. B. für eine Umweltprüfung und Gutachten einzukalkulieren.

Der Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge von BP kann, sofern diese Planungen zeitnah veranlasst werden, wegen der bereits erfolgten Beteiligung während der Erarbeitung des Rahmenplans auf die formal unbedingt erforderlichen Verfahrensschritte beschränkt werden.

Weiterhin sind voraussichtlich Umlegungen gemäß den §§ 45 ff. BauGB erforderlich.

So ist in allen Fällen eine Wohnumfeldaufwertung durch Entkernung im Baublock Greuling – Lenneper – Bismarck- – Industriestraße vorgesehen. Dies sollte sinnvollerweise durch eine Umlegung veranlasst werden. Kosten entstehen, sofern nicht mindestens eine Nullsummenbilanzierung möglich ist. Im Falle des betreffenden Baublocks ist vorerst von einem negativen Finanzierungssaldo auszugehen, da per Saldo bauliche Nutzungen aufgegeben werden und die Freiflächen herzurichten sowie voraussichtlich auf Bodenschadstoffe hin zu überprüfen sind. Die Aufwertung von einem mit Freiflächen unterversorgten zu einem attraktiven urbanen Wohnstandort wird voraussichtlich nicht als Finanzierungsmöglichkeit herangezogen werden können, ebenso nicht in gleichem Ausmaß die Einräumung straßenseitiger Verdichtungsmöglichkeiten.

Die qualitative Durchgrünung des Plangebietes sollte an Gelegenheiten gekoppelt werden und ist auch auf freiwillige Einbringungen von Grundstücksbesitzern angewiesen.

Hingegen sollte insbesondere die Trassenfreihaltung B 229n /K 3n und die Realisierung von stadtteilübergreifenden Wegebeziehungen in diesen Bereichen durch, soweit vorhanden, eigene oder über Dritte akquirierbare investive Mittel erreicht werden.

Ob und inwieweit durch Baumaßnahmen Beitragspflichten ausgelöst werden, wird im Einzelfall zu prüfen sein. Grds. sind auch Parkflächen und Grünanlagen gemäß § 127 Absatz 2 BauGB Erschließungsanlagen. Ferner wird auch für die Radwege ein förmliches Widmungsverfahren nach § 6 StrWG NW erforderlich sein.

Etwaig vorhandene öffentliche Verkehrsflächen, die nach erfolgtem Ausbau nicht mehr Bestandteil der (Erschließungs-)Anlagen sein werden, wären nach Straßen- und Wegegesetz NRW förmlich einzuziehen. Insbesondere zu nennen ist angesichts des Rahmenplans der Johann-Vaillant-Platz. Eine Herstellung von neu festgesetzten Verkehrsflächen würde erhöhte Folgekosten mit sich bringen, so dass die Finanzierung kurzfristig gesichert werden und eine langfristige Kostendarstellung nachweislich eine finanzielle Entlastung mit sich bringen muss.

Nördlich der Industriestraße sind sinnvollerweise ebenfalls Grundstücksneuordnungen sowie diese auslösende freiwillige betriebliche Kooperationen in Betracht zu ziehen, da Betriebsgrundstücke neu geordnet werden sollen. Angestrebt werden kann hier, dass neben den privaten Grundstücksbesitzern auch die Stadt durch Einbringung eigenen Grundbesitzes langfristig einen Ertrag durch eine Bodenwertsteigerung erwirtschaftet.

## **11. Anhang (12 Blätter)**

Blatt 1: Analyse Umgebung

Blatt 2: Luftbild

Blatt 3: Analyse Blockstruktur/Einwohnerdaten 2009

Blatt 4: Analyse Migrationshintergrund/Einwohnerdaten 2009

Blatt 5: Analyse Planungs-/Fachrecht

Blatt 6: Analyse Nutzungen

Blatt 7: Analyse Eigentumsverhältnisse

Blatt 8: Analyse Verkehr

Blatt 9: Analyse und Bewertung Städtebau

Blatt 10: Optionen Verkehrsplanung

Blatt 11: Rahmenplan Ostbahnhof (ohne Konkretisierungen)

Blatt 12: Rahmenplan Ostbahnhof: Stadterneuerung/Zukunftssicherung