

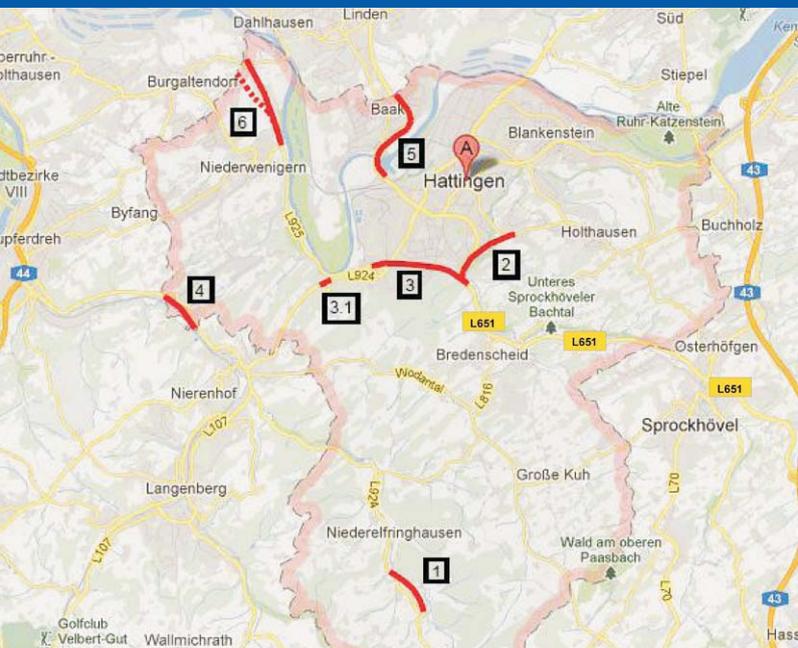


Stadtentwicklungskonzept Hattingen 2030

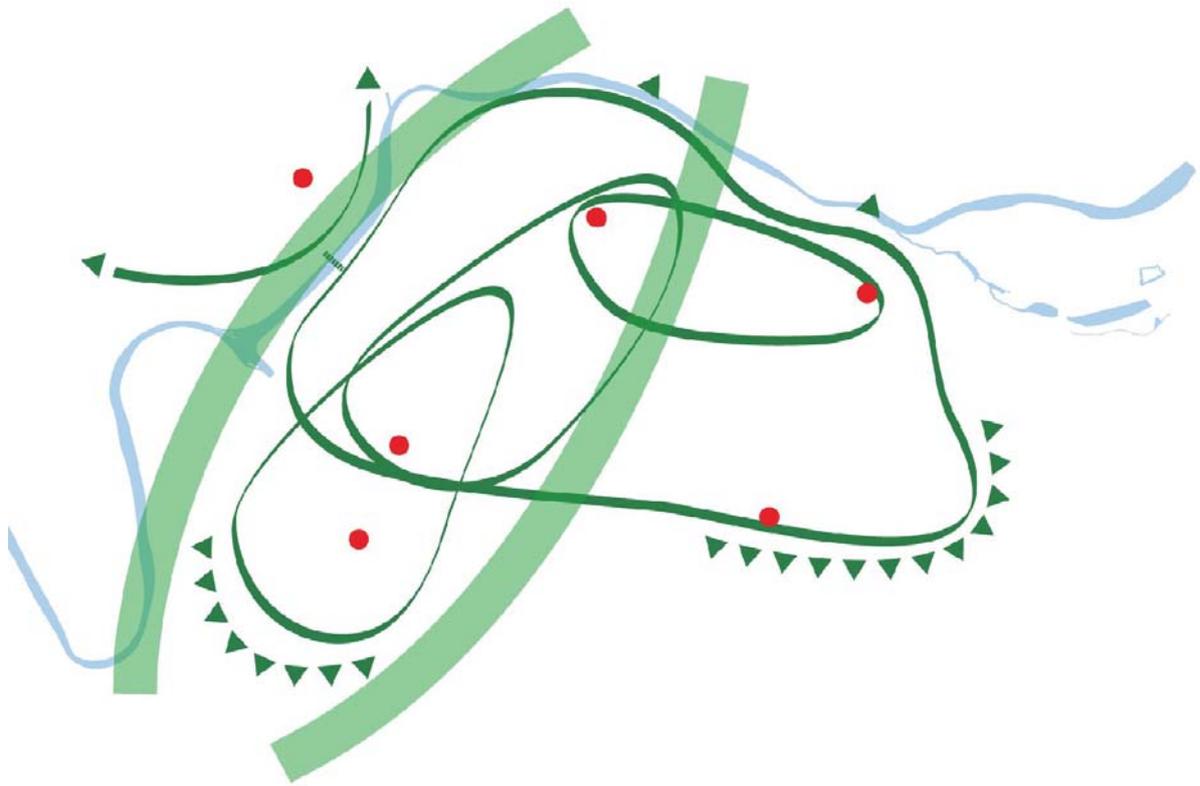
Band 2

Freiraumkonzept Hattingen

Untersuchung einzelner Hauptverkehrs-Trassen



Freiraumkonzept Hattingen 2030



Freiraumkonzept Hattingen

Freiraumkonzept zum Stadtentwicklungskonzept Hattingen 2030

Auftraggeber:



STADT HATTINGEN

Stadt Hattingen

Die Bürgermeisterin

Fachbereich Stadtentwicklung,

Bauordnung und Stadtverkehr

Hüttenstr. 43

45525 Hattingen

T: (0 23 24) 204 5200

F: (0 23 24) 204 5209

fb61@hattingen.de

Auftragnehmer:

scape

Landschaftsarchitekten

scape Landschaftsarchitekten GmbH

Friedrichstr. 115a

40217 Düsseldorf

T: (0211) 302037-0

F: (0211) 302037-20

post@scape-net.de

Hattingen, April 2013

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Aufgabe des Freiraumkonzeptes	3
1.2. Natur und Landschaftsraum	5
1.3. Vorgehen und Betrachtungsraum	7
2. Analyse der Hattinger Freiraumsituation	9
3. Entwicklungsziele	11
3.1. Freizeit und Erholung	12
3.2. Natur und Klima	13
4. Gesamtstädtische Ebene	14
4.1. Leitbild: Fünf grüne Ringe und zwei Klammern für Hattingen	14
4.2. Maßnahmen Freiraumkonzept	17
4.3. Frischluftschneisen, Landschaftsklammern, Schutzgebiete, Eingrünung	19
4.4. Wegesystem	21
4.5. Ringsystem	23
4.6. Ankerpunkte	31
4.7. Landschaftsbasis	34
5. Ortsteilebene	37
5.1. Winz-Baak	37
5.2. Welper	40
5.3. Blankenstein	43
5.4. Holthausen	46
5.5. Hattingen-Mitte	49
Anlagen:	
Karte Freiraumkonzept	
Karte Wegesystem	

1. Einleitung

Der Freiraum hat heute für die Stadtentwicklung eine größere Bedeutung denn je. Er trägt wesentlich zur Lebensqualität Hattingens bei. Die Ausstattung mit attraktiven Grün- und Freiflächen ist ein wichtiger Standortfaktor für die Stadt. Darüber hinaus haben Freiräume ökologische Funktionen, sowohl als Lebensraum für Tiere und Pflanzen als auch für Klima, Wasserhaushalt und Bodenschutz. Den Bürgerinnen und Bürgern dienen die öffentlichen Grünräume als Erholungsflächen. Im Freiraum lässt sich die Natur hautnah erleben und bietet Kindern Orte zum Spielen. Außerdem können Bewegungshungrige unterschiedlichste Sportarten im Freien ausüben. Freiräume leisten einen wichtigen Beitrag zur Wohnqualität und fördern die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit der Stadt.

Die Menschen in Hattingen wissen um die Bedeutung der Freiflächen in ihrer Stadt. Die Freiräume genießen bei den Bürgerinnen und Bürgern ein hohes Ansehen und werden intensiv genutzt. Deshalb arbeitet die Stadt Hattingen seit Jahrzehnten konsequent an der Verbesserung der Freiraumsituation, zum Beispiel durch den Aufbau eines dichten Radwegenetzes. Es ist ein zentrales Anliegen der Stadt, die vorhandenen Qualitäten zu bewahren, zu stärken und auszubauen. Mit dem Freiraumkonzept soll der öffentliche Grünraum noch stärker in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt werden.

1.1. Aufgabe des Freiraumkonzeptes

Die vorrangige Aufgabe des Freiraumkonzeptes ist es herauszuarbeiten, ob und wo Entwicklungschancen örtlich vorhanden und umsetzbar sind, sowie die Frage zu beantworten, welche Maßnahmen zur Entwicklung des Freiraums ergriffen werden sollen. Das Freiraumkonzept bietet eine Grundlage zur Diskussion der künftigen Entwicklung der Hattinger Stadt – Landschaft, wobei von den vorhandenen Qualitäten ausgegangen wird. Darauf aufbauend werden Wege zur Verbesserung der Freiraumsituation aufgezeigt. Das Konzept soll besonders die aktuellen Ansprüche an Natur und Landschaft in der Stadt berücksichtigen. So brauchen Kinder heute eine beispielbare Stadt, Seniorinnen und Senioren Orte nahe ihrer Wohnung, an denen sie in angenehmer Umgebung verweilen können. Spaziergängerinnen und Spaziergänger, Läuferinnen und Läufer brauchen lange, attraktive Wege abseits vom Straßenverkehr.

Das Freiraumkonzept soll:

- Den Bestand an Freiräumen darstellen.
- Die Qualitäten herausarbeiten.
- Wesentliche Belastungen und Mängel benennen.
- Leitziele für die Erhaltung und Qualitätssteigerung der Freiräume erarbeiten.
- Konflikte mit anderen Nutzungen herausarbeiten und Lösungen anbieten.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Freiraumsituation aufzeigen.
- Ein zukunftsorientiertes Freiraum - Konzept darstellen.

Als Teil des Stadtentwicklungskonzeptes Hattingen 2030 findet das Freiraumkonzept Eingang in zukünftige Projekte und Planungen der Stadt Hattingen. Zugleich stellt es einen ersten Baustein eines ggf. zu erarbeitenden Klimaschutzkonzeptes dar.

1.2. Natur und Landschaftsraum

Die Stadt Hattingen liegt im südlichen Bereich des Ruhrgebiets zwischen den Nachbarstädten Essen, Bochum und Wuppertal. Hattingen gehört zum nördlichen Bereich der naturräumlichen Großeinheit "Sieger- und Sauerland" an der westlichen Grenze Westfalens.

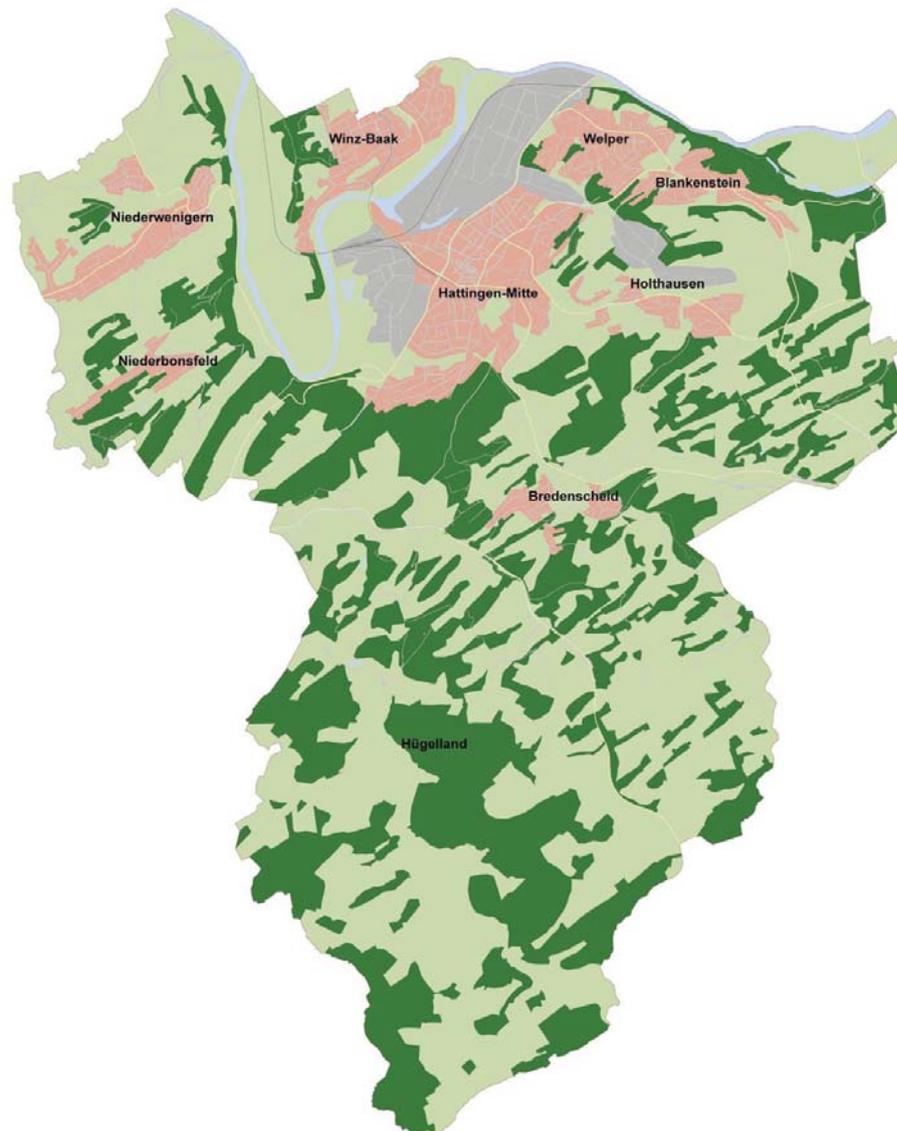


Abb. 1: Landschaftsräume

Zwei wesentliche naturräumliche Elemente prägen die Hattinger Landschaft: Die Ruhrtalaue und das Hattinger Hügelland. Sowohl das Hügelland, das auch "Elfringhauser Schweiz" genannt wird, als auch die Ruhraue sind beliebte Naherholungsgebiete für die Bürger Hattingens und der umgebenden Großstädte. Das Hattinger Hügelland, das sich auf eine Höhe von bis zu 300 m ü.NN. erhebt, ist von drei Tälern geprägt: Dem Felderbachtal, dem Deilbachtal und dem Wodantal. Mehr als ein Viertel der Hattinger Landschaft ist bewaldet. 3,7 km² (5,5 %) der Gesamtfläche der Stadt sind als Naturschutzgebiete, 1,8 km² (2,5 %) als Geschützte Landschaftsbestandteile und 49,4 km² (68,8 %) als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Als Fließgewässer I. Ordnung und Bundeswasserstraße ist die Ruhr das wichtigste Hattinger Gewässer. Dazu kommen zahlreiche Bachläufe, welche überwiegend in die Ruhr münden, sowie Seen und Teiche wie der Kernader See an der Grenze zu Bochum und Witten.

Das vielfältige Landschaftsbild mit seiner bewegten Topografie, den idyllischen Bachläufen, den attraktiven Weitblicken auf der einen und der weitläufigen Ruhraue auf der anderen Seite bietet beste Voraussetzungen für die landschaftsbezogene Erholung. Hattingen ist über die Wanderwege des Sauerländischen Gebirgsvereins erschlossen und bietet auch auf örtlichen Wanderrouten ein vielfältiges Landschaftserlebnis. Die Ruhraue wird intensiv von Fahrradfahrern und Wassersportlern genutzt, die Stadt Hattingen verfolgt mit dem Ausbau des Radwegs "Bahntrasse Hattingen-Sprockhövel" und dem "Radwegekonzept Hattingen 2010" das Ziel, die Bedeutung des Radverkehrs auch innerörtlich zu stärken.

Im innerstädtischen Bereich prägen kleinere Parkanlagen, Grünflächen, Spiel- und Sportanlagen sowie kleine Waldstücke und vereinzelt Landwirtschaft den Freiraum. Dazu kommen von Bäumen gesäumte Straßen und grüne Plätze. Der Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte stellt heute die wichtigste Parkanlage im Stadtgebiet dar. Aber auch in den Stadtteilen finden sich attraktive öffentliche Freiflächen wie der "Gethmannscher Garten" in Blankenstein. Eine Stärke Hattingens ist der schnelle Zugang zu dem angrenzenden attraktiven Landschaftsraum in allen Stadtteilen.

Die Stadt Hattingen verfügt über 87 Sportvereine mit rund 19.157 Mitgliedern (8.577 Sportlerinnen und 10.580 Sportler) in über 50 Sportarten. Ein vielfältiges Angebot wie z.B. zehn Sportplätze, ein Hallen- und ein Freibad, Tennisspielfelder, ein Skatepark, Boule-Anlagen, eine Dirt-Bike Anlage, Bootsanlegestellen, der einzige Ski- und Rodelhang mit Lift im Ruhrgebiet und insbesondere Dressur- und Springplätze ermöglicht es auf unterschiedlichste Art und Weise, sich im Freiraum sportlich zu betätigen. Kinder finden auf sieben Spiel- und Bolzplätzen und 16 Spielgelegenheiten in Parks oder Fußgängerzonen (Stand 2012) Freiräume zum Spielen.

1.3. Vorgehen und Betrachtungsraum

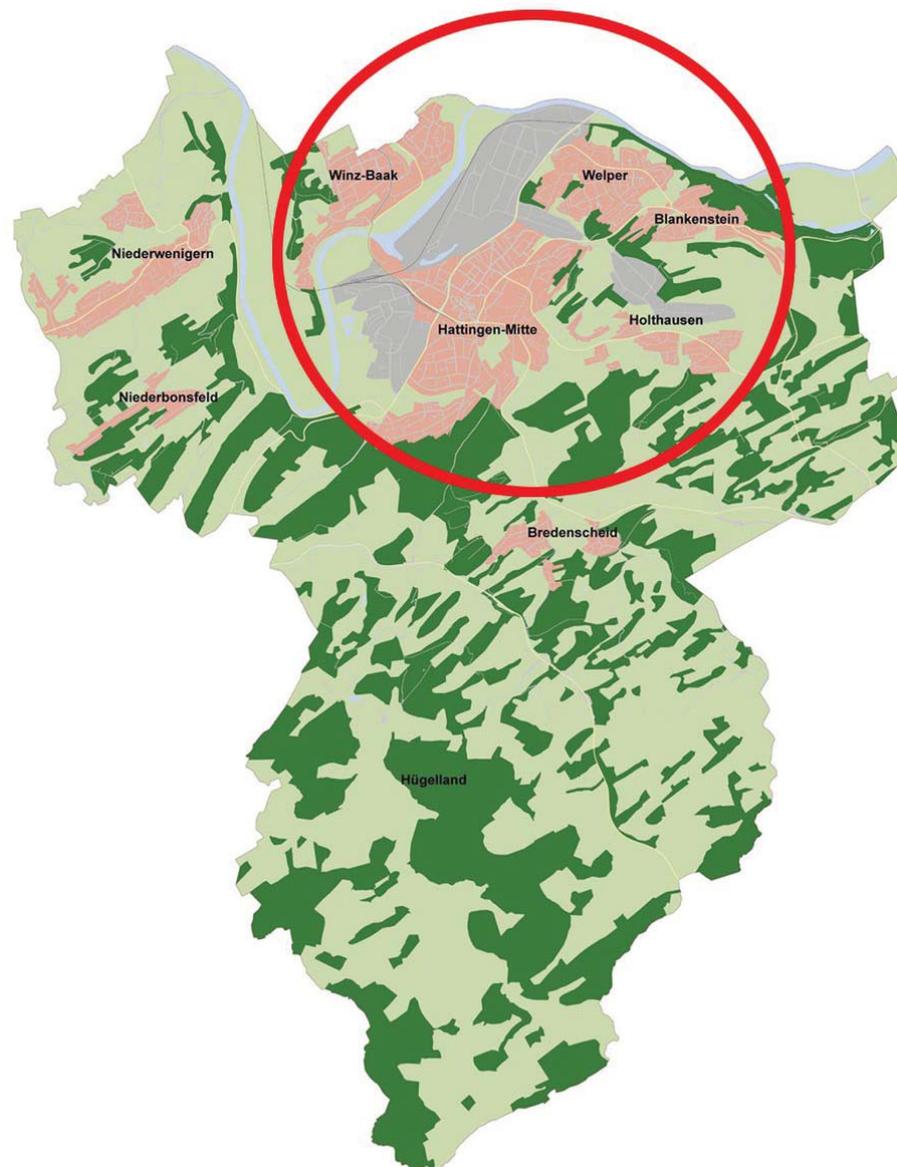


Abb. 2: Betrachtungsraum

Aufgrund der Komplexität der Aufgabe und der Größe des Stadtgebietes war es notwendig, räumliche und inhaltliche Schwerpunkte zu setzen. Das Konzept betrachtete die Stadtteile Hattingen-Mitte, Holthausen, Blankenstein, Welper und Winz-Baak. Dabei wurden vornehmlich die innerstädtischen, öffentlich zugänglichen Freiräume untersucht. Zusätzlich wurde die Vernetzung mit den privaten Freiflächen und den umgebenden Landschaftsräumen in Augenschein genommen.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurden die Potenziale der Freiräume geprüft. Auf Basis einer Stärken-Schwächen Analyse sind Leitziele für die Freiraumentwicklung Hattingens aufgestellt und in einem räumlichen Freiraumkonzept konkretisiert worden. Mögliche Synergiewirkungen oder Konflikte mit dem Stadtentwicklungskonzept wurden während des Planungs- und Dialogprozesses erkannt und frühzeitig diskutiert.

Um eine hohe Akzeptanz und Umsetzbarkeit des Freiraumkonzeptes zu erreichen, erfolgte ein intensiver Dialog mit Politik, Verwaltung, Verbänden und Bürgerinnen und Bürgern,.

2. Analyse der Hattinger Freiraumsituation

Ziel der Analyse ist es, bedeutende Freiräume mit ihren Qualitäten und Defiziten herauszuarbeiten. Betrachtet werden alle Flächen, die eine Freiraumnutzung zulassen und eine gewisse Größe aufweisen (ab ca. 1000 m²). Kleinere Flächen sind im Rahmen des Freiraumkonzeptes nicht mehr in einer Karte darstellbar. Die Hattinger Freiräume werden auf fünf Fragestellungen hin untersucht:

1. Welche Bedeutung haben die Freiräume für das Stadtbild (ästhetische Funktion)?
2. Welche Bedeutung haben die Freiräume für die landschaftsorientierte Erholung (Erholungsfunktion)?
3. Welche Bedeutung haben die Freiräume für das Stadtleben und die Freizeitbedürfnisse der Bevölkerung (gesellschaftliche Funktion)?
4. Welche Bedeutung haben die Freiräume für den Schutz von Natur und Landschaft (ökologische Funktion)?
5. Wie sieht die Freiraumversorgung in den jeweiligen Quartieren aus?

Die Vernetzung von Freiräumen hat für die Erholung, das Stadtbild und die Ökologie eine besondere Bedeutung. Freiräume, die Teil eines Freiraumverbundes sind, oder zu einem solchen zusammen geschlossen werden können, wird deshalb ein besonders hoher Wert zugemessen.

Die Qualitäten und Defizite des Bestandes werden in Abschnitt 5, Ortsteilebene, dargestellt. Hattingen ist durch die Ruhraue und die Elfringhauser Schweiz in große, attraktive Landschaftsräume eingebettet. Eine Stärke der Stadt liegt daher in der guten Erreichbarkeit der umgebenden Freiräume. Diese Qualitäten gilt es herauszustellen und weiter zu entwickeln. Insgesamt zeigt sich, dass Hattingen neben den attraktiven Landschaftsräumen außerhalb der Siedlungen auch über eine Vielzahl an innerörtlichen Freiräumen verfügt, die ein großes Potential für die zukünftige Freiraumentwicklung aufweisen.



Abb. 3: Straßenräume

3. Entwicklungsziele

Auf Basis der Analyse wurden folgende grundlegende Ziele zur Entwicklung der Hattinger Freiräume erarbeitet.

In die Zielfindung gingen auch die Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Natur, Freiraum und Klimaschutz" (im Rahmen der Auftaktveranstaltung "Stadtentwicklungskonzept Hattingen 2030" am 01.03.2011) ein. Folgende Ziele wurden in der Arbeitsgruppe für die Entwicklung der Hattinger Freiräume formuliert:

- Erhalt und Ausbau der Grünflächen in Hattingen.
- Stadtklima verbessern.
- Stärkung Hattingens als Naherholungsziel.
- Schutz von Freiflächen, Stärkung von flächengebundenen Nutzungen.
- Klimaschutzkonzept unter Aspekten wie z.B. das Mikroklima im Stadtkern.
- Ausbau ökologischer Strukturen in der Innenstadt (z.B. Bäume).
- Ökologischer Stadtumbau mit den Themen Dachbegrünung, Nahverkehr und Lärmreduktion.
- Konzept zur Reduzierung des Individualverkehrs.
- Verbesserung der Freiräume im Siedlungsbereich.

Darauf aufbauend bilden sieben Grundsätze in den zwei Funktionen "Freizeit und Erholung" und "Natur und Klima" des Freiraumes die inhaltliche Basis für das Freiraumkonzept.

3.1. Freizeit und Erholung

Grundsatz 1 / Nähe:

Allen Bürgern sollen öffentlich zugängliche Freiräume in akzeptabler Entfernung zur Wohnung oder zum Arbeitsplatz zur Verfügung stehen. Dazu sollen sowohl die innerstädtischen Freiräume ausgebaut, als auch die Erreichbarkeit der umgebenen Landschaft verbessert werden.

Grundsatz 2 / Stadt vernetzen:

Das Freiraumsystem soll die wichtigen Ankerpunkte (öffentliche Einrichtungen) der Stadt miteinander verbinden. Über den Freiraum soll ein effektives Fuß- und Radwegenetz aufgebaut werden. Die attraktive Landschaft soll besser mit den Wohngebieten vernetzt werden. Ein Beschilderungssystem kann zusätzlich Orientierung geben.

Grundsatz 3 / Freiraum für Alle:

Die Grünflächen müssen multifunktionale und barrierefreie Aufenthaltsräume für die gesamte Bevölkerung bieten. Es sollen nicht nur Spiel- und Sportplätze angeboten, sondern eine in ihrer Gesamtheit beispielbare und vielfältig nutzbare Landschaft geschaffen werden. Im Zuge des demographischen Wandels kommt der Erreichbarkeit der Freiräume eine besondere Bedeutung zu (siehe Grundsatz 1).

3.2. Natur und Klima

Grundsatz 4 / CO₂ reduzieren:

Die Freiräume sollen das Rückgrat eines weitgehend autounabhängigen Systems zur Querung der Stadt bilden. Durch die Anlage von Grünflächen und die Pflanzung von Bäumen kann CO₂ langfristig gebunden werden.

Grundsatz 5 / Biotop sichern:

Das Freiraumkonzept soll wertvolle Lebensräume erhalten und Perspektiven für die Entwicklung neuer Lebensräume aufzeigen. Die Lebensräume sollen untereinander vernetzt werden. Wege sollten um sensible Bereiche herum geführt werden.

Grundsatz 6 / Natur erleben:

Durch das Freiraumkonzept soll das Kennenlernen und Beobachten von Flora und Fauna initiiert und gefördert werden. Dies soll in Zusammenarbeit mit den örtlichen Naturschutzverbänden und der Naturschutzstation Ennepe-Ruhr erfolgen. An wichtigen Stellen können Informationstafeln den Wert des Ökosystems aufzeigen und die Besonderheiten erläutern.

Grundsatz 7 / Klima verbessern:

Bis zum Jahr 2060 ist für NRW ein Anstieg der Durchschnittstemperaturen von durchschnittlich 1,9° C, in den Sommermonaten von bis zu 3° C, prognostiziert (vgl. DWD Klimaatlas Deutschland). Aufgrund der ansteigenden Temperaturen werden die Schneetage zurückgehen und die Winterniederschläge vermehrt als Regen fallen. Die jährlichen Gesamtniederschlagsmengen werden um etwa 5 % zunehmen, wobei der meiste Regen im Winter fallen wird. In den Sommermonaten nehmen die Niederschläge um bis zu 20 % ab. Extremwetterlagen wie Hitzewellen oder Starkregenereignisse werden voraussichtlich vermehrt auftreten.

Um die Auswirkungen des Klimawandels auf das Stadtklima abzufangen, sollten frühzeitig Maßnahmen im Freiraum ergriffen werden. Durch ein zusammenhängendes Grünsystem können Frischluftkorridore gesichert bzw. geschaffen werden. Maßnahmen wie Entsiegelung, Fassadenbegrünung, Straßenbegrünung und Sicherung / Ausbau von Grün- und Wasserflächen können das Stadtklima nachhaltig positiv beeinflussen.

4. Gesamtstädtische Ebene

4.1. Leitbild: Fünf grüne Ringe und zwei Klammern für Hattingen

Das Freiraumkonzept soll als Teil des Stadtentwicklungskonzeptes für die nächsten 15 Jahre die Grundlage für die Entwicklung der Hattinger Freiflächen legen. Es gilt, eine Leitidee für die Hattinger Freiräume zu formulieren, die genügend Klarheit und Strahlkraft besitzt, um über diesen langen Zeitraum zu bestehen.

Auf Basis des Bestandes, der Analyse der Stärken und Schwächen sowie des Inputs von Bürgerinnen und Bürgern, Fachleuten, Verwaltung und Politik wurde das Konzept "Fünf grüne Ringe und zwei Klammern für Hattingen" erarbeitet. Die Leitidee betrachtet die Stadtteile nicht mehr isoliert; es wird ein Freiraumkonzept skizziert, das Stadt und Landschaft über die Grenzen der Ortsteile hinweg nachhaltig verbindet. Die Hattinger Stadtteile verfügen jeweils über eine Vielzahl innerstädtischer Freiräume. Doch viele dieser Flächen liegen isoliert im Stadtraum, sie haben weder eine Verbindung untereinander, noch können sie die Ortsteile mit den umgebenden attraktiven Landschaftsräumen verbinden. Im Zuge der Analyse der Freiraumsituation hat sich gezeigt, dass es mit einfachen Mitteln möglich ist, diese fragmentierten Räume zu einem zusammenhängenden System zusammen zu schließen: den "Fünf grünen Ringen und zwei Klammern für Hattingen".

Um die Ortsteile Hattingen-Mitte und Südstadt, Hattingen-Mitte und Welper, Welper und Blankenstein werden drei grüne Ringe gelegt, die zu einer ortsteilübergreifenden Struktur verbunden werden. Ein weiterer Ring verknüpft die Ruhraue westlich des Gewerbe- und Landschaftsparks Henrichshütte mit Welper, Blankenstein, Holthausen und Hattingen-Mitte. Der fünfte Ring (Spange) schließt sich halb um den Stadtteil Winz-Baak mit Anbindung an den Freiraum im Bochumer Stadtteil Linden. Mit der geplanten Ruhrbrücke kann diese Spange in das Ringsystem eingebunden werden. Über Blickachsen und Wegeverbindungen werden Bezüge von den Ringen zur umliegenden Landschaft hergestellt.

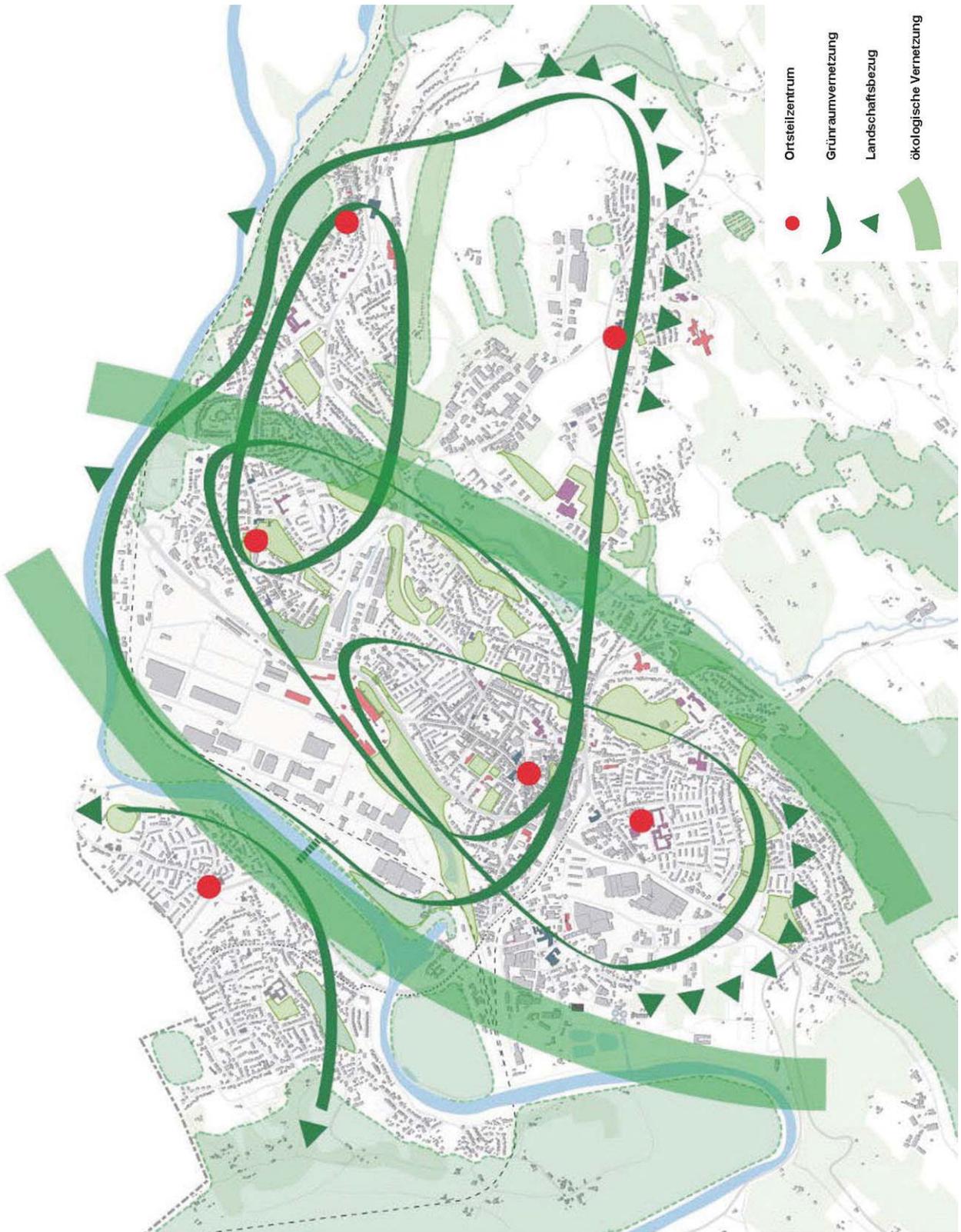


Abb. 4: Prinzipien Freiraumkonzept

Es soll ein attraktives Freiraumsystem geschaffen werden, das einerseits in der Stadt vielfältige Möglichkeiten für Freizeit und Erholung bietet, andererseits den Zugang zur freien Landschaft herstellt. Damit kann das Image Hattingens als "Stadt im Grünen" bis in die Stadtteile ausstrahlen. Es wird die Grundlage für ein durchgängiges Fuß- und Radwegenetz geschaffen und so eine Alternative zum motorisierten Verkehr aufgezeigt. Gleichzeitig werden wichtige Biotope in der Stadt gesichert und miteinander vernetzt; die Entwicklung von Flora und Fauna wird gefördert. Nicht zuletzt fungieren durchgängige Grünverbindungen als Frischluftschneisen, das Stadtklima wird positiv beeinflusst.

Ergänzend sollen zwei Landschaftsklammern wichtige Lebensräume für Tier und Pflanze miteinander vernetzen. Die Ruhraue bildet die erste dieser Klammern. Dort sollen die bestehenden Biotope geschützt und weiter entwickelt werden. Die zweite Klammer zieht sich vom Stadtwald entlang der östlichen Stadtteilgrenze von Hattingen-Mitte und Welper bis zur Ruhr. Hier gilt es, die vorhandenen Biotope zu verbinden und so einen zusammenhängenden Korridor für Tier und Pflanze zu schaffen.

4.2. Maßnahmen Freiraumkonzept

Aufbauend auf dem Leitbild wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, um das Freiraumkonzept in der Örtlichkeit umzusetzen. Die Maßnahmen wurden in mehreren Ortsbegehungen überprüft und in den Workshops Freiraum (22.07.2011 und 28.03.2012) sowie in den Ortsteilrunden diskutiert. Die daraus resultierenden Anregungen und Änderungsvorschläge wurden in das Freiraumkonzept eingearbeitet.

Ziel ist es, soweit wie möglich auf vorhandene Strukturen zurück zu greifen, dabei die Qualitäten der Hattinger Landschaft herauszustellen und in den Siedlungsraum zu transportieren.

Über sechs Maßnahmenpakete soll das Leitbild umgesetzt werden:

1. Frischluftschneisen sorgen für Luftaustausch.
2. Grüne Ringe verbinden Ortsteile und umgebende Landschaftsräume.
3. Landschaftsbasen sichern Freiraumqualität im besiedelten Bereich.
4. Ankerpunkte geben Orientierung und vermitteln Wissen.
5. Schutzgebiete sichern wertvolle Biotope.
6. Landschaftsklammern vernetzen Lebensräume.

Dazu kommen punktuelle Maßnahmen, durch die auf besondere Fragestellungen in den Ortsteilen reagiert wird (vgl. Ortsteilebene).

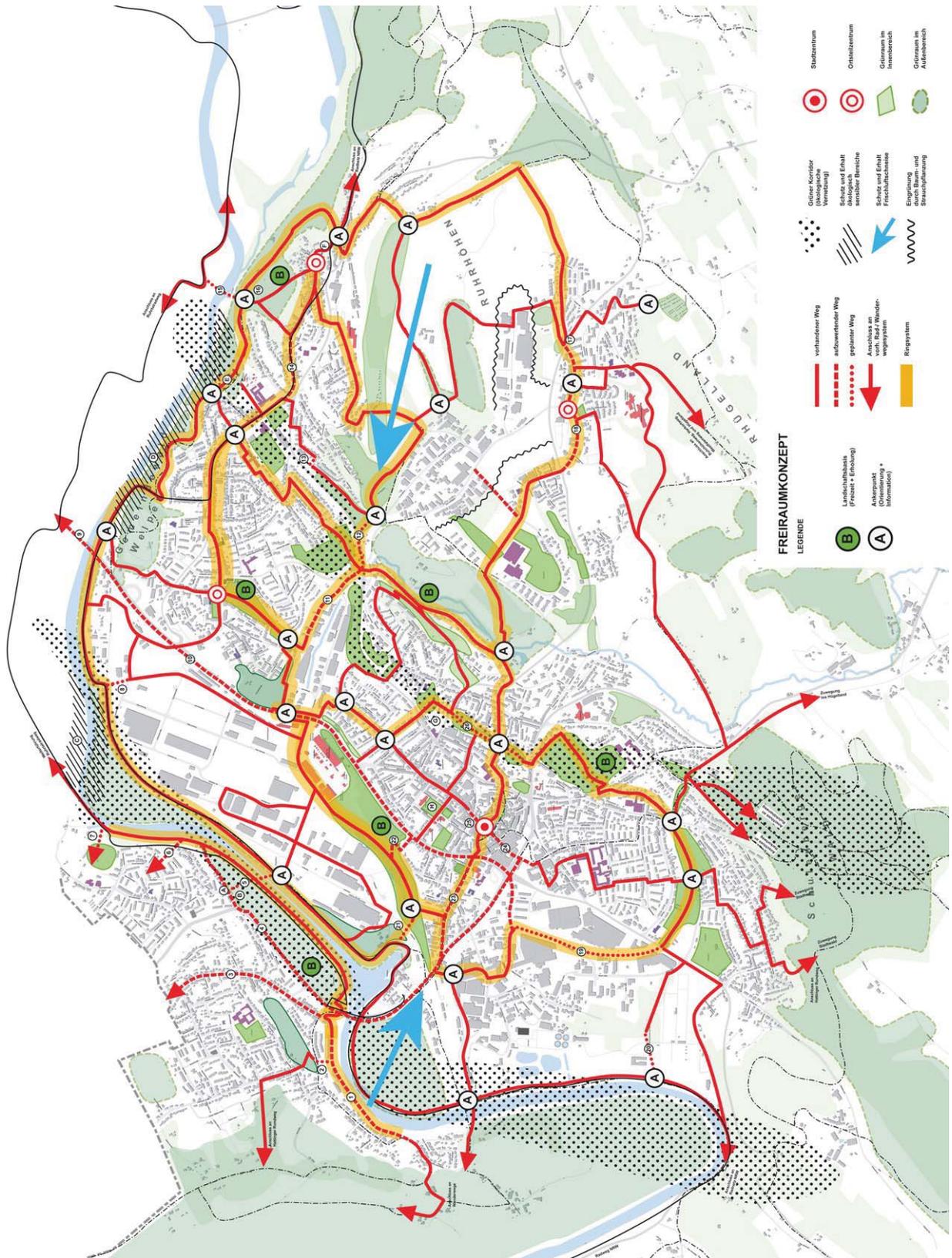


Abb. 5: Freiraumkonzept Übersicht

4.3. Frischluftschneisen, Landschaftsklammern, Schutzgebiete, Eingrünung

Um die Zufuhr und den Austausch von Frischluft langfristig zu sichern, sollen im Osten und im Westen großzügige Frischluftschneisen von Bebauung freigehalten werden. Im Westen übernimmt die Freifläche an der Ruhrschleife diese Funktion, von dort kann Frischluft direkt in das Zentrum von Hattingen-Mitte gelangen. Im Osten soll zwischen dem Gewerbegebiet "Zum Ludwigstal" am nördlichen Rand von Holthausen und Blankenstein eine genügend große Fläche freigehalten werden, um die Luftzirkulation zu gewährleisten.

Die Landschaftsklammer an der Ruhraue ist heute schon vorhanden und soll langfristig gesichert werden. Die zweite Klammer vom Schulenberger Wald entlang der östlichen Stadtteilgrenze von Hattingen-Mitte bis zur Ruhr nördlich von Welper wird dagegen heute immer wieder unterbrochen. Ziel ist es, die vorhandenen Lücken zu schließen und eine durchgängige Biotopvernetzung herzustellen.

Zusätzlich zum Biotopverbund gilt es, wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen vor Beeinträchtigungen zu schützen. Am Gemeindewald nordöstlich von Welper besteht die Gefahr von Störungen durch zu intensive Freizeitnutzung. Hier sollen langfristig Schutzgebiete ausgewiesen und Störungen der Biotope vermieden werden.

Ein weiteres Ziel des Freiraumkonzeptes ist es, die Schönheit und Eigenheit der Landschaft zu bewahren. Deshalb wird vorgeschlagen, das Gewerbegebietes "Zum Ludwigstal II" im Zuge der geplanten Erweiterung mit einer Sichtschutzpflanzung einzugrünen sowie den Schutz und die Pflege der Feuchtwiesen im Tal der Maasbecke (Höhe Heiskampstraße bis Im Vogelsang) zu forcieren.

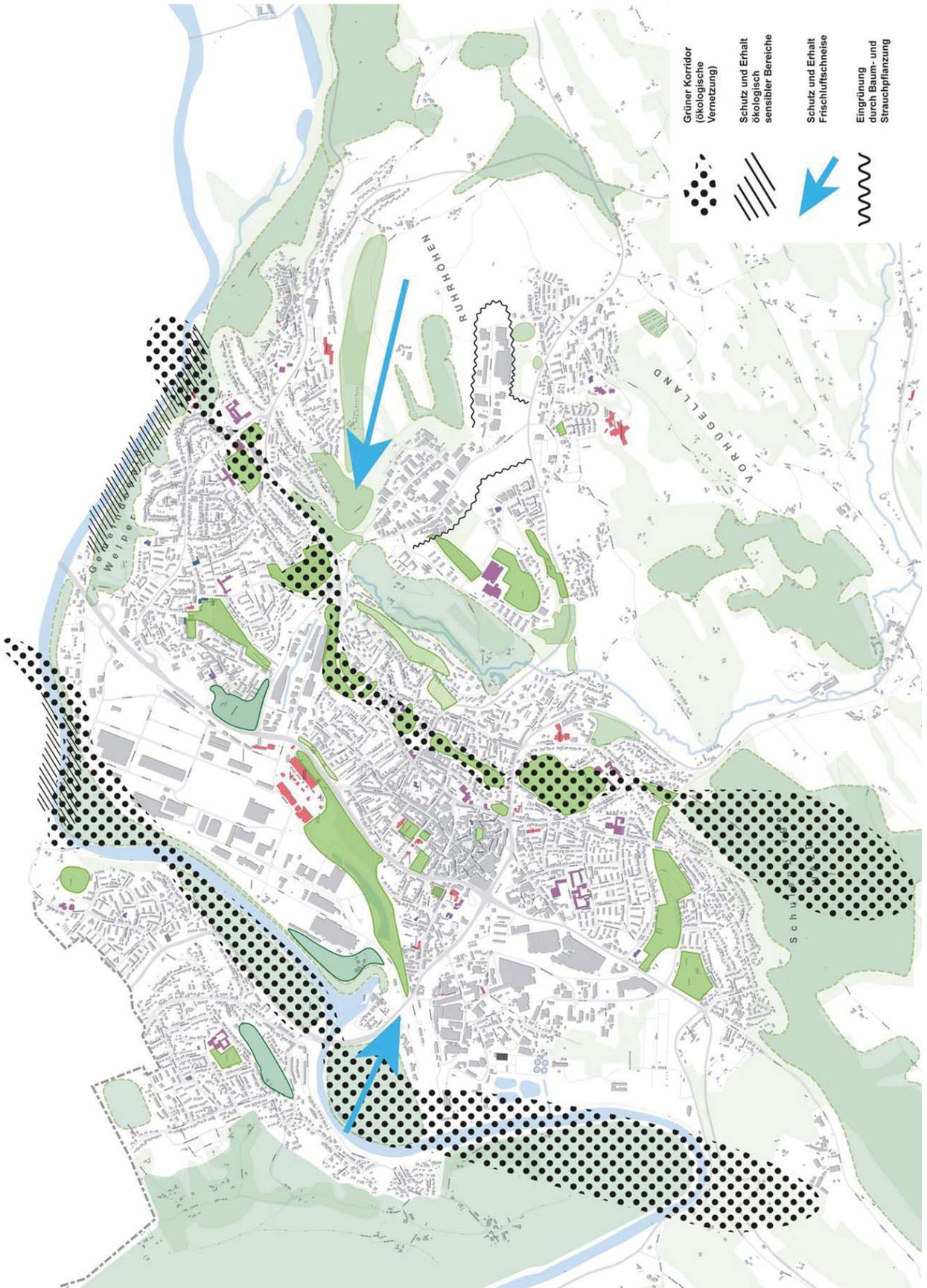


Abb. 6: Landschaftsklammern, Frischluftschneisen, Eingrünung

4.4. Wegesystem

Hattingen verfügt schon heute über eine Vielzahl an innerstädtischen Freiräumen und ein attraktives Umland. Über ein dichtes Wegesystem sollen diese Potentiale erschlossen werden. Das Wegenetz verbindet die Stadtteile untereinander und stellt den Bezug zum Stadtwald, zum Hügelland und zur Ruhraue her. Dies dient nicht nur der Freizeit und der Erholung, über ein attraktives Fuß- und Radwegenetz soll auch eine Alternative zum motorisierten Verkehr angeboten werden.

Dazu wird größtenteils auf das vorhandene Wegenetz zurückgegriffen. Durch punktuelle Ergänzungen bzw. Aufwertungen der Verbindungen wird ein durchgängiges Wegesystem hergestellt, das an die regionalen Wander- und Radwege anschließt.

Damit man sich im Stadtraum orientieren kann, sollen die Wege markiert werden. An besonderen Orten entlang des Wegesystems sollen "Ankerpunkte" den Besucher lenken, Sitzmöglichkeiten anbieten und Informationen über die Landschaft vermitteln (vgl. Ankerpunkte).



Abb. 7: Wegesystem

4.5. Ringsystem

Die fünf Hattinger Ringe stellen das Rückgrat des Hattinger Freiraumkonzeptes und die wichtigsten Freiraumverbindungen in Stadt und Landschaft dar (vgl. Leitbild). Die Ringe bauen dabei auf dem geplanten Wegesystem auf, sie werden besonders markiert. Sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen her, erschließen alle wichtigen innerstädtischen Freiräume (vgl. Landschaftsbasen) und verbinden diese mit der Ruhraue und dem Hügelland.

Entlang der Ringe sollen an allen wichtigen Punkten Aufenthaltsorte geschaffen werden, an denen Informationen über Landschaft und Geschichte vermittelt wird (vgl. Ankerpunkte).

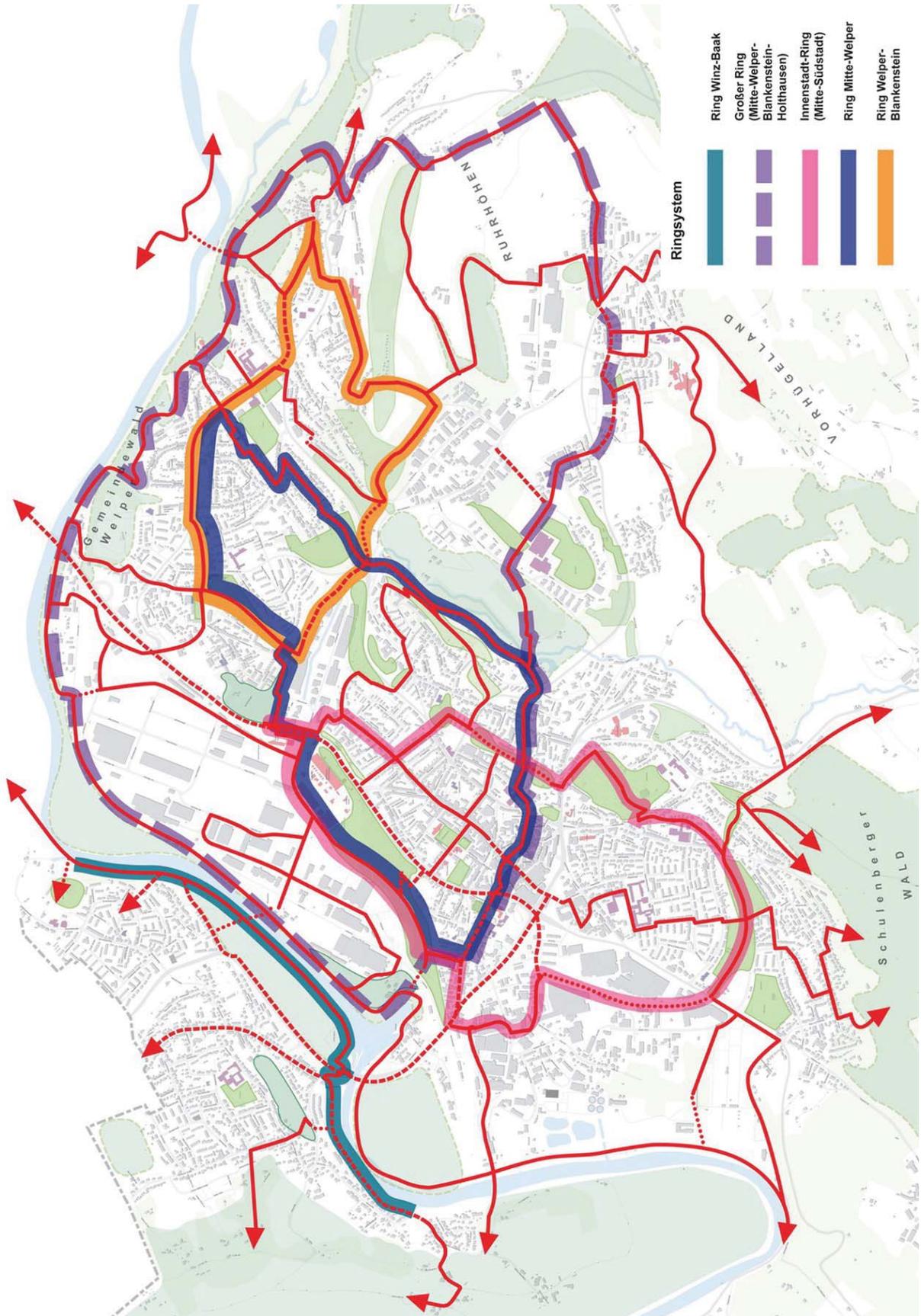


Abb. 8: Ringsystem

Ring 1: Hattingen-Mitte / Südstadt:

Der Ring verbindet Hattingen-Mitte mit der Hattinger Südstadt. Er verknüpft dabei die Freiräume am Siedlungsrand: Ausgehend vom Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte führt der Weg zu der mit Bäumen bestandenen Welperstraße. Weiter über den geplanten Fuß- und Radweg an der Klimaschutzsiedlung Pottacker soll zukünftig die Verbindung zum Evangelischen Friedhof und zum Wasserturm hergestellt werden. Von dort schließt der Ring an den Radweg auf der Eisenbahntrasse Hattingen-Sprockhövel an. Es wird vorgeschlagen, den Radweg zukünftig bis zur Eickener Straße weiter auszubauen, von dort ist dann der Anschluss über das Gewerbegebiet, die Bahnhofsstraße und die Ruhrgasse wieder zurück zum Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte gegeben.

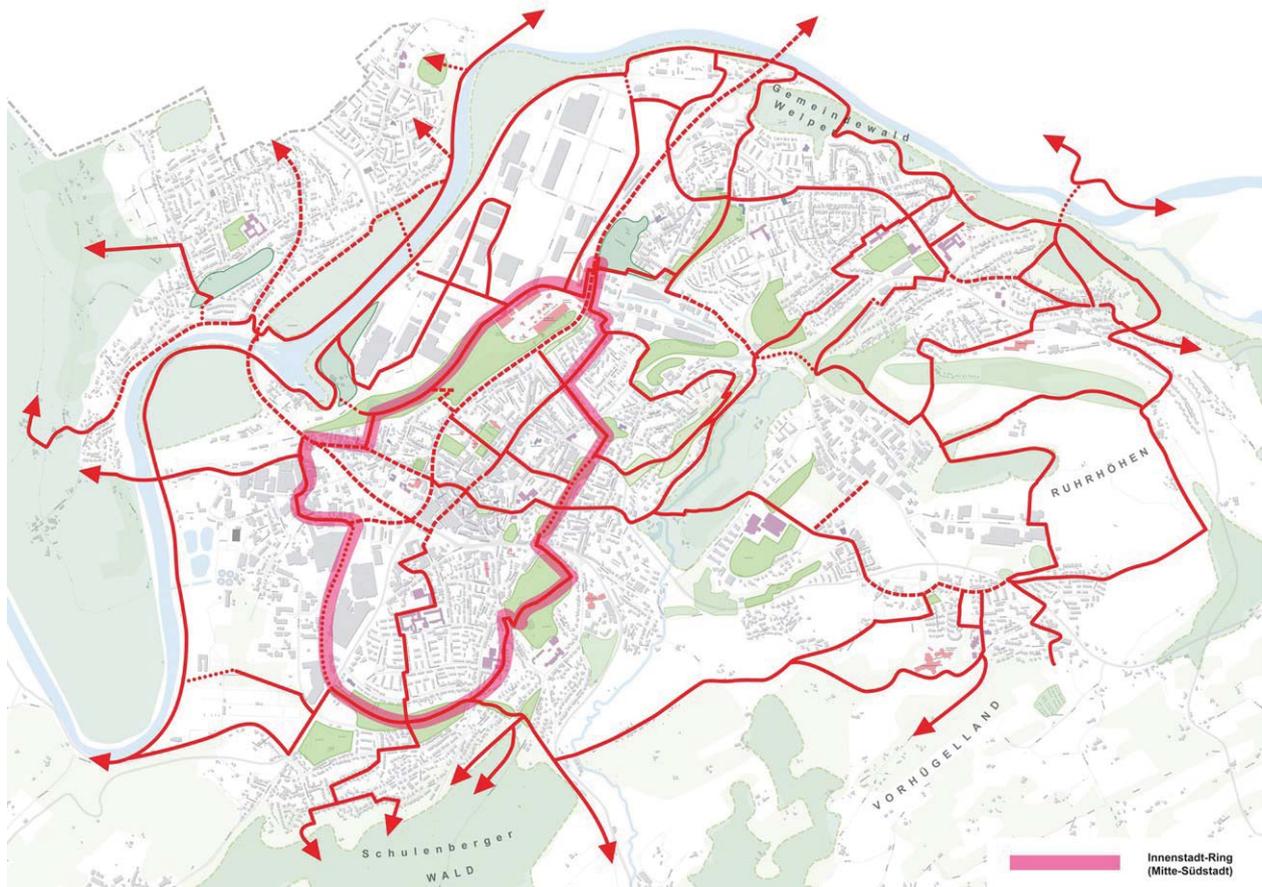


Abb. 9: Ring Hattingen-Mitte / Südstadt

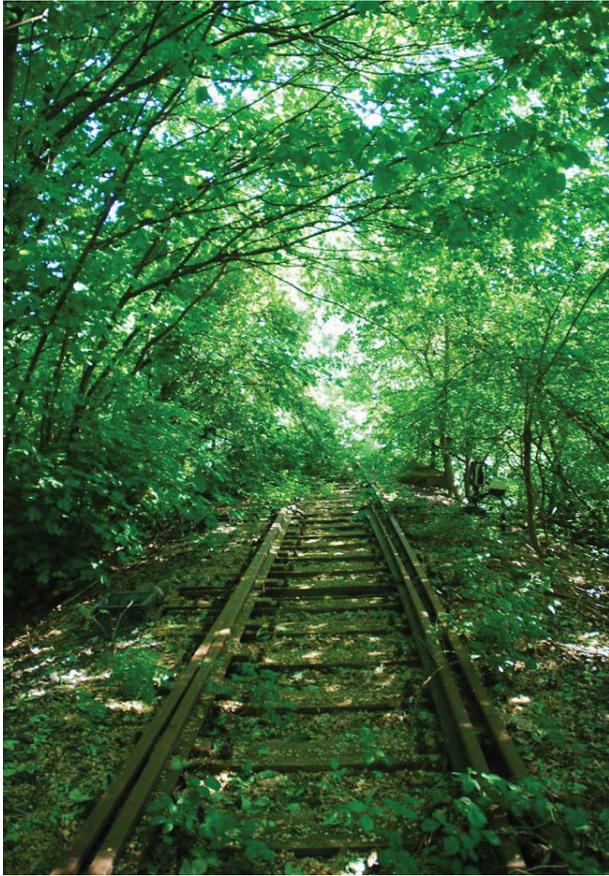


Abb. 10: Stillgelegte Bahnstrecke
(Ring Hattingen-Mitte / Südstadt)

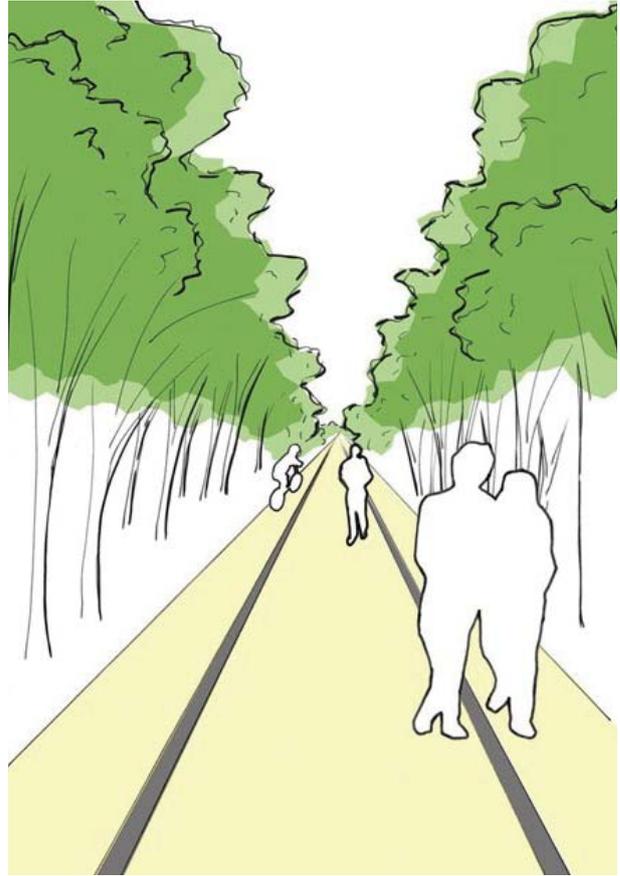


Abb. 11: Umbau zu einem Fuß- und Radweg
(Ring Hattingen-Mitte / Südstadt)

Ring 2: Hattingen-Mitte / Welper:

Über den Ring soll das Zentrum von Hattingen-Mitte an das Zentrum von Welper angebunden werden. Der Ring startet im Zentrum von Hattingen - Mitte und führt über den Pottacker bis zum Sprockhöveler Bach. Durch das Naturschutzgebiet und die Grünfläche An der Hunsebeck geht es weiter zum Zentrum von Welper. Von dort läuft der Weg über die Marxstraße und die kleine Parkanlage Diepenbeck weiter zum Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte. Hier findet der Ring über die Ruhrgasse und Bahnhofsstraße wieder seinen Ausgangspunkt im Hattinger Zentrum. Der Ring führt ausschließlich über bestehende Wege und könnte kurzfristig hergestellt werden.

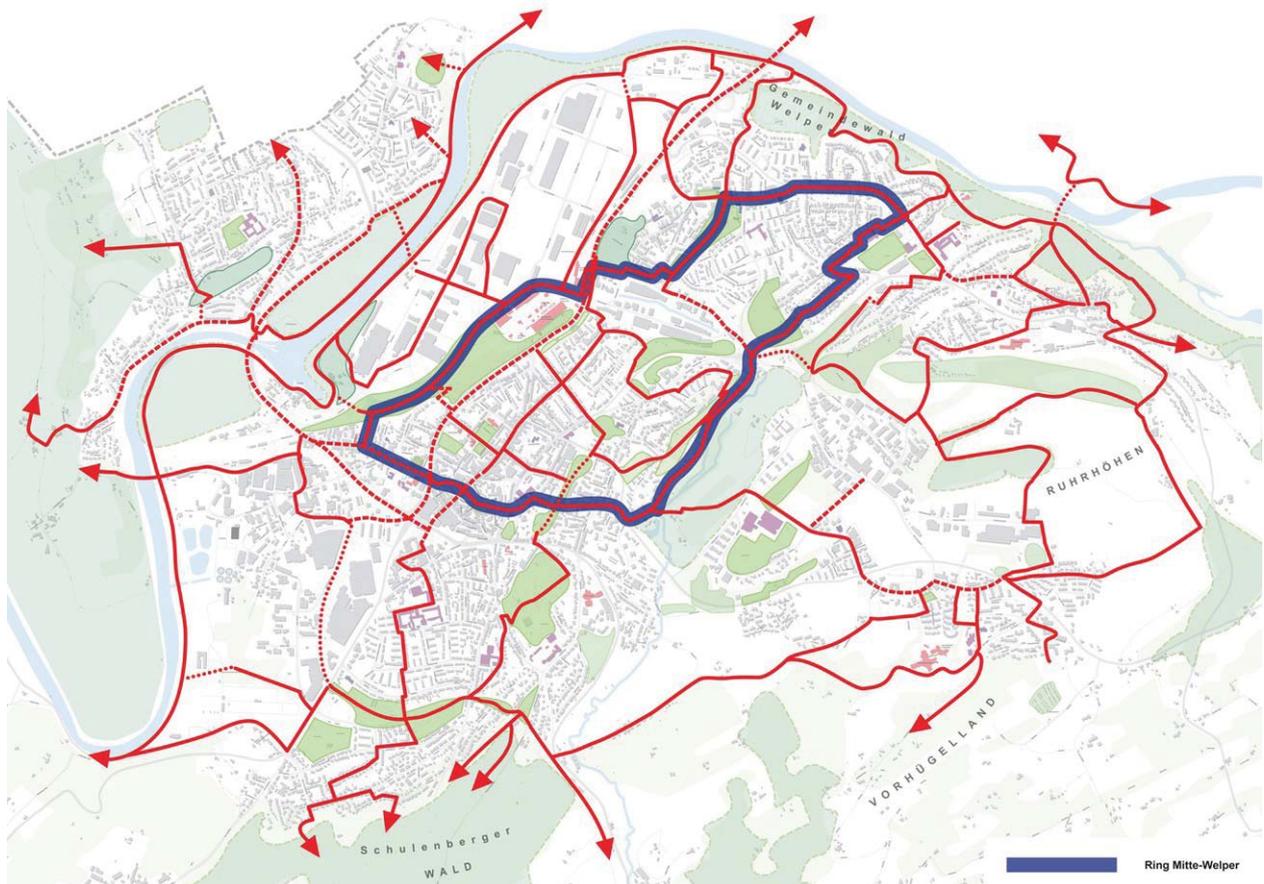


Abb. 12: Ring Hattingen-Mitte / Welper

Ring 3: Welper / Blankenstein:

Dieser Ring verknüpft die Zentren von Welper und Blankenstein. Von der Marxstraße führt die Trasse über die Hauptstraße bis in den historischen Kern von Blankenstein. Von dort geht es am Ortsrand entlang über die Hesselbecke bis zum Russischen Friedhof, dann weiter entlang der Straße "Am Büchenschütz" und über die Parkanlage Diepenbeck wieder zurück zur Marxstraße. Auch dieser Ring folgt größtenteils bestehenden Straßen und Wegen, allerdings gibt es entlang der Route an einigen Stellen Verbesserungsbedarf: Im westlichen Abschnitt der Hauptstraße sollte ebenso wie Am Büchenschütz das Straßenbild aufgewertet werden. Zwischen dem Russischen Friedhof und der Blankensteiner Straße muss noch eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung hergestellt werden.

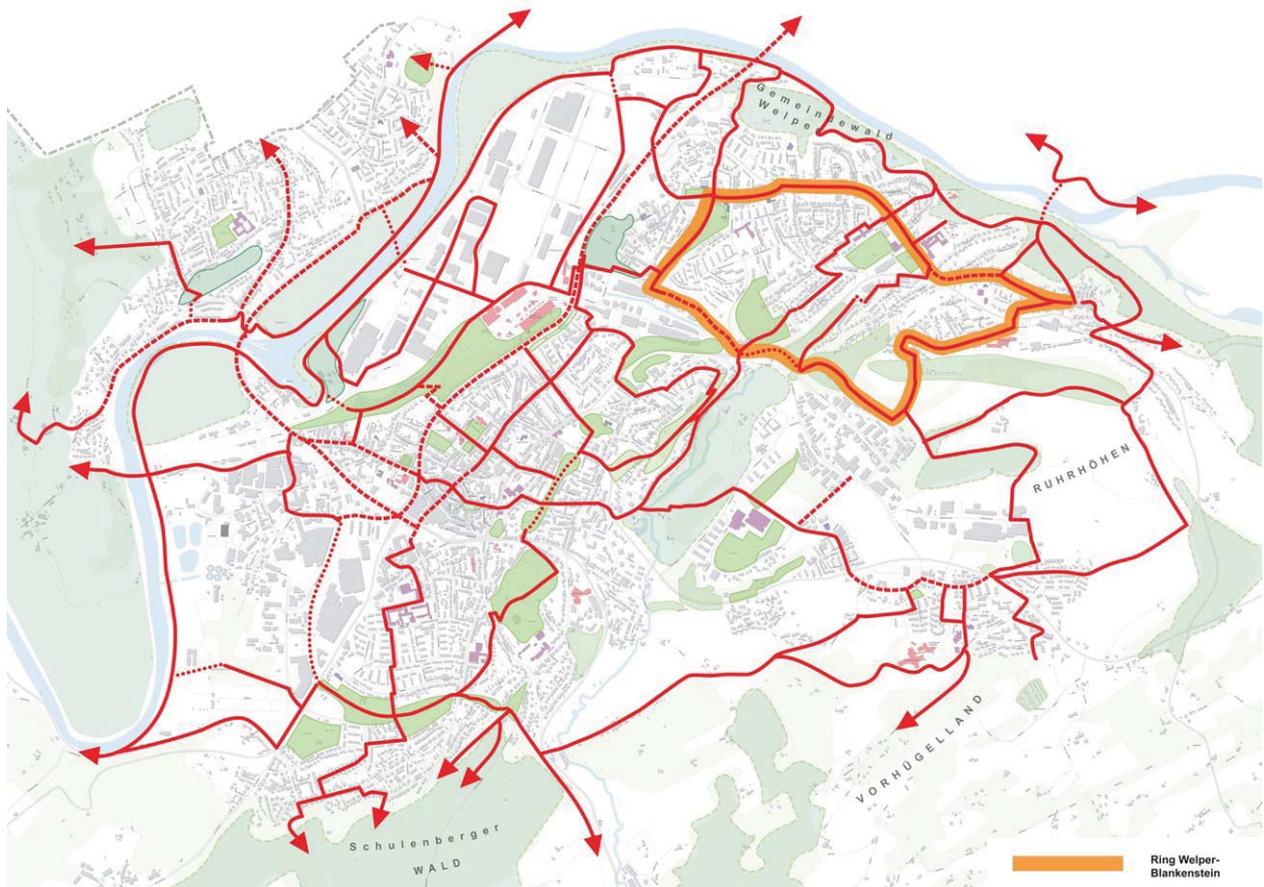


Abb. 13: Ring Welper / Blankenstein

Ring 4: Großer Ring

Der Große Ring verbindet die Ortsteile Hattingen-Mitte, Welper, Blankenstein und Holthausen. Er schlägt die Brücke zwischen der Ruhraue, den Ruhrhöhen und den land- und forstwirtschaftlich geprägten Gebieten südlich des Ortskerns Holthausen und des Stadtteils Hattingen-Mitte. Vom Ruhrdeich aus erstreckt sich der Ring entlang der Ruhr bis zum Friedhof in Welper. Dort wechselt er auf den Ruhrhang und führt an der Jugendbildungsstätte am „Gethmannscher Garten“ vorbei bis zum Zentrum von Blankenstein. Der Weg läuft dann durch das Naturschutzgebiet Katzenstein über die Ruhrhöhen bis in das Zentrum von Holthausen und von dort weiter zum Naturschutzgebiet Sprockhöveler Bach. Dort schwenkt er auf die Trasse des Rings Hattingen-Mitte / Welper ein und wird so in das Zentrum von Hattingen-Mitte geführt. Von dort geht es über die Bahnhofstraße und die Ruhrgasse wieder zurück zum Ruhrdeich. Der Große Ring führt fast ausschließlich über vorhandene Wegestrukturen, lediglich am Ruhrdeich ist der Ring unterbrochen. Es wird deshalb vorgeschlagen, das fehlende Segment über eine Gleisquerung am Ruhrdeich zu schließen. Die kleineren Ringe sind immer wieder an den Großen Ring angeschlossen, so entsteht ein zusammenhängendes System, das Stadt und Landschaft zu einer Einheit verbindet.

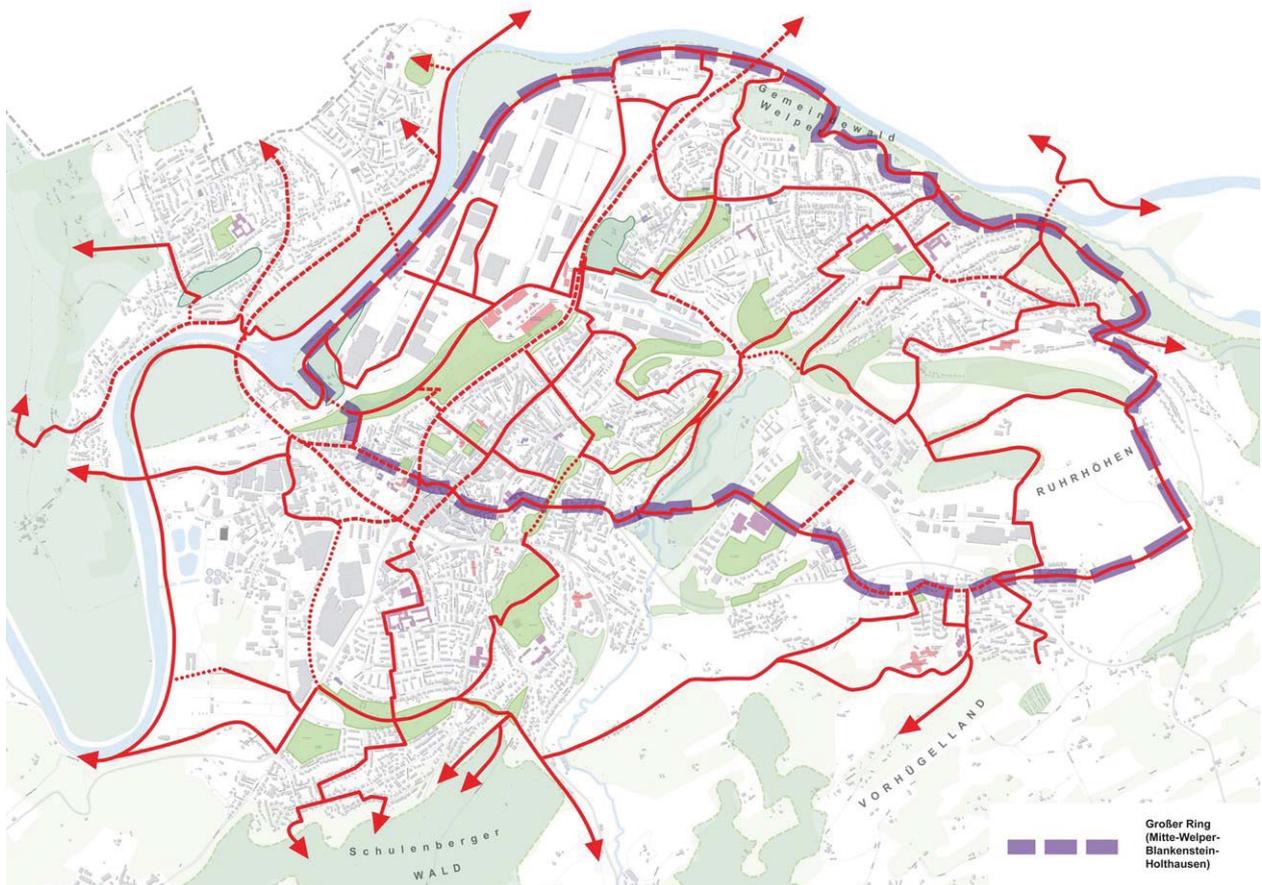


Abb. 14: Großer Ring

Ring 5: Spange Winz-Baak:

In Winz-Baak soll eine Grüne Spange entlang der Ruhr ausgebildet werden. Ziele ist es, dass eine "Promenade" am Wasser entsteht und Winz-Baak eine grüne Kante zur Ruhr bekommt. Im westlichen Abschnitt der Spange kann dazu ein hochwasserfester Weg mit genügendem Abstand zur Wohnbebauung ausgebildet werden, der im weiteren Verlauf an die Spazierwege im Naturschutzgebiet "Ruhraue" anschließt. Im Osten trifft die Spange auf den Ruhrtalradweg. Mit der Realisierung der geplanten Fuß- und Radwegebrücke über die Ruhr würde die Spange direkt an das Ringesystem südlich des Flusses angebunden.

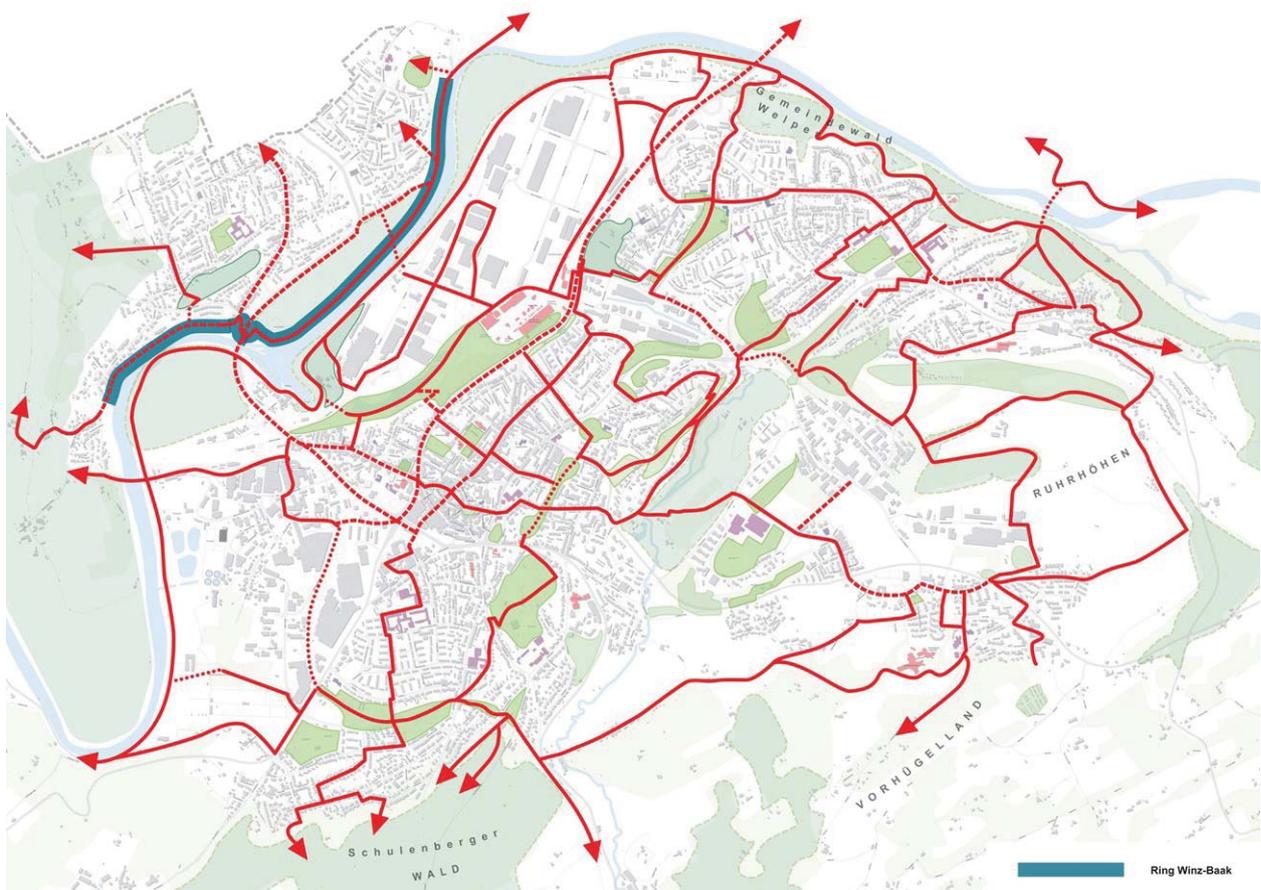


Abb. 15: Spange Winz-Baak

4.6. Ankerpunkte

An wichtigen Orten entlang der Ringe soll ein Netz von "Ankerpunkten" entstehen, die den Spaziergängerinnen und Spaziergängern den Weg weisen und gleichzeitig Anlaufstellen für Freizeitsportlerinnen und Sportler sind. Idee der Ankerpunkte ist es, einen Ort für Aufenthalt, Orientierung und Information zu schaffen. Die Basen wurden ausgehend vom ursprünglichsten Typ eines Treffpunktes in der Landschaft entwickelt: das Grundgerüst der Basis besteht aus einem Tisch und Bänken aus Holz oder Beton. Dazu kommen Informationsstelen, die unter dem Motto "Verbinden, Verstehen, Verweilen" jeweils einen Zugang zu den Besonderheiten des Ortes herstellen, z.B. zu Geschichte und Gegenwart, zu Landschaft und Natur. Das Modul kann jeweils ortsspezifisch angepasst werden.

Beispiele für Ankerpunkte:

Ort	Funktion	Information
Ruhrhänge	Ruhe- und Orientierungspunkt	Information über die Geografie, Flora und Fauna
Naturschutzgebiet Sprockhöveler Bach	Ruhe- und Orientierungspunkt	Informationen zu Flora und Fauna und zum Verhalten im Naturschutzgebiet
Gethmannscher Garten	Ruhe- und Orientierungspunkt	Informationen zur Geschichte und zu den Aussichten



Abb. 16: Ankerpunkte

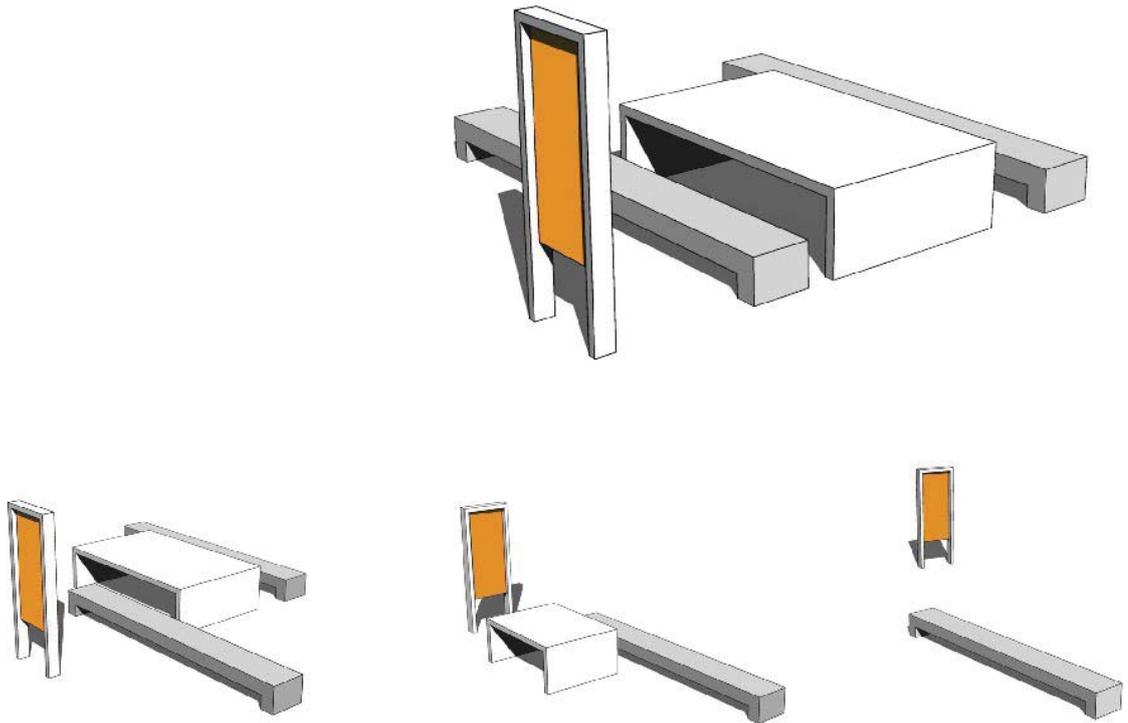
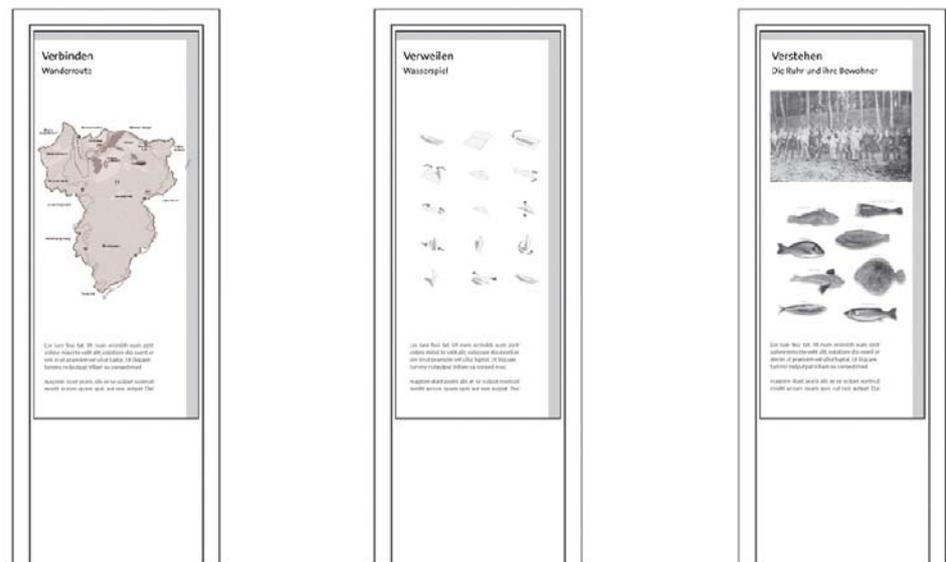


Abb. 17: Die Ankerpunkte lassen sich je nach örtlicher Situation variieren

ANKERPUNKT > Orientierung + Information

Informationsstelen an den Ankerpunkten erleichtern die Orientierung, stellen Zugang zur Besonderheit des Ortes her und geben vielfältige Anregungen zur Auseinandersetzung mit dem Ort:

- Verbinden
- Verweilen
- Verstehen



2012-02-17 scape Landschaftsarchitekten

Abb. 18: Information an den Ankerpunkten

4.7. Landschaftsbasis

Hattingen verfügt über mehrere großflächige, ortsbildprägende öffentliche Grünanlagen. Diese Parks und Grünzüge bilden das Rückgrat des innerstädtischen Freiraumsystems, sie sind wichtige Freizeit- und Erholungsorte für alle Nutzergruppen. Ziel des Freiraumkonzeptes ist es, diese Grünanlagen zu sichern und weiter zu entwickeln. Die Freiräume sollen zu Landschaftsbasen werden, zu Orten, an denen Landschaft in der Stadt erfahrbar wird. Darüber hinaus gilt es, auch innerhalb der Stadt ökologischer Strukturen (Stadtökologie) zu schaffen und über die Landschaftsbasen das Stadtklima zu verbessern.

Die Landschaftsbasen liegen heute oft isoliert im Stadtraum, zukünftig sollen sie über das Wegesystem und die grünen Ringe erschlossen und miteinander verbunden werden. Es gilt, diese wichtigen Grünanlagen nicht nur für den Bürger präsenter zu machen, sondern sie auch in einen Biotopverbund einzugliedern.

Über punktuelle Maßnahmen sollen einzelne Landschaftsbasen zukünftig besser nutzbar gemacht und effektiver erschlossen werden (vgl. Ortsteilebene).



Abb. 19: Landschaftsbasen



Abb. 20: Parkanlage Diepenbeck in Welper

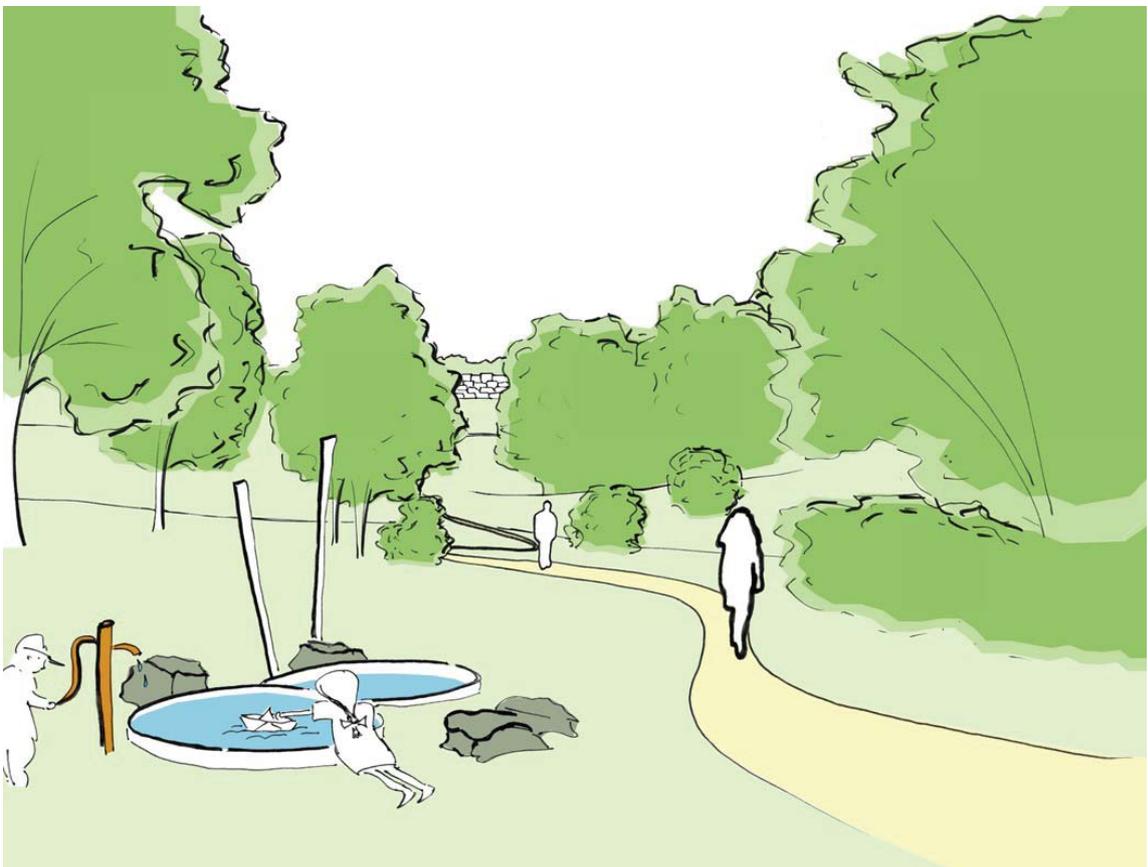


Abb. 21: Verbesserung der Erschließung und des Nutzungsangebotes (Parkanlage Diepenbeck)

Stärken

Die Nähe zur Ruhr ist das wesentlichen landschaftliche Potential von Winz-Baak. Die Lage am Hang eröffnet immer wieder ansprechende Blicke zur Ruhr.

Schwächen

Die Freiraumqualität der Umgebung wird im Ort nicht sichtbar. Im Siedlungsbereich ist kein identitätsstiftender Freiraum vorhanden und die Qualität des Wohnumfeldes ist oftmals unzureichend. Die Rauendahlstraße wird ihrer Funktion als Eingangsachse nach Rauendahl gestalterisch nicht gerecht. Es werden keine attraktiven Verbindungen zur Ruhr ausgebildet. Der Übergang von den Siedlungen zur Ruhr, insbesondere über die Wuppertaler Straße (L 651), ist wenig ansprechend gestaltet. Es fehlt eine attraktive Uferpromenade. Die Anbindung an die südliche Ruhraue und an Hattingen-Mitte ist nur über die Ruhrbrücke gegeben.

Ziele und Maßnahmen

Die Verbindung zur Landschaft und zur Ruhr sollte gestärkt werden. Der Übergang von der Siedlung zum Ruhrufer bedarf einer deutlichen Aufwertung. Sichtbarrieren zur Ruhr sollten beseitigt werden (z.B. Abfallsammelbehälter an der Straße "Ruhrblick"). Die Qualität des Wohnumfeldes sollte verbessert werden. Langfristig kann eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke Winz-Baak effektiv an die südliche Ruhraue und Hattingen-Mitte anbinden. Die Wiesenfläche an der Ruhr sollte durch Nutzungen belebt werden.

Maßnahmen:

- mit Nummer: Lineare Maßnahmen
- mit Buchstaben: Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen Winz-Baak		
Nr.	Ort	Maßnahme
1	Königsteiner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Straßenbild • langfristig Neugestaltung als Ruhrpromenade (unter Berücksichtigung des Lärm-, Hochwasser- und Naturschutzes)
2	Dahlhauser Straße – Ruhrbogen – Königsteiner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer fußläufigen Durchwegung • ggf. Aussichtspunkt
3	Bochumer Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Wiederbelebung und Aufwertung Straßenbild (z.B. Baumpflanzung, Aufwertung Oberflächen, Schaffung von Aufenthaltsräumen)
4	Wiesenfläche	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung zu einer multifunktionalen Freizeitwiese (ohne Beeinträchtigung der Retentionsfläche)
5	Ruhr	<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Fuß- / Radwegebrücke zur besseren Anbindung von Winz-Baak ans Stadtzentrum (Planung bereits vorhanden)
6	Im Westenfeld – Ruhrblick	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Wegeverbindung • Auslichtung Gehölzbestand
7	Leinpfad – Munscheidstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer fußläufigen Durchwegung zum Sportplatz
A	Ruhrblick	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen von Blickbeziehungen • Herstellen von Aufenthaltsmöglichkeiten
B	Im Westenfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Beschränken der Ausdehnung der Kleingartenanlage • Landschaftliche Einbindung verbessern

5.2. Welper

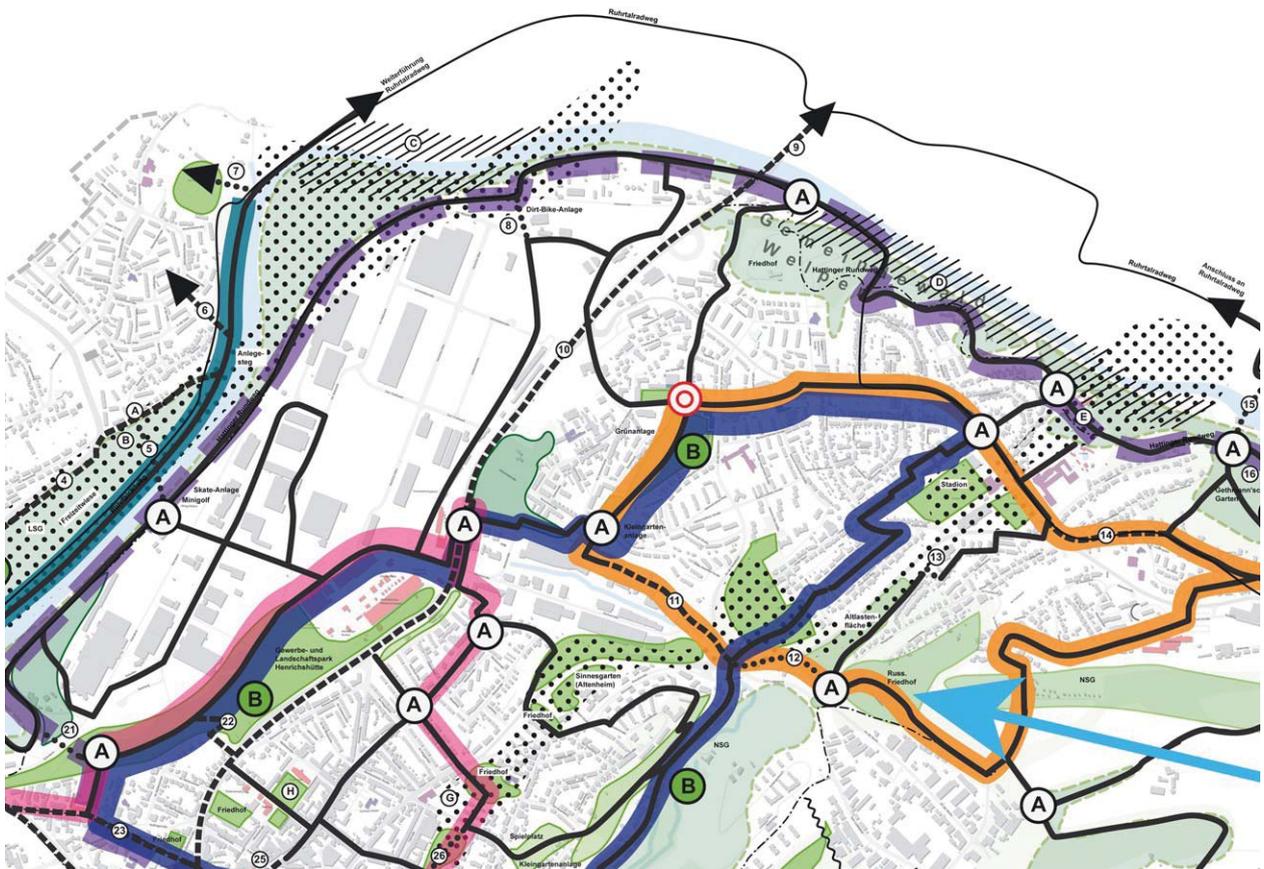


Abb. 23: Planausschnitt Welper

Bestand

Welper ist sowohl im Siedlungsbereich, als auch am Ortsrand gut mit Freiräumen versorgt. Im Ort sorgen die Parkanlage Diepenbeck, die Grünfläche An der Hunsebeck / Blankensteiner Straße und der Gemeindewald für ein vielfältiges Freiraumangebot. Dazu kann Welper mit der Thingstraße einen attraktiven zentralen Straßenraum vorweisen. Am Ortsrand stellen der Friedhof, die Ruhraue und die Grünfläche am Russischen Friedhof die wichtigsten Freiraumelemente dar. Von der Hangkante an der Ruhr eröffnen sich weite Blicke in die Landschaft. Mehrere kleinere Spielplätze, Sportanlagen und das Freibad komplettieren das Freiraumsystem bzw. das Freiraumangebot. Welper ist durch die Kaiser-Route und den Hattinger Rundweg an die umgebene Landschaft angebunden.

Stärken

Welper kann sowohl die Ruhraue, als auch eine Vielzahl an innerstädtischen Freiräumen vorweisen. Es sind umfangreiche Nutzungsangebote vorhanden. In der Ruhraue finden sich wertvolle Biotope (östlich Friedhof).

Schwächen

Trotz der relativ großen Anzahl an Freiflächen liegen diese häufig beziehungslos nebeneinander. Die innerörtlichen Freiraume sind teilweise im einem schlechten Zustand oder weisen gestalterische Defizite auf (z.B. Parkanlage Diepenbeck, Bebelplatz, Freifläche An der Hunsebeck). Die wichtige Anbindung zum Landschaftsschutzgebiet im Süden und zur Landschaft im Osten wird durch Straßenachsen zerschnitten. Im Westen wird der Stadtteil durch die Hüttenstraße und das Gewerbegebiet von der Ruhr abgeschnitten. Eine qualitätsvolle Anbindung an die nördlichen Ruhrauen und den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte fehlt ebenso wie ein direkter Wanderweg in Richtung Holthausen.

Ziele und Maßnahmen

Durch eine Verknüpfung der einzelnen Grünräume kann die Freiraumqualität von Welper nachhaltig gestärkt werden. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, Querungen über die zerschneidenden Straßen zu schaffen. Die Anbindung an die nördliche Ruhraue und nach Blankenstein sollte verbessert, eine Anbindung nach Holthausen neu geschaffen werden (fünf grüne Ringe). Die wertvollen Biotope in der Ruhraue sollten auf Dauer gesichert werden. Die Freiräume nördlich des Gewerbegebietes "Ludwigstal II" sollten dauerhaft als Frischluftschneise erhalten bleiben.

Maßnahmen:

- mit Nummer: Lineare Maßnahmen
- mit Buchstaben: Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen Welper		
Nr.	Ort	Maßnahme
8	Am Walzwerk – Leinpfad	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen einer Gleisquerung
9	Leinpfad / An der Kost – L 705	<ul style="list-style-type: none"> • Bau eines Treppenaufgangs auf die Brücke (Bochumer Stadtgebiet)
10	Hüttenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Gestalterische Aufwertung • Attraktivierung für Radfahrer und Fußgänger • Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der Marxstraße und der Henschelstraße
11	Am Büchschenschütz	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Straßenraum durch Baumpflanzungen • Ausbau einer attraktiven durchgängigen Fuß- und Radwegverbindung
12	Verkehrsknotenpunkt Am Büchschenschütz / Blankensteiner Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenführen vorh. Grünflächen • Ausbau einer attraktiven durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindung vom Am Büchschenschütz in die Richtungen Blankenstein, Holthausen und Innenstadt • Verbesserung der Kreuzungsbereiche
13	Über der Horst	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen Wegeanschluss Grünzug (Altlastenfläche)

C	Ruhrufer Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Erhalt der Uferschwalbenkolonie • ggf. Ausweisung Schutzgebiet • Verzicht auf neue Durchwegung • Optimierung und Sicherung der Lebensräume am Henrichs-Teich und effektive Besucherlenkung
D	Ruhrufer/ -hänge	<ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Erhalt • Vorhandene Wege sollen geordnet und teilweise geschlossen – wichtige Verbindungen hingegen aufgewertet und ausgeschildert werden • Informationssystem • Ausweisung der wertvollen Ruhr-Hangwälder unterhalb von Blankenstein als Naturschutzgebiet
E	Umgebung Jugendbildungsstätte	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen von Blickbeziehungen zur Ruhr

5.3. Blankenstein

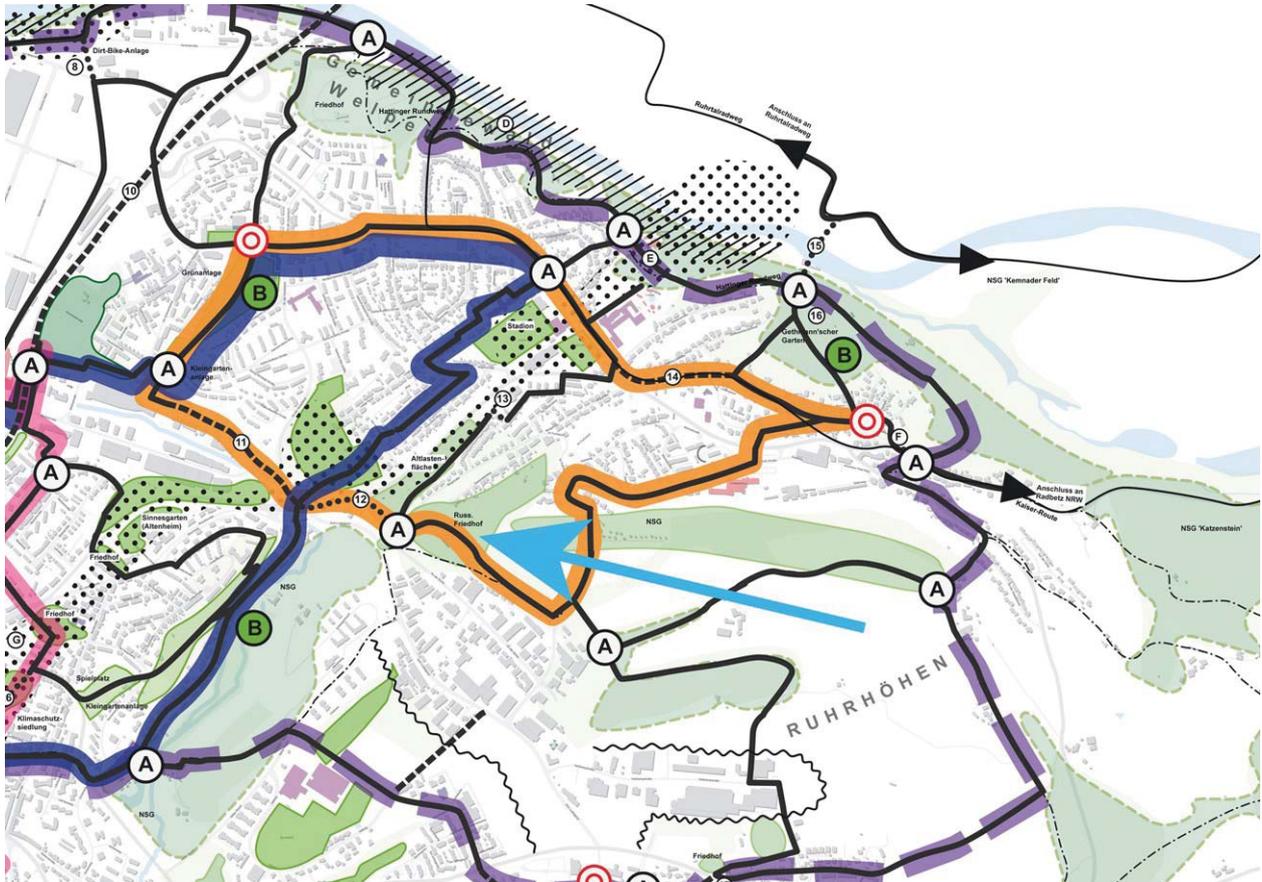


Abb. 24: Planausschnitt Blankenstein

Bestand

Die Blankensteiner Stadt-Landschaft wird durch die Lage an der Ruhrkante, den historischen Ortskern und die historische Gartenanlage geprägt. Im Innenbereich verfügt der Stadtteil über mehrere Spielplätze und eine Sporthalle. Das Zentrum wird durch den attraktiven historischen Stadtkern mit hoher Freiraumqualität markiert. Am Ortsrand schließt sich im Norden der bewaldete Hang des Ruhrtals mit der Parkanlage "Gethmannscher Garten" an, von der sich spektakuläre Blicke in die Landschaft eröffnen. Weiter im Osten liegt die Ruhraue mit den Naturschutzgebieten "Kemnader Feld" und "Katzenstein". An der nord-östlichen Stadtgrenze beginnt der Kemnader See. Im Süden grenzt die Hesselbecke und der Wimpelberg / Drenhausen an die Ortschaft. Dieser Landschaftsbestandteil setzt sich im Süd-Westen über die Maasbecke bis zum russischen Friedhof fort. Über die Kaiser-Route, den Hattinger Rundweg und den Ruhrhöhenweg ist der Ortsteil an das überregionale Fuß- und Radwegenetz angebunden.

Stärken

Durch die Nähe zur Ruhr und dem Kemnader See, dem "Gethmannscher Garten" und die attraktiven öffentlichen Räume im Ortskern verfügt Blankenstein über ein reichhaltiges Angebot an ansprechenden Freiräumen. Die Lage an der Ruhrterrasse eröffnet weite Blicke in die Landschaft. Die Naturschutzgebiete "Kemnader Feld" und "Katzenstein" stehen für das hohe ökologische Potential.

Schwächen

Die Anbindung an die Landschaftsräume im Süden und Westen ist nur unzureichend ausgebildet. Es fehlen attraktive Verbindungen nach Holthausen. Die Blankensteiner Straße / Wittener Straße wirkt als Barriere zu den südlichen Landschaftsräumen. An der Ruhrterrasse sind viele Blickachsen zugewachsen. Im Ortskern von Blankenstein stören schlecht geordnete und unattraktiv gestaltete Parkplätze das Stadtbild.

Ziele und Maßnahmen

Durch eine stärkere Anbindung an Welper und nach Holthausen könnten die Freiräume in Blankenstein zusätzlich an Bedeutung gewinnen, den Bewohnern würden Erholungsmöglichkeiten im Süden und Westen eröffnet (fünf grüne Ringe).

Der Landschaftsraum südlich des Ortsrandes bis zur Maasbecke / Hesselbecke sollte langfristig als Frischluftschneise gesichert werden.

Der "Gethmannscher Garten" bedarf einer Sanierung unter Berücksichtigung des historischen Erscheinungsbildes. Die Blickachsen zur Ruhr sollten wiederhergestellt werden.

Insgesamt ist der Parkraum in Blankenstein zu überprüfen, die vorhandenen Parkplätze müssen aufgewertet werden wie z.B. mehr Parkflächen am Krankenhaus, Aufwertung Im Tünken, Parken für Reisebusse an der Pilgrimshöhe.

Maßnahmen:

- mit Nummer: Lineare Maßnahmen
- mit Buchstaben: Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen Blankenstein		
Nr.	Ort	Maßnahme
14	Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung des Straßenbildes
15	Ruhrufer am Pumpwerk	<ul style="list-style-type: none">• Querung der Ruhr zum Leinpfad ermöglichen (z.B. Flussüberquerung mit einer Seilfähre)
16	Gethmannscher Garten	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung des Gartens und Berücksichtigung vorhandener Konzepte und der Denkmalpflege

F	Im Tünten	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung / Neugestaltung Parkplatz
---	-----------	--

5.4. Holthausen

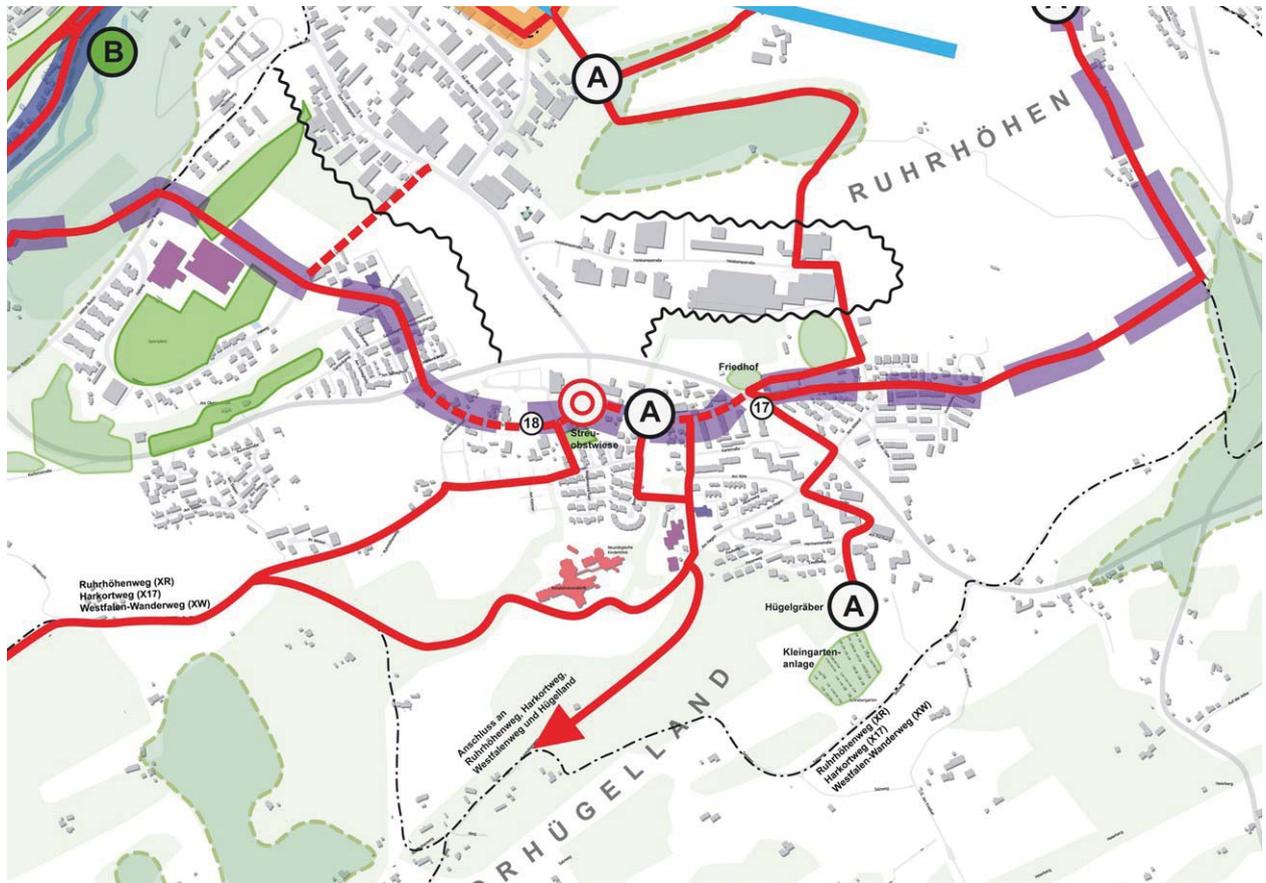


Abb. 25: Planausschnitt Holthausen

Bestand

Holthausen weist im Siedlungsraum nur wenige öffentlich zugängliche Freiräume auf. Der Friedhof, mehrere Spielplätze und vor allem die privaten Gärten bilden das Rückgrat des innerörtlichen Freiraumsystems. Am Ortsrand schließen hochwertige Landschaftsräume an Holthausen an: Im Norden die Frischluftschneise Hesselbecke / Drenhausen / Maasbecke, im Süden bzw. Westen das Tal des Sprockhöveler Baches mit den beginnenden land- und forstwirtschaftlich geprägten Bereichen des Hügellandes. Über den Ruhrhöhenweg ist Holthausen an das regionale Wanderwegenetz angebunden. Zwischen den Straßenzügen "Am Kistner" und "Am Röhr" zieht sich die Landschaft über einen Grünzug bis in den Ortskern hinein.

Stärken

Die Nähe zum land- und forstwirtschaftlich genutzten Raum und zum Sprockhöveler Bach ist das wesentliche landschaftliche Potential von Holthausen. Der Stadtteil ist gut mit Kleinkinderspielplätzen ausgestattet. Es gibt zwei Sportplätze, zwei Bolzplätze und ein Hallenbad.

Schwächen

Im Osten wird der Stadtteil durch die Gewerbegebiete von der Landschaft abgeschnitten. Die Holthausener Straße (K 1) trennt die nördlichen Bereiche zusätzlich ab. Dem Ortskern fehlt eine attraktive Anbindung an den Friedhof und den Sportplatz ebenso wie ausgewiesene Wegeverbindungen zum land- und forstwirtschaftlich geprägten Bereich. Im Siedlungsbereich ist kein identitätsstiftender Freiraum vorhanden. Der Dorfplatz und der zentrale Straßenraum der Dorfstraße sind wenig attraktiv, es fehlen Straßenbäume und eine prägende Ortsmitte.

Ziele

Die Verbindung zur Landschaft soll gestärkt und die Wegeverbindungen ausgeschildert werden. Nach Osten soll eine ansprechende Grünverbindung über die Gewerbegebiete zum Sprockhöveler Bach und weiter nach Welper und Blankenstein hergestellt werden (fünf grüne Ringe). Langfristig gilt es die Freiraumqualität im Ortskern zu verbessern und einen zentralen Freiraum auszubilden. Entlang der Dorfstraße sollen Straßenbäume ergänzt und die Querung der Holthausener Straße zum Friedhof aufgewertet werden. Die Freiräume nördlich des Gewerbegebietes Ludwigstal sind langfristig als Frischluftschneise zu sichern. Die Feuchtwiesen (Siepen) im Tal der Maasbecke (Höhe Heiskampstraße bis Im Vogelsang) sollen durch Pufferzonen von Gewerbe und Siedlungen getrennt und durch stellenweise Mahd und / oder Beweidung freigehalten werden.

Maßnahmen:

- mit Nummer: Lineare Maßnahmen
- mit Buchstaben: Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen Holthausen		
Nr.	Ort	Maßnahme
17	Dorfstraße - Friedhof	<ul style="list-style-type: none">• Um- / Neugestaltung der Platzaufweitung am Ende der Dorfstraße• Neuorganisation des Übergangs Holthausener Straße
18	Dorfstraße	<ul style="list-style-type: none">• Gestalterische Aufwertung der Dorfstraße zu einem attraktiven Stadtraum für Radfahrer und Fußgänger (Baumpflanzungen, Aufwertung Oberflächen, Schaffung von Aufenthaltsräumen, Betonung des Zentrums)• Aufwertung des Dorfplatzes, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

5.5. Hattingen-Mitte

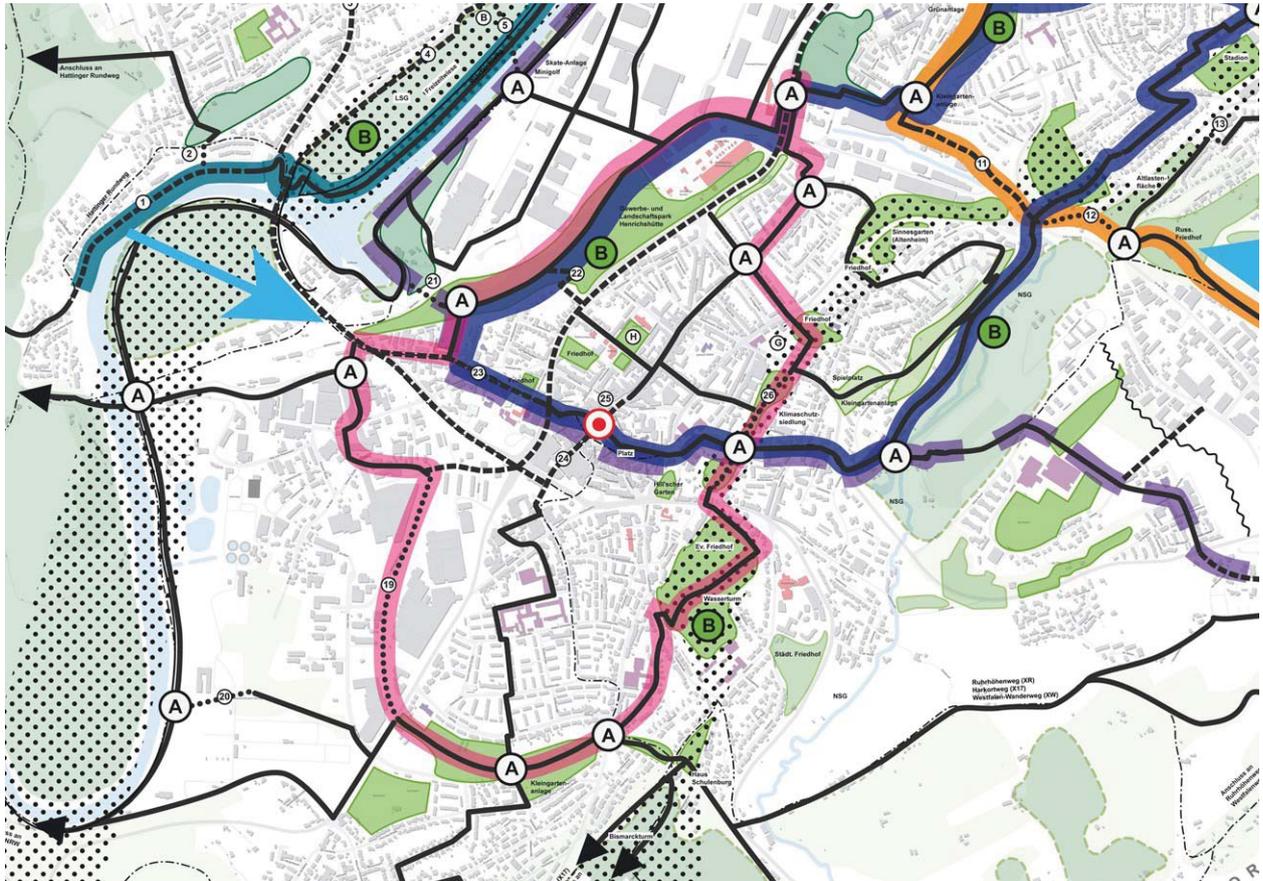


Abb. 26: Planausschnitt Mitte / Südstadt

Bestand

Hattingen Mitte weist eine Vielzahl von Freiräumen auf, die die Stadt ringförmig zu allen Seiten umgeben. Wichtige Freiraumelemente sind die Ruhraue im Norden und Westen und der Stadtwald / Schulenberger Wald im Süden. Am östlichen Stadtrand ist mit dem Naturschutzgebiet am Spröckhöveler Bach ein wertvoller Lebensraum für Tiere und Pflanzen vorhanden. Mit dem Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte wird innenstadtnah eine attraktive Zuwegung zur Ruhr angeboten. Die Wallanlagen um den historischen Ortskern sind teilweise als Grünflächen ausgebaut. Im Siedlungsbereich findet sich eine Vielzahl von kleineren Grünflächen und grünen Stadträumen, sowie von Bäumen gesäumte Straßen (z.B. Welperstraße, Südring). Die größte innerstädtische Freifläche ist der Evangelische Friedhof. Radwege (z.B. Ruhrtalradweg und Radweg "Von Ruhr zur Ruhr"), und Wanderrouen (z.B. Westfalenwanderweg, Harkortweg) erschließen die umgebene Landschaft.

Stärken

Mit der Ruhraue und dem Gewerbe- und Landschaftspark verfügt Hattingen-Mitte über mehrere große Freiräume unterschiedlicher Ausprägung. In fast allen Quartieren ist ein Freiraum auf kurzem Weg zu erreichen.

Schwächen

Trotz der großen Anzahl an Freiflächen liegen diese oft beziehungslos nebeneinander, die Vernetzung muss verbessert werden. Insbesondere fehlt eine barrierefreie Anbindung an die Ruhr. Die attraktive Ruhraue im Westen ist nicht auf kurzem Wege zu erreichen. Der Stadtteil wird von Verkehrsachsen dominiert (L 651, L 705, L 924), die Freiraumqualitäten im Umfeld werden im Zentrum nicht sichtbar.

Ziele

Wichtigstes Ziel ist es, die vereinzelt innerstädtischen Freiräume zu einem System zusammen zu binden und mit der umgebenen Landschaft zu vernetzen (fünf grüne Ringe). Im Nord-Westen fehlt ein attraktiver Zugang zum Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte und zur Ruhr, im Westen stellt die Kläranlage eine Barriere zur Ruhraue dar. Unattraktive Straßenräume sollten aufgewertet werden, um die Freiraumqualität von Hattingen-Mitte im Stadtraum besser sichtbar zu machen. Es sollten attraktive Querungen über die L 651 und die L 924 geschaffen werden, um den Stadtteil besser an die Südstadt und den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte sowie an den Stadtwald und die Ruhraue anzubinden.

Bei einer Umstrukturierung der Gewerbegebiete "Beul I / II" sollte eine Frischluftschneise zur Innenstadt geschaffen werden.

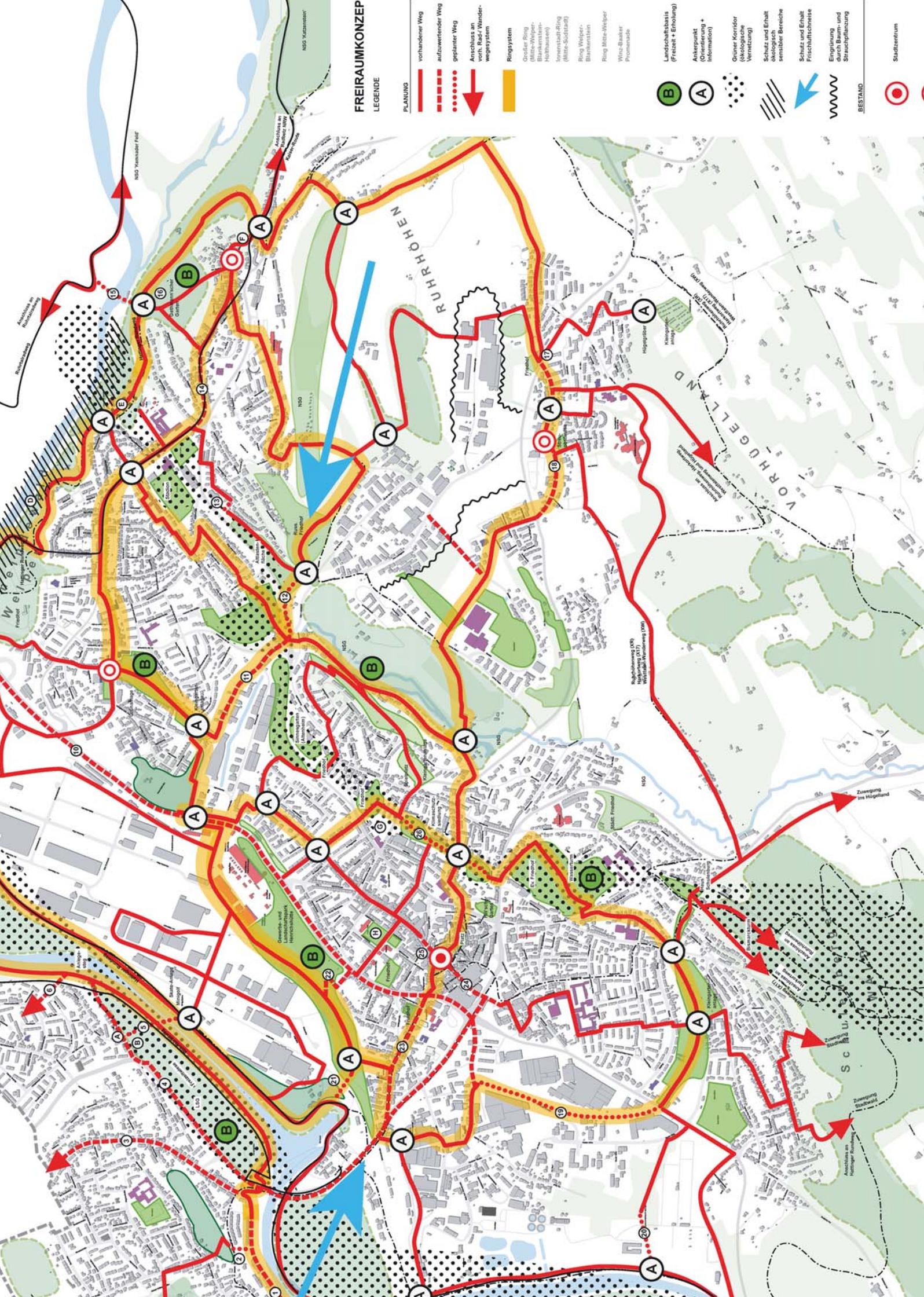
Im Ruhrtal kann ein barrierefreier Ausbau der Wege die Landschaft auch für mobilitätseingeschränkte Menschen erlebbar machen. Die ökologisch sensiblen Brut- und Laichbereiche an der Hundewiese sowie am Henrichs - Teich sollten vor Störungen geschützt werden. Die Besucherlenkung sollte weiter optimiert werden.

Maßnahmen:

- mit Nummer: Lineare Maßnahmen
- mit Buchstaben: Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen Hattingen-Mitte		
Nr.	Ort	Maßnahme
19	Ehem. Eisenbahnstrecke	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Gleis - Trasse in Fuß- / Radweg, Anbindung an den "Alten" Bahnhof (S-Bahn) und die Innenstadt • Schaffung von Zuwegungen
20	Am Beul - Leinpfad	<ul style="list-style-type: none"> • Langfristig Herstellen einer Zuwegung zur Ruhr durch Gewerbegebiet Beul II und die Kläranlage (Weg durch das Wäldchen westlich / südlich Beuler Höhe)
21	Ruhrdeich	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen einer Gleisquerung vom Gewerbe- und Landschaftspark zur Ruhr • Einbindung in das Fuß- und Radwegesystem
22	August-Bebel-Straße - Galerie	<ul style="list-style-type: none"> • Instandhaltung barrierefreie Zuwegung zum Gewerbe- und Landschaftspark • Ausschilderung
23	Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Straßenbild (Baumpflanzung, Aufwertung Oberflächen, Schaffung von Aufenthaltsräumen) • Aufwertung der Anbindung Ruhrgasse als einziger ebenerdiger Zugang für Fußgänger zum Gewerbe- und Landschaftspark und damit zur Ruhr (in Verbindung mit Punkt 20)
24	Martin-Luther-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Neuordnung und Neugestaltung
25	Langenberger Straße - Gelinde	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Straßenbild • Verbesserung der Verbindung Südstadt / Altstadt • Verbesserung der südlichen Anbindung der Brücke • einheitliche Oberflächengestaltung • Schaffung von Aufenthaltsräumen
26	Bredenscheider Straße - Feldstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellen einer attraktiven Durchwegung der Klimaschutzsiedlung Pottacker • Ausschilderung

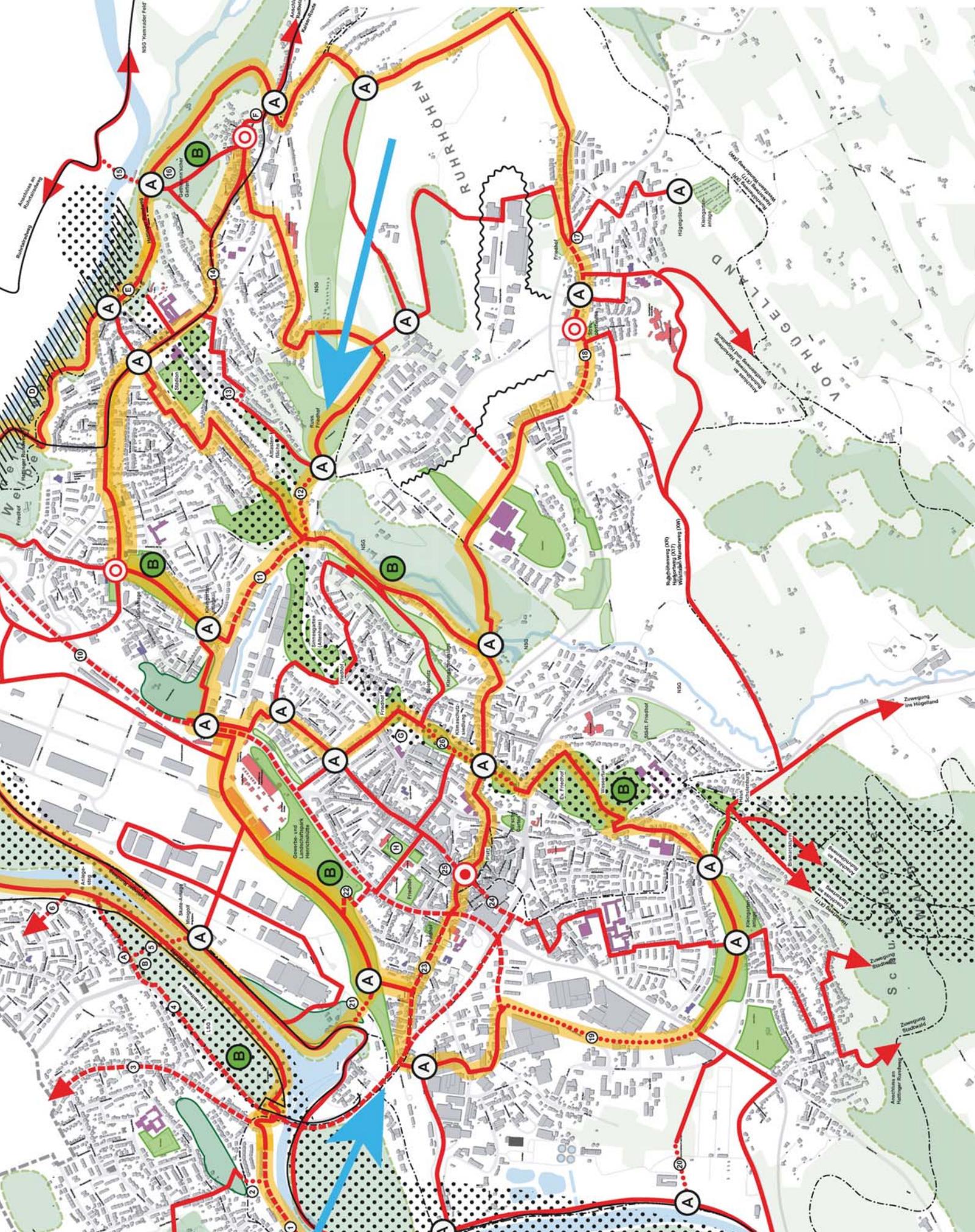
G	Feldstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Parkplatz
H	Roonstraße / Viktoriastraße	<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung Rathausplatz und angrenzende Grünfläche • Schaffung eines repräsentativen Stadtraumes mit Aufenthaltsqualität • Erhaltung der multifunktionalen Nutzbarkeit

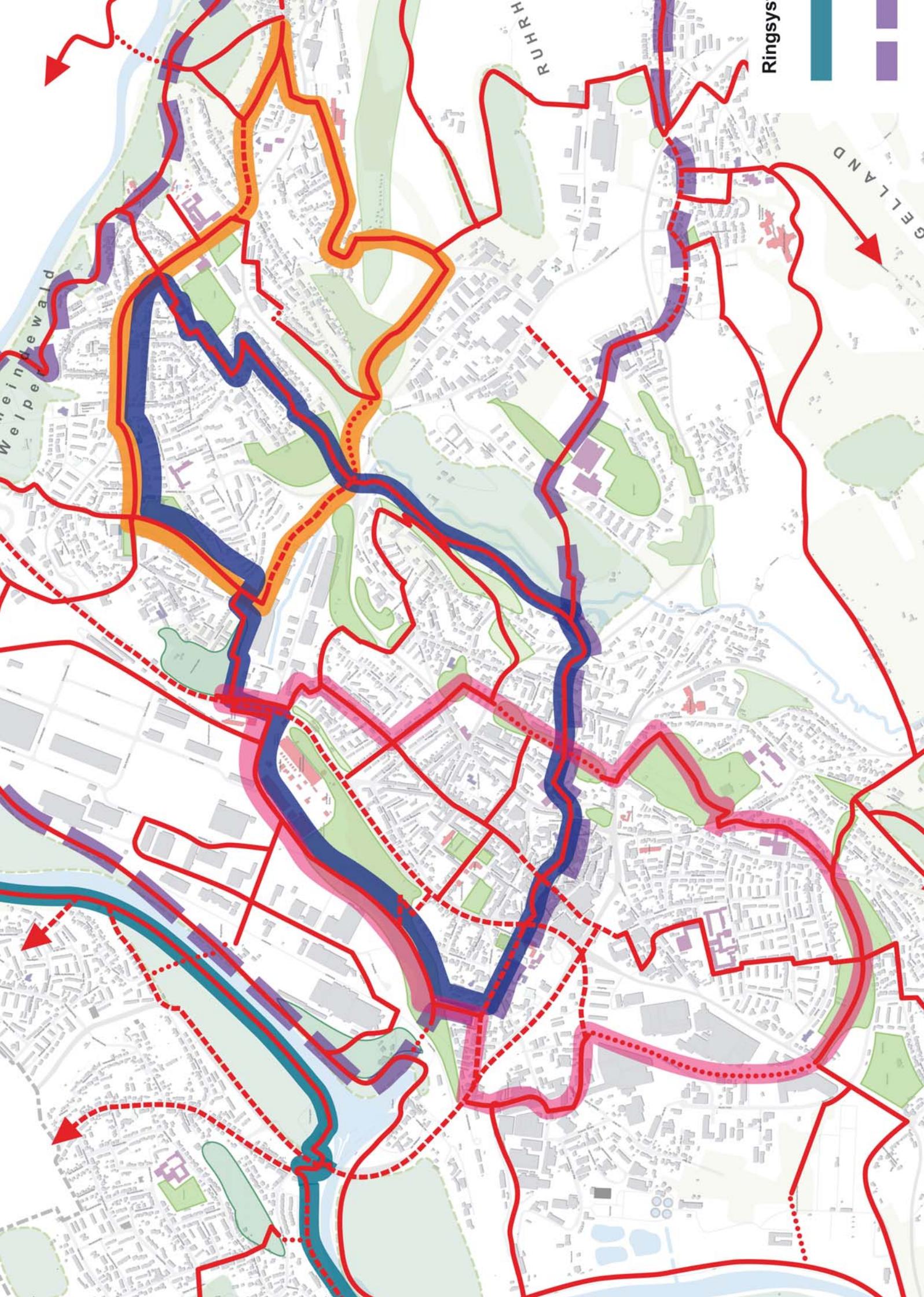


FREIRAUMKONZEPT
LEGENDE

- PLANUNG**
- vorhandener Weg
 - - - aufzuweichernder Weg
 - geplanter Weg
 - ➔ Anschluss an vorhandenes Wegesystem
 - Ringsystem
- Ringsystem**
- Großer Ring
 - Mittel-Wuppeler
 - Blumenstein-Hohausen
 - Innenstadt-Ring (Mittel-Stadt)
 - Ring Wuppeler
 - Brankemlein
 - Ring Mitte-Wuppeler
 - Witz-Baaker
 - Promenade

- B Landschaftsbasis (Freizeit + Erholung)
- A Ankerpunkte (Ankernutzung + Information)
- Grüner Korridor (ökologische Verknüpfung)
- Schutz und Erhalt ökologisch sensibler Bereiche
- Schutz und Erhalt Frischluftschneise
- Eingrenzung durch Baum- und Strauchpflanzung
- BESTAND
- Stadtszentrum





Ringsys

Weinlewald

RUHR

GELAND

Stadt Hattingen

Untersuchung zur Notwendigkeit der Darstellung einzelner geplanter Hauptverkehrs-Trassen im FNP

Bericht

Stand: Juli 2013

im Auftrag

Norbert Post • Hartmut Welters Architekten & Stadtplaner GmbH

LINDSCHULTE + KLOPPE

Ingenieurgesellschaft mbH

Stresemannstraße 26

40210 Düsseldorf

Telefon 0211. 36 11 37 - 0

Projektbearbeitung: Dipl.-Ing. Beata Brückner
Dipl.-Ing. Marc Sextro



Inhalt

1.	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Vorgehensweise	1
2.	Übersicht der zu untersuchenden Trassen	2
2.1	Übersichtsplan	2
2.2	Untersuchte Trassen im FNP	3
3.	Prüfkriterien	9
4.	Erforderlichkeit der Trassen	11
4.1	Felderbachstraße	11
4.2	Sünsbruch-Holthausen	14
4.3	Sünsbruch-Lembeck	17
4.4	Kohlenstraße	20
4.5	L 651 (ehemals B 51)	22
4.6	Autobahnzubringer A 44	24
4.7	Zusammenfassende Matrix	26
5.	Abschließende Bewertung	27





Abbildungen

Abbildung 1: Übersichtsplan der zu untersuchenden Trassen.....	2
Abbildung 2: Felderbachstraße.....	3
Abbildung 3: Sünsbruch-Holthausen	4
Abbildung 4: Sünsbruch-Lembeck, östlicher Abschnitt.....	5
Abbildung 5: Sünsbruch-Lembeck, westlicher Abschnitt	5
Abbildung 6: Kohlenstraße	6
Abbildung 7: L 651 (ehemals B 51).....	7
Abbildung 8: Autobahnzubringer A44	8

Tabellen

Tabelle 1: Zusammenfassende Matrix.....	26
---	----





1. Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Hattingen stellt derzeit ein Stadtentwicklungskonzept auf, in dem die gesamtstädtische Entwicklung bis zum Jahr 2030 dargelegt werden soll. Dies schließt eine Überprüfung von geplanten Verkehrs-Trassen für den örtlichen und überörtlichen Verkehr ein, die im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt dargestellt sind. Im Folgenden wird der Einfachheit halber der Begriff „Trassen“ verwendet.

Hierunter fallen auch Darstellungen von Trassen, die seit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes im Jahre 1976 unverändert beibehalten wurden, obwohl sich unter Umständen die planerischen Rahmenbedingungen verändert haben.

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, für die insgesamt sechs Trassen zu analysieren, ob unter heutigen Gesichtspunkten und vor dem Hintergrund der zu erwartenden städtischen Entwicklung eine Darstellung im Flächennutzungsplan noch angemessen bzw. notwendig erscheint.

Es sollen abwägungsrelevante Begründungen für die Beibehaltung bzw. die Aufgabe der einzelnen Trassen entwickelt werden, um die Stadt in die Lage zu versetzen, bei einer Neuaufstellung bzw. Änderung des FNP die entsprechenden planungsrechtlichen Schritte vornehmen zu können.

1.2 Vorgehensweise

Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Hattingen sind sechs noch nicht realisierte Trassen für den örtlichen und überörtlichen Verkehr dargestellt. Seitens der Stadt wurden diese Trassen als untersuchungswürdig definiert.

Die Untersuchung zur Notwendigkeit beginnt mit einer darstellenden Übersicht der sechs zu untersuchenden Trassen und benennt die seinerzeit geltenden Gründe einer Darstellung im FNP.

Im nächsten Schritt werden Prüfkriterien definiert, die eine Beurteilung der verkehrlichen Notwendigkeit der einzelnen Trassen erlauben. Diese Kriterien stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung der Stadt und verkehrlichen Bedürfnissen.

Zu den definierten Kriterien hat die Stadt Hattingen entsprechende Unterlagen zur Verfügung gestellt, weitere Angaben wurden durch eigene Recherche ermittelt. Folgende Unterlagen stehen durch die Stadt Hattingen zur Verfügung:



- Flächennutzungsplan der Stadt Hattingen, Urversion 1976
- Aktueller Flächennutzungsplan
- Stadtentwicklungskonzept – Zwischenbericht
- Gewerbeflächenpotentialanalyse

Eigene Recherchen umfassen Datenauswertungen des Landesbetriebes Straßenbau NRW (www.nwsib-online.nrw.de) und die Prüfung von Fachplanungen, z.B. der Landschaftsplanung. Angefragt wurden ferner die Kreispolizeibehörde des Ennepe-Ruhr-Kreises, um Aussagen zu Unfallschwerpunkten zu erhalten und die BOGESTRA sowie der Landesbetrieb Straßenbau NRW hinsichtlich möglicher Planungsabsichten.

Jede zu untersuchende Trasse wird in den einzelnen Prüfkriterien verbal beschrieben, anschließend erfolgt eine bewertende Einschätzung, ob die jeweilige Trasse als Darstellung im FNP noch notwendig ist. Den Abschluss der Analyse bildet eine zusammenfassende Matrix aller Trassen.

2. Übersicht der zu untersuchenden Trassen

2.1 Übersichtsplan



Abbildung 1: Übersichtsplan der zu untersuchenden Trassen

2.2 Untersuchte Trassen im FNP

Nachfolgend werden die zu untersuchenden Trassen kurz beschrieben und weitestgehend begründet, warum eine Darstellung im Flächennutzungsplan erfolgt ist.

Der FNP von 1976 orientierte sich am Leitbild einer autogerechten Stadt. Zum damaligen Zeitpunkt ging man zudem von einer deutlichen Zunahme der Bevölkerungszahl aus. Ein schneller und sicherer Verkehrsfluss gehörte zum Ziel der damaligen Planung.

Trasse 1: Felderbachstraße

Die Trasse verläuft östlich der Felderbachstraße durch die Hattinger Ortsteile Ober- und Niederelfringhausen und ist als Umgehungsstrecke für die entlang von landwirtschaftlichen Hofstellen verlaufende Landesstraße L 924 dargestellt. Die Länge der Trasse beträgt ca. 850 m. Die Anbindepunkte an die L 924 sind im Bereich „Laaker Mühle“ im Nordwesten und „Auerhof“ im Südosten. Die Trasse durchquert ein Landschaftsschutzgebiet.

Grund für die Aufnahme in den Flächennutzungsplan war die Tatsache, dass das Hattinger Hügelland ein regional bedeutsames Naherholungsgebiet darstellt und man in diesem Zusammenhang mit entsprechenden Verkehren auf der Landesstraße L 924 gerechnet hat. Im Sinne der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrs sollte dem Verkehrsteilnehmer eine möglichst kurvenfreie Strecke gegenüber der sehr kurvigen Straßenführung angeboten werden. Entsprechend wurde die Trasse als Alternative in den Flächennutzungsplan aufgenommen.

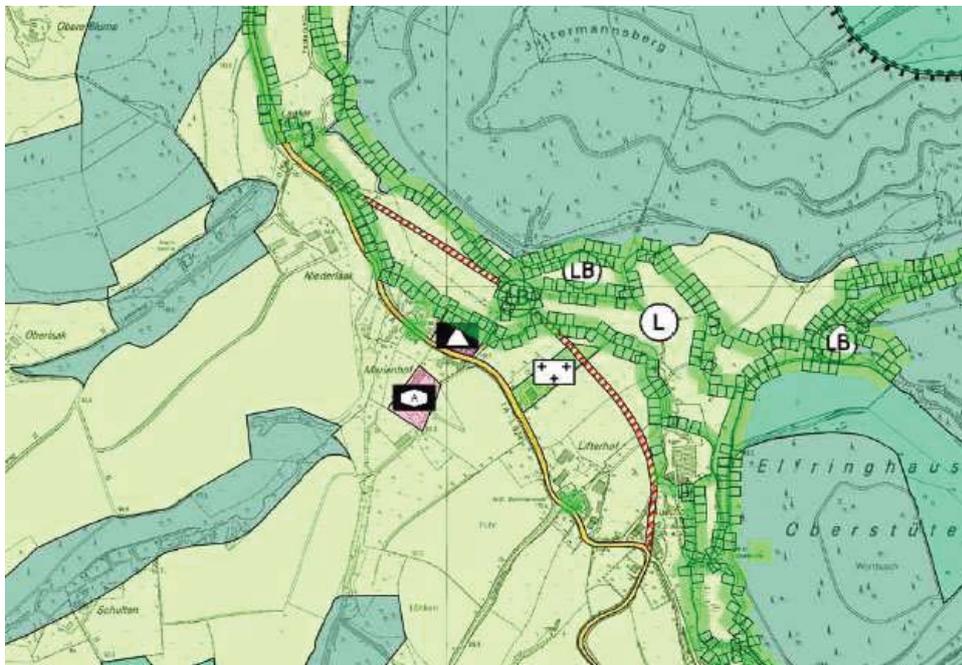


Abbildung 2: Felderbachstraße

Trasse 2: Sünsbruch-Holthausen

Die Trasse befindet sich südlich des innerstädtischen Bereiches von Hattingen und verbindet die Landesstraße L 651 mit der K 1 Holthäuser Straße. Die Trasse verläuft in West-Ost-Richtung und hat eine Länge von ca. 1.200 m. Die Anbindung im Westen an die L 651 erfolgt in Höhe der Einmündung Sünsbruch / Brendenscheider Straße und im Osten in Höhe der Einmündung Holthäuser Straße / Kiefernstraße. Die Trasse quert nördlich der Ortslage „Sünsbruch“ ein Natur- sowie ein Landschaftsschutzgebiet. Ihre Fortsetzung bildet die Trasse 3.

Die Trasse wurde in den Flächennutzungsplan aufgenommen, um eine optimale Verkehrsanbindung der östlichen Ortsteile Hattingens an die westlichen Stadtbeiriche und in Richtung Velbert zu ermöglichen. Ferner ergänzt die Trasse die bestehenden innerstädtischen Verkehrstangenten und ermöglicht auf diese Weise eine Anbindung an die seit den 70er Jahren angedachte Verlängerung der Autobahn A 44 „DüBoDo“ mit den theoretisch denkbaren Anschlussstellen im Norden Hattingens bzw. auf Bochumer Stadtgebiet.

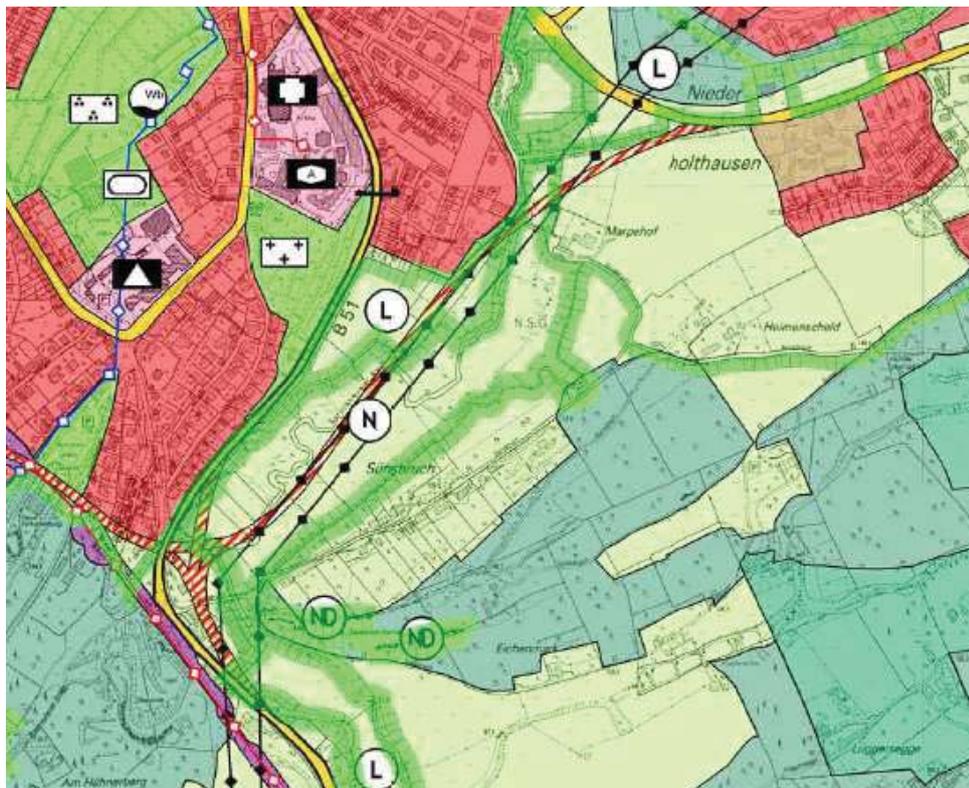


Abbildung 3: Sünsbruch-Holthausen

Trasse 3: Sünsbruch-Lembeck

Die Trasse verläuft südlich des innerstädtischen Bereiches von Hattingen und verbindet die Landesstraße L 651 – Bredenscheider Straße mit der Landesstraße L 925 – Isenbergstraße Straße im Westen. Die Trasse verläuft in West-Ost-Richtung und hat eine Länge von ca. 1.600 m. Sie stellt die logische Fortsetzung der Trasse 2 „Sünsbruch-Holthausen“ in Richtung Westen dar.

Die Anbindung im Westen an die L 925 erfolgt etwa 200 m nördlich des Knotenpunktes Isenbergstraße / Nierenhofer Straße und im Osten in Höhe der Einmündung „Sünsbruch / Bredenscheider Straße“.

Die Trasse wurde in den Flächennutzungsplan aufgenommen, um eine tangentielle Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen Hattingens zu ermöglichen und eine Verbindung an die seinerzeit angedachte Verlängerung der Autobahn A 44 „DüBoDo“ im Norden Hattingens zu herzustellen.



Abbildung 4: Sünsbruch-Lembeck, östlicher Abschnitt

Ein weiter westlich liegendes Teilstück der Trassenführung betrifft eine Begründung der Straßenführung der Landesstraße L 924 – Nierenhofer Straße im Bereich der „Kaffeemühle“.

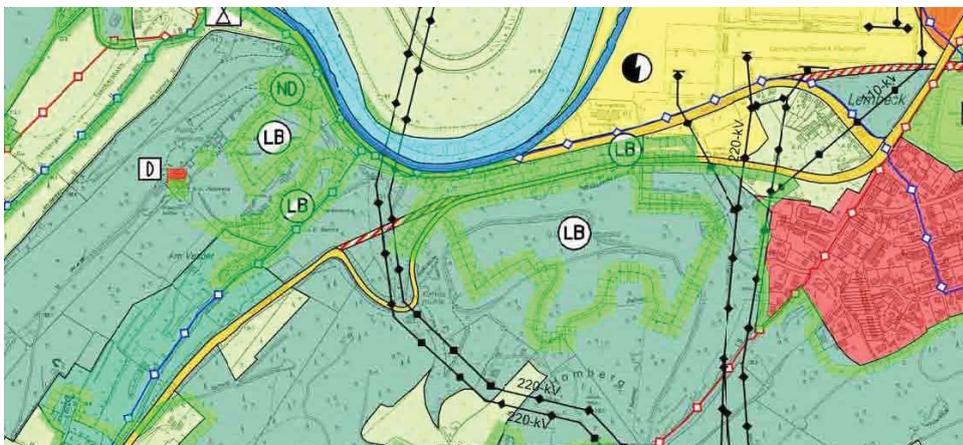


Abbildung 5: Sünsbruch-Lembeck, westlicher Abschnitt

Trasse 4: Kohlenstraße

Die Trasse verläuft im äußersten Westen der Stadt Hattingen im Ortsteil Niederbonsfeld parallel zur bestehenden Landesstraße L 439. Die Länge der Alternativroute beträgt auf Hattinger Stadtgebiet ca. 850 m. Die Anbindung an die bestehende L 439 erfolgt im Nordwesten an der Stadtgrenze zu Essen-Byfang, im Südosten endet die Trasse ohne Anbindung an die L 439 an der Stadtgrenze zu Velbert.

Es wird davon ausgegangen, dass bei Aufstellung des Flächennutzungsplanes die Straßenverbindung zwischen Essen-Byfang und Velbert grundsätzlich neu angedacht wurde, um den Velberter Ortsteil Nierenhof vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Trassendarstellung auf Hattinger Stadtgebiet ist somit wahrscheinlich im Kontext einer damals geplanten städteübergreifenden Neuplanung zu sehen.



Abbildung 6: Kohlenstraße

Trasse 5: L 651 (ehemals B 51)

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse beginnt an der heutigen Landesstraße L 651 in Höhe des S-Bahnhofes Hattingen (Ruhr) und verläuft von dort in Richtung Norden dem Verlauf der Landesstraße folgend bis zur Stadtgrenze nach Bochum-Linden. Die Länge der Trasse beträgt insgesamt ca. 1.800 m.

Die Darstellung im Flächennutzungsplan erfolgte vor dem Hintergrund von Planungsüberlegungen, eine Stadtbahntrasse von Bochum nach Hattingen Mitte zu führen. Zu diesem Zweck hätte die seinerzeitige Bundesstraße B 51 entsprechend ausgebaut und in ihrem Verlauf geringfügig angepasst werden müssen.

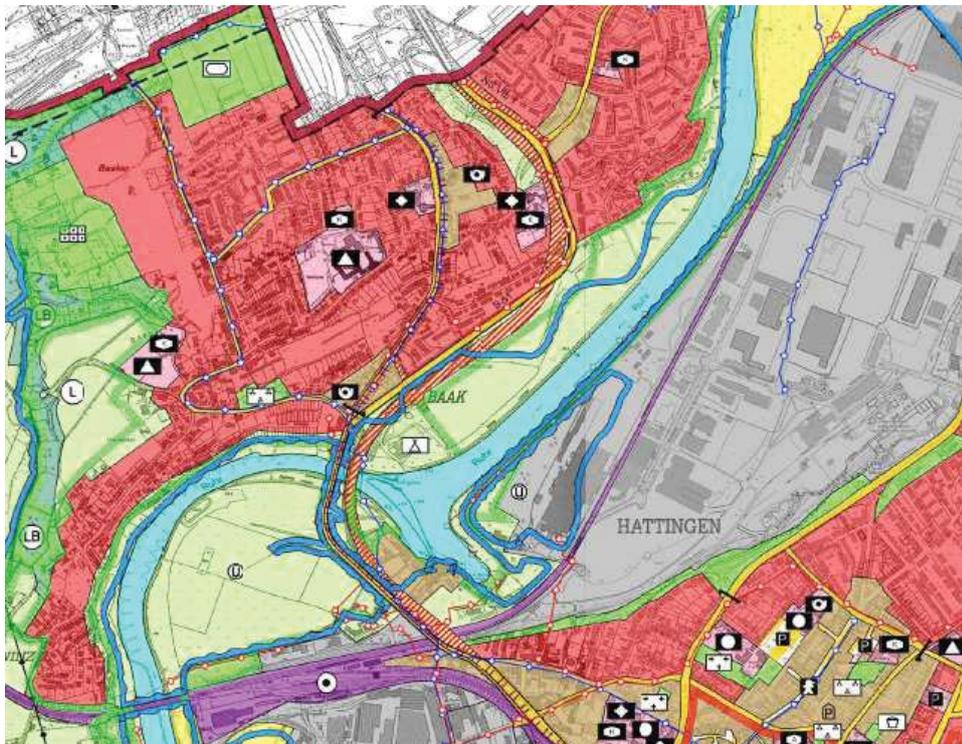


Abbildung 7: L 651 (ehemals B 51)

Trasse 6: Autobahnzubringer A44

Um eine Anbindung an die „DüBoDo“ über das Hattinger Straßennetz herzustellen, wurden im Flächennutzungsplan eine Trasse und hierzu eine Alternativroute für die Verlängerung bzw. die Verlagerung der Landesstraße L 925 dargestellt. Die Landesstraße verläuft in nördlicher Richtung auf der westlichen Uferseite der Ruhr und knickt dann in Richtung Westen zum Ortsteil Niederwenigern ab. Die Zubringertrasse sowie die Alternativroute setzen an diesem Knickpunkt an und sehen eine Verlängerung in Richtung Norden bis zur Stadtgrenze von Essen vor. Die Länge der beiden Strecken beträgt jeweils ca. 1.700 m bzw. 2.000 m.

Die Trassendarstellung im Flächennutzungsplan steht im Zusammenhang mit Überlegungen in den 70er Jahren, die Autobahn A 44 „DüBoDo“ von Velbert kommend bis nach Bochum zu verlängern und über das Hattinger Stadtgebiet zu führen. Hierzu wurden seinerzeit zwei Trassenführungen alternativ angedacht und nachrichtlich im Flächennutzungsplan dargestellt.

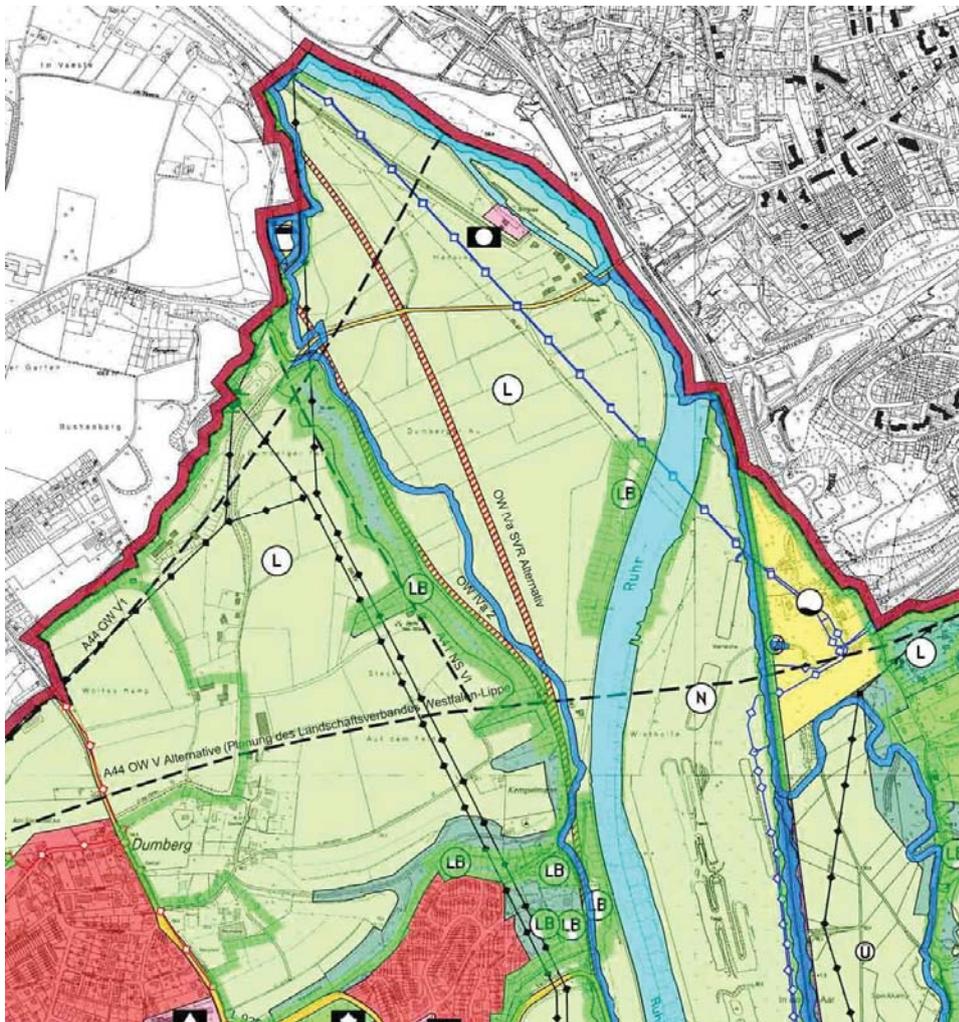


Abbildung 8: Autobahnzubringer A44

3. Prüfkriterien

Zur Analyse der zu betrachtenden Trassen und der darauf folgenden Einschätzung, ob eine Darstellung im Flächennutzungsplan unter heutigen Gesichtspunkten noch sinnvoll erscheint, werden Prüfkriterien definiert:

Prüfkriterium 1: Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Wesentliches Kriterium für die notwendige Ausprägung von Straßenverkehrsnetzen ist die gesamtstädtische Entwicklung einer Kommune. Es gilt zu analysieren, in welchen Bereichen zusätzliche Nutzungen geplant sind bzw. ob an anderer Stelle Nutzungen aufgegeben werden sollen.

Der Flächennutzungsplan sowie das Stadtentwicklungskonzept Hattingen 2030 geben hierzu die wesentlichen Anhaltspunkte. Ferner wird betrachtet, wie sich die Stadt Hattingen in den vergangenen Jahren entwickelt hat und welche Tendenzen sich hieraus ableiten lassen.

Prüfkriterium 2: Verkehrliche Leistungsfähigkeit

Die Auslastung des Straßennetzes gibt Auskunft, ob ein Bedarf besteht, Entlastung über den Neu- oder Ausbau von Straßen zu schaffen. Hierzu können Verkehrszahlen auf Basis von Verkehrszählungen analysiert werden. Darüber hinaus können auch Angaben über Unfallschwerpunkte oder Verkehrsstauungen verwendet werden.

Die Auswertung der Verkehrszahlen bezieht sich jeweils auf Straßenquerschnitte, nicht jedoch auf die Belastung von Knotenpunkten. Über diese Auswertung kann die verkehrliche Leistungsfähigkeit unterschiedlicher Streckenabschnitte vor dem Hintergrund der Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) bewertet werden.

Prüfkriterium 3: Raumordnerische Vorgaben

Die Stadt Hattingen hat übergeordnete Planungen im Rahmen ihrer Bauleitplanung zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere den Regionalplan, welcher durch den neuen Regionalverband Ruhr derzeit neu aufgestellt wird.

Geprüft wird ferner, ob es im Bundesverkehrswegeplan bzw. im Landesstraßenbedarfsplan überörtlich bedeutsame Festlegungen zu Verkehrsachsen gibt, die sich auch auf das Hattinger Stadtgebiet auswirken.

Prüfkriterium 4: Umweltbelange

Die Festlegung von Gebieten, die der Natur und Landschaft bzw. der Erholung dienen sollen, hat Auswirkung auf die Festlegung möglicher Trassen. Ferner kann es aus Gründen des Immissionsschutzes geboten sein, die Führung von Straßen in einer bestimmten Art und Weise vorzunehmen. Umgekehrt können jedoch auch wichtige Umweltbelange Argumente gegen die Führung einer Trasse sein.

Die Umweltbelange sollen insbesondere über die Analyse von Landschaftsplänen und sonstigen umweltrelevanten Informationsmaterialien überprüft werden.



Prüfkriterium 5: Landschaftsbild

Das Landschaftsbild ist prägend für die Wahrnehmung einer Stadt bzw. Region. Es ist maßgebend für die Ausprägung des Fremdenverkehrs und schafft Identifikationspunkte für die Bevölkerung. Bei der Überprüfung der Trassen sind aus heutiger Sicht negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild entsprechend zu hinterfragen.

Charakteristik der Prüfkriterien

Die Prüfkriterien 1-3 sind als Kriterien einzustufen, die eine Notwendigkeit für die Darstellung im Flächennutzungsplan begründen, während die Kriterien 4 und 5 Restriktionen gegen eine Darstellung im FNP darstellen. Eine quantifizierbare Vergleichbarkeit der Kriterien untereinander gestaltet sich entsprechend schwierig, insofern stellt die Untersuchung auf qualitative Aussagen ab.



4. Erforderlichkeit der Trassen

4.1 Felderbachstraße

- Weitere Siedlungsentwicklung ist nicht vorgesehen.
- Die Trasse verläuft im Außenbereich. Bebauungspläne liegen nicht vor.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.
- Raumordnerische Vorgaben sind nicht zu berücksichtigen.
- Die Trasse durchquert Landschaftsschutzgebiete.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Die Felderbachstraße ist im ländlich geprägten Süden Hattingens gelegen und durchquert das Hattinger Hügelland, welches eine bedeutende Funktion als Naherholungsgebiet besitzt.

Die Trasse befindet sich zwischen den Ortsteilen Niederelfringhausen und Oberelfringhausen, welche im Außenbereich gelegen sind. Entlang der dargestellten Trasse befinden sich lediglich einzelne Gehöfte bzw. Wohngebäude, eine weitere Siedlungsentwicklung über diesen Bestand hinaus ist nicht geplant.

In den beiden Ortsteilen Nieder- und Oberelfringhausen gibt es keine Bebauungspläne der Stadt Hattingen.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Entwicklung ist nicht gegeben.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Gemäß den seitens des Landesbetriebes Straßenbau NRW veröffentlichten Verkehrsdaten (DTV Kfz), basierend auf der Straßenverkehrszählung von 2010, befahren täglich durchschnittlich 1.350 Kfz den relevanten Streckenabschnitt der Landesstraße, davon sind 35 Fahrten täglich dem Schwerlastverkehr zuzuordnen. Anhand der Bildbefahrung des Landesbetriebes Straßenbau NRW ist erkennbar, dass die Felderbachstraße im nördlichen Abschnitt bis zur Ortslage „Lifterhof“ mit einer Breite von ca. 8,0 m und getrennten Fahrstreifen gut ausgebaut ist.

Im weiteren Verlauf in Richtung Süden reduziert sich die Breite auf ca. 5,0 m und der Verlauf ist von engen Kurven gekennzeichnet. In diesem Abschnitt ist der Zustand der Fahrbahn als sanierungsbedürftig zu bezeichnen. Ferner sind in Verbindung mit zu hoher Geschwindigkeit Lärmprobleme gegenüber der bestehenden Wohnbebauung gegeben.

Da die Strecke aufgrund des kurvigen und landschaftlich schönen Verlaufs auch von Motorradfahrern genutzt wird, ist die Verkehrssicherheit an unübersichtlichen Stellen nicht optimal.

Unter Abgleich des derzeitigen Verkehrsaufkommens von 1.350 Kfz / 24h mit den für eine dörfliche Hauptstraße geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) erscheint jedoch aus heutiger Sicht die Erschließung des Elfringhauser Tales über die bestehende Trasse der L 924 auch im südlichen

Abschnitt ausreichend. Die Straße wäre für eine verkehrliche Belastung von bis zu 4.000 Kfz / 24h ausgelegt.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist nicht gegeben.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Im Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg ist die Trasse der Landesstraße 924 in ihrem bestehenden Verlauf als Verkehrsfläche für den regionalen Verkehr dargestellt. Weitere Trassen sind darüber hinaus im Regionalplan nicht enthalten. Der Bundesverkehrswegeplan und der Landesstraßenbedarfsplan enthalten keine Darstellungen.

Für das Hattinger Hügelland wurde im Jahr 2009 ein Orientierungsplan erstellt, der neben einer Bestandsanalyse auch Leitziele und Handlungsempfehlungen enthält. Auch wenn der Orientierungsplan als informelle Planung keine raumordnerische Vorgabe im eigentlichen Sinne darstellt, geht er in die Betrachtung ein, da er unter anderem auf verkehrliche Defizite im Hattinger Hügelland hinweist. Insbesondere die unzureichenden Querschnitte einiger Straßen werden genannt. Wegen der besonderen landschaftlichen Bedeutung des Hügellandes wird jedoch empfohlen, auf einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in besonders sensiblen Bereichen zu verzichten und stattdessen die Verkehrssicherheit durch bauliche Maßnahmen im Bestand zu verbessern.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund raumordnerischer Vorgaben ist nicht gegeben.

Prüfkriterium Umweltbelange

Sowohl im Regionalplan als auch im Flächennutzungsplan sind die Bereiche rund um das Felderbachtal als Landschaftsschutzgebiete dargestellt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte alternative Trassenführung würde diese Schutzgebiete teilweise durchqueren.

Aufgrund der besonderen Bedeutung des Felderbachtals für Natur, Landschaft und Naherholung ist eine abweichende Führung der Landesstraße nicht empfehlenswert. Die mit der derzeitigen Straßenführung verbundenen Immissionsprobleme in Teilbereichen der südlichen Felderbachstraße lassen sich durch bauliche Verbesserungen im Bestand deutlich reduzieren.

Eine alternative Trassenführung der Felderbachstraße ist vor dem Hintergrund von Umweltbelangen nicht notwendig bzw. nicht empfehlenswert.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Die Trasse verläuft durch das landschaftlich sehr reizvolle und touristisch bedeutsame Felderbachtal und würde das Landschaftsbild voraussichtlich nachhaltig beeinträchtigen.

Die dargestellte Trassenführung ist vor dem Hintergrund der Bedeutung des Landschaftsbildes nicht empfehlenswert.



Empfehlungen

Die aufgrund des teilweise unzureichenden Ausbauzustandes der Landesstraße erkennbaren Probleme, insbesondere im Bereich der südlichen Felderbachstraße in Höhe „Auerhof“, sind durch bauliche Maßnahmen im Bestand verbesserungsfähig, ohne dass es einer geänderten Trassenführung bedarf.

Es sollte angestrebt werden, durch Grunderwerb entlang der Strecke eine bauliche Aufweitung der Fahrbahn zu erzielen. Unabhängig hiervon ist es notwendig, die Fahrbahndecke in Teilbereichen zu sanieren, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.



4.2 Sünsbruch-Holthausen

- Weitere Siedlungsentwicklung ist vorgesehen.
- Die Trasse verläuft im Außenbereich. Bebauungspläne liegen nicht vor.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.
- Raumordnerische Vorgaben sind nicht zu berücksichtigen.
- Die Trasse durchquert Natur- und Landschaftsschutzgebiete.
- Die Trasse löst Lärmschutzmaßnahmen gegenüber Wohnbebauung aus.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung im Hattinger Ortsteil Holthausen ist noch nicht abgeschlossen. Zwar sind die im Flächennutzungsplan dargestellten Bereiche für eine wohnbauliche Entwicklung nahezu vollständig entwickelt, allerdings stellt der Regionalplan noch weitere allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) dar. Hinzu kommt gegebenenfalls zusätzlicher Bedarf durch Gewerbeflächenentwicklung.

Die ausgewiesenen Flächen befinden sich überwiegend südlich der Holthäuser Straße (K1), so dass künftiger Verkehr aus den neuen Wohngebieten nahezu vollständig über diese Straße abgewickelt würde.

Als Beispiel für die sich abzeichnende Entwicklung ist der Bebauungsplan Nr. 155 „Am Bennenbruch / Am Kistner“ zu nennen, der weitere Baumöglichkeiten im Ortsteil Holthausen in unmittelbarer Nähe zur Kreisstraße schafft.

Potentiale für die Erweiterung gewerblicher Bauflächen sind in geringem Umfang in den Gewerbegebieten „Ludwigstal“ gegeben. Der Hauptteil des Verkehrs würde voraussichtlich über die K1 abgewickelt.

Sonstige Bebauungspläne der Stadt Hattingen im Umfeld der dargestellten Trasse liegen nicht vor.

Eine wesentliche Änderung der verkehrlichen Strukturen ist mit den Entwicklungen im Bereich Wohnen und Gewerbe nicht zu erwarten, jedoch ist ggf. mit einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Holthäuser Straße zu rechnen.

Da die zu erwartende siedlungsstrukturelle Entwicklung mit dem derzeitigen Verlauf der Holthäuser Straße konform ist, ist eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Entwicklung nicht gegeben.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Für die Holthäuser Straße (K1) liegen Verkehrsdaten des Landesbetriebes Straßenbau NRW vor. Demnach befahren täglich durchschnittlich 4.700 Kfz, davon 110 Lkw den Streckenabschnitt zwischen der Schulstraße (L 924) und der Lindstockstraße.

Im zu betrachtenden Bereich weist die Straße einen Ausbauquerschnitt von ca. 8,0 m mit jeweils einem Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung aus und ist in einem guten baulichen Zustand. Bei diesem Ausbauzustand sind unter Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) für eine weitgehend anbaufreie Verbindungsstraße etwa 18.000 Kfz/24h als verträglich anzusehen. Somit sind ausreichende Leistungsreserven vorhanden, die auch bei deutli-

cher Zunahme der Verkehrsbelastung einen leistungsfähigen Verkehrsablauf weiterhin sichern.

Hiermit sind auch weitere wohnbauliche und gewerbliche Entwicklungen im Einzugsbereich der Holthäuser Straße möglich, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße kommen würde.

Mit den Verkehrsmengen der Holthäuser Straße (K1) wird jedoch unmittelbar die Innenstadt belastet, da Verkehr aus Richtung Osten kommend überwiegend über die Schulstraße und die Nordstraße geführt wird.

Eine direkte Verbindung zwischen der Holthäuser Straße und der Landesstraße L 651 erscheint daher grundsätzlich sinnvoll, um ein tangentes System von Verkehrsachsen um den innerstädtischen Bereich Hattingens zu bilden. Auf diese Weise könnte der derzeit durch die Innenstadt fahrende Verkehr südlich vorbeigeführt werden und zu einer deutlichen Entlastung der Innenstadt führen. Allerdings fehlen insbesondere in Richtung Westen über die L 651 hinaus weitere Verkehrsverbindungen, die eine solche Tangente sinnvoll erscheinen lassen.

Wenn diese geschaffen würden, besteht jedoch die Gefahr, Schleichverkehr zu erzeugen, da auf diese Weise zwischen den Autobahnen A 44 und A 43 ggf. eine Ausweichstrecke entstehen kann. Aufgrund der mit einer solchen Lösung verbundenen Nachteile, wie der Lärmbeeinträchtigung und der Entstehung von Trennwirkungen, kann eine Empfehlung zum Bau einer tangentialen Trasse „Sünsbruch - Holthausen“ nur ausgesprochen werden, wenn nach Westen weiterführende Verkehrsverbindungen nicht realisiert werden.

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit bzw. der Entlastung der Hattinger Innenstadt ist die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse sinnvoll.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Im Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg ist die bestehende Trasse der Kreisstraße 1 nicht gesondert erfasst, sondern als Teil des allgemeinen Siedlungsbereiches (ASB) dargestellt. Die im FNP dargestellte alternative Trassenführung sowie weitere Trassen sind darüber hinaus im Regionalplan nicht enthalten. Ebenso enthalten der Bundesverkehrswegeplan und der Landesstraßenbedarfsplan keine Darstellungen.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund raumordnerischer Vorgaben ist nicht gegeben.

Prüfkriterium Umweltbelange

Die alternativ im Flächennutzungsplan dargestellte Trassenführung zur K1 verläuft im westlichen Bereich durch bestehende Natur- und Landschaftsschutzgebiete des Sprockhöveler Baches.

Dieses Gebiet bildet den südöstlichen Siedlungsrand zur Hattinger Innenstadt und stellt einen Übergang zur freien Landschaft dar. Die Trassenführung würde den Naturraum des Baches auf einer Länge von ca. 70 m nachhaltig beeinträchtigen.



Ferner grenzt westlich an die dargestellte Trasse der Bebauungsplan Nr. 93 „Dahlienweg“ an. Für den Fall einer Realisierung der Straßenverbindung zwischen der L 651 und der K 1 sind voraussichtlich Lärminderungsmaßnahmen gegenüber der vorhandenen Bebauung notwendig.

Aufgrund der Bedeutung der Schutzgebiete in diesem Bereich und der Beeinträchtigung des Baugebietes „Dahlienweg“ durch Verkehrslärm sollte von der im Flächennutzungsplan dargestellten Trassenführung im Bereich der Schutzgebiete abgesehen werden.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Der vom Trassenverlauf betroffene Abschnitt des Sprockhöveler Baches bildet den Übergang von der Hattinger Innenstadt zur freien Landschaft. Der Bach verläuft in diesem Bereich stark mäandrierend in einem Taleinschnitt, welcher für das Landschaftsbild von besonderer Bedeutung ist. Die Beibehaltung der dargestellten Trassenführung ist vor diesem Hintergrund nicht empfehlenswert.

Empfehlungen

Eine tangentielle Ost-West Verbindung erscheint vor dem Hintergrund der Entlastung der Hattinger Innenstadt sinnvoll, allerdings entstehen hierdurch möglicherweise auch Nachteile durch Lärmbelastungen gegenüber bestehenden Baugebieten. Ferner wäre das Tal des Sprockhöveler Baches beeinträchtigt. Die Belange von Natur und Landschaft und des Immissionsschutzes sind besonders zu würdigen.

Daher wird empfohlen die Trasse „Sünsbruch-Holthausen“ nicht weiter zu verfolgen. Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Verkehrsnetz, die auf andere Weise eine Entlastung der Innenstadt erzielen sollen angestrebt werden. Im Rahmen dieser Untersuchung können hierzu allerdings keine detaillierten Aussagen getroffen werden.



4.3 Sünsbruch-Lembeck

- Die Siedlungsentwicklung ist abgeschlossen.
- Die Trasse verläuft im Innenbereich. Es liegen Bebauungspläne vor.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.
- Raumordnerische Vorgaben sind nicht zu berücksichtigen.
- Die Trasse durchquert keine Natur- und Landschaftsschutzgebiete.
- Die Trasse löst Lärmschutzmaßnahmen gegenüber Wohnbebauung aus.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung im Bereich südlich der Hattinger Innenstadt kann als nahezu abgeschlossen angesehen werden. Die im Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan dargestellten allgemeinen Siedlungsbereiche sind größtenteils entwickelt.

Potentiale für die Erweiterung gewerblicher Bauflächen sind nur in geringem Umfang von ca. 1,5 ha im Bereich „Lembeck“ auf Flächen einer Umspannanlage gegeben. Die verkehrlichen Bedingungen einer solchen Erweiterung würden sich nicht wesentlich ändern. Der zu erwartende Mehrverkehr würde über die umliegenden Straßen abgewickelt.

Der Verlauf der dargestellten Trasse tangiert Teile des Bebauungsplanes Nr. 8 „Jägerweg“ bzw. vorhandene Wohnbebauung. Ferner sind Konfliktpunkte durch die Querung der Rad-/ Fußwegetrasse Schulbergtunnel, den Parkplatz zur Sportanlage „Wildhagen“ und der dort in Bau befindlichen Feuerwache gegeben.

Eine Realisierung des Trassenverlaufs wird durch die siedlungsstrukturelle Entwicklung bzw. die vorhandenen baulichen Strukturen sehr erschwert.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Die Landesstraßen L 924 und L 651 gehören zu den am stärksten befahrenen Straßen Hattingens. Nach den Verkehrsdaten des Landesbetriebes Straßenbau NRW weist die L 924 im Abschnitt Nierenhofer Straße zwischen den Einmündungen Isenbergstraße / Nierenhofer Straße und Nierenhofer Straße / Martin-Luther-Straße eine tägliche Verkehrsmenge von bis zu 22.000 Kfz, davon 540 Lkw auf. Auf der L 651 fahren zwischen „Sünsbruch“ und der Einmündung Schulstraße / Martin-Luther-Straße bis zu 15.200 Kfz täglich, davon sind 550 Fahrten dem Lkw-Verkehr zuzuordnen. Diese Zahlen erhöhen sich noch im Abschnitt der L 651 zwischen den Einmündungen Schulstraße / Martin-Luther-Straße und Nierenhofer Straße / Martin-Luther-Straße. In diesem Abschnitt beläuft sich die DTV auf insgesamt 24.750 Kfz, davon anteilig 1.050 Lkw-Fahrten.

Ein Großteil dieser Verkehrsmenge wird über die Hattinger Innenstadt geführt, obwohl die eigentlichen Fahrbeziehungen in Ost-West-Richtung ausgerichtet sind.

Vor dem Hintergrund einer Entlastung der Hattinger Innenstadt ist die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse sinnvoll.

Eine Querspange zwischen den beiden Landesstraßen macht aus Sicht der Verkehrslenkung grundsätzlich Sinn, allerdings nur, wenn es in Richtung Osten eine logische Fortführung geben würde. In diesem Fall besteht jedoch die Gefahr, Schleichverkehr zu erzeugen, da auf diese Weise zwischen den Autobahnen A 44 und A 43 ggf. eine Ausweichstrecke entstehen kann. Aufgrund der mit einer solchen Lösung überdies verbundenen Nachteile, wie der Lärmbeeinträchtigung und der Entstehung von Trennwirkungen, kann eine Empfehlung zum Bau einer tangentialen Trasse „Sünsbruch - Lembeck“ nur ausgesprochen werden, wenn die im vorherigen Abschnitt beschriebene Trasse „Sünsbruch – Holthausen“ nicht realisiert würde. Anderfalls wäre im Gegenzug die Trasse „Sünsbruch – Lembeck“ wegen der Gefahr von Schleichverkehren aus dem FNP aufzugeben.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Im Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg ist die Trasse „Sünsbruch-Lembeck“ nicht gesondert erfasst. Der Regionalplan stellt an dieser Stelle allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) dar. Weitere Trassen sind darüber hinaus im Regionalplan nicht enthalten. Ebenso enthalten der Bundesverkehrswegeplan und der Landesstraßenbedarfsplan keine Darstellungen.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund raumordnerischer Vorgaben ist nicht gegeben.

Prüfkriterium Umweltbelange

Von der Trassenführung sind keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete betroffen. Der Verlauf tangiert jedoch einen im Flächennutzungsplan dargestellten Grüngürtel südlich der ehemaligen Bahnanlagen und den Bahntrassenradweg, welcher eine wichtige Funktion als Biotopverbindung darstellt.

Ferner verläuft die Trasse unmittelbar nördlich der Straße „Wildhagen“, an der sich Wohnbebauung entwickelt hat. Im Falle einer Realisierung der Straße wären voraussichtlich Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms gegenüber der Wohnbebauung zu treffen.

Die im FNP dargestellte alternative Trassenführung ist vor diesen Hintergründen nicht empfehlenswert.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Die Landschaft im Bereich um den Schulenbergtunnel hat neben der ökologischen Funktion auch eine prägende visuelle Wirkung. Durch die Nutzung der ehemaligen Bahntrasse als Rad- und Fußweg kommt diesem Gebiet überdies eine touristische Bedeutung zu, die bei Realisierung der Trasse beeinträchtigt würde. Die dargestellte Trassenführung ist vor dem Hintergrund der Bedeutung des Landschaftsbildes nicht empfehlenswert.



Empfehlungen

Eine tangentielle Ost-West Verbindung erscheint vor dem Hintergrund der Entlastung der Hattinger Innenstadt sinnvoll, allerdings entstehen hierdurch auch Nachteile durch Schleichverkehre und Lärmbelastungen gegenüber bestehenden Baugebieten. Ein Trassenneubau wäre angesichts der entstandenen Strukturen sehr aufwendig.

Daher wird empfohlen die Trasse nicht weiter zu verfolgen. Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Verkehrsnetz, die auf andere Weise eine Entlastung der Innenstadt erzielen sollen angestrebt werden. Im Rahmen dieser Untersuchung können hierzu allerdings keine detaillierten Aussagen getroffen werden.



4.4 Kohlenstraße

- Die Trasse verläuft im Außenbereich.
- Siedlungsentwicklung nicht betroffen. Bebauungspläne liegen nicht vor.
- Der Trassenverlauf ist aufgrund baulicher Strukturen nicht realisierbar.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.
- Die Verkehrssicherheit erscheint verbesserungswürdig.
- Raumordnerische Vorgaben sind nicht zu berücksichtigen.
- Umweltbelange sind nicht betroffen.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse parallel zur Landesstraße L 439 sollte vermutlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen den Städten Essen und Velbert dienen. Möglicherweise war mit der Trasse auch eine Entlastung des Velberter Ortsteiles Nierenhof vom Durchgangsverkehr beabsichtigt. Auf Hattinger Stadtgebiet hat die Trasse hinsichtlich der Siedlungsstruktur bzw. der Siedlungsentwicklung keine Bedeutung.

Bebauungspläne sind im Verlauf der Straße nicht vorhanden, jedoch wird durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ein Rad- und Fußweg entlang der Kohlenstraße geplant. In Verbindung mit der Tatsache, dass der Trassenverlauf bestehende Gewerbenutzungen und Sportanlagen tangiert, ist die Trasse in der im Flächennutzungsplan dargestellten Führung nicht mehr realisierbar.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Entwicklung ist nicht gegeben.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Die bestehende Landesstraße L 439 wird gemäß den Verkehrsdaten des Landesbetriebes Straßenbau NRW täglich von ca. 10.360 Kfz befahren. Die Straße ist unter Zugrundelegung der in der RAS 06 empfohlenen Ausbauquerschnitte mit Fahrstreifenbreiten von ca. 3,50 m ausreichend dimensioniert, um die Verkehrsmengen aufnehmen zu können. Als weitgehend anbaufreie Straße könnten gemäß den Empfehlungen der RAS 06 täglich bis zu 18.000 Kfz die Strecke befahren.

Allerdings verläuft die Straße entlang eines Hanges durch teilweise bebaute Bereiche und weist durch Kurvenstrecken und wechselnde Gefällesituationen einen teilweise unübersichtlichen Verlauf auf. Aus diesem Grund sind an verschiedenen Stellen entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet.

Die im FNP dargestellte Alternativtrasse verläuft außerhalb der Hanglage in verhältnismäßig ebenem Gelände und tangiert auch kein Wohngebiet. Durch den nur mäßig geschwungenen Verlauf wären der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit gegenüber der bestehenden Führung der Landesstraße deutlich verbessert.

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit – insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit – wäre die Realisierung einer Alternativroute weiter südlich abseits der Hanglage sinnvoll.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Im noch gültigen Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg ist die Trasse der Landesstraße L 439 in ihrem bestehenden Verlauf als Verkehrsfläche für den regionalen Verkehr dargestellt. Weitere Trassen sind darüber hinaus im Regionalplan nicht enthalten. Der Bundesverkehrswegeplan und der Landesstraßenbedarfsplan enthalten ebenfalls keine Darstellungen.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund raumordnerischer Vorgaben ist nicht gegeben.

Prüfkriterium Umweltbelange

Der Verlauf der im FNP dargestellten Trasse tangiert keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete. Wesentliche Beeinträchtigungen von Umweltbelangen sind mit der Alternativroute aufgrund der naturräumlichen Ausstattung im relevanten Abschnitt nicht zu erwarten.

Umgekehrt ist wegen der nur geringen Besiedelung entlang der bestehenden Strecke eine Entlastung der Anlieger vom Verkehrslärm eher von untergeordneter Bedeutung.

Eine alternative Trassenführung der Landesstraße L 439 erscheint daher vor dem Hintergrund von Umweltbelangen nicht notwendig.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Die Trasse verläuft zwischen der landschaftlich aufgrund der Hanglage reizvoll gelegenen Landesstraße L 439 und einer Bahnstrecke im Bereich des Oelbachtals. Dieses ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und touristisch bedeutsam. Die dargestellte Trassenführung stellt vor dem Hintergrund der Bedeutung des Landschaftsbildes ein Konfliktpotential dar.

Empfehlungen

Aufgrund vorhandener Bausubstanz bzw. bestehender Sportanlagen ist eine alternative Trassenführung wie im Flächennutzungsplan dargestellt nicht mehr möglich. Ein Verschieben der Alternativtrasse in Richtung Süden ist wegen der dort verlaufenden Bahnstrecke ebenfalls nicht realisierbar.

Es können daher lediglich Verbesserungsmaßnahmen im Bestand empfohlen werden, die die Verkehrssicherheit entlang des Streckenabschnittes gewährleisten. Hierzu gehören entsprechende Beschilderungen und die Instandhaltung der Fahrbahn.

4.5 L 651 (ehemals B 51)

- Die Trasse verläuft im Innenbereich.
- Siedlungsentwicklung nicht betroffen. Bebauungspläne liegen vor.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gewährleistet.
- Raumordnerische Vorgaben sind nicht zu berücksichtigen.
- Umweltbelange sind nicht betroffen.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Die Darstellung einer neuen Trasse für die ehemalige Bundesstraße B 51 (L 651) steht im Zusammenhang mit seinerzeitigen Planungen einer Stadtbahn, die von Norden kommend über Hattingen Mitte bis zur Henrichshütte geführt werden sollte. Es existieren entsprechende Bebauungspläne aus den 70er Jahren, die die angedachte Trasse planungsrechtlich festsetzen.

Die Planungen für eine Stadtbahn machen aufgrund der gesamtstädtischen Entwicklungen seit den 70er Jahren und der sich geänderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen keinen Sinn mehr. Nach Aussage der BOGESTRA wird die Stadtbahnplanung weder auf Bochumer noch auf Hattinger Stadtgebiet weiter verfolgt.

Vor diesem Hintergrund hat die dargestellte Trasse hinsichtlich der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung keine Bedeutung mehr. Die Straßenbahnlinie 308 (Bochum-Gerthe – Hattingen-Innenstadt) übernimmt heute die verkehrliche Funktion und fährt ab der Ruhrbrücke in Richtung Hattingen neben der Landesstraße L 651.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Die dargestellte Trasse steht nur im Zusammenhang mit den unterdessen aufgegebenen Planungen für eine Stadtbahn. Ohne diese ist die Landesstraße L 651 in der derzeit ausgebauten Form leistungsfähig zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs. Die Straße hat im Bereich Bochumer Straße / Martin-Luther-Straße einen Ausbauquerschnitt von ca. 15,00 m mit jeweils zwei Fahrstreifen für jede Richtung. Gemäß den Verkehrsdaten des Landesbetriebes Straßenbau NRW befahren diesen Abschnitt täglich bis zu 23.200 Kfz, davon 700 Lkw. Diese Belastung ist gemäß der RAS 06 für eine überörtliche Verbindungsstraße mit dem vorhandenen Querschnitt angemessen.

Im weiteren Verlauf der L 651 im Abschnitt Wuppertaler Straße reduziert sich die verkehrliche Belastung auf etwa die Hälfte. Der Ausbauquerschnitt ist in diesem weitgehend anbaufreien Bereich auf etwa 8,0 m und eine Fahrspur je Richtung reduziert. Aufgrund des guten Ausbauszustandes der Straße ergeben sich auch hier keine Probleme hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit.

Die Herabstufung von der Bundesstraße zur Landesstraße wird als Indiz dafür gesehen, dass Ausbauplanungen von Seiten der Straßenbauverwaltung nicht weiter verfolgt werden.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist nicht gegeben.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Im noch gültigen Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg sind keine Darstellungen vorhanden, die im Zusammenhang mit einer alternativen Trasse der Landesstraße L 651 stehen. Die ehemalige Bundesstraße ist als Straße für den regionalen bzw. überregionalen Verkehr dargestellt. Im Bundesverkehrswegeplan sowie im Landesstraßenbedarfsplan sind keine Darstellungen im Bereich der Trasse enthalten.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund raumordnerischer Vorgaben ist nicht gegeben.

Prüfkriterium Umweltbelange

Die im FNP dargestellte Trasse verläuft im Wesentlichen deckungsgleich mit der heutigen Landesstraße L 651 und tangiert keine Natur- oder Landschaftsschutzgebiete. Umgekehrt hätte die Trasse nur dann positive Auswirkungen auf umweltrelevante Belange, wenn die Planungen für eine Stadtbahn tatsächlich realisiert würden. Dies hätte durch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs vielfach positive Effekte zur Folge.

Vor dem Hintergrund der aufgegebenen Planungen einer Stadtbahn für Hattingen, macht eine Beibehaltung des dargestellten Trassenverlaufes keinen Sinn.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Die Trasse verläuft durch stark besiedelte Gebiete entlang der vorhandenen Landesstraße L 651 steht nicht im Konflikt mit dem Landschaftsbild.

Empfehlungen

Die Planungen zum Bau einer Stadtbahntrasse werden nach Auskunft der BOGESTRA künftig nicht mehr weiter verfolgt. Die Darstellung der Trasse im Flächennutzungsplan erscheint daher nicht mehr zeitgemäß. Die Bebauungspläne können entsprechend aufgehoben werden.

4.6 Autobahnzubringer A 44

- Die Trasse verläuft im Außenbereich.
- Siedlungsentwicklung nicht betroffen. Bebauungspläne liegen nicht vor.
- Die verkehrliche Leistungsfähigkeit könnte verbessert werden.
- Die Verlängerung der A 44 ist im Regionalplan nachrichtlich dargestellt.
- Die Trasse löst Lärmschutzmaßnahmen gegenüber Wohnbebauung aus.
- Geschützte Landschaftsbestandteile werden durch die Trassen tangiert.

Prüfkriterium Siedlungsstruktur / Siedlungsentwicklung

Im Flächennutzungsplan sind zwei alternative Trassen der Landesstraße L 925 im Nordwesten Hattingens dargestellt, um eine Anbindung an die angedachte Autobahn A 44 „DüBoDo“ zu ermöglichen. Beide Trassen liegen im Außenbereich Hattingens außerhalb von Siedlungsstrukturen.

Bebauungspläne sind im Verlauf der beiden Trassen nicht vorhanden. Der Trassenverlauf tangiert jedoch den östlichen Siedlungsbereich von Niederwenigern.

In diesem Ortsteil sind gemäß den Darstellungen des Regionalplanes sowie des Flächennutzungsplanes keine weiteren wohnbaulichen Entwicklungen geplant.

Eine Erforderlichkeit der Trasse vor dem Hintergrund der siedlungsstrukturellen Entwicklung ist nicht gegeben.

Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit

Die Planung für die Verlängerung der Autobahn A 44 von Velbert kommend über Hattinger Stadtgebiet ist im gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 nicht mehr enthalten. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass der fehlende Lückenschluss zwischen Essen und Bochum in Zukunft diskutiert wird.

Ohne die Autobahn ergibt sich kein sinnvoller Anschluss der beiden Trassenalternativen in Richtung Norden an eine überörtliche Straße bzw. das großräumige Verkehrsnetz.

Die Darstellung der Trassen im Flächennutzungsplan erscheint vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll.

Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben

Der Regionalplan der Bezirksregierung Arnsberg enthält im Bereich des nördlichen Hattinger Stadtgebietes die Darstellung einer Bedarfsmaßnahme für den großräumigen Verkehr. Diese Darstellung betrifft die Verlängerung der Autobahn A 44 zwischen Velbert und Bochum, obwohl diese im Bundesverkehrswegeplan nicht mehr enthalten ist.

Es kann vermutet werden, dass die Darstellung in dem vom Regionalverband Ruhr derzeit in Bearbeitung befindlichen neuen Regionalplan nicht mehr enthalten sein wird.

In diesem Fall wäre eine Darstellung der Alternativtrassen der Landesstraße L 925 im Flächennutzungsplan überflüssig.

Prüfkriterium Umweltbelange

Die beiden Trassen tangieren in ihrem Verlauf teilweise geschützte Landschaftsbestandteile der Ruhraue. Ferner wäre der östliche Siedlungsbereich des Ortsteiles Niederwenigern durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Entsprechende Schallschutzmaßnahmen beim Bau des Autobahnzubringers sind zu erwarten.

Mit dem Bau der A 44 über Hattinger Stadtgebiet ist eine verkehrliche Entlastung der Innenstadt von Hattingen sowie angrenzender Ortsteile in den Nachbarstädten zu erwarten, da der überregionale Verkehr an diesen vorbeigeführt würde. Hierdurch sind insbesondere positive Auswirkungen auf die Immissionsbelastungen zu erwarten.

Die Darstellung der beiden alternativen Autobahnzubringer zur A 44 im FNP erscheint daher vor dem Hintergrund von Umweltbelangen sinnvoll.

Prüfkriterium Landschaftsbild

Die Zubringertrasse sowie die Alternativroute verlaufen durch landwirtschaftlich geprägte Bereiche in der Nähe der Ruhr. Ohne nähere Kenntnisse der naturräumlichen Ausstattung und landschaftlichen Besonderheiten kann nicht eindeutig bestimmt werden, ob die dargestellten Trassen negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben können. Durch die Nähe zur Ruhr kann ein Konfliktpotential jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Empfehlungen

Der Lückenschluss der Autobahn A44 ist im Bundesverkehrswegeplan nicht mehr enthalten. Aus diesem Grund können die im FNP dargestellten Zubringertrassen aufgegeben werden. Für den Fall, dass der Ausbau des fehlenden Autobahnstückes zukünftig dennoch wieder thematisiert wird, müssten seitens der Stadt Hattingen neue Planungsüberlegungen angestoßen werden. Dabei sollte unter den heute gültigen planungsrelevanten Rahmenbedingungen geprüft werden, wie und über welche Trasse ein geeigneter Zubringer zur Autobahn A44 geführt werden sollte.

besonderen Gewichtung werden in der Tabelle die im Textteil bereits genannten Gründe nochmals kurz aufgeführt.

Notwendigkeit einer FNP-Darstellung		Restriktionen gegen FNP-Darstellung		Darstellung FNP ?	
Prüfkriterium Siedlungsentwicklung	Prüfkriterium verkehrliche Leistungsfähigkeit	Prüfkriterium raumordnerische Vorgaben	Prüfkriterium Umweltbelange	Prüfkriterium Landschaftsbild	
Ergebnis Darstellung	Ergebnis Darstellung	Ergebnis Darstellung	Ergebnis Darstellung	Ergebnis Darstellung	
nicht betroffen	nein	nein	NSG / LSG	beeinträchtigt	nein
Besondere Bedeutung des Felderbachtales für Natur und Landschaft. Prägende Wirkung des Landschaftsbildes					
Siedlungsentwicklung zu erwarten	nein	ja	keine	keine	nein
Trassenverlauf würde Natur und Landschaft am Sprockhöveler Bach beeinträchtigen. Das Landschaftsbild am Sprockhöveler Bach hat prägende Funktion. Verkehrslärm gegenüber vorhandener Wohnbebauung. Entlastung der Hattinger Innenstadt bedeutender Belang.					
nicht betroffen	nein	ja	keine	keine	nein
Vorhandene Siedlungsstrukturen erschweren geplante Trassenführung. Der Trassenverlauf erzeugt Verkehrsverlagerung mit unklaren Folgen. Schulenbergtunnel / Bahntrassenradweg sichern Biotopverbindung. Verkehrslärm gegenüber Wohnbebauung.					
nicht betroffen	nein	ja	mangelnde Sicherheit	keine Verbesserung	nein
Vorhandene Siedlungsstrukturen verhindern geplante Trassenführung. Die Verkehrssicherheit sollte durch Maßnahmen im Bestand verbessert werden.					
nicht betroffen	nein	nicht betroffen	keine	keine Verbesserung	nein
Planungsüberlegungen für Stadtbahntrasse wurden seitens der BOGESTRA aufgegeben.					
nicht betroffen	nein	ja	Entlastung nur bei Realisierung A44	Reduzierung Verkehrslärm innerorts	nein
Lückenschluss der A 44 grundsätzlich geeignet zur Entlastung vom innerörtlichen Verkehr. Planungen zum Lückenschluss jedoch nicht weiter verfolgt. Trassenverlauf durch landschaftlich bedeutsame Bereich entlang der Ruhr.					
Nachrichtliche Darstellung im Regionalplan.					
Lückenschluss der A 44 grundsätzlich geeignet zur Entlastung vom innerörtlichen Verkehr. Planungen zum Lückenschluss jedoch nicht weiter verfolgt. Trassenverlauf durch landschaftlich bedeutsame Bereich entlang der Ruhr.					



5. Abschließende Bewertung

Die Aufnahme der Strecken in den Flächennutzungsplan ist zum Teil dem verkehrsplanerischen Leitbild der 70er Jahre geschuldet, in dem die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Vordergrund gestanden hat. Weitere Aspekte waren erwartete gesamtstädtische Entwicklungen und besondere verkehrliche Großprojekte wie die Stadtbahn Hattingen.

Ein verkehrliches Großprojekt stellt die nach wie vor nicht realisierte Verlängerung der Autobahn A 44 „DüBoDo“ dar, welche von Velbert über das Hattinger Stadtgebiet nach Bochum führen soll. Derzeit wird die Realisierung dieses Autobahnteilstückes nicht weiter verfolgt. Aus diesem Grund können die im FNP als Zubringer dargestellten Trassenvarianten prinzipiell auch aufgegeben werden. Falls der Lückenschluss der A 44 zukünftig wider Erwarten dennoch thematisiert werden sollte, müssen entsprechende Überlegungen zum Anschluss von der Stadt Hattingen erneut angestoßen werden.

Die Untersuchung zur Notwendigkeit der insgesamt sechs im Flächennutzungsplan dargestellten Trassen für den überörtlichen Verkehr hat ergeben, dass sich heute keine mehr als als sinnvolle Ergänzung des Straßennetzes herausstellt. Alle untersuchten Strecken können aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen werden.

