

INTERNATIONALE GARTENAUSSTELLUNG METROPOLE RUHR 2027

UMSETZUNGSMACHBARKEITSSTUDIE
ZUKUNFTSGARTEN GELSENKIRCHEN



IMPRESSUM

Internationale Gartenausstellung
Metropole Ruhr 2027

Umsetzungsmachbarkeitsstudie
Zukunftsgarten Gelsenkirchen

Herausgeber:

Stadt Gelsenkirchen
Referat Stadtplanung

Rathaus Buer
Goldbergstraße 12
45894 Gelsenkirchen

Projektleitung:

Herr Christoph Prinz

Bearbeitung:

REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH
Am Knappenberg 32
44139 Dortmund
do@rha-planer.eu / 0231.862104.73

GREENBOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Hubertus Schäfer + Markus Pieper Partnerschaftsgesellschaft mbB
Grüner Weg 10
50825 Köln
info@greenbox.la / 0221.949977.10

PLANERSOCIETÄT
Dr.-Ing Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
info@planersocietät.de / 0231.589696.0

18. Juni 2020

Abbildungsnachweis Titel:

© Thomas Robbin

Alle Rechte vorbehalten



RHA  **REICHER HAASE ASSOZIIERTE**
ARCHITEKTEN · STADTPLANER · INGENIEURE

GREENBOX
LANDSCHAFTS
ARCHITEKTEN

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

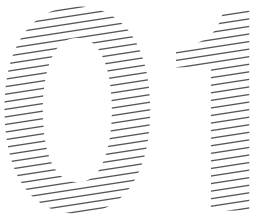
INHALT

1. ANLASS UND ZIELSETZUNG	7
2. ZUKUNFTSINSEL + ZUKUNFTSGARTEN GELSENKICHEN	9
2.1 Geschichte des Standortes	9
2.2 Siedlungsstruktur und angrenzende Nutzungen	10
2.3 Gewässer	11
• 2.3.1 Emscher	11
• 2.3.2 Emscherzuflüsse	12
• 2.3.3 Rhein-Herne-Kanal	13
2.4 Freiraumstrukturen	14
3. KONTEXT DER STADT- UND REGIONALPLANUNG.....	17
3.1 Übergeordnete Entwicklungsprojekte	17
• 3.1.1 Grünzüge, Neues Emschertal, Emscherpromenade	17
3.2 Gesamtstädtische Entwicklungen	17
• 3.2.1 Freiflächenentwicklungskonzept	17
• 3.2.2 Räumliches Strukturkonzept Gelsenkirchen	19
3.3 Städttebauliche Projekte im Umfeld der Zukunftsinself.....	21
• 3.3.1 Stadterneuerungsgebiet Schalke-Nord	21
• 3.3.2 Quartier Graf-Bismarck	22
4. INTERNATIONALE GARTENAUSSTELLUNG METROPOLE RUHR 2017	23
4.1 Die drei Ebenen der IGA 2027	23
• 4.1.1 Ebene „Zukunftsgärten“	23
• 4.1.2 Ebene „Unsere Gärten“	24
• 4.1.3 Ebene „Mein Garten“	24
4.2 Handlungsfelder der IGA 2027	24
4.3 Besucherprognose und Mobilität	26
• 4.3.1 Überörtliche Verkehre	27
• 4.3.2 Besucher*innen auf der Fläche	27
• 4.3.3 Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel	30
• 4.3.4 Stellplatzbedarf	31
• 4.3.5 Räumliche Verteilung der Verkehre	31
4.4 Internationaler städtebaulich- landschaftsarchitektonischer Ideen- und Realisierungswettbewerb	32

5. ZUKUNFTSINSEL UND ZUKUNFTSGARTEN GELSENKIRCHEN 33

5.1	Das Konzept der Zukunftinsel Gelsenkirchen	33
5.2	Konzept Bezahlstandort Zukunftsgarten Gelsenkirchen	37
5.3	Rechtliche Rahmenbedingungen des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches	42
	• 5.3.1 Regionalplan	42
	• 5.3.2 Regionaler Flächennutzungsplan	42
	• 5.3.3 Bebauungspläne	42
	• 5.3.4 Landschaftsplan	43
	• 5.3.5 Kompensations- und Ausgleichsflächen	43
	• 5.3.6 Artenschutz	43
	• 5.3.7 Denkmalschutz	44
	• 5.3.8 Altlasten und Kampfmittel	44
5.4	Eigentumsverhältnisse und Flächenverfügbarkeit	46
	• 5.4.1 Eintrittspflichtiger Ausstellungsbereich	46
	• 5.4.2 Ergänzender Ausstellungsbereich	46
5.5	Maßnahmenpakete im eintrittspflichtigen Ausstellungsbereich	46
	• 5.5.1 Außenfläche Greentower	47
	• 5.5.2 Wendehafen	49
	• 5.5.3 Ausstellungsflächen	51
	• 5.5.4 Inselpromenade	53
	• 5.5.5 Schwarzbachmündung	55
	• 5.5.6 Eingangsbereiche / Eingangsgebäude / Amphitheater	57
	• 5.5.7 Rundweg + Begleitweg Mobilitätsachse	61
	• 5.5.8 Mobilitätsachse	63
	• 5.5.9 Zugang Ost / Mobilstation / Parkplatz / Radabstellanlagen / Ausstattung Mobilstation	65
	• 5.5.10 Parkausstattung	67
5.6	Maßnahmenpakete im ergänzenden Ausstellungsbereich	68
	• 5.6.1 Neuer Aufgang Schurenbachhalde	68
	• 5.6.2 Ökologische Verbesserung des Schwarzbaches und Herstellung eines begleitenden Weges, temporärer Parkplatz am Ziegenmichelhof	69
	• 5.6.3 Auftakt Süd	71
	• 5.6.4 Kanaluferpark Schurenbachhalde	72
	• 5.6.5 Emscherpark	73
	• 5.6.6 Inselradweg	74
	• 5.6.7 Entwicklung und Anbindung der Zukunftinsel an das Quartier Schalke-Nord	75
	• 5.6.8 Landmarke	77
5.7	Berücksichtigung ökologischer Kriterien	79

6. MOBILITÄTSKONZEPT	81
6.1 Verkehrliche Einbindung des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches .	81
• 6.1.1 Übersicht Eingänge	81
• 6.1.2 MIV	82
• 6.1.3 Reisebusse	85
• 6.1.4 ÖPNV	85
• 6.1.5 Radverkehr	87
• 6.1.6 Fähre/Bootsverkehr	90
• 6.1.7 Fußverkehr	91
• 6.1.8 Vernetzte Mobilität	92
6.2 Innere Erschließung des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches	94
• 6.2.1 Mobilitätsachse / autonomer Shuttle	95
• 6.2.2 Qualitätsstandards und sonstige Fußwege	95
• 6.2.3 Wassertaxen	96
7. ORGANISATION UND BETEILIGUNG	97
7.1 Organisationsstruktur	97
7.2 Beteiligungskonzept	98
8. FOLGENUTZUNGEN	101
9. KOSTEN-, ZEIT- UND FINANZIERUNGSPLANUNG	105
10. ZUSAMMENFASSUNG.....	107



ANLASS UND ZIELSETZUNG

Die Internationale Gartenausstellung (IGA) Metropole Ruhr 2027 soll unter dem Motto "Wie wollen wir morgen leben?" als Dekadenprojekt eine vergleichbar positive Wirkung erreichen wie die IBA Emscher Park (1989–1999) oder die Kulturhauptstadt RUHR.2010. Wie bei diesen Großprojekten sind der Imagegewinn für das Ruhrgebiet sowie die Initiierung und Fortführung von Investitionen in die Freiraum- und Stadtinfrastruktur zur Bewältigung des Strukturwandels Hauptziele der IGA Metropole Ruhr 2027. Ob Nachhaltigkeit und Klimaschutz, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Teilhabe und Chancengleichheit, die IGA dient, rund um den traditionellen Kern der Leistungsschauen des Garten- und Landschaftsbaus, als Impuls- und Ideengeber für eine ganze Region. Sie fördert nicht nur die interkommunale Zusammenarbeit der Städte im Ruhrgebiet, sie versteht sich als Gemeinschaftsereignis, das Begeisterung schafft, Stadtteile und Stadtquartiere verbindet sowie die regionale Identifikation und das bürgerschaftliche Engagement stärkt

Keimzelle der IGA 2027 war ein Kongress zum Emscher Landschaftspark im Rahmen der Kulturhauptstadt RUHR.2010. Eine nach einstimmigem Beschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr beauftragte Machbarkeitsstudie ergab ein positives Ergebnis bzgl. Realisierbarkeit. Dies mündete im Herbst 2016 in der offiziellen Bewerbung zur Durchführung der IGA 2027 in der Metropole Ruhr. Am 07.12.2016 wurde seitens der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft (DBG) der Zuschlag erteilt. Nachdem auch die Landesregierung NRW in ihrem Kabinettsbeschluss vom 10.07.2018 eine generelle Unterstützung der IGA 2027 zugesagt hatte, folgte, basierend auf den Beschlüssen der beteiligten Kommunen, am 14.12.2018 der Grundsatzbeschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr zur Durchführung der IGA 2027 sowie die Schließung des Durchführungsvertrags mit der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft (DBG). Dieser bestimmt, dass für die Vorbereitung, Planung, Durchführung und Abwicklung der IGA 2027 eine Durchführungsgesellschaft zu gründen ist, auf die die Rechte und Pflichten aus dem Durchführungsvertrag nach Gründung übergehen. Die Gründung der Durchfüh-

rungsgesellschaft "IGA Metropole Ruhr gGmbH", bestehend aus dem RVR (54,6 %), der DBG (13,0 %) sowie den Städten Dortmund (14,4 %), Duisburg (11,6 %) und Gelsenkirchen (6,4 %), erfolgte mit Unterzeichnung des Gesellschaftsvertrags am 20.12.2019. Eine Erweiterung der Beteiligungen um den Kreis Recklinghausen und die Städte Bergkamen und Lünen ergibt die folgende Verteilung der Anteile: RVR (50,2%), DBG (13,0 %), Stadt Dortmund (13,1 %), Stadt Duisburg (10,7 %), Stadt Gelsenkirchen (5,9 %), Kreis Recklinghausen (4,3 %), Stadt Lünen (1,4%), Stadt Bergkamen (1,4 %). Die Gesamt- und regionalwirtschaftlichen Effekte der IGA Metropole Ruhr 2027 sind in einer Studie vom Ruhr-Forschungsinstitut für Innovations- und Strukturpolitik e. V. (RUFIS) im Juni 2018 gutachterlich abgeschätzt worden. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass die IGA mit kurz- und langfristigen Effekten einhergehen wird. Insbesondere Einkommens- und Beschäftigungseffekte, positive Fiskalwirkungen auf die öffentlichen Haushalte sowie Verbesserungen der Standortfaktoren und nachhaltige Wachstumsimpulse sind zu erwarten. So kalkuliert die Studie, dass im Zuge der IGA 2027 gesamtwirtschaftlich ein Beschäftigungsvolumen von rund 8.700 Erwerbstätigenjahren (davon 6.700 in NRW) geschaffen wird. Der insgesamt erzeugte Produktionswert liegt bei rund 800 Mio. Euro, wobei 656 Mio. Euro auf die Metropole Ruhr entfallen.

DER ZUKUNFTSGARTEN GELSENKIRCHEN

Der Zukunftsgarten Gelsenkirchen wird als einer von fünf Zukunftsgärten und einer von drei Bezahlstandorten eines der Hauptaushängeschilder der IGA 2027. Gelegen im Herzen der Städtelandschaft des Ruhrgebiets, direkt an der Emscher, ist hier der Wandel der Region allgegenwärtig. Entsprechend hebt sich der Standort Gelsenkirchen durch seinen besonderen postindustriellen Charakter von den anderen Standorten ab. Die thematische Profilierung des Standorts leitet sich hieraus ab. Das produktive Erbe des Zukunftsgartens bildet sich heute in angrenzenden Industriegebieten ab, zeigt aber auch wie Landschaft und Industrie heute koexistieren können, wie Landschaft produktiv sein kann und wie kreativ und nachhaltig mit industrieller Bausubstanz umgegangen werden kann, beispielhaft, etwa anhand von Vertical

Gardening. Auch das Thema Mobilität spielt eine besondere Rolle. Der hochvernetzte Standort inmitten der Metropole Ruhr bietet die Möglichkeit zur Präsentation experimenteller Mobilitätsformen, zu Wasser und an Land. Der Zukunftsgarten ist auf der Emscherinsel zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal verortet. Als eintrittspflichtiger Ausstellungsbereich wurde der westliche Teil der Emscherinsel gewählt, der Teile des Nordsternparks umfasst, der bereits zur BUGA 1997 den Wandel von einem Standort der Schwerindustrie zu einem Freizeit- und Naherholungsort gezeigt hat. Das Konzept des Nordsternparks wird aufgegriffen und linear nach Westen erweitert, wo auch Flächen der Stadt Essen Teil des Zukunftsgartens sind. Der Zukunftsgarten Gelsenkirchen ist eingebettet in das Entwicklungsprojekt der Zukunftsinsel. Die Zukunftsinsel meint die Entwicklung des Bereichs zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal zu einem die Stadt Gelsenkirchen in gesamter Ost-West-Ausdehnung durchziehendes, grün-blaues Freiraumband. Sie liegt in der Mitte Gelsenkirchens zwischen den beiden Zentren City und Buer und ist doch historisch eine stadträumliche, aber auch soziale Zäsur. Südlich der Emscher befinden sich größtenteils verdichtete, altindustrielle Stadtquartiere, die Innenstadt sowie der Hauptbahnhof. Nördlich der Emscher nimmt die Bebauungsdichte spürbar ab. Hier finden sich stärker durchgrünte, aufgelockerte Stadtquartiere. Die Emscher nahm historisch hier die Rolle der Kloake im Hinterhof der Stadt ein. Durch den Wandel der Region und den Umbau der Emscher entstehen jedoch neue Qualitäten am Wasser, die nach und nach erlebbar gemacht werden. Die Emscherinsel entfaltet durch ihre Insellage eine ganz besondere Atmosphäre. Zahlreichen Zeugen der industriellen Kulturlandschaft, insbesondere lineare Strukturen wie die Emscher, der Rhein-Herne-Kanal, Brückenbauwerke und Bahntrassen kommen auf der Zukunftsinsel und im Zukunftsgarten Gelsenkirchen zusammen. Darüber hinaus laufen hier zentrale regionale und städtische Freiraumstrukturen zusammen. Der Zukunftsgarten ist ein zentraler Baustein zur Weiterentwicklung der Emscherinsel zur Zukunftsinsel und wird ihr überregional sichtbares Aushängeschild.

AUFBAU UND ZIELSETZUNG DER UMSETZUNGSMACHBARKEITSTUDIE

Die vorliegende Umsetzungsmachbarkeitsstudie dient der Konkretisierung des IGA-Konzepts der Stadt Gelsenkirchen, der Abschätzung der finanziellen Realisierbarkeit der geplanten Maßnahmen und der Vorbereitung des internationalen landschaftsplanerischen Wettbewerbs. Grundlage der Konzeption ist die Vorarbeit der Landschaftsarchitekturbüros Scape, Greenbox und WBP, in der das Konzept der Zukunftsinsel entwickelt wurde und die Überführung

des Konzepts in einen Rahmenplan durch die Stadt Gelsenkirchen. Im Rahmen der Umsetzungsmachbarkeitsstudie wurde das Konzept auf den Standort Nordsternpark Plus als Bezahlstandort verdichtet und eine Reihe begleitender Maßnahmen identifiziert, die weiterverfolgt werden.

Die Umsetzungsmachbarkeitsstudie hat zwei Zielebenen: Zum einen ist sie die Grundlage der Akquirierung der Festbetragsförderung durch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW (MULNV). Für die drei eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiche der IGA stehen insgesamt 25 Mio. EUR Festbetragsförderung zur Verfügung. Derzeit wird von einer paritätischen Aufteilung der Mittel auf die drei Standorte ausgegangen, sodass in der vorliegenden Studie mit einem Haushalt von 8,3 Mio. EUR kalkuliert wird. Die Festbetragsförderung bezieht sich ausschließlich auf dauerhafte, investive Maßnahmen innerhalb des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereichs Zukunftsgarten Gelsenkirchen. Darüber hinaus sollen weitere Förderzugänge für die Realisierung von Maßnahmen im Zukunftsgarten und im direkten Umfeld erschlossen werden, um den Festbetragshaushalt zu ergänzen. Zum anderen verfolgt die Umsetzungsmachbarkeitsstudie das Ziel den Rahmenplan Zukunftsinsel fortzuschreiben und für den gesamten Bereich der Emscherinsel eine Zukunftsperspektive aufzuzeigen. Dies erfolgt im Rahmen der IGA und darüber hinaus durch städtebauliche und freiräumliche Entwicklungen. Die Maßnahmen des Zukunftsgartens werden anhand eines flächenhaften Plans verortet und mit Hilfe von Flächenkennwerten kalkuliert. Das Ergebnis liegt in Maßnahmenpaketen und einem Zeit-Maßnahmen-Plan vor. Durch die Kalkulation ist abzuschätzen welche Maßnahmen im Rahmen der Festbetragsförderung des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW für die IGA umzusetzen sind und welche Förderzugänge darüber hinaus in Anspruch genommen werden müssen. Dies ermöglicht eine realistische Einschätzung des bis 2027 Realisierbaren. Auf dieser Grundlage wird im dritten Quartal 2020 der internationale landschaftsplanerische Wettbewerb ausgelobt. Während die vorliegende Studie einen groben kalkulatorischen Rahmen liefert, ist es das Ziel des Wettbewerbs, gestalterische Lösungen für den Bezahlstandort zu generieren, auf deren Grundlage unter Inanspruchnahme der jeweiligen Fördermittel die vorbereitenden Arbeiten für den Ausstellungsbereich erfolgen können. Der vorgesehene Zeitplan ist, dass die vorbereitenden Arbeiten an der Parkstruktur bis 2025 fertiggestellt werden sollen, um die Flächen dann an die Durchführungsgesellschaft zu übergeben. Diese legt die Inhalte der Gartenschau fest und setzt temporäre Maßnahmen für den IGA-Zeitraum um.



ZUKUNFTS INSEL + ZUKUNFTS- GARTEN GELSENKICHEN

2.1 GESCHICHTE DES STANDORTES

Die Historie der Emscherinsel zwischen der Emscher und dem Rhein-Herne-Kanal ist maßgeblich durch die industrielle Geschichte geprägt. Der Verlauf der Emscher ist ein Produkt der Befestigung und Begradigung der Emscher zu Beginn des 20. Jahrhunderts, um die Abwasserentsorgung der Emscherregion zu gewährleisten und zu regulieren sowie die häufig auftretenden Hochwasser der stark durch Abwasser belasteten Emscher zu unterbinden. Der Rhein-Herne-Kanal wurde ebenfalls zum Anfang des 20. Jahrhundert parallel zur Emscher angelegt, um zwischen Herne und Duisburg eine Wasserstraßenverbindung zwischen den Industriestandorten der Emscherzone und der Wasserstraße Rhein herzustellen. Bei der dazwischenliegenden Emscherinsel zwischen dem Knick der Emscher nach Norden in Oberhausen und dem

Wasserkreuz in Castrop-Rauxel handelt es sich somit um ein charakteristisches Beispiel von Menschenhand geschaffener industrieller Kulturlandschaft und einen wichtigen Baustein der prägenden linearen industriellen Infrastrukturen des Ruhrgebiets. Die Emscherinsel wurde historisch durch industrielle Nutzungen wie die Zeche Nordstern und die Zeche Graf-Bismarck bestimmt, trug allerdings auch schon zu Hochzeiten des Bergbaus zur Freiraumversorgung bei, beispielsweise durch den angrenzenden Ruhr Zoo (heute Zoom Erlebniswelt), die Kleingartenanlagen westlich der Kurt-Schumacher-Straße sowie angrenzende Freiflächen. Durch Strukturwandel fielen im Folgenden nach und nach die industriellen Nutzungen weg und ermöglichten eine Entwicklung der Flächen für Wohn und Freizeit Zwecke. Zu nennen sind beispielsweise das Quartier Graf-Bismarck auf einem ehemaligen Betriebsgelände der Zeche Graf-Bismarck, die



Abb. 1: Das Areal Graf-Bismarck 1969 und 2019 (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)



Abb. 2: Der Nordsternpark 1969 und 2019 (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

Umwandlung der Erzbahntrasse und weiterer früherer Güterbahntrassen zu attraktiven Freizeitradrouten und der Rückzug der Nutzung vom Hafen Hugo. Wichtiger Meilenstein beim Wandel der Emscherinsel war die Bundesgartenschau (BUGA) 1997, die auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Nordstern stattfand. Die Entwicklung eines Parks und Durchführung einer BUGA auf einem ehemaligen Zechengelände sind starke Symbole des Strukturwandels. Markante Strukturen der Industrie wie der Förderturm Nordstern oder der Kohlebunker zeugen noch heute von der Vergangenheit des Standortes. Der andauernde Prozess des Emscherumbaus (Abwasserfreiheit und ökologische Verbesserung) und das Wegfallen der einstigen Nutzungen ermöglicht es heute, die Emscherinsel mehr und mehr als wichtiges, möglichst durchgehendes Freiraumelement zu begreifen. Es durchläuft das Gelsenkirchener Stadtgebiet in zentraler Lage von West nach Ost und ermöglicht es, die frühere Rückseite der Stadt als lebenswerten Kulturlandschaftsraum zu entwickeln.



Abb. 3: Plan des BUGA-Geländes 1997 (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

2.2 SIEDLUNGSSTRUKTUR UND ANGRENZENDE NUTZUNGEN

Der Rhein-Herne-Kanal mit den begleitenden Gewerbestrukturen und damit die Emscherinsel mit der Emscher stellt heute eine deutlich wahrnehmbare Zensur im Stadtgefüge Gelsenkirchens dar. Die Zweiteilung der Stadt ist klar abzulesen mit dem dichter besiedelten und stärker altindustriell geprägten Süden und dem weniger dicht besiedelten Norden, der den Übergang zum südlichen Münsterland markiert. Diese Zweiteilung ist nicht nur siedlungsstrukturell begründet, sondern entspricht auch der Wahrnehmung der Gelsenkirchenerinnen und Gelsenkirchener.

Die Insel selbst teilt sich auf die Stadtteile Bismarck (zwischen Uechtingstraße und Stadtgrenze Herne), Schalke-Nord (Bereich Hafen Hugo), Heßler (südlich des Nordsternparks) und Horst (zwischen der Stadtgrenze Essen und der Bahnlinie östlich der Straße "An der Rennbahn") auf.

Die angrenzenden Stadtteile sind entlang der Emscherinsel noch immer zu einem großen Teil durch Gewerbestrukturen geprägt. Das BP-Werk Horst mit dem auf der Insel östlich des Nordsternparks befindlichen Tanklagers, der Stadthafen Gelsenkirchen mit dem angrenzenden Gewerbegebiet Schalke-Nord sowie das Gewerbegebiet Emscherstraße stellen großflächige, gesamtstädtisch bedeutsame Gewerbestrukturen dar. Neben Gewerbestrukturen sind es vor allem Freiraumstrukturen, die die Emscherinsel prägen (vgl. Kap. 2.4). Nördlich des Nordsternparks befindet sich mit dem Gewerbepark Nordstern ein wichtiger Dienstleistungsstandort. Mit dem Quartier Graf-Bismarck grenzt ein in der Entwicklung befindliches, gemischtes Wohn- und Gewerbequartier mit gesamtstädtischer Strahlkraft direkt an die Insel an. Darüber hinaus befinden sich mehrere Wohnquartiere in unmittelbarer Nähe.

Im westlichen Bereich der Emscherinsel, der durch den Nordsternpark geprägt ist, befinden sich die angrenzenden Stadtteile Horst im Norden und Heßler im Süden. Horst wird maßgeblich durch verdichteten Geschosswohnungsbau in Blockrand- und Zeilenbauweise und vereinzelte Ein- und Zweifamilienhausstrukturen geprägt. Der Stadtteil ist bevölkerungsstrukturell als unauffällig anzusehen. Das Schloss Horst mit dem Schlosspark und den Freiraumstrukturen im Bereich der ehemaligen Galopprennbahn sowie der Nordsternpark mit dem weithin sichtbaren Förderturm bilden wichtige Identifikationspunkte. Darüber hinaus ist der Stadtteil durch das großflächige BP-Werk Horst nördlich der Emscher geprägt. Der Stadtteil Heßler dagegen befindet sich südlich des Nordsternparks und wird durch eine aufgelockerte Bebauungsstruktur mit einem vergleichsweise hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Östlich angrenzend befindet sich der stark gewerblich geprägte Stadtteil Schalke-Nord. Die Wohnlagen in Schalke-Nord sind durch Geschosswohnungsbau und vielfach durch eine Gemengelage aus Wohn- und Gewerbebebauung geprägt. Besonders gravierend ist der Mangel an Wohnortnahen Grün- und Freiräumen. Der Stadtteil soll (wie auch der benachbarte Stadtteil Schalke) in das Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen werden. Dazu befindet sich ein integriertes Entwicklungskonzept (IEK) in Erarbeitung. Wie viele altindustrielle Stadtteile weißt Schalke-Nord einen



Abb. 4: Plan Verwaltungsgrenzen entlang der Emscherinsel (Quelle: RHA)

überdurchschnittlichen Anteil an sozialen Problemlagen auf. Das IEK zielt darauf ab, den Stadtteil sozial zu stabilisieren und die Wohn- und Lebensbedingungen des Stadtteils zu verbessern. Das Wohnquartier Gelsenkirchen-Erle befindet sich nördlich des Gewerbegebietes Emscherstraße. Der Stadtteil weist eine aufgelockerte Bebauungsstruktur aus Mehrfamilien- und Ein- und Zweifamilienhäusern auf. Darüber hinaus befindet sich in Erle das Gelände des FC Schalke 04 mit der VELTINS-Arena und dem Arena Park mit Freizeitangeboten gesamtstädtischer und überregionaler Strahlkraft. Östlich schließt der Stadtteil Resser Mark an, der durch Einfamilienhausgebiete und das ausgedehnte Waldgebiet Resser Mark geprägt ist. Die Resser Mark ist das größte Wald- und Naherholungsgebiet der Stadt. Im Südosten befindet sich der Stadtteil Bismarck, der durch starke Gegensätze geprägt ist. Der Stadtteil wurde stark durch die Schließung der Zechen Graf Bismarck und später Consolidation getroffen und befindet sich seitdem in einem andauernden Strukturwandelprozess. Er ist als einer der ersten Stadtteile in das Programm Soziale Stadt aufgenommen worden. Dem gegenüber steht die Entwicklung des Quartier Graf Bismarck als Leuchtturmprojekt der Stadtentwicklung und die Zoom Erlebniswelt als überregional bekannter Tierpark.

2.3 GEWÄSSER

2.3.1 EMSCHER

Die Emscher durchfließt die Stadt Gelsenkirchen von Osten nach Westen. Seit der Befestigung der Emscher Anfang des 20. Jahrhunderts verläuft sie in Gelsenkirchen durchgehend in Deichlage. Nachdem die Emscher Jahrzehnte lang Abwasser führte und stark belastet war befindet sie sich seit dem überwiegenden Ende des Bergbaus in einem andauernden Prozess der Renaturierung und ökologischen Verbesserung. Hauptmaßnahme ist die Inbetriebnahme des Abwasserkanals Emscher (AKE) zwischen Dortmund Deusen und der Emschermündung in Dinslaken. Die vollständige Inbetriebnahme ist für das Jahr 2021 geplant. Durch die Kanalisierung der zuvor oberirdisch abgeführten Abwässer wird die Emscher frei von Abwasser und kann stärker als zuvor als Freiraum entwickelt werden. Analog zur Befreiung der Emscher von Abwasser findet eine ökologische Optimierung statt. Während der Oberlauf der Emscher zwischen Holzwickede und Dortmund Deusen bereits renaturiert wurde, stehen ähnliche Maßnahmen im Raum Gelsenkirchen noch aus. Gemäß den Planungen der Emschergenossenschaft ist eine naturnahe Führung der

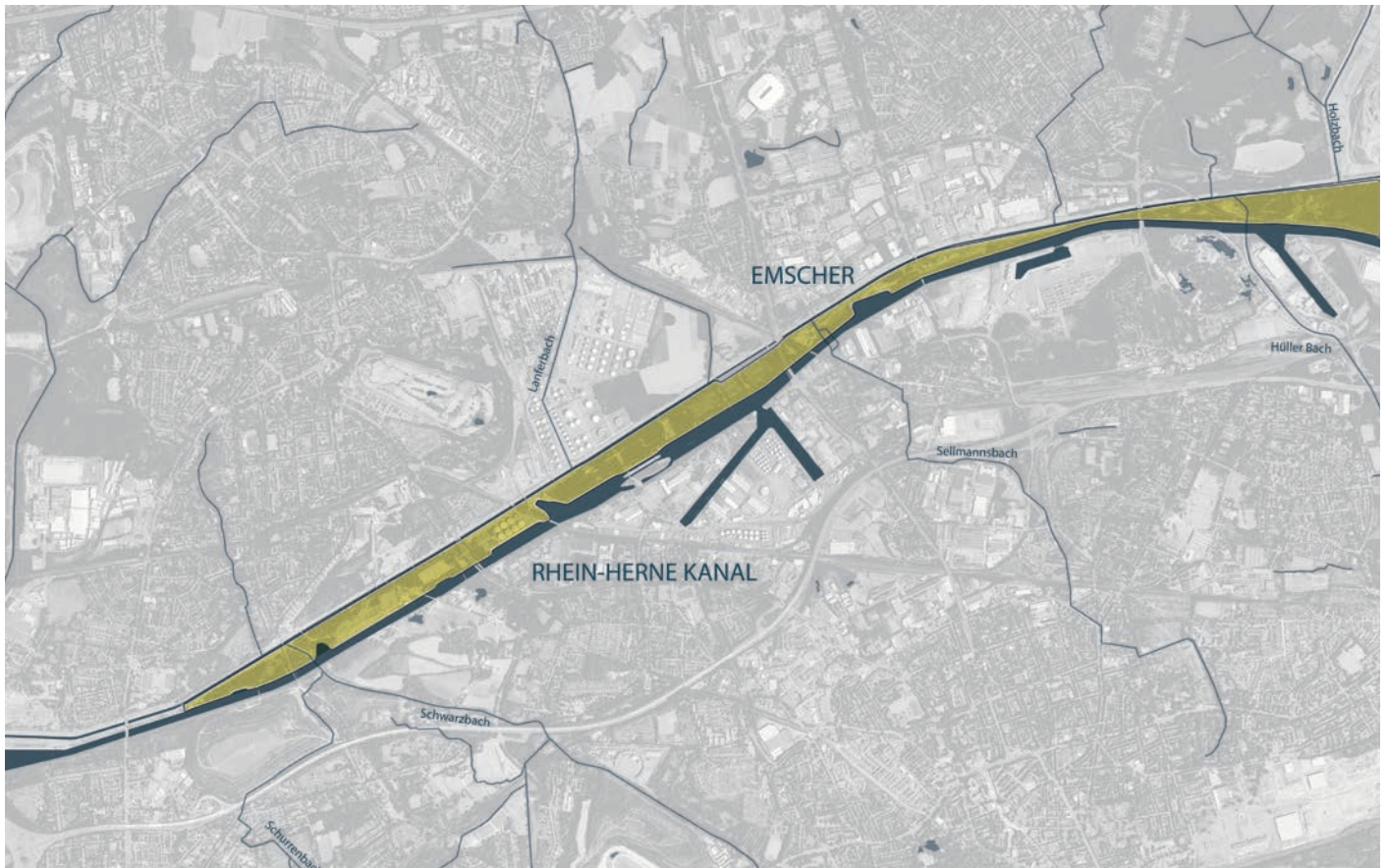


Abb. 5: Gewässerstrukturen entlang der Emscherinsel (Quelle: RHA)

Emscher in Gelsenkirchen sowie in den Abschnitten westlich siedlungsstrukturell nicht umzusetzen. In dem betrachteten Abschnitt wird die Emscher daher in Deichlage verbleiben. Die Prüfung und in weiten Teilen Sanierung der Deiche steht noch aus, ebenso wie etwaige Maßnahmen an der Flusssohle, die zu einer ökologischen Verbesserung führen. Die genauen Planungen der ökologischen Verbesserung der Emscher in Gelsenkirchen sind noch in Erarbeitung. Derzeit wird von einem Baubeginn der Emscherabschnitte von Schwarzbach bis Lanferbach und Lanferbach bis Hüller Bach im Jahr 2025 ausgegangen. Es ist davon auszugehen, dass die ökologische Verbesserung der Emscher in Gelsenkirchen zur IGA 2027 nicht abgeschlossen sein wird.

2.3.2 EMSCHERZUFLÜSSE

Parallel zum Umbau der Emscher werden durch die Emscher-genossenschaft in den nächsten Jahren auch die Emscherzuzflüsse umgestaltet. Durch den Bau von Abwasserkanälen werden sie von oberflächlichen Abwasser befreit und anschließend naturnäher umgebaut. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Holzbach, Hüller Bach, Sellmannsbach, Lanferbach, Schwarzbach und Schurenbach.

Holzbach

Der Holzbach mündet im Bereich Resser Mark/Emscherbruch von Norden in die Emscher. Der Abwasserkanal befindet sich im Bau. Der Umbau des Gewässers wird nach Inbetriebnahme des Abwasserkanals voraussichtlich 2024 beginnen. Die Genehmigungsplanung ist noch zu erstellen.

Hüller Bach

Der Hüller Bach unterquert den Rhein-Herne-Kanal im Bereich Grimberger Sichel mit einem Düker und mündet anschließend von Süden in die Emscher. Der Abwasserkanal befindet sich im Bau. Der Umbau des Gewässers wird nach Inbetriebnahme des Abwasserkanals voraussichtlich 2024 beginnen. Teilweise liegen Genehmigungen dafür schon vor.

Sellmannsbach

Der Sellmannsbach unterquert den Rhein-Herne-Kanal westlich des Hafen Hugo mit einem Düker und mündet anschließend von Süden in die Emscher. Der Bau des Abwasserkanal ist im Wesentlichen abgeschlossen. Die Inbetriebnahme ist bis Ende 2021 geplant. Zusätzlich ist ein Neubau des Dükers erforderlich (derzeit für 2030/2031 geplant, aber abhängig vom Zeitplan der WSA möglicherweise auch früher, vgl. Kap.

2.3.3). Der Gewässerumbau ist durch die Umweltbehörde (UWB) Gelsenkirchen genehmigt. Der Baubeginn ist für 2021 nach Inbetriebnahme des Abwasserkanals geplant.

Lanferbach

Der Lanferbach teilt sich im Bereich BP-Werk Horst in zwei Arme auf. Der Hauptlauf durchquert das BP-Gelände und mündet von Norden in die Emscher. Ein Altarm umfließt das BP-Gelände östlich, ist allerdings abgebunden. Im Rahmen der ökologischen Umgestaltung des Lanferbachs soll die Anbindung an die Emscher mit einem Sielbauwerk erfolgen. Der Abwasserkanal befindet sich im Bau. Eine Inbetriebnahme ist für Ende 2021 angesetzt. Der Gewässerumbau ist noch zu planen. Der Genehmigungsantrag soll der UWB Gelsenkirchen 2022 vorgelegt werden. Der Baubeginn ist für 2024 angesetzt. Im Mündungsbereich des Altarms ist zudem die Anlage eines ökologischen Schwerpunktes geplant. Der Bau des ökologischen Schwerpunktes ist derzeit für 2025 geplant. Es ist zu erwarten, dass die Baumaßnahmen zur IGA 2027 nicht abgeschlossen sein werden.

Schwarzbach

Der Schwarzbach unterquert den Rhein-Herne-Kanal westlich des Wendebeckens des Nordsternhafens mit einem Düker und mündet anschließend westlich des Nordsternparks von Süden in die Emscher. Der Abwasserkanal wurde bereits zur BUGA 1997 gebaut und in Betrieb genommen. Für den Gewässerumbau wird eine Genehmigung der UWB Gelsenkirchen für Mitte/Ende 2021 erwartet. Baubeginn ist voraussichtlich 2023. Mit einem Abschluss der Arbeiten wird 2025 gerechnet. Zur Arrondierung und Gestaltung des Gewässers ist optional der Erwerb eines ca. 10m breiten Geländestreifen rechtsseitig des Gewässers zwischen etwa Lehrhovebruch und etwa dem Düker am Rhein-Herne-Kanal angedacht. Auf dem Geländestreifen soll ein Betriebsweg verlaufen, der zudem als Fuß- und Radweg nutzbar sein wird.

Schurenbach

Der Schurenbach umfließt auf Essener Stadtgebiet die Schurenbachhalde südlich und östlich und mündet anschließend im Bereich vor den Schwarzbachdüker in den Schwarzbach. Der Abwasserkanal ist in Betrieb. Der Gewässerumbau ist ebenfalls abgeschlossen.

2.3.3 RHEIN-HERNE-KANAL

Der Rhein-Herne-Kanal durchquert das Gelsenkirchener Stadtgebiet weitestgehend parallel zur Emscher. Als Bundeswasserstraße dient er dem Transport insbesondere von

Gütern aus dem nördlichen Ruhrgebiet in Richtung Rhein. Neben dem Warentransport findet auch vereinzelt Freizeitfahrgastschiffahrt auf dem Kanal statt, wie beispielsweise die Verbindungen der Weißen Flotte Baldeney, die in den Sommermonaten mittwochs und samstags zwischen dem Centro Oberhausen und dem Amphitheater Gelsenkirchen einen Linienfahrplan anbietet und zusätzlich Eventfahrten durchführt. Der Kanal wird vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg Meiderich verwaltet.

Neben seiner Funktion als Wasserstraße ist der Rhein-Herne-Kanal für die angrenzenden Quartiere als Naherholungsraum von großer Bedeutung. Südlich des Kanals verläuft eine weitestgehend durchgängig befahrbare Rad- und Fußwegeverbindung auf den Betriebswegen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Darüber hinaus ist der Kanal eine beliebte Freizeitdestination (Rudersport, vereinzelt Schwimm- und Angelsport, Grillen am Ufer).

Um den Kanal an die sich wandelnden Ansprüche der Binnenschifffahrt anzupassen, werden seit 1965 seitens der WSV Ausbauplanungen des gesamten Kanals verfolgt. Die Kanalabschnitte zwischen Duisburg und Gelsenkirchen (Los 1 + 2) sowie die Erneuerung der Schleusen sind bereits fertiggestellt. Der Abschnitt zwischen Gelsenkirchen und Henrichenburg (Castrop-Rauxel) stellt jedoch weiterhin eine Engstelle dar. Die verbleibenden Ausbaulose befinden sich in der Planung. Im Gelsenkirchener Raum sind im Rahmen von Los 3 des Kanalausbaus folgende Maßnahmen geplant:

- Querschnittserweiterung der Ausbaustrecke "Gelsenkirchen" durch Zurücklegung von Kanalufern und Vertiefung des Kanals auf eine Fahrwassertiefe von 4,00 m. Beide Ufer werden neu errichtet. Die Betriebswege rechts- und linksseitig des Kanals werden neu gebaut.
- Hebung der DB-Brücke Bismarck-Buer Nr. 344-1 mit Anpassung der Gleisanlagen sowie Abbruch der Brücke Bismarck-Buer Nr. 344-2.
- Neubau des Sellmannsbach-Dükers sowie Abbruch der Altbauwerke
- Hebung der Münsterstraßen-Brücke Nr. 348 mit Anpassung der Bundesstraße "Münsterstraße" (B 227)
- Neubau einer Liegestelle von km 24,936 bis 25,595 (Hafen Hugo, nördliches Ufer)
- Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz des Eingriffs in den Natur- und Landschaftshaushalt

Die im Rahmen des Kanalausbaus neu errichteten Betriebs-

wege werden nach Fertigstellung der Maßnahmen als öffentliche Fuß- und Radwege nutzbar sein. Hinsichtlich der Nutzung des Rhein-Herne-Kanals (Wasserfläche und Betriebswege) findet eine Abstimmung zwischen der Stadt Gelsenkirchen und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Meiderich statt. Die zeitliche Abfolge der Maßnahmen ist derzeit noch nicht abschließend festgelegt. Eine Abstimmung zwischen der Stadt Gelsenkirchen und dem für die Kanalarbeiten verantwortlichen Wasserstraßen Neubauamt (WNA) Datteln zu zeitlichen Abfolgen zwischen den Maßnahmen der IGA 2027, den Planungen des IEK Schalke-Nord sowie den Flächen- und zeitlichen Ansprüchen der WSV ist im Gange. Da die Planungen des Bezahlstandortes der IGA nicht unmittelbar von den Kanalerweiterungsplanungen der WSV berührt werden, ist vorrangig eine zeitliche Abstimmung der Maßnahmen am Kanal im Bereich Hafen Hugo (inkl. Verfüllung des Hafenbeckens) und eine anschließende Nutzbarkeit der Flächen für Maßnahmen des IEK Schalke-Nord Gegenstand der Abstimmungen. Derzeit besteht die Zielsetzung, die Baumaßnahmen 2028 in Angriff zu nehmen. Von städtischer Seite besteht das Ziel, die Flächen noch im Rahmen des IEK Schalke-Nord bis 2030 beplanen zu können.

2.4 FREIRAUMSTRUKTUREN

Die Emscherinsel ist auf vielfältige Weise mit den umliegenden Freiraumstrukturen verknüpft. Auf regionaler Ebene sind die Grünzüge ein zentrales Strukturelement der Freiraumplanung des Ruhrgebiets. Gelsenkirchen liegt zwischen dem Grünzug C im Westen und dem Grünzug D im Osten. Der Grünzug C trifft von Süden kommend im Bereich Nordsternpark auf die Emscherinsel. Von hier aus ist eine durchgängige Freiraumverbindung in Richtung Süden mit dem Revierpark Nienhausen und dem Landschaftspark Mechtenberg sowie Essen Kray und Bochum Wattenscheid gegeben. Der Grünzug D passiert die Emscherinsel an der östlichen Stadtgrenze. Die Bereiche Resser Mark/Emscherbruch und die Grünstrukturen südlich des Hafen Grimberg stellen wichtige regionale Grünverbindungen dar. Entlang der beiden regionalen Grünzüge führen regional bedeutsame Radverbindungen (Zollvereintrasse in Richtung Essen im Westen und Erzbahntrasse in Richtung Bochum im Osten).



Abb. 6: Verknüpfung der Freiraumstrukturen (Quelle: RHA)

Darüber hinaus ist die Emscherinsel in bedeutende städtische Grünstrukturen eingebunden. Nördlich der Emscherinsel führt der Grünzug Fischerstraße als Verlängerung der Zollvereintrasse entlang der alten Emscher (Grenze Stadtgebiet Essen/Gelsenkirchen-Horst) in Richtung Norden, wo Anschluss an Freiraumstrukturen wie das Naturschutzgebiet Natroper Feld und Mottbruchhalde auf Gladbecker Stadtgebiet besteht. Nordöstlich des Nordsternparks schließt die ehemalige Galopprennbahn Horst mit dem Schloss Horst an. Nördlich der Kleingartenvereine Gelsenpark e.V. und Bismarck West e.V. besteht über die Sutumer Brücken die Möglichkeit der Radverbindung auf der Hugotrasse in Richtung Norden zur Rungenberghalde und zum Biomassepark Hugo zu gelangen.

Im direkten Umfeld der Emscherinsel befinden sich ebenfalls anziehungsstarke und attraktive Freiraumstrukturen. Besondere Bedeutung hat der Nordsternpark mit den angrenzenden Bereichen des ehemaligen BUGA-Geländes wie der aufgespürten Landschaft und dem Kinderland südlich der Insel. In direktem Umfeld finden sich zudem landwirtschaftlich genutzte Bereiche, die durch den Lehr- und Erlebnisbauernhof Ziegenmichel im Bereich der Umweltbildung genutzt werden. Mit der Halde Eickwinkel und der Schurenbachhalde auf Essener Stadtgebiet befinden sich zwei weithin sichtbare Landmarken direkt südlich des Nordsternparks bzw. der westlich angrenzenden weniger gestalteten Freiraumstruktu-

ren. Der nördlich der Insel angrenzende Emscherpark vervollständigt das Freiraumangebot an der Essener Grenze. Östlich des BP-Tanklagers bildet die sogenannte Wilde Insel mit den zwei Kleingartenvereinen und dem nördlich der Emscher gelegenen Linnenbrinksfeld einen wichtigen Freiraumverbund zwischen den Großstrukturen der angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiete. In Richtung Osten ist die Emscherinsel weitgehend als Freiraum erlebbar. Südlich schließt die ehemalige Kohlenreservefläche der Deutschen Steinkohle an, die in den nächsten Jahren als öffentlich begehbarer Landmarke entwickelt wird. Im östlichen Bereich schließen im Norden der Emscherbruch und die Resser Mark sowie im Süden die Erzbahntrasse an.

Das Linnenbrinksfeld, die Landmarke, der Bereich der aufgespürten Landschaft der ehemaligen Weißfläche (Kraftwerkstandort) sowie der Bereich des Ziegenmichelhofes südlich des Nordsternparks und der Emscherbruch/Ewaldsee sind im räumlichen Strukturkonzept Gelsenkirchen (RSK) als Premium-Standorte des Freiraumsystems der Stadt benannt und stehen daher im Mittelpunkt des Ausbaus des städtischen Freiraumsystems. Dies belegt die Bedeutung der Emscherinsel als Verbindung dieser Premium-Standorte.



© Thomas Robbin



KONTEXT DER STADT- UND REGIONAL- PLANUNG

3.1 ÜBERGEORDNETE ENTWICKLUNGSPROJEKTE

3.1.1 GRÜNZÜGE, NEUES EMSCHERTAL, EMSCHERPROMENADE

Gelsenkirchen ist eingebettet im Zentrum des regionalen Grünsystems der Metropole Ruhr. Auf regionaler Ebene stellt das Konzept des Emscher Landschaftspark das Rückgrat der Freiraumstruktur des nördlichen Ruhrgebiets dar. Das zentrale Projekt der IBA Emscher Park 1989-1999 greift die 1912 von Robert Schmidt entwickelten regionalen Grünzüge auf und stellt eine Vernetzung der Grünzüge und Revierparks entlang der Emscher zwischen Duisburg im Westen und Kamen/Bergkamen im Osten dar. Das Neue Emschertal entlang der ökologisch umgebauten Emscher bildet das Rückgrat des Emscher Landschaftsparks. Das Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie die Emscherinsel wird von den Nord-Süd-Strukturen der regionalen Grünzüge C (im Westen) und D (im Osten) berührt.

Das Neue Emschertal dagegen verläuft in Ost-West-Richtung und durchläuft das gesamte Stadtgebiet entlang der Emscher. Die Emscherinsel im speziellen steht dabei im Fokus. Maßnahmen umfassen den Ausbau von Fuß- und Radwegen als Verbindungselemente sowie die Ausweitung und ökologische Aufwertung von Freiflächen. Die Erschließung der Emscherinsel mit Radwegen ist bisher nicht lückenlos erfolgt, eine weitgehende Befahrbarkeit besteht jedoch. Somit ist die Emscherinsel in das Radwegesystem entlang der Emscher integriert, das schon heute eine weitestgehend durchgehende Befahrbarkeit zwischen Dortmund und Duisburg bietet. Im Zuge des Emscherumbaus wird das gesamte Emscher-Kanal-Band profitieren und als Stadtraum mit Freiraumqualität erlebbar. Der Gelsenkirchener Abschnitt fügt sich damit ein in unterschiedliche Leuchtturmprojekte entlang der Emscher wie beispielsweise dem Phoenixsee in Dortmund, dem Emscherland in Recklinghausen oder der Freiheit Emscher in Essen.

Im Zuge der ökologischen Umgestaltung wird der Emscheradweg durch die Emschergenossenschaft zur Emscherpromenade mit einem einheitlichen Wegestandard ausgebaut.

Dies wird zunächst entlang der bereits renaturierten Bereiche von Osten nach Westen verfolgt. Ziele der Planung sind unter anderem die Inszenierung neugeschaffener Flussraumqualitäten durch die Sichtbar- und Erlebbarkeit der Emscher, die Stärkung der Aufenthalts- und Erholungsqualität an der Emscher und die Herstellung eines durchgängigen und barrierefreien Wegesystems. Für vier Kommunen Castrop-Rauxel, Recklinghausen, Herne und Herten liegt als Pilotprojekt eine Planung des Verlaufs und der Gestaltung der Emscherpromenade vor. Ziel ist es, die Promenade nach und nach von der Quelle bis zur Mündung zu ergänzen. Die Planungen der Emscherpromenade im Abschnitt Gelsenkirchen werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt. Teilstrecken werden südlich der Emscher auf der Emscherinsel verlaufen und weitere Teilstücke nördlich der Emscher.

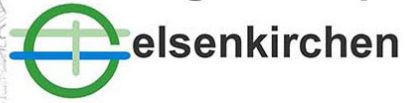
3.2 GESAMTSTÄDTISCHE ENTWICKLUNGEN

3.2.1 FREIFLÄCHENENTWICKLUNGSKONZEPT

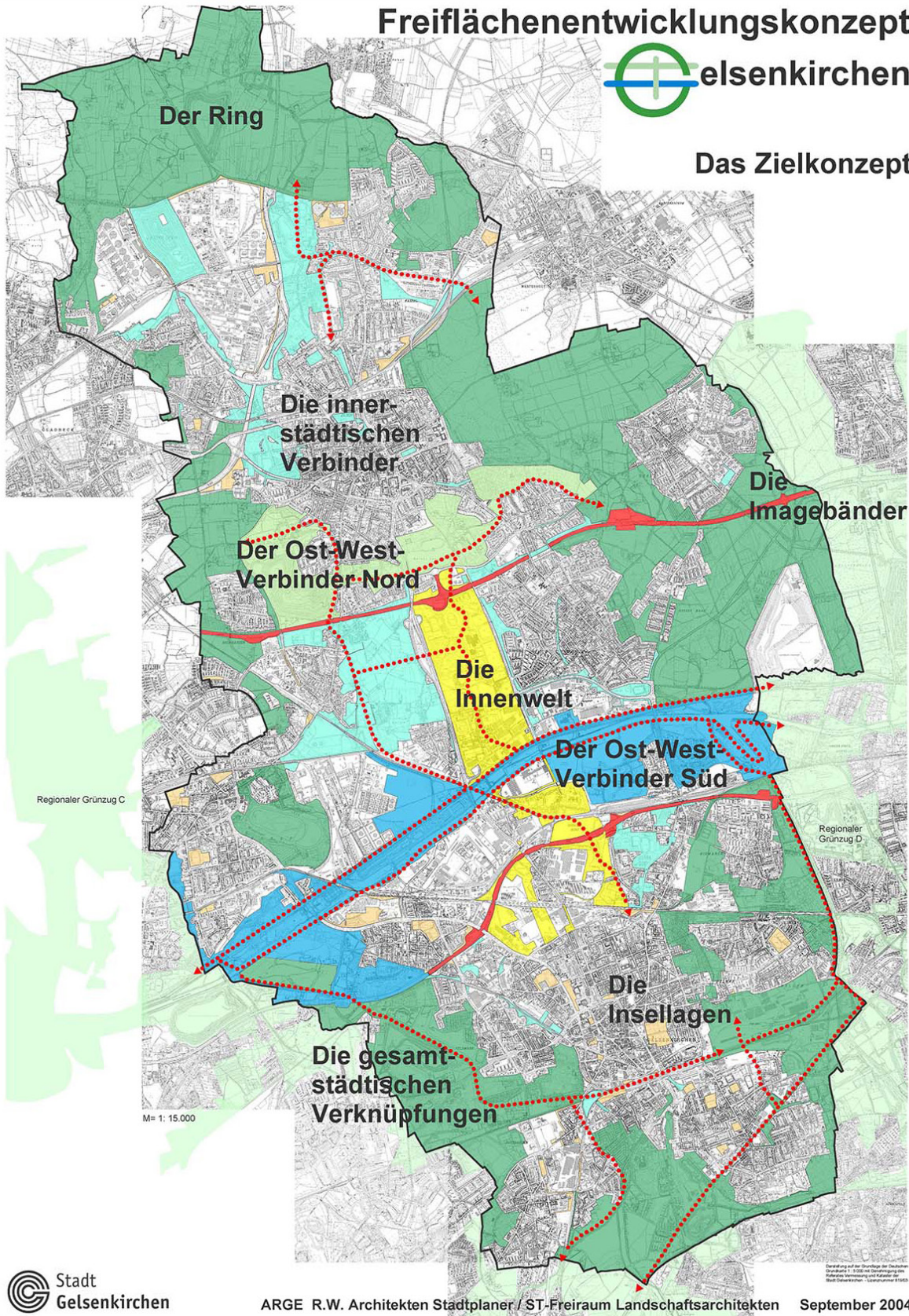
Das Freiflächenentwicklungskonzept (FREK) der Stadt Gelsenkirchen aus dem Jahr 2005 verankert die Entwicklungsperspektiven sämtlicher Freiflächen im Stadtgebiet. Dem FREK liegt der Vernetzungsgedanke der Grün- und Freiflächen zu Grunde. Als Leitbild zeigt es einen grünen Ring aus Freiflächen, der Gelsenkirchen umgibt. Der Grüne Ring wird durch zwei horizontale Grünverknüpfungen durchdrungen: Dem Buerschen Grüngürtel im Norden und dem Emscher-Kanal-Band. Zusätzlich wird eine Nord-Süd-Verbindung der Freiflächen als „Innenwelt“ dargestellt. Die Emscherinsel nimmt schon hier eine wichtige Rolle als einer der beiden Ost-West-Verbinder Süd ein.

Auf operationeller Ebene wird die Emscherinsel im FREK als Teilraum Emscher-Kanalband betrachtet. Die Ziele für den Bereich fokussieren sich im Wesentlichen auf das Leitthema Vernetzung. Dies betrifft zum einen die durchgängige Zugänglichkeit und Erlebarmachung des Emscher-Kanalbandes im Kontext des Masterplans Emscher Landschaftspark sowie

Freiflächenentwicklungskonzept



Das Zielkonzept



ARGE R.W. Architekten Stadtplaner / ST-Freiraum Landschaftsarchitekten September 2004

Abb. 7: Freiflächenentwicklungskonzept Gelsenkirchen 2005 (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

die Anbindung der Emscherinsel über Rad- und Fußwegeverbindungen. Dies betrifft sowohl die regionale und stadtweite Anbindung mittels Radverbindungen über die Erzbahntrasse oder die Hugotrasse, aber auch die Verbesserung der Zugänglichkeit aus den angrenzenden Siedlungsbereichen. Darüber hinaus werden landschaftspflegerische Maßnahmen und die Verbindung der Emscherinsel mit den angrenzenden Ergänzungsflächen (z.B. Linnenbrinksfeld) dargestellt.

Ein Teil dieser Vorhaben wurde bereits umgesetzt wie z.B. durch die Grimberger Sichel oder den Radweg auf der Hugobahn. Die Ziele sind weiterhin gültig. Im Rahmen der IGA kann eine weitere Entwicklung der Emscherinsel und der Verbindung zu den umliegenden Stadträumen vorangetrieben werden

- Starke Orte strahlen lassen
- Stabile und lebendige Wohnquartiere schaffen
- Wirtschaftsstandorte gestalten



Abb. 9: Das Leitbild „Grüne Räume stärken“ des RSK Gelsenkirchen (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)(Quelle: Stadt Gelsenkirchen)



Abb. 8: Das Leitbild des FREK Gelsenkirchen (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

3.2.2 RÄUMLICHES STRUKTURKONZEPT GELSENKIRCHEN

Das im Jahr 2018 beschlossene Räumliches Strukturkonzept (RSK) Gelsenkirchen zielt darauf ab, gesamtstädtische Leitstrategien, Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte der räumlichen Entwicklung zu formulieren und darin die bestehenden sektoralen Konzepte und Pläne (z.B. FREK, Green City Plan, Nahverkehrsplan) in den betrachteten Themenfeldern aufzugreifen und in einem strategischen Leitfaden für den Zeitraum von 10 bis 15 Jahren festzuschreiben. Das RSK definiert fünf Leitstrategien als Grundlage der Stadtentwicklung:

- Nach innen entwickeln
- Grüne Räume stärken

Darüber hinaus wird das Themenfeld „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“ als Querschnitt integrierend mit betrachtet. Im Hinblick auf die Freiraumentwicklung greift das RSK die Inhalte des FREK (Freiraumring um die Stadt, Buerscher Grüngürtel und Emscher-Kanal-Band als verbindende Elemente in Ost-West-Richtung) auf und entwickelt sie weiter. Dem Emscher-Kanal-Band und damit der Emscherinsel wird eine besondere Bedeutung als wertvolle Freiraumverbindung im Zentrum der Stadt beigemessen (s. Leitbild „Grüne Räume stärken“). Das RSK nennt die Emscherinsel als Teil des Emscher-Kanal-Bandes, das als eine von mehreren Freiraumstrukturen als sogenannte „Premium-Standorte“ stadtweite Bedeutung für die Freiraumqualifizierung haben. Dies umfasst neben der Emscherinsel insbesondere das Linnenbrinksfeld, die ehemalige Fläche der nationalen Kohlereservehalde, Graf-Bismarck und das Resser Wäldchen bzw. Emscherbruch.

Die Entwicklung des gesamten Bereichs zu einer „blauen Freizeit-Mitte“ wird als eines der zentralen Ziele im Themenbereich Freiraum genannt. Auch die ökologische Verbesserung der Gewässerläufe und Erreichbarkeit des Emscher-

RÄUMLICHER STRUKTURPLAN
Räumliches Strukturkonzept Gelsenkirchen

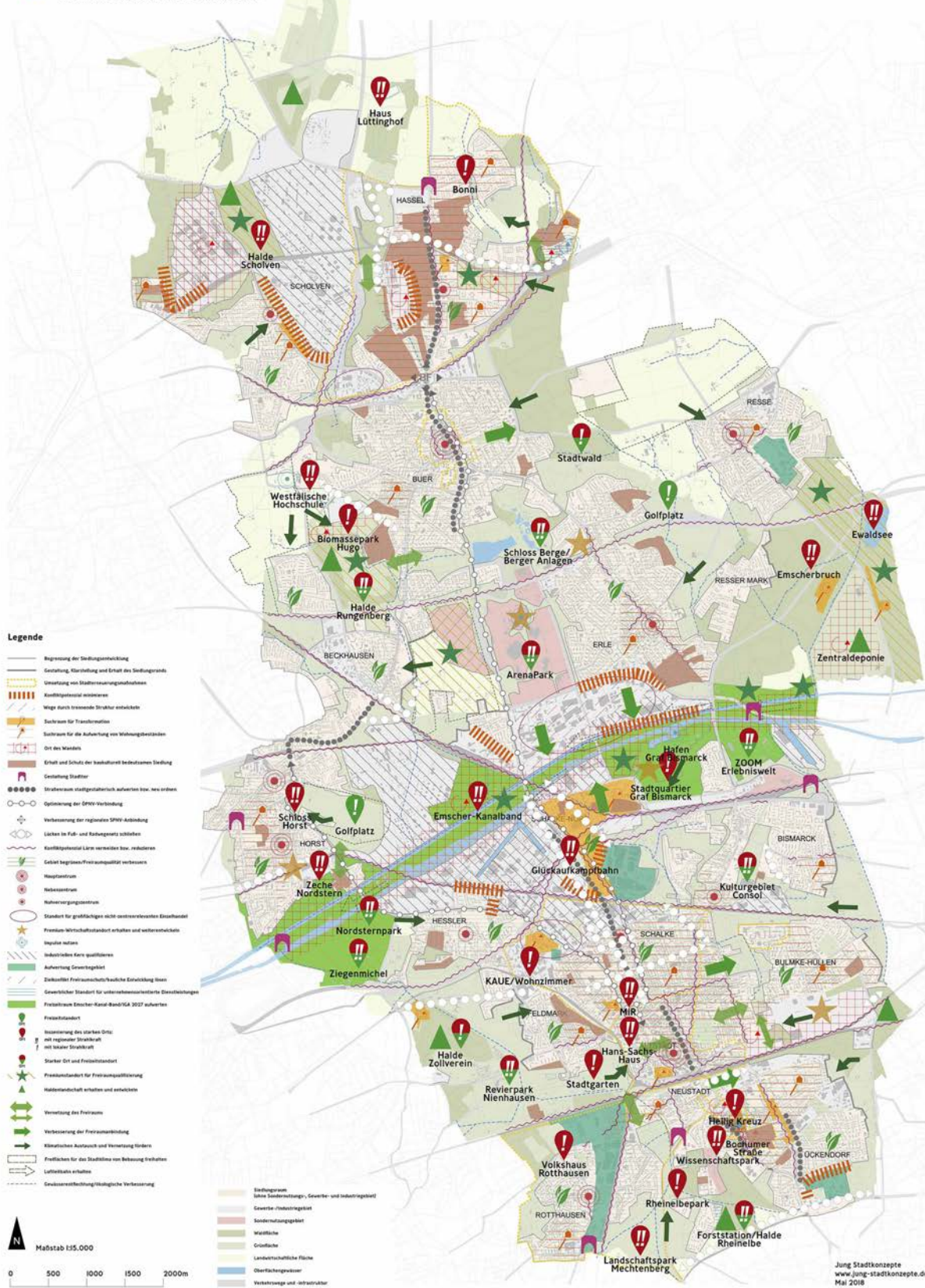


Abb. 10: Räumlicher Strukturplan des Räumlichen Strukturkonzepts Gelsenkirchen 2018 (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

Kanal-Bandes aus den angrenzenden Siedlungsräumen wird als gesamtstädtisch bedeutsam erkannt. Besondere Defizite bestehen im Bereich Gewerbegebiet Emscherstraße und im Bereich Schalke-Nord.

Darüber hinaus werden vier Räumliche Vertiefungsbereiche dargestellt. Neben dem Emscher-Kanal-Band sind dies unter anderem auch die Bereiche Kurt-Schumacher-Straße und Schalke-Nord südlich des Rhein-Herne-Kanals und das Sutmmer Feld nördlich des Linnenbrinksfeldes. Dies zeigt die große gesamtstädtische Bedeutung der Emscherinsel und der angrenzenden Bereiche, sowohl im Hinblick auf Handlungserfordernisse, aber auch auf Ihre Potenziale.

3.3 STÄDTEBAULICHE PROJEKTE IM UMFELD DER ZUKUNFTSINSEL

3.3.1 STADTERNEUERUNGSGEBIET SCHALKE-NORD

Die Stadt Gelsenkirchen hat den Stadtteil Schalke-Nord als Bereich mit besonderem Stabilisierungsbedarf identifiziert, resultierend u.a. aus den Sozialdaten, die eine überdurchschnittliche Auffälligkeit hinsichtlich der Bedürftigkeit und Teilhabechancen belegen. Gleichzeitig zeigen räumliche Analysen erhebliche städtebauliche und funktionale Defizite auf. Im Hinblick auf die hohen Kosten eines Erneuerungsprozesses wurden in Gesprächen mit dem Land die Rahmenbedingungen in Schalke Nord dargelegt und Förderoptionen eruiert.

Mit der Erarbeitung eines Integrierten Entwicklungskonzeptes sollen vorhandene Fachkonzepte und Strategien integriert, gebündelt und weiterentwickelt werden, um das Gebiet strategisch zu entwickeln (bspw. Weiterentwicklung von Präventionsketten gegen Armut und Ausgrenzung gekoppelt mit städtebaulichen Maßnahmen).

Fördervoraussetzung ist ein unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstelltes Integriertes Entwicklungskonzept (IEK), in dem Ziele und Maßnahmen innerhalb eines abgegrenzten Fördergebietes dargestellt sind. Die Gebietsabgrenzung sowie das gesamte Konzept müssen vom Rat der Stadt beschlossen werden.

Folglich schafft ein Integriertes Entwicklungskonzept Schalke-Nord unter Einbeziehung des Bereiches Emscherinsel sowie der Zeche Consolidation Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebieten. Neben städtebaulichen, funktionalen und sozialräumlichen Defiziten und

Anpassungserfordernissen werden ebenfalls die Impulswirkung der IGA auf der Emscherinsel und die Potenziale der Hängebank (Bereich Zeche Consolidation) integriert und ein umfangreicher Gesamtprozess im Stadtgebiet angestoßen. Zur förmlichen Festlegung eines Stadterneuerungsgebietes ist das Fördergebiet räumlich abzugrenzen (s. Abb. 11). Der nötige Ratsbeschluss soll im Juni 2020 eingeholt werden.

Der Stadtteil Schalke-Nord sowie das ca. 452 Hektar große vorgesehene Stadterneuerungsgebiet Schalke-Nord sind im Wesentlichen durch Industrie- und Gewerbenutzungen geprägt, die sich großflächig auf die Gewerbegebiete Freiligrathstraße, Gewerbepark Schalke und Industriepark Berliner Brücke verteilen. Zwischen den Gewerbegebieten liegen Wohngebiete, was zu einer ungeordneten städtebaulichen Situation führt, weil hier unverträgliche Nutzungen aufeinandertreffen und eine klare Raumstruktur nicht ablesbar ist. Sowohl die gewerblichen als auch die Wohnnutzungen sind zum Teil von minderwertiger Bausubstanz und in einem schlechten Zustand, Leerstände häufen sich. Allerdings liegen mit den Siedlungen Freiligrathstraße, Josefinenstraße und Parallelstraße sowie einigen Baudenkmälern auch städtebaulich besondere und erhaltenswerte Strukturen im Gebiet. Durchsetzt wird die Gemengelage von den Verkehrssträngen der Kurt-Schumacher-Straße, der Bundesautobahn 42 und einiger Güterbahnlinien, die für eine hohe Lärm- und Luftbelastung sorgen und Zäsuren im städtebaulichen Zusammenhang bilden.

Das IEK Schalke-Nord wird für die nächsten rund acht Jahre bis 2028 einen Rahmen für eine nachhaltige und integrierte Aufwertung und Entwicklung des Stadtteils setzen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Ziele, einen nachhaltigen Beitrag zur Überwindung der erheblichen Stadterneuerungsbedarfe in den Bereichen Verkehr, Wohnungsbestand und Wohnumfeld zu leisten und soziale Strukturen und Teilhabechancen im Gebiet zu stärken sowie Maßnahmen zum Abbau sozial-ökologischer Ungleichheit und Erhöhung der Klimaresilienz zu initiieren. Als ein besonderes Potential wird für den sehr dicht bebauten Stadtteil die Achse Emscherinsel und der Kanal gesehen. Das Ziel ist es, neue Wegeverbindungen zum Rhein-Herne-Kanal zu schaffen und den Stadtteil besser an das Wasser und die Emscherinsel anzubinden. Die Schaffung einer Förderkulisse ermöglicht im Bereich Hafen Hugo und den östlich angrenzenden Flächen die geförderte Erstellung von öffentlichen Freiflächen, die sowohl die Emscherinsel als Freiraumachse stärken, als auch die Freiraumversorgung des Stadtteils Schalke-Nord erheblich verbessern können. Zentral ist hier eine weitere zeitliche Abstimmung zwischen den Pla-

nungen der WSV und den Vorhaben der Stadt Gelsenkirchen.

3.3.2 QUARTIER GRAF-BISMARCK

Das Quartier Graf Bismarck entsteht aktuell auf den Flächen der ehemaligen Zeche Graf-Bismarck um das Hafenbecken des früheren Zechenhafens am Rhein-Herne-Kanal nordöstlich des Quartiers Schalke-Nord herum. Mit der Neuentwicklung der Fläche als Wohnstandort wird das Ziel verfolgt, das in Gelsenkirchen wenig ausgeprägte Marktsegment der mittel- bis hochpreisigen Wohnlagen in zentraler Lage zu bedienen. Das Quartier befindet sich derzeit in der Umsetzung. In der Planung wurden Elemente der Gartenstadt aufgegriffen und durchgrünte und großzügige Wohnlagen geschaffen, die sowohl im Geschosswohnungsbau als auch im Einfamilienhausbau das bestehende Angebot erweitern. Das „Zentrum“ des Quartiers liegt am Hafenbecken im Norden der Fläche. Hier wird eine höhere Bebauungsdichte und ein hoher Anteil von Gewerbe- und Büronutzungen sowie Einzelhandel angestrebt. Nach Süden hin nimmt die Bebauungsdichte ab und die Nutzung wird auf Wohngebäude konzentriert. Hier überwiegen Einfamilienhäuser mit großzügigen Grundstücken. Das Quartier bildet hier einen Übergang in das benachbarte Waldgebiet aus. Durch die Einrichtung einer Marina und die

Lage am Wasser wird eine besondere Lagequalität geschaffen, die bislang in Gelsenkirchen nicht vorzufinden war. Als eines der bedeutendsten Stadtentwicklungsprojekte Gelsenkirchens nimmt es eine Leuchtturmrolle ein, die dauerhaft eine besondere Aufmerksamkeit auf den Standort lenken wird. Zugänge auf die Emscherinsel befinden sich westlich an der Brücke Adenauerallee und östlich an der Brücke Münsterstraße. Über die durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Rhein-Herne-Kanals sind zudem der Nordsternpark im Westen und die Zoom Erlebniswelt im Osten attraktiv erreichbar. An der Kanalpromenade bestehen Anschlüsse an das regionale Radwegenetz über die Erbahntrasse und die Zollvereintrasse.

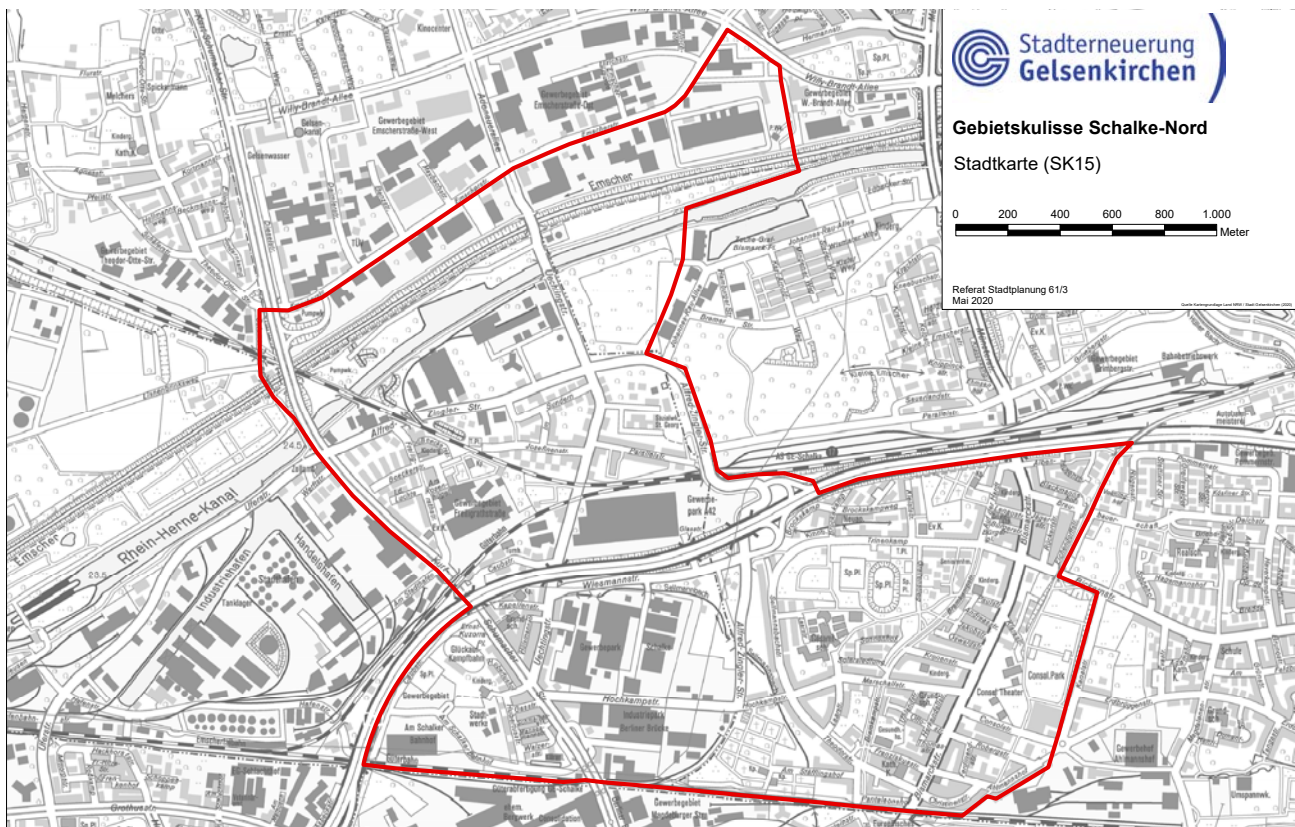


Abb. 11: Gebietsabgrenzung des vorgesehenen Stadterneuerungsgebietes Schalke-Nord (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

04

INTERNATIONALE GARTEN- AUSSTELLUNG METROPOLE RUHR 2017

4.1 DIE DREI EBENEN DER IGA 2027

Im Vergleich zu den an einem Standort ausgetragenen Gartenschauen, wie bspw. die IGA 2017 in Berlin sieht das Konzept der IGA Metropole Ruhr 2027 einen dezentralen Ansatz vor. Wenngleich diese Herangehensweise nicht untypisch für eine Gartenschau ist, wie die Bundesgartenschau (BUGA) in der Havel-Region 2015 und die Landesgartenschau (LaGa) im Remstal 2019 in Baden-Württemberg gezeigt hat, so erfordert es doch visionäre Kraft 53 Kommunen und vier Kreise, die regionale Wirtschaft und die vielseitigen Verbände und Institutionen zu vereinen und dabei die Bürgerschaft bereits in einem frühen Stadium mitzunehmen und zur Partizipation zu motivieren. Nur so lässt sich in der Metropole Ruhr ein gemeinschaftliches und identitätsstiftendes Großereignis mit internationaler Strahlkraft auf den Weg bringen. Die IGA 2027 verdeutlicht dies über ein Drei-Ebenen-Modell, das das Ruhrgebiet in seiner Gesamtheit präsentiert: von bürgerschaftlichen Initiativen mit Quartiersbezug, über kommunale Projekte und regionale Kooperationen bis hin zu repräsentativen Großprojekten mit Leistungsschauen der Grünen Branche, Tourismus und der Stadtentwicklung.

4.1.1 EBENE „ZUKUNFTSGÄRTEN“

Die Zukunftsgärten fungieren auf der obersten Ebene als Hauptinvestitions- und Haupteventstandorte und machen umweltbezogenen Kernfragen zu Gärten, Umwelt, Klima, Energie und Stadtentwicklung begreifbar. Die drei eintrittspflichtigen Hauptstandorte "Emscher nordwärts" in Dortmund, "Rheinpark" in Duisburg sowie "Zukunftsinsel mit Nordsternpark +" in Gelsenkirchen bieten nicht nur Raum für gärtnerische Leistungsschauen und intensive Schaupflanzungen, sie verstehen sich als großräumige Stadtentwicklungsmaßnahmen. Die zwei Zukunftsgärten mit Sonderausstellungen, "Emscherland" (Castrop-Rauxel / Recklinghausen) und Bergkamen / Lünen ergänzen die Schaustandorte und zeigen innovative Lösungen auf die Fragen unserer Zeit in frei zugänglichem Gelände. Die Zukunftsgärten bieten mit ihrer Vielfalt an Attraktionen die zentralen Ausstellungselemente und sind Botschafter des internationalen Gedankens.

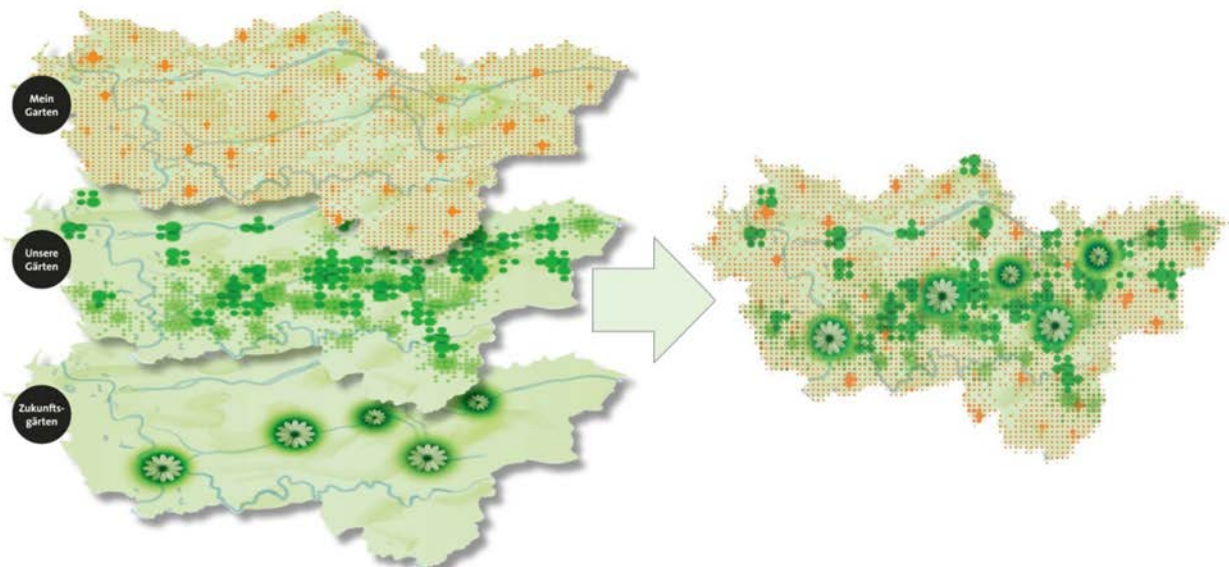


Abb. 12: Drei-Ebenen-Modell der IGA Metropole Ruhr 2027 (Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR), 2018)

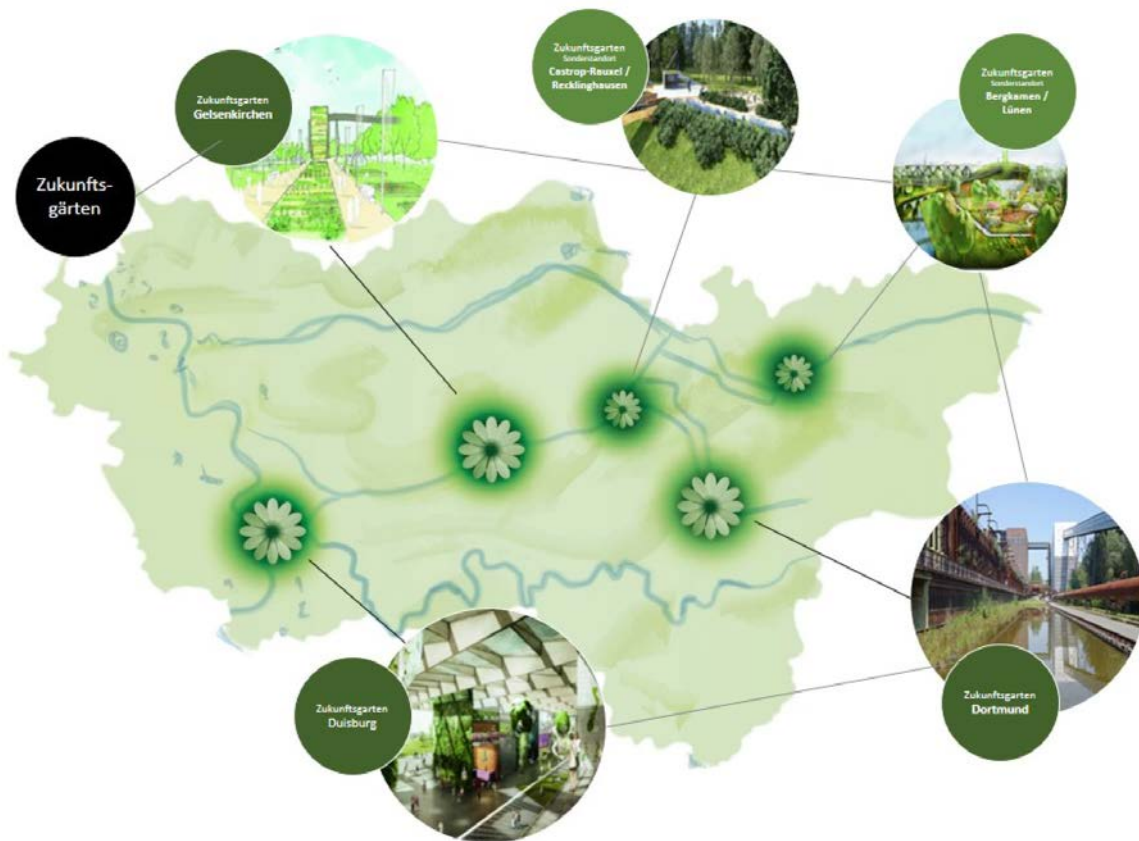


Abb.13: Zukunftsgärten der IGA Metropole Ruhr 2027 (Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR)) 12: Drei-Ebenen-Modell der IGA Metropole Ruhr 2027 (Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR), 2018)

4.1.2 EBENE „UNSERE GÄRTEN“

Auf der Ebene "Unsere Gärten" werden kommunale Projekte realisiert, die regionale und kommunale Infrastruktur gestärkt sowie die schönsten Parks und Gärten präsentiert. Grundlage ist die Aufwertung zahlreicher Grünflächen und deren Verbindung zu den Themenrouten, die die Metropolregion durchziehen. In einem gesamtregionalen Auswahl- und Qualifizierungsprozess werden vorhandene und neue städtebauliche, landschaftliche und touristischen Projekte identifiziert (räumliche und thematische Clusterung) und weiter qualifiziert. Dieses Verfahren erfolgt in Abstimmung mit den Bezirksregierungen und in methodischer Anlehnung an die REGIONALE-Prozesse.

4.1.3 EBENE „MEIN GARTEN“

Die Ebene „Mein Garten“ bildet die Mitmacheebene für lokale Vereine, Verbände, zivilgesellschaftliche Zusammenschlüsse und private Initiativen. In der Aktivierung eben jener Gruppen liegen besondere Chancen für bürgerschaftliches Engagement, neue Formen der Zusammenarbeit und nach-

haltiges Empowerment. Mit der Ebene „Mein Garten“ öffnet sich die IGA 2027 der Bevölkerung über niederschwellige Zugänge. Egal, ob als Projektträger*innen, Gastgeber*innen, Mitgestalter*innen oder Besucher*innen – das individuelle bürgerschaftliche Engagement bringt die IGA in die Quartiere und vor die eigene Haustür. Als Slogan für diese Ebene wurde im Kommunalrat „Das Ruhrgebiet blüht auf!“ vorgeschlagen und wird noch weiterentwickelt. Der Aufbau eines Netzwerks für den Teilhabeprozess soll 2020 beginnen und wird Aufgabe der Durchführungsgesellschaft.

4.2 HANDLUNGSFELDER DER IGA 2027

Eine dezentrale IGA in einer Region zu realisieren, die über 5 Mio. Einwohner beherbergt und sich über eine Fläche von mehr als 4.400 Quadratkilometer erstreckt, birgt Potentiale und Herausforderungen. Um diese Potentiale voll auszuschöpfen und um diese Herausforderungen zu meistern wurden Instrumente in Form von übergeordneten Handlungsfeldern definiert, die die Region verbinden sollen und aus der IGA Metropole Ruhr 2027 ein Event der Extraklasse macht.

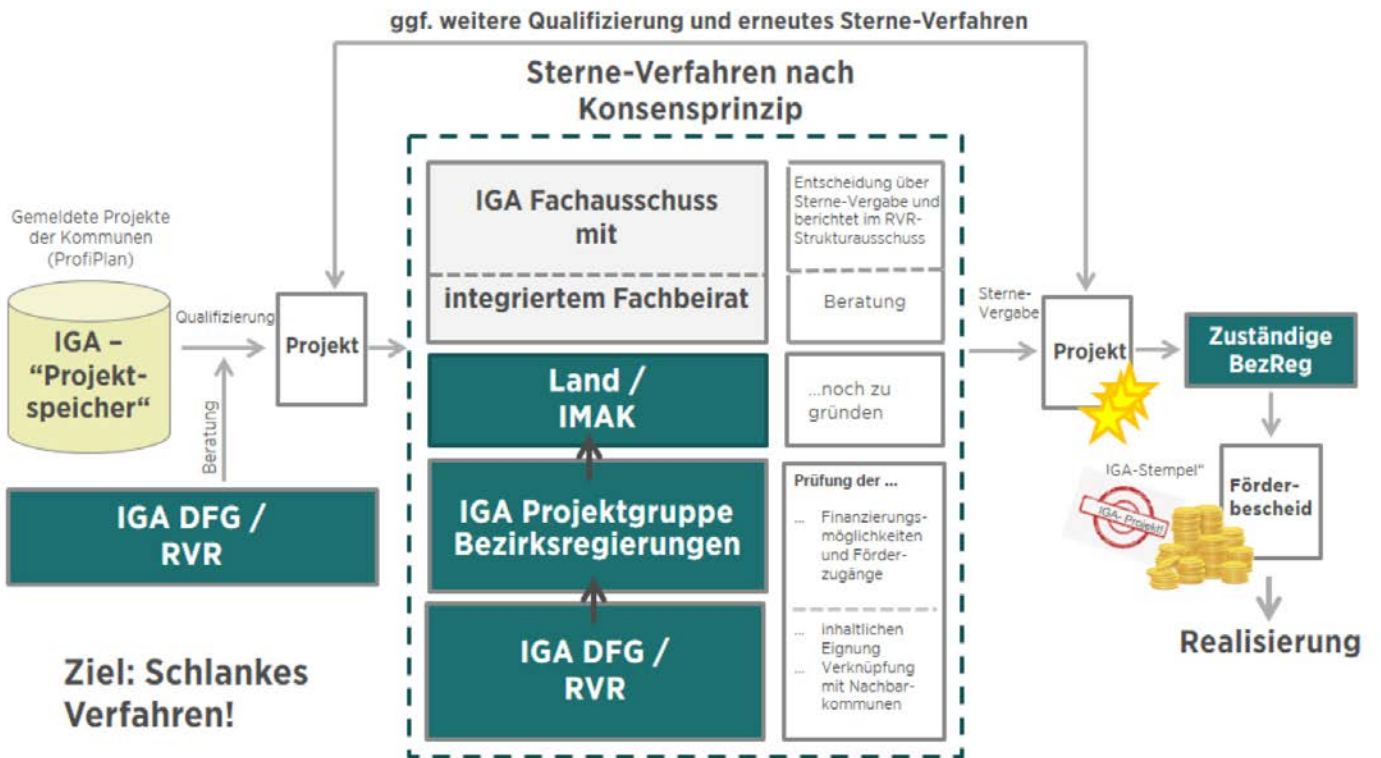


Abb. 14: Regionalverband Ruhr – Qualifizierungsprozess „Unsere Gärten“ - Grafik (Stand Dezember 2019)



Abb. 15: Inhaltliche Programmatik der IGA Metropole Ruhr 2027 (Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR))

Aus der Leitfrage „Wie wollen wir morgen leben?“ ergeben sich vier Handlungsfelder, die sich auf allen Ebenen der IGA Metropole Ruhr 2027 spiegeln sollen (Konzeption, Planung, Umsetzung, Kommunikation, Marketing, etc.). Sowohl in den Projekten an den Hauptausstellungsorten, den sog. Zukunftsgärten, als auch bei den Projekten der rund 50 teilnehmenden Städte der Ebene „Unsere Gärten“ sowie auf der Ebene „Mein Garten“, in der es um die Ideen- und Gestaltungsimpulse der Bürger*innen geht, werden die Handlungsfelder Anwendung finden. So entsteht auf der Metaebene ein verbindendes Instrument, das eine Qualität der IGA Projekte auf den drei Ebenen gewährleisten und mit dem eine begleitende Rückkopplung von der Konzeption bis hin zur Umsetzung erfolgen soll.

4.3 BESUCHERPROGNOSE UND MOBILITÄT

Gartenschauen stellen für die Regionen in denen sie stattfinden eine große Attraktion dar und verfügen über eine signifikante Anziehungskraft für Besucher.

Eine besondere Herausforderung im Zuge der IGA Metropole

Ruhr 2027 Planungen ist die Vernetzung und die Einbindung der einzelnen Standorte in die vorhandenen Verkehrsstrukturen der Metropole Ruhr. Ein regionales, übergeordnetes Mobilitätskonzept für die IGA 2027 soll dies sicherstellen. Derzeit gibt es dazu eine Schnittstelle zu dem vom RVR erarbeiteten und mit der Region abgestimmten Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr.

Besucherprognose

Im Jahr 2017 wurde für die IGA 2027 die Besucherprognose der Machbarkeitsstudie 2015 durch die ift, Köln fortgeschrieben. Ziel war die Erarbeitung verschiedener Besucherprognosen für die drei eintrittspflichtigen Standorte Duisburg, Gelsenkirchen und Dortmund. Derzeit wird von einem realistischen Szenario von ca. 2,6 Mio. Besuchen ausgegangen.

Daraus ergibt sich für den Standort Gelsenkirchen ein Wert von rund 780.000 Besuchen in dem Ausstellungszeitraum von ca. 180 Tagen (April bis Oktober):

NACHHALTIGE MOBILITÄT UND INFRASTRUKTUR

Die IGA Metropole Ruhr 2027 sichert für alle eine zukunftsorientierte, nachhaltige und inklusive Mobilität. Sie schafft neue Verbindungen, vernetzt intermodular gleichermaßen die Region nach außen und nach innen und stellt die Erreichbarkeit aller Veranstaltungs- und Projektorte sicher. Sie macht Mobilität zum „grünen“ Erlebnis.

KOMMUNIKATION UND DIGITALITÄT

Die IGA Metropole Ruhr 2027 präsentiert sich als Gastgeber und lädt alle ein. Sie bietet ein individuelles, auf die persönlichen Bedürfnisse abgestimmtes Informationsmanagement – transparent, flexibel, digital und analog. Sie nutzt Digitalisierung als Mittel der Kommunikation, Inklusion und Vernetzung – heute und morgen.

PARTIZIPATION, INTERKULTURELLE INKLUSION, INTERNATIONALITÄT

Die IGA Metropole Ruhr 2027 lebt die interkulturelle, soziale und internationale Inklusion als Event der Vielfalt und Offenheit des Ruhrgebiets. Sie schafft für alle Freiräume und Möglichkeiten zur Partizipation. Als Schaufenster und Labor für Visionen werden Impulse für ein urbanes Zusammenleben der Zukunft gesetzt.

NACHHALTIGKEIT, BIODIVERSITÄT, KLIMARESILIENZ UND GRÜNE INFRASTRUKTUR

Die IGA Metropole Ruhr 2027 verbindet Mensch und Natur und fördert die Klimaresilienz, die Biodiversität, die Kulturlandschaft und die Industrienatur. Sie ist Lernort für Naturerfahrung und Umweltbildung für alle. Die Erweiterung der regionalen Grünflächen steigert die Attraktivität der Region als Lebensort sowie als Reise- und Naherholungsziel.

Einwohner Standortkommune	750.000
Urlauber mit Hauptreiseanlass IGA	140.000
Urlauber mit Hauptreiseanlass Region	260.000
Tagesausflügler aus bis zu 60 Minuten Entfernung	860.000
Tagesausflügler aus 60 bis 120 Minuten Entfernung	540.000
Gesamt	2.550.000
davon Duisburg	930.000
davon Gelsenkirchen	780.000
davon Dortmund	840.000

Tab. 1: Besucherprognose der IGA Metropole Ruhr 2027 (Quelle: Regionalverband Ruhr (RVR))

Ziele

Das dezentrale Gartenschaukonzept zur IGA 2027 lebt von der Grundvoraussetzung, dass die Standorte gut und einfach zu erreichen sind. Die Mobilität im Ausstellungsjahr soll umweltfreundlich, nachhaltig und stadtverträglich sein. Besucher*innen sollen motiviert werden, möglichst viele Standorte zu besuchen. Attraktive und innovative Ticket-Angebote sollen zum längeren Aufenthalt motivieren und die Möglichkeit eröffnen, verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote zu Land und zu Wasser zu nutzen. Eine einfache Mobilitäts-App soll dabei den Zugang zum Umweltverbund erleichtern. Die IGA kann dazu beitragen, den Modal Split in der Metropole Ruhr positiv zu beeinflussen. Auf Landesebene besteht das Ziel, den Pkw-Anteil in Ballungsräumen langfristig auf 25 % zu reduzieren. Das Wuppertal Institut empfiehlt im Umweltbericht der Metropole Ruhr den Ziel-Vorschlag aus der Bewerbung der Metropole Ruhr um die grüne Hauptstadt Europas, dass bis zum Jahr 2035 jeweils ein Viertel aller Wege zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV oder mit dem Auto zurückgelegt werden sollen. Die IGA 2027 soll auf dem Weg zu diesem Ziel einen Impuls darstellen. Das Thema Mobilität umfasst für die drei Hauptstandorte der IGA 2027 drei Ebenen: überörtliche Verkehre (Verkehre zwischen den Zukunftsgärten und Ausstellungsorten der IGA), örtliche Verkehre und Verkehre innerhalb des Zukunftsgartens (innere Verkehre).

4.3.1 ÜBERÖRTLICHE VERKEHRE

Der überörtliche Verkehr wird über eine vom RVR vergebene Vorstudie abgebildet, deren Ergebnisse 2020 vorliegen werden. In diese Studie fließen sowohl umfangreiche Kenntnisse des RVR aus Befragungen im Rahmen etablierter Veranstaltungen (z.B. ExtraSchicht, Ruhrtriennale), als auch die Ergebnisse der Besuchsprognose der ift Freizeit und Tourismusberatung GmbH (2017) ein. Unter anderem soll dargestellt werden, welche Bewegungsmuster zwischen den Standorten und im Umfeld derer zu erwarten sind. Die Ergebnisse der Vorstudie ergänzen die hier vorgestellten Analysen. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Machbarkeitsstudie konnte jedoch nicht bereits auf die Ergebnisse Bezug genommen werden, da diese noch nicht vorlagen. Aus diesem Grund wurden in dieser Machbarkeitsstudie auf Basis der ift-Besuchsprognose Ableitungen zu erwartenden Besucherinnen und Besucherzahlen sowie der darauf resultierenden Flächenbedarfe für den Verkehr getroffen, um die Machbarkeit am Standort Gelsenkirchen prüfen zu können.

4.3.2 BESUCHER*INNEN AUF DER FLÄCHE

Um die verkehrliche Entwicklung des Vorhabens abschätzen zu können, gilt es das zusätzliche Verkehrsaufkommen anhand von vorhandenen Studien, sowie Vergleichs- und Erfahrungswerten abzuschätzen. Als Grundlage der Berechnung dient die Besucherprognose des Gesamtstandortes (ift 2017). Insgesamt werden laut dieser Prognose rund 780.000 Besuchende auf der Fläche erwartet. Die Summe setzt sich aus den Tagesbesuchenden aus Gelsenkirchen, den Tagesausflügler*innen aus dem Umland und den Urlauber*innen zusammen.

Besucherguppe	Anteil	Anzahl
Tagesbesucher aus dem direkten Umfeld	23,0%	179.668
Tagesausflügler (bis 60 Minuten)	31,9%	248.753
Tagesbesucher (60-120 Minuten)	28,1%	219.010
Urlauber (IGA)	7,0%	54.397
Urlauber (Region)	10,0%	78.172
Gesamtbesucherschzahl	100,0%	780.000

Tab. 2: Aufschlüsselung der erwarteten Besucher*innen

Dies ergibt im Mittel rund 4.285 Besuchende pro Tag auf der Fläche (Zeitraum der IGA: 182 Tage). Allerdings zeigen Analysen an vorherigen IGA-Standorten, dass die Besucherzahl

stark nach Jahreszeit, Wochentag und Tageszeit variieren kann. So ist das Besucheraufkommen an Werktagen ohne Veranstaltungen im Mittel meist deutlich geringer, während Großveranstaltungen, zum Beispiel Konzerte und Festivals Auslastungsspitzen darstellen, die die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen bringen kann. Aus diesem Grund werden im Folgenden zunächst verschiedene Tagesaufkommen für Werktage, Wochenenden und Veranstaltungsfälle berechnet. Dazu gilt es in einem ersten Schritt das Besucheraufkommen des Normalbetriebes von den zusätzlichen Veranstaltungsverkehren zu trennen. Dabei sind insbesondere die Großevents herauszufiltern. Als Referenz kann die letzte IGA 2017 in Berlin herangezogen werden. Dort fanden laut Veranstalter über das Halbjahr fast täglich Veranstaltungen statt. Herausgestochen sind jedoch insgesamt 11 beworbene Großveranstaltungen mit Platzkarten sowie 13 größere Highlightveranstaltungen auf der Fläche (z.B. Kirschblütenfest, Laufveranstaltung). Während sich die Veranstaltungsverkehrs mit Platzkarten aufgrund der begrenzten Kapazitäten im Amphitheater abschätzen lassen (verfügbare Plätze: 6.116 mit Innenraum / Auslastung bei Konzerten oder Festivals laut Veranstalter ca. 5.000), wird die Besucherzahl bei offenen Tagesveranstaltungen deutlich variieren. Dies ist auch in anderen Parks in der Umgebung von Gelsenkirchen zu beobachten (siehe auch Tab. 3).

Veranstaltungen im Vergleich	Jahr	Monat	Anzahl Tage	Besucher pro Tag (Mittel)
Rombergpark Dortmund, Heidemarkt	2018	August	2	8.000
Rombergpark, Dortmund, Kräutermarkt	2019	Mai	1	4.700
Rombergpark, Dortmund, Kirschblütenfest	2019	April	1	8.000
Rombergpark, Dortmund, Kastanienfest	2018	Oktober	1	9.000
Grugapark, Essen, Parkleuchten (Spitzenwochenende)	2019	März	WE	25.925
Westfalenpark, Dortmund, B2run - Firmenlauf	2020	Dezember	1	12.500
Landesgartenschauen 2000-2008 Mittelwert, Spitzentag	-	Jahr	1	11.751

Tab. 3: Veranstaltungen im Vergleich (Quelle: BaSiGo 2019, FreiMove 2003, WAZ vom 12.03.2019, Telefonat Dr. Knopf)

Die Besucherzahl einer offenen Veranstaltung hängt von der Größe und Bekanntheit des Parks, der Art der Veranstaltung, aber auch dem Wetter am Stichtag ab. Im Mittel wird eine Tagesbesucheranzahl von 8.000 für offene Tages(groß-)veranstaltungen für den Standort Gelsenkirchen angenommen. An Spitzentagen mit Veranstaltung werden somit (Faktor: 1,5) bis zu 12.000 Personen auf der Fläche erwartet. Dies liegt leicht über dem durchschnittlichen Spitzenwert einer Landesgartenschau

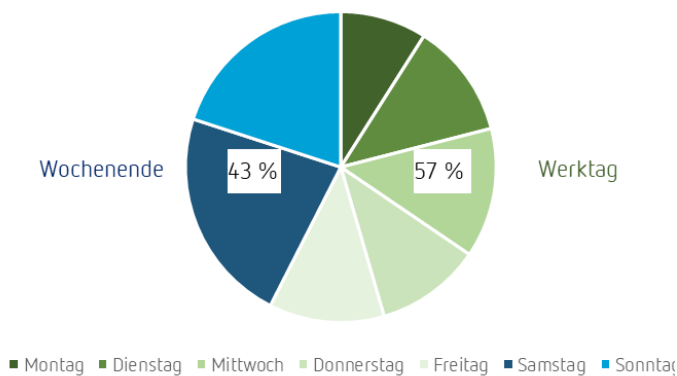
Allerdings ist für die Besucherzahl nicht nur relevant, ob eine Veranstaltung stattfindet oder nicht, auch Wetter, Ausstellungsinhalte und Urlaubszeiten spielen eine entscheidende Rolle. Zu erwarten ist, dass insbesondere zu Beginn, an Mai/Juni-Feiertagen und zu Urlaubszeiten höhere durchschnittliche Besucherzahlen erreicht werden. Laut BMWI (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) 2014 sind Tagesausflüge im Juli und August am häufigsten, im April, September und Oktober sind die Tagesausflüge auf einem geringeren Niveau. Auch über den Wochenverlauf lassen sich Unterschiede feststellen. So werden am Wochenende überdurchschnittlich (rund 50% der Gesamtwege) viele Wege mit dem Wegezweck Tagesausflug zurückgelegt. Dies deckt sich mit den Erkenntnissen vergangener Gartenschauen. So wurde für die Machbarkeitsstudie der BUGA Erfurt ein Wochenendanteil von 43 % angenommen (vgl. ift 2011). Angesichts der Bedeutung der IGA und dem hohen Urlauberanteil wird diesem Wert für die Berechnung gefolgt. Die 610.000 Besucher*innen an Normaltagen verteilen sich also nicht gleichmäßig auf die verschiedenen Veranstaltungstage.

Auf Grundlage der Monats- und Wochenganglinien werden für verschiedene Prognosefälle Tagesbesucheranzahlen ermittelt. Auf diesen Grundlagen besuchen an einem Juli-Sommertag am Wochenende im Mittel rund 5.500 Personen die Fläche, an einem Spitzentag bis zu 7.300 Personen. An einem Werktag hingegen liegt das Besuchsaufkommen in der Regel unter 4.000 Personen.

Eine Besonderheit stellen Veranstaltungen dar. Bei Tagesveranstaltungen der IGA-Berlin wurden teilweise über 20.000 Personen erwartet (vgl. z.B. <https://gruen-berlin.de/nachricht/kirschbluetenfest-den-gaerten-der-welt>). Der Gelsenkirchener Standort ist jedoch deutlich kleiner. Zudem ist festzuhalten, dass der Standort Gelsenkirchen nur einer von mehreren Standorten der IGA in der Metropole Ruhr ist. Aus diesem Grund wird von einem Mittelwert von 8.000 Besuchenden ausgegangen. Für Spitzenveranstaltungen über den gesamten Tag (z.B. Blumenfeste, Kinderfeste) werden ca. 12.000

Besuchende erwartet. Eine Besonderheit tritt dann ein, wenn neben dem Normalbetrieb Veranstaltungen im Amphitheater geplant sind. Zwar werden diese Veranstaltungen vor allem abends stattfinden, wo bereits viele Besucher*innen auf der Fläche den Rückweg angetreten haben, allerdings sind hier die Anreisespitzen zu beachten.

Verteilung Tagesausflüge nach Wochentagen

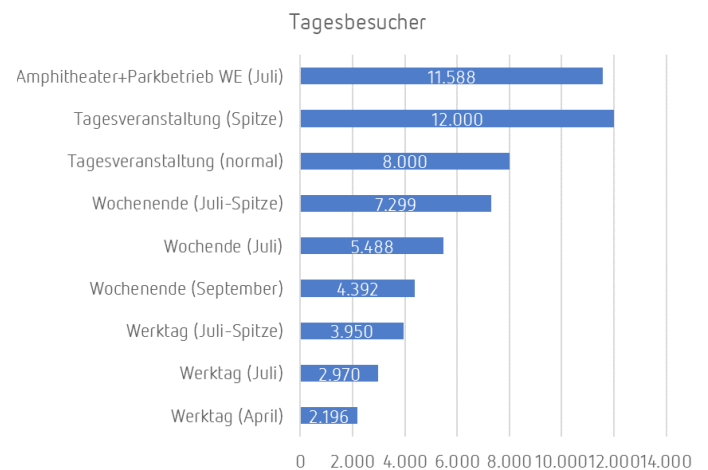


Für die weitere Berechnung sind vor allem jene Prognosetage relevant, an denen ein hohes Besucheraufkommen herrscht. So sollten die Stellplatzmöglichkeiten, Radabstellanlagen und ÖV-Kapazitäten so ausgestaltet sein, dass bei einem Wochenende ohne Veranstaltung die Kapazitäten nicht überausgelastet sind. Auch für normale Veranstaltungen sollte der Bedarf über vorhandene, feste Kapazitäten abgedeckt sein. Für Großveranstaltungen, die nur vereinzelt im Jahr vorkommen, sollten zusätzliche temporäre Zusatzkapazitäten im Verkehrsnetz bereitgestellt werden. In Bezug auf Parkplätze kann dies beispielsweise die temporäre Nutzung eines bestehenden Parkplatzes im Umfeld der Fläche sein. Erfahrungswerte existieren bereits durch das bestehende Amphitheater (z.B. im Zuge des Rock-Hard Festivals).

Inwieweit die Verkehrsinfrastrukturen belastet werden, hängt maßgeblich an der Verteilung der Besucher*innen im Tagesverlauf zusammen. Für die Berechnung des Stellplatzbedarfs ist insbesondere die Anzahl der Besucher*innen interessant, die gleichzeitig die Fläche besuchen, während für die Belastung der Knotenpunkte im Umfeld der Fläche insbesondere die Spitzenstunde der Anreise interessant ist.

Das Besucherverhalten hängt maßgeblich an der Art des Besuches ab. Bei der IGA 2027 sind größtenteils Tagesausflügler zu erwarten, also Personen die mit An- und Abreise einen Großteil des Tages mit der Aktivität IGA-Besuch verbringen.

Während Besucher*innen aus dem direkten Umfeld der Fläche auch für eine geringe Zeit auf die Fläche kommen (z.B. auch weil sie Dauerkarteninhaber*innen sind), nutzen Tagesausflügler aus weiter entfernten Regionen häufig den ganzen Tag. Als Vergleichswerte können verschiedene Gartenschauen oder eintrittspflichtige Parks herangezogen werden. An einem Grugapark Sonntag verbleiben die Besucher*innen im Mittel 3,3 Stunden (vgl. Basigo). Im Gegensatz zur Gruga ist hier von längeren durchschnittlichen Besuchszeiten auszugehen, da die internationale Gartenausstellung mehr Touristen und Personen von weiter entfernten Regionen anlocken wird. Zudem wird der Preis höher sein, wodurch eine höhere Nachfrage besteht, die gesamte Fläche an einem Tag zu erkunden. Als Vergleich können verschiedene Werte vergangener IGA/BUGAs herangezogen werden. Bei der IGA Berlin verblieben die Besucher*innen bspw. im Mittel 5,5 Stunden auf der Fläche, in Heilbronn sogar 5,9 Stunden. Hierbei ist jedoch zu betonen, dass die IGA sich nicht nur auf den Standort Gelsenkirchen beschränkt. Vielmehr werden Besucher*innen ggf. mehrere Standorte an einem Tag besuchen bzw. kleinere Gärten in der Umgebung aufsuchen. Für den Prognosefall wird daher in Gelsenkirchen eine durchschnittliche Besuchszeit von 4,4 Stunden angenommen.



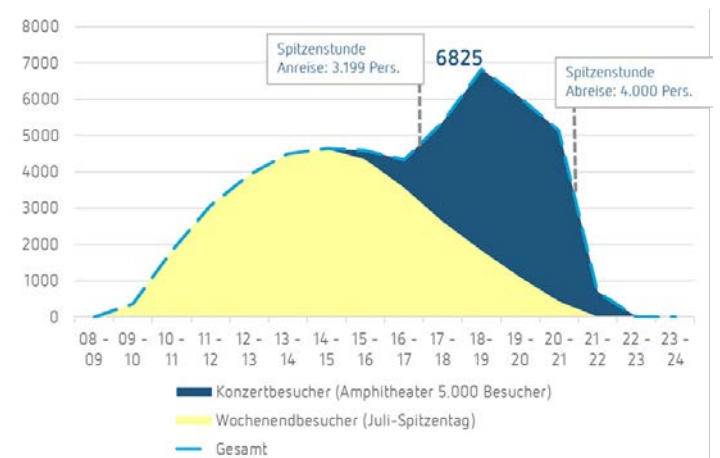
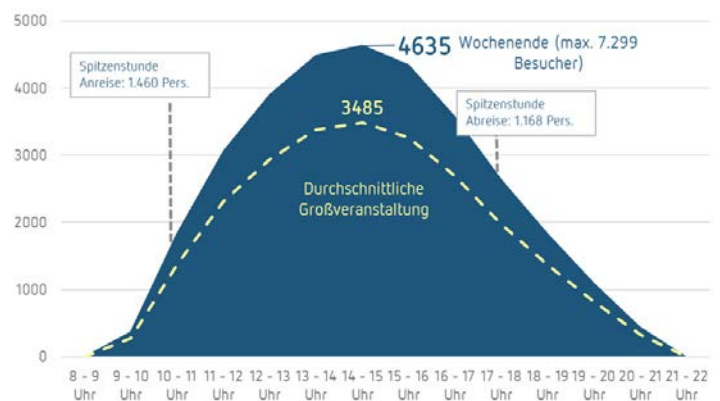
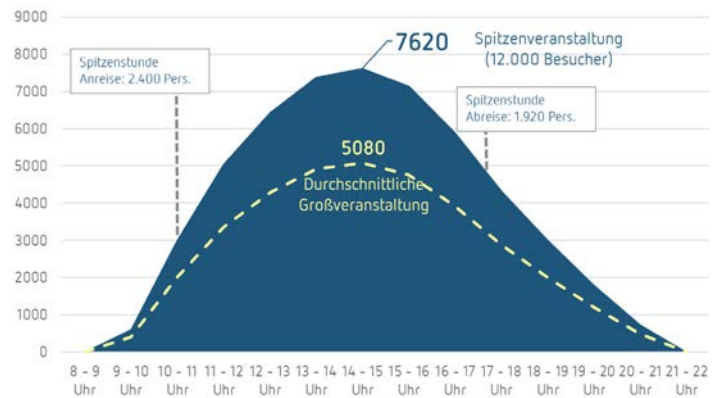
Aus diesen Erkenntnissen wurde auf Basis von Vergleichswerten (z.B. Mobilität in Deutschland) und Erfahrungswerten eine Tagesganglinie für die IGA Gelsenkirchen angenommen und das durchschnittliche Besucheraufkommen auf der Fläche zu unterschiedlichen Prognosefällen abgeschätzt. An normalen Besuchstagen werden ein Hauptteil der Besucher rund 20 % bereits in der ersten Stunde der IGA auf die Fläche kommen. Das Gelände füllt sich dann im Laufe des Tages, zwischen 14 und 15 Uhr befinden sich mit 4.635 Personen

die meisten Personen auf dem Gelände. Danach leert sich die Fläche langsam wieder. Bei offenen Tagesveranstaltungen mit 12.000 Besucher*innen ist die Verteilung ähnlich. Hier sind in der Spitze 7.620 Personen auf der Fläche. Hierbei muss betont werden, dass bei Events auf der Fläche (z.B. Laufveranstaltung mit verschiedenen Startzeiten) temporär höhere Spitzen zu erwarten sind. Eine solche Spitze ist in der Besucherprognose für den Veranstaltungsfall im Amphitheater gegeben. Zwar sind in der Summe weniger Besucher*innen auf der Fläche, jedoch stellen die Spitzenstunden der An- und Abreise Belastungsspitzen dar, die abgefangen werden müssen. Hier müssen ca. 5.000 Besucher*innen innerhalb von 1,5 Stunden Zugang zur Fläche bekommen.

Zusätzlich zu den Besucherverkehren müssen auch noch die Mitarbeiter*innen der IGA bedacht werden. Durch die Dezentralität der IGA werden jedoch viele Verkehre gar nicht auf Gelsenkirchener Stadtgebiet stattfinden. So befindet sich das Headquarter der IGA in Essen. Vor Ort werden voraussichtlich rund 40 – 50 Angestellte sein (Projektbüro, Gastronomie, Bezahlbereich). Hinzu kommen Mitarbeiter*innen für die Pflege, die jedoch in den Randzeiten stattfinden wird. Der Stellplatzbedarf wird dabei teilweise über Flächen auf dem Ausstellungsgelände gedeckt.

4.3.3 VERKEHRSAUFKOMMEN NACH VERKEHRSMITTEL

Entscheidend für die Flächenbedarfe und die Verkehrsinfrastruktur ist die Aufteilung der Verkehre auf die einzelnen Verkehrsmittel. In Gelsenkirchen ist der Pkw-Anteil im Freizeitverkehr im Mittel relativ hoch. Rund 48 % aller Wege werden mit einem Pkw zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr hat einen Anteil von nur 7 %. Den Modal Split der IGA 2027 abzuschätzen, ist aufgrund der aktuellen Trends eine komplexe Aufgabe. Einerseits besteht derzeit in der Region und in der Stadt das Ziel den Anteil des Pkw-Verkehrs deutlich zu senken. In den Großstädten, in denen Trends meist als erstes auftreten, sind rückläufige Pkw-Zahlen bereits zu beobachten (siehe SrV 2018). Andererseits müssen aber auch die Gegebenheiten der IGA berücksichtigt werden. Das Publikum der IGA sind vor allem ältere Menschen oder Familien, also Personengruppen, die überdurchschnittlich häufig mit dem Pkw anreisen. Laut Besucherbefragung bei der BUGA Heilbronn lag das Durchschnittsalter bei 55,6 Jahren, rund 64 % der Personen kamen mit dem Pkw, rund 18 % mit dem ÖV. Im Vergleich zu vergangenen BUGAs waren hier aber auch Fahrradfahrer und vor allem Personen, die mit dem Reisebus unterrepräsentiert.



Für die IGA Gelsenkirchen ist von einem niedrigeren MIV-Anteil (44 %) auszugehen, vorausgesetzt es werden entsprechende Mobilitätsmanagementmaßnahmen umgesetzt. Unter den Prämissen, dass

- die Radverkehrsverbindungen entlang der Emscher und dem Rhein-Herne Kanal, sowie wie aktuell bereits geplant entlang der Nord-Süd Achsen aufgewertet werden und die Radabstellanlagen eine hohe Qualität aufweisen, kann für die IGA ein höherer Radverkehrsanteil angenommen werden. Der Anteil ist auch dahingehend höher anzusetzen, da der Modal Split des Freizeitverkehrs für das gesamte Jahr berechnet wurde, die IGA aber ausschließlich in den Sommermonaten stattfindet. Hinzu kommt, dass viele

Besucher*innen die Fläche durch ihre Lage zentral in Gelsenkirchen erreichen können. Daher wird für 2027 unter den beschriebenen Voraussetzungen von einem Radverkehrsanteil von 16 % ausgegangen.

- die Haltestelle Krokuswinkel aufgewertet wird, am Wochenende Shuttlebusse das Angebot ergänzen, ein ÖV-Kombiticket für die IGA initiiert wird sowie Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln z.B. Mobilstationen geschaffen werden, kann für 2027 von einem ÖV-Anteil von 15 % ausgegangen werden.
- eine Möglichkeit für Reisebusse besteht und entsprechende Angebote zusammen mit den Dienstleistern geschaffen werden, kann ein Reisebusanteil von 15 % angesetzt werden. Dies entspricht den Erfahrungen aus vergangenen Gartenschauen.

Hingegen ist der Fußverkehrsanteil deutlich geringer anzusetzen als im Freizeitverkehr (31 %) in Gelsenkirchen. Die Fläche ist für fußläufige Anbindungen nur aus dem direkten Umfeld interessant. Bei der IGA 2027 sind rund 77 % der Besucher*innen nicht aus dem direkten Umfeld, so dass nur für 23 % überhaupt ein Potenzial besteht. Dahingehend wird von einem Fußverkehrsanteil von 10 % ausgegangen.

Im Gegensatz zu den Besucher*innen wird bei den Mitarbeiter*innen von einem MIV-Anteil von 72 % ausgegangen. Dies entspricht im Mittel dem Modal Split der Arbeitswege in Gelsenkirchen.

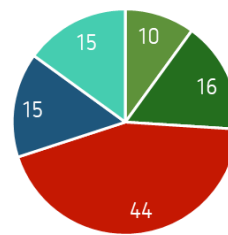
4.3.4 STELLPLATZBEDARF

Der Stellplatzbedarf ergibt sich aus dem Besucheraufkommen (Personen, die sich gleichzeitig auf der Fläche aufhalten), dem Modal Split und dem Pkw-Besetzungsgrad. Der Pkw-Besetzungsgrad ist im Mittel deutlich höher als bei sonstigen Freizeitwegen. Bei der BUGA Heilbronn lag der Besetzungsgrad bei 2,5. Dieser Wert entspricht auch den Erkenntnissen aus vergangenen Befragungen z.B. „BaSiGo – Bausteine für die Sicherheit von Großveranstaltungen“. Für die Mitarbeiter*innen wurde ein Besetzungsgrad von 1,1 angenommen.

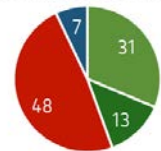
- Somit ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 427 Pkw-Stellplätzen und 380 Fahrradstellplätzen an Werktagen (inkl. Mitarbeiterstellplätze). Diese sind in jedem Fall nahe der Fläche auszuweisen.
- Am Wochenende ergibt sich ohne Veranstaltungen ein Pkw-Stellplatzbedarf von 768 Stellplätzen sowie ein Bedarf von 699 Fahrradabstellplätzen. Auch diese 341 zusätzlichen Stellplätze sollten in jedem Fall gesichert

sein. Allerdings können hier auch Mischnutzungen in Betracht gezogen werden (werktägliche Nutzung durch Unternehmen in der Umgebung; Wochenende: Umnut-

IGA 2027 - Modal Split (Annahme)



Modal Split im Freizeitverkehr Gelsenkirchen 2015



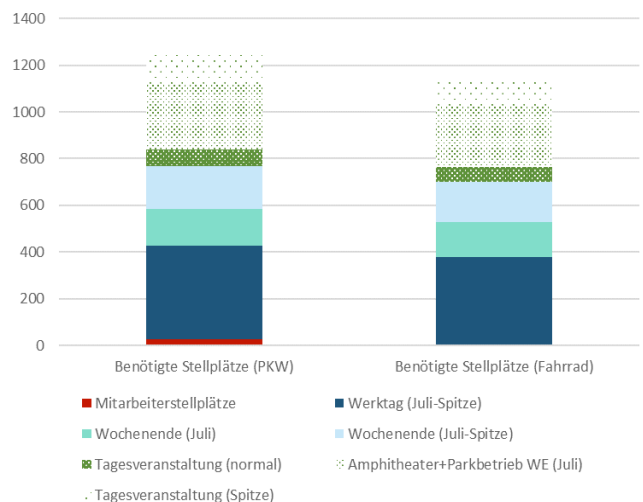
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV ■ ÖV ■ Reisebus

zung zu IGA-Parkplatz)

- Mit Veranstaltungen kann sich der Bedarf auf bis zu 1.245 Pkw-Stellplätzen und 1.147 Fahrradstellplätze erhöhen. Dadurch, dass dieser Bedarf voraussichtlich maximal an wenigen, vorher abschätzbaren Wochenenden entstehen wird, kann der Zusatzbedarf auch über temporäre Lösungen gedeckt werden z.B. über bestehende Parkflächen im Umfeld der Fläche.

4.3.5 RÄUMLICHE VERTEILUNG DER VERKEHRE

Stellplatzbedarf



Die Herkunft und die Verkehrsmittelnutzung der Besucherinnen und Besucher entscheidet maßgeblich darüber über welche Achsen diese zur Fläche kommen. Über 60 % Besucherin-

nen und Besucher kommen aus weiter entfernten Regionen und werden daher insbesondere mit dem Pkw/dem ÖV oder dem Reisebus zur Fläche kommen. Diese werden gebündelt über die Hauptachsen zur Fläche kommen. Im ÖPNV ist dies vor allem die Achse zwischen Gelsenkirchen Buer und Gelsenkirchen Altstadt. Der überörtliche Pkw-Verkehr wird größtenteils über die Autobahn A42, im geringeren Maße über die A2 zur Fläche geleitet. Durch innerörtliche Verkehre sind höhere Belastungen An der Rennbahn/Grothusstraße sowie an der Straße Lehrhovebusch zu erwarten. Diese bilden die zentralen Zufahrten zur Fläche. Auch die Karnaper Straße in Essen wird leicht höher belastet sein. Leistungsfähigkeitsberechnungen sind bei den Detailplanungen vor allem für die Abfahrt zum Parkplatz sowie an der Kreuzung Grothusstraße/Lehrhovebusch vorzunehmen. Im Großen und Ganzen sind jedoch außer temporären lokalen Stauungen vor den Eingangsbereichen im Untersuchungsgebiet vorerst keine Stauungen zu erwarten, welche die Machbarkeit der IGA in Frage stellen. Die Hauptbelastungsspitzen der IGA sind am Wochenende zu erwarten. Das Umfeld der Fläche ist aber stark von Büro-, Gewerbe- Industrieflächen (z.B. RWE, Vivawest) geprägt, die am Wochenende keine oder nur wenige Verkehre erzeugen. Studien (z.B. LUBW BaWü) zeigen, dass am Wochenende das Verkehrsaufkommen an den Hauptverkehrsstraßen zwischen 25 und 40 % sinkt. Bei einer Verkehrsstärke von 25.500 Fahrzeugen auf der Grothusstraße (Messung aus 2008) bedeutet dies, dass die Reduzierung der Verkehrsmengen am Samstag höher ist als das Neuverkehrsaufkommen durch die IGA. Somit werden die Belastungsspitzen weiterhin eher Werktags erreicht. Das Neuverkehrsaufkommen der IGA wird an Werktagen aber hauptsächlich abseits der werktäglichen Spitzen-

stunde zwischen 10 und 11 Uhr (142 Fahrzeuge pro Stunde) auftreten. Nur im Abreiseverkehr sind Überschneidungen mit dem Alltagsverkehr (Zusatzverkehrsaufkommen: 114/h) zu erwarten.

4.4 INTERNATIONALER STÄDTEBAULICH-LANDSCHAFTSARCHITEKTONISCHER IDEEN- UND REALISIERUNGSWETTBEWERB

Für die drei Bezahlstandorte der IGA 2027, sowie den Sonderstandort Bergkamen/Lünen werden in 2020 jeweils internationale städtebaulich-landschaftsarchitektonische Ideen- und Realisierungswettbewerbe ausgelobt, um unter anderem auf Basis der Umsetzungsmachbarkeitsstudien ein Konzept zur Ausgestaltung der Bezahlstandorte bzw. des Sonderstandorts zu erarbeiten. Die vier Wettbewerbe werden gestaffelt ausgelobt. Der Zukunftsgarten Gelsenkirchen wird als dritter Wettbewerb voraussichtlich im 3. Quartal 2020 ausgelobt. Mit einem Ergebnis ist Anfang 2021 zu rechnen.

Die Auslobung des Wettbewerbs erfolgt nach Erstellung und politischem Beschluss der Umsetzungsmachbarkeitsstudie. Die Betreuung des Wettbewerbs übernimmt ein Wettbewerbsmanager, der sowohl die Aufgabe hat, auf Basis der vorliegenden Umsetzungsmachbarkeitsstudie die Aufgabenstellung zu definieren und zu formulieren, als auch den Wettbewerb organisatorisch zu betreuen, die Kommunikation mit den teilnehmenden Büros zu übernehmen, die Vorprüfung durchzuführen sowie das Preisgericht zu organisieren und eine Dokumentation des Wettbewerbs anzufertigen. Die Eckpunkte der Auslobung werden durch die Umsetzungsmachbarkeitsstudie festgeschrieben. Das Grundgerüst des Standorts sowie rechtliche und finanzielle Bindungen werden definiert. Ziel der Auslobung ist es, den beteiligten Büros so viel Gestaltungsspielraum wie möglich zu geben, dabei aber eine Aufgabe zu formulieren, die die fixen Rahmenbedingungen deutlich definiert, um so Ergebnisse zu erzielen, die innovative und attraktive Gestaltungsideen liefern und innerhalb des Budgets der Festbetragsförderung, sowie weiterer Förderzugänge realisierbar sind. Die Umsetzungsmachbarkeitsstudie wird den Wettbewerbsteilnehmenden zur Verfügung gestellt.

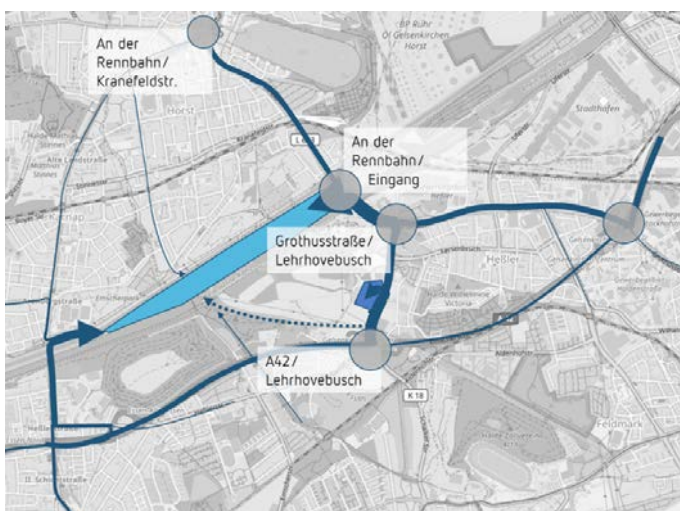
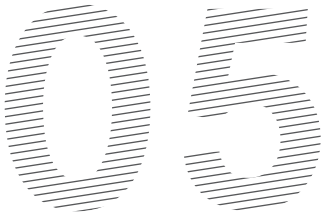


Abb. 16: Übersicht der Hauptzufahrtsrouten (Quelle: Planersocietät)



ZUKUNFTS- INSEL UND ZUKUNFTS- GARTEN GELSENKICHEN

5.1 DAS KONZEPT DER ZUKUNFTSINSEL GELSENKIRCHEN

Der Zukunftsgarten Gelsenkirchen als Bezahlstandort der IGA 2027 ist eingebettet in das größere Entwicklungsgebiet der Zukunftsinselfelsenkirchen. Die Zukunftsinselfelsenkirchen beschreibt die Emscherinsel zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal zwischen der Stadtgrenze nach Essen im Westen und der Stadtgrenze nach Herne im Osten im Zusammenhang mit den umgebenden Freiraumbereichen. Im FREK und RSK Gelsenkirchen wird dieser Bereich als ein stadtweit bedeutender Freiraum erkannt und übernimmt als Ost-West-Verbindung und Anbindung an die regionalen Grünzüge wichtige Aufgaben der Freiraumverknüpfung. Ziel des Konzepts der Zukunftsinselfelsenkirchen ist es, einen weitestgehend durchgängig erlebbaren Freiraum in der Mitte Gelsenkirchens zu entwickeln, der als Verbinder in die umgebenden Quartiere fungiert aber auch selbst durch seine Insellage große Freiraumqualitäten bietet. Im Rahmen der IGA 2027 wird die Zukunftsinselfelsenkirchen als erweiterter Ausstellungsbereich verstanden, der zwar keine Ausstellungsinhalte im engeren Sinne beinhaltet, aber das Erlebnis der postindustriellen Stadt-Landschaft ergänzt und weitere für Besucher attraktive Destinationen bereithält. Darüber hinaus ist er ein wichtiger Verbindungsraum im gesamten Emschertal mit attraktiven Freiraumverknüpfungen zu weiteren IGA-Standorten und Attraktionen der Region. Zentrales Element der Zukunftsinselfelsenkirchen ist die Verbindung zu den angrenzenden Quartieren und Freiraumstrukturen. Entlang der Zukunftsinselfelsenkirchen reihen sich unterschiedlichste Standorte mit hoher Strahlkraft aneinander. Diese Strahlkraft soll auf die Insel übertragen werden, indem attraktive Verbindungen geschaffen und die Highlights der Insel zusätzlich sichtbar gemacht werden. Dies macht auch die Wichtigkeit der Zukunftsinselfelsenkirchen im Rahmen der IGA 2027 aus. Neben dem Zukunftsgarten Gelsenkirchen im Westen befinden sich weitere interessante und attraktive Orte entlang der Insel. Diese sollen ebenfalls für IGA-Besucher beworben und attraktiv erreichbar sein. Attraktive Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung sind daher von großer Bedeutung. Dies strahlt auch über die Stadtgrenzen Gelsenkirchens hinaus, da entlang der Emscher über den

Emscherradweg weitere IGA-Standorte wie die Sonderausstellung „Emscherland“ im Zukunftsgarten Castrop-Rauxel und Recklinghausen und der Zukunftsgarten Dortmund attraktiv erreicht werden können. Darüber hinaus bestehen Verbindungen zu möglichen Standorten der Ebene „Unsere Gärten“.

DIE ZUKUNFTSINSEL VERBINDET FOLGENDE STANDORTE:

Emscherpark, Essen

Der Emscherpark ist schon jetzt eine wichtige Naherholungsfläche für den Essener Stadtteil Karnap. Der Emscherpark ist ein Baustein des Projektes "Wege zur "Freiheit Emscher". Von Halde zu Halde - von Park zu Park – eine Industrielandschaft im Wandel". Der Steckbrief für die Ebene "Unsere Gärten" der IGA 2027 wurde im Sommer 2019 beim RVR eingereicht.

Schurenbachhalde, Essen

Die Schurenbachhalde ist mit etwa 50m Höhe eine bedeutende Landmarke in direkter Nähe zum Nordsternpark. Mit der Skulptur „Bramme für das Ruhrgebiet“ von Richard Serra ist sie eine attraktive Destination in der Haldenlandschaft Ruhrgebiet und bietet einen perfekten Ausblick über den Zukunftsgarten Gelsenkirchen. Die Halde ist bereits mit einem Rundweg und Aufgängen von Westen und Südosten erschlossen. Zur IGA 2027 ist die Schaffung eines weiteren Haldenaufgangs von Nordosten direkt südlich des Nebeneingangs zum Zukunftsgarten geplant. Im Zusammenhang mit der östlich gelegenen Halde Eickwinkel und der Zollvereintrasse bietet sie einen attraktiven Auftakt im Süden des Bezahlstandortes.

Ökologischer Umbau des Schwarzbaches

Im Rahmen des Emscherumbaus und der ökologischen Verbesserung der Emscherzuflüsse wird auch der Schwarzbach, von Südosten kommend, renaturiert. Die Emschergenossenschaft, bzw. die Stadt Gelsenkirchen plant zudem die Anlage eines parallel verlaufenden Betriebsweges, der öffentlich nutzbar sein soll. So bietet der umgebaute Schwarzbach neben der Zollvereintrasse eine zweite hochattraktive straßenunabhängige Zuwegung zum südlichen Nebeneingang des Zukunftsgartens Gelsenkirchen.

Lehr- und Erlebnisbauernhof Ziegenmichel

Der Ziegenmichelhof ist als Standort der Umweltbildung in vielen Bereichen aktiv. Er nutzt landwirtschaftliche Flächen südlich des Nordsternparks auf der ehemaligen Weißfläche (nicht mehr benötigter Kraftwerksstandort). Ein Teil der Flächen wird durch die Landschaftsagentur Plus erworben, um durch geeignete Maßnahmen Ökopunkte zu generieren. So entsteht ein Standort, an dem im Rahmen der IGA und darüber hinaus Ökosystemleistungen und nachhaltige Landwirtschaft inszeniert werden können.

Nordsternpark

Der zur BUGA 1997 entwickelte Nordsternpark ist eine der attraktivsten Freizeitdestinationen der Stadt Gelsenkirchen. Neben dem Bereich auf der Insel, westlich des Amphitheaters, der zur IGA Bezahlstandort wird, bleiben weite Teile des Parks auch während der IGA öffentlich. Wichtige Anlaufpunkte sind das Kinderland mit dem Wasserspielplatz südlich des Rhein-Herne-Kanal, der Nordsternurm, der Bergbaustollen, der Kletterfelsen und der Ziegenmichelhof.

Wilde Insel

Der Abschnitt „Wilde Insel“ ist bereits als attraktiver Freiraum auf der Zukunftsinsel erlebbar. Es besteht ein attraktiver Anschluss an die südlichen Stadtquartiere über die Schleuse Gelsenkirchen. In dem Bereich befindet sich das Kunstwerk „Singing Mountain“, das 2010 im Rahmen der Emscherkunst installiert wurde.

Ökologischer Schwerpunkt Linnenbrinksfeld

Das Linnenbrinksfeld soll durch die EmscherGenossenschaft im Rahmen des Umbaus des Lanferbach im Mündungsbereich der Emscher zum ökologischen Schwerpunkt ausgebaut werden. Das bedeutet, dass in dem Bereich die Herstellung einer naturnahen Mündungslandschaft geplant ist, die entsprechende ökologische Aufgaben übernehmen kann. Der Mündungsbereich soll von der Zukunftsinsel aus sichtbar und erlebbar gemacht werden.

Pumpwerk Gelsenkirchen

Das Pumpwerk Gelsenkirchen der EmscherGenossenschaft ist eines von drei neu errichteten Pumpwerken im Zusammenhang mit dem Bau des Abwasserkanals Emscher. Mit seiner hochwertigen architektonischen Gestaltung und den beeindruckenden unterirdischen technischen Bauwerken stellt es ein besonderes Highlight der Wasserwirtschaft im Ruhrgebiet dar. Die Terrasse des Pumpwerks ist öffentlich zugänglich. Zusätzlich soll die bereits bestehende Möglichkeit von Grup-

penbesichtigungen im Rahmen der IGA beworben werden.

Stadtquartier Schalke-Nord und Hafen Hugo

Schalke-Nord ist ein Quartier im Umbruch. Der Stadtteil ist wie andere altindustrielle Stadtteile noch immer vom Strukturwandel betroffen. Zudem fehlt es an öffentlichen Freiräumen. Aus diesem Grund wird für den Stadtteil ein IEK erarbeitet, um den Stadtteil im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt zu stabilisieren. Ein Fokus liegt dabei auf dem Hafen Hugo und den angrenzenden Flächen mit dem künstlerisch gestalteten Kugelgasbehälter auf der Zukunftsinsel. Nach der Kanalverbreiterung durch die WSV (vgl. Kap. 2.3.3) stehen diese Flächen als potenzielle Freiräume für Schalke-Nord zur Verfügung. In zeitlicher Abstimmung mit den Planungen der WSV besteht hier das Ziel der Stadtentwicklung darin, die Emscherinsel besser an den Stadtteil anzubinden und für die lokale Bevölkerung als Freiraum zu entwickeln

Landmarke im Bereich der ehemaligen Kohlenreservehalde

Die Halde westlich des Quartiers Graf-Bismarck befindet sich im Eigentum der Deutschen Steinkohle und wird derzeit als öffentlich begehbare Landmarke umgestaltet. Damit entsteht an der Zukunftsinsel ein weiterer attraktiver Freiraum, der eine ausgezeichnete Sicht auf die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal bietet.

Quartier Graf-Bismarck

Graf-Bismarck ist als neues Wohnquartier ein wichtiger Zukunftsstandort in Gelsenkirchen und verbindet urbane Qualitäten am Wasser mit attraktiven Wohnlagen im Grünen (vgl. Kap. 3.3.2)

Zoom Erlebniswelt

Mit ihren Themenwelten ist die Zoom Erlebniswelt einer der innovativsten und beliebtesten Tierparks der Region und eine wichtige Freizeitdestination weit über Gelsenkirchen hinaus.

Grimberger Sichel und Erzbahntrasse

Die Erzbahntrasse ist ein starkes Symbol des Wandels im Ruhrgebiet. Wie viele andere ehemalige Güterbahntrassen wurde sie zu einem Radweg entwickelt, der heute Bochum und Gelsenkirchen beinahe kreuzungs- und steigungsfrei miteinander verbindet. Die spektakuläre Brücke Grimberger Sichel ermöglicht den Anschluss von der Erzbahntrasse auf den Emscherradweg auf der Zukunftsinsel.

Emscherbruch

Der Emscherbruch ist Teil des regionalen Grünzugs D und als ausgedehntes Waldgebiet eines der wichtigsten Naherho-

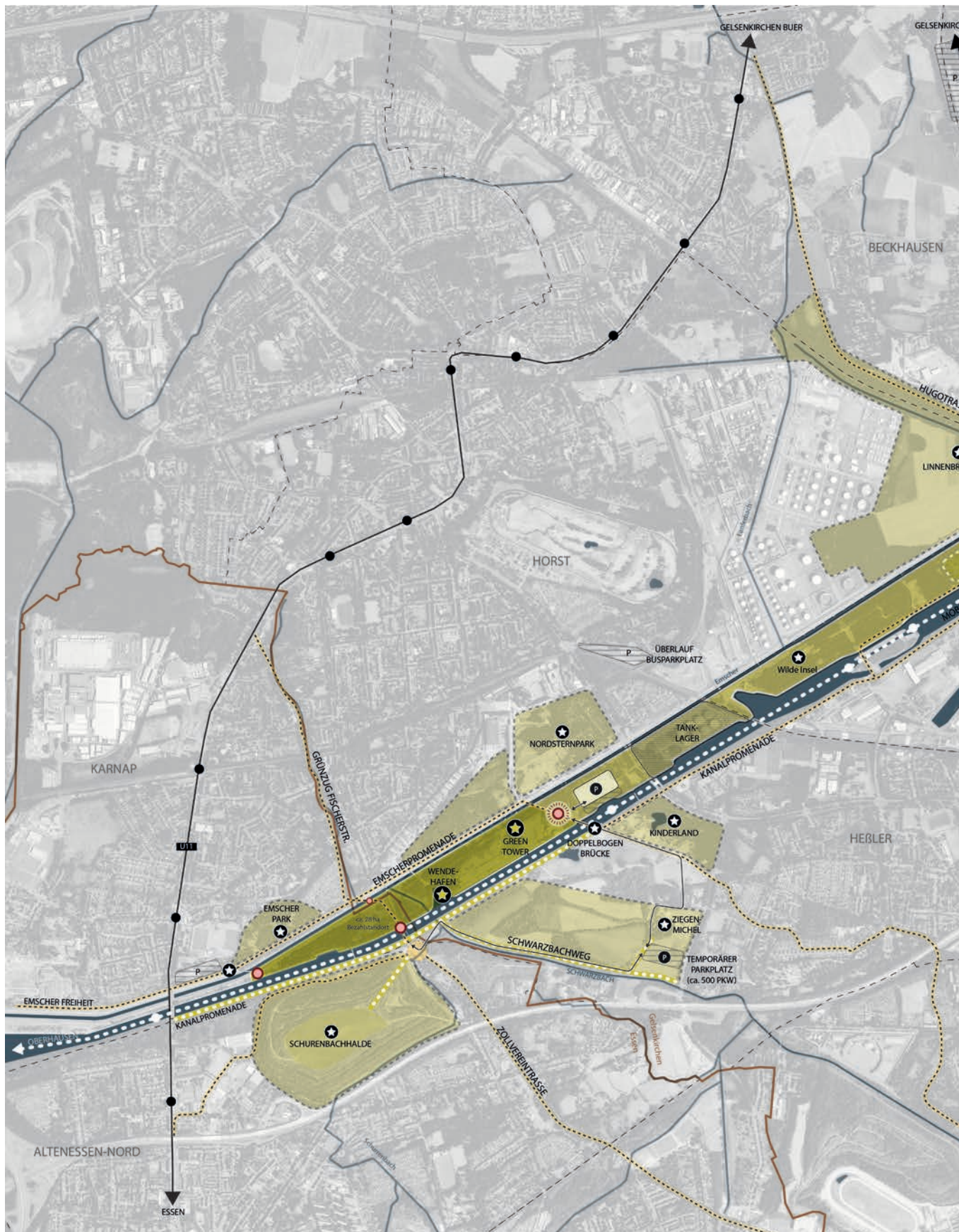
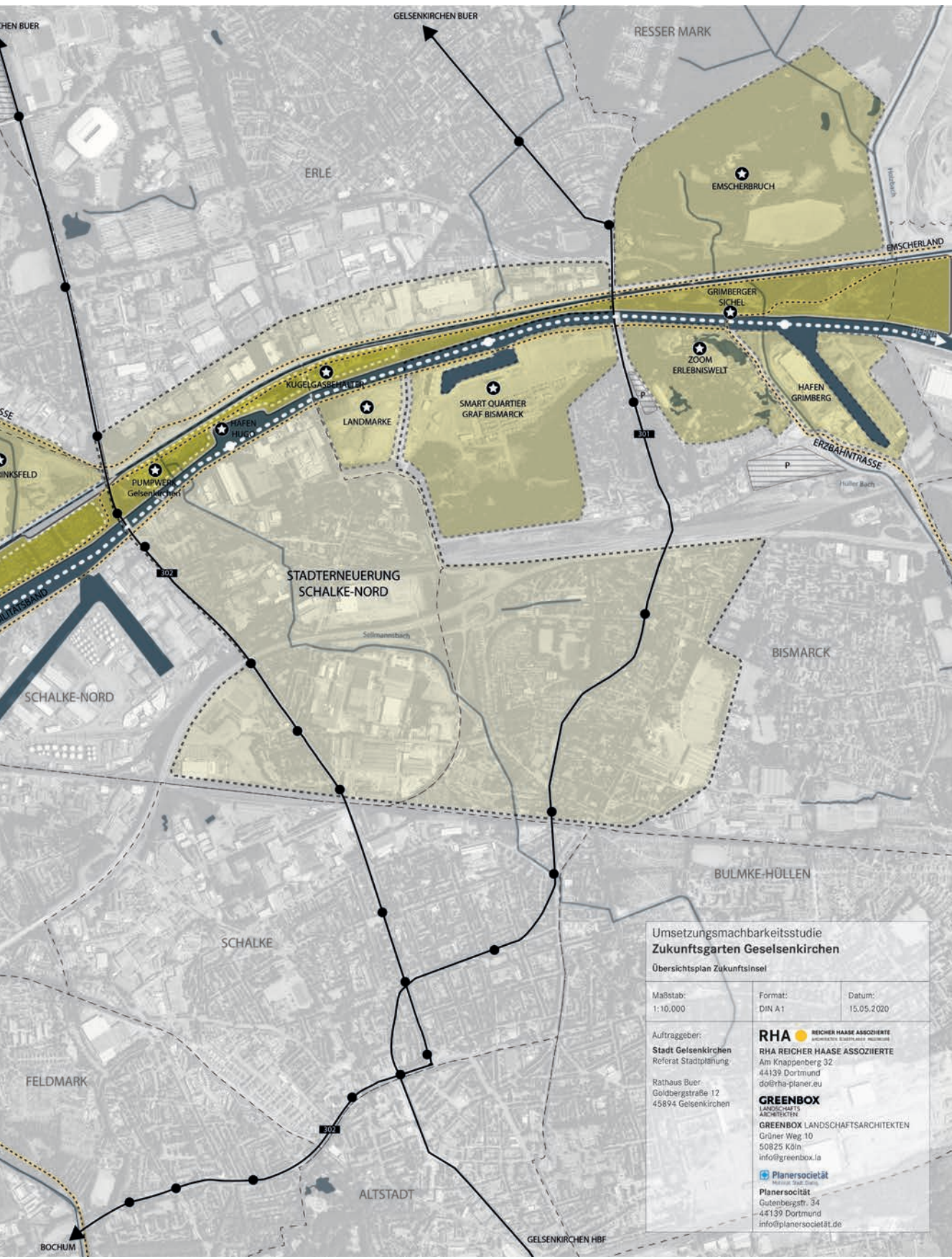


Abb. 17: Rahmenplan Zukunftinsel Gelsenkirchen, Stand 09.04.20 (Quelle: RHA)



**Umsetzungsmachbarkeitsstudie
Zukunftsgarten Gelsenkirchen**
Übersichtsplan Zukunftsinself

Maßstab: 1:10.000	Format: DIN A1	Datum: 15.05.2020
Auftraggeber: Stadt Gelsenkirchen Referat Stadtplanung Rathaus Buer, Goldbergstraße 12 45894 Gelsenkirchen		
RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE ARCHITECTS ENGINEERS PLANNERS Am Knappenberg 32 44139 Dortmund do@rha-planner.eu		
GREENBOX LANDSCHAFTS ARCHITECTEN GREENBOX LANDSCHAFTSARCHITEKTEN Grüner Weg 10 50825 Köln info@greenbox.la		
Planersocietät Planersocietät Gutenbergsstr. 34 44139 Dortmund info@planersocietät.de		

lungsgebiete der Stadt.

5.2 KONZEPT BEZAHLSTANDORT ZUKUNFTSGARTEN GELSENKIRCHEN

Als Ort für die wesentlichen Ausstellungsinhalte der IGA 2027 dient der Zukunftsgarten als eintrittspflichtiger Ausstellungsbereich. Das vorliegende Konzept dient der Zonierung des Ausstellungsbereichs als Vorstudie für den landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerb und ist die Grundlage für die in Kap. 5.5 dargestellten Maßnahmenpakete und die Grobkostenkalkulation.

Der Bezahlstandort baut auf dem bestehenden Nordsternpark auf. Während der zur BUGA 1997 entwickelte Nordsternpark eine Nord-Süd-Ausrichtung hatte, wird zur IGA 2027 die Ost-West-Achse in Richtung Essener Stadtgebiet weiterentwickelt und weitere Bereiche des Areals dauerhaft als Freiraum erschlossen. Dies umfasst beispielsweise die Entwicklung des Wendehafenbeckens der Zeche Nordstern als urbaner Freiraum am Wasser und die Erlebbarmachung der westlichen Bereiche der Insel. So wird auch über die IGA hinaus ein Mehrwert für die Bevölkerung geschaffen und der Nordsternpark zum Nordsternpark Plus.

ZIELE UND INHALTLICHE AUSRICHTUNG DES EINTRITTS-PFLICHTIGEN AUSSTELLUNGSBEREICHES

Im Zukunftsgarten Gelsenkirchen wird das übergreifende Thema der IGA „Wie wollen wir morgen leben“ auf vielfältige Weise aufgegriffen. Dies geschieht, indem unterschiedliche Zukunftsthemen mit dem Anspruch einer internationalen Gartenschau auf dem Standort präsentiert und inszeniert werden.

Das Thema **Wasser** ist auf dem Inselstandort allgegenwärtig. Präsentiert wird der ökologische Umbau eines industriellen Gewässers (Emscher) und die Schaffung von Aufenthaltsräumen am Wasser (Rhein-Herne-Kanal) sowie ein erlebbares umgebautes Gewässer (Schwarzbachmündung). Darüber hinaus wird auf dem Standort ein ressourcenschonender Umgang mit Wasser erprobt, indem zukunftsweisende Be- und Entwässerungsmethoden zur Unterhaltung und Pflege der Pflanzungen genutzt werden.

Die Geschichte des Nordsternparks steht stellvertretend für die Transformation der Landschaft des Ruhrgebiets zu einer **nachhaltigen menschengerechten Stadt-Landschaft**. Das Erbe der Montanindustrie ist im Zukunftsgarten, wie auch auf der gesamten Zukunftinsel allgegenwärtig. Sichtbars-

tes Zeichen ist der Kohlenbunker, der im Rahmen der IGA als Greentower inszeniert wird. Der Wendehafen wird von einem Industriehafen zu einem attraktiven Freizeitstandort umgewandelt. Die lineare Anordnung der Bäume spiegelt die früheren Gleisanlagen wieder. An Standorten wie diesen lässt sich im Rahmen der IGA die bewegte Geschichte des Areals Nordstern erleben und inszenieren.

Die Mobilitätswende ist eine der zentralen Zukunftsfragen. **Nachhaltige, umweltschonende Mobilitätsformen** werden im Zukunftsgarten Gelsenkirchen hautnah erlebbar gemacht. Die Erschließung des Geländes über eine großzügige Mobilitätsachse, die mit moderner Sensorik und Solartechnik ausgestattet ist, erlaubt die Präsentation zukunftsweisender Mobilitätsformen wie einem autonomen Shuttleservice und innovative Formen der Freizeit- und Individualmobilität. Der Rhein-Herne-Kanal ermöglicht die Erschließung des Standortes über das Wasser. Zudem ist der Zukunftsgarten optimal an das städtische und regionale Radwegenetz angebunden. Damit wird nicht nur eine nachhaltige Mobilität auf dem Standort präsentiert, sondern auch in der Erschließung gefördert.

Als ehemaliger Bergbaustandort steht der Nordsternpark, ebenso wie das benachbarte Tanklager und die BP-Raffinerie Horst für das Zeitalter der fossilen Energieträger. **Nachhaltige Gewinnung und Umgang mit Energie und Rohstoffen** dagegen soll Thema des Zukunftsgartens sein. Ob durch die Inszenierung von Future Fuels (Biomassepflanzen) oder die Erzeugung von Solarenergie im Zusammenhang mit der Mobilitätsachse, der Zukunftsgarten soll Labor und Präsentationsfläche eines nachhaltigen Umgangs mit Rohstoffen und Energie werden.

Eine Erhöhung der **Biodiversität** ist ein Schritt zur weiteren Transformation der Stadt-Landschaft des Ruhrgebiets. Durch die IGA bietet sich die Möglichkeit von Pflanzung besonders artenreicher Bereiche. Aufforstungsmaßnahmen im Umfeld sowie eine naturnahe Nachnutzung vieler Bereiche tragen dazu bei.

Auch in Bezug auf **Umweltbildung** kann die IGA Arbeit leisten. Im Zusammenhang mit dem Lehr- und Erlebnisbauernhof Ziegenmichel können Angebote der Umweltbildung realisiert werden. Die Einrichtung eines blauen Klassenzimmers ermöglicht die Vermittlung von Wissen zu Themen der Wasserwirtschaft sowie über den ökologischen Gewässerumbau und das örtliche Artenvorkommen.

Als Querschnittsthemen sind **Klimawandelvorsorge und Klimaanpassung** in allen Maßnahmen auf dem Bezahlstandort enthalten. Antworten auf den Klimawandel zu finden, erfordert Maßnahmen in allen Bereichen des Lebens. Ebenso spielt die **Digitalisierung** in allen Bereichen des Lebens eine wachsende Rolle. Die IGA soll ihren Teil dazu beitragen, Möglichkeiten aufzuzeigen und einen Blick auf das zukünftige Leben zu erlauben.

ZONIERUNG DES ZUKUNFTSGARTENS

In Vorbereitung auf den internationalen landschaftsplanerischen Wettbewerb erfolgt eine Vorzonierung des Bezahlstandortes. Diese dient als Grundlage für die Grobkostenermittlung zur Abschätzung der Machbarkeit von Maßnahmen im Rahmen der IGA-Festbetragsförderung.

Der Haupteingang des Zukunftsgartens liegt im Osten des Standortes nördlich des Amphitheaters. Hier steht sowohl der Parkplatz des Nordsternparks als Hauptparkplatz der IGA mit der Möglichkeit eines Busshuttles sowie der Anschluss an das Radwegenetz zur Verfügung (vgl. Kap. 6.1). Die Nord-Süd-Verbindung über die Doppelbogenbrücke und die Emscher bleibt während der gesamten IGA öffentlich befahrbar. Vor dem Haupteingang befindet sich die IGA-Plaza mit angrenzenden Abstellanlagen für den Radverkehr und Platz für ergänzende Angebote außerhalb des eintrittspflichtigen Bereiches. Der Eingangsbereich selber ist repräsentativ gestaltet und teilt sich ein Eingangs- und Verwaltungsgebäude mit dem Amphitheater. Der westliche Nebeneingang befindet sich auf Essener Stadtgebiet mit Anschluss an die Essener Stadtbahn (U11) und einem kleineren Parkplatz. Durch einen attraktiven Vorplatz, das Emscherkunstwerk Carbon-Obelisk als weit sichtbarem Zeichen und Pflanzungen im Eingangsbereich ist er ebenfalls repräsentativ gestaltet. Der dritte Eingang befindet sich im Süden der Insel an der Kanalbrücke der Zollvereintrasse. Über die Zollvereintrasse besteht eine attraktive Radverbindung in Richtung Süden. Außerdem laden hier die beiden Halden Schurenbach und Eickwinkel zu Abstechern ein. Beide Nebeneingänge sind mit Fahrradabstellanlagen erschlossen. Um eine öffentliche Nutzbarkeit der Zollvereintrasse in Richtung Norden (Gelsenkirchen Horst) zu ermöglichen, soll eine Ticketing Lösung (10 Minuten Zugang) eine Durchquerung des Ausstellungsbereichs ohne Entgelt ermöglichen. Zu diesem Zweck ist an der nördlich gelegenen Emscherbrücke ein untergeordneter Ein- und Ausgang geplant.

Hinter dem Eingangsbereich führt eine Hauptachse auf das erste Highlight des Zukunftsgartens, den Greentower zu. Der ehemalige Kohlenbunker der Zeche Nordstern setzt durch

eine attraktive Fassadenbegrünung („Vertical Gardening“) ein grünes Ausrufezeichen. Das Dach des Greentowers ist ebenfalls begrünt und bietet mit einer Dachterrasse einen attraktiven Ausblick auf das IGA-Gelände. Die westliche Fassade des Greentower kann zur Projektion von Video- oder Bildinstallationen genutzt werden. Darüber hinaus soll der Greentower ein Infocenter beherbergen, in dem sich die Besucher*innen über die Geschichte des Gebäudes und des Standorts informieren können. Gastronomische Angebote auf dem großzügigen Vorplatz runden das Angebot ab. Um den Greentower stehen Flächen für unterschiedliche gärtnerische Ausstellungsinhalte zur Verfügung. Die östlich gelegenen Inselgärten bieten die Möglichkeit das Thema Wasser(-rückhaltung) und Wasserpflanzen erlebbar zu machen. Ausstellungsflächen, z.B. für Staudenpflanzungen und eine Präsentationsmöglichkeit für Gartenlandschaftsverbände finden sich westlich des Greentowers.

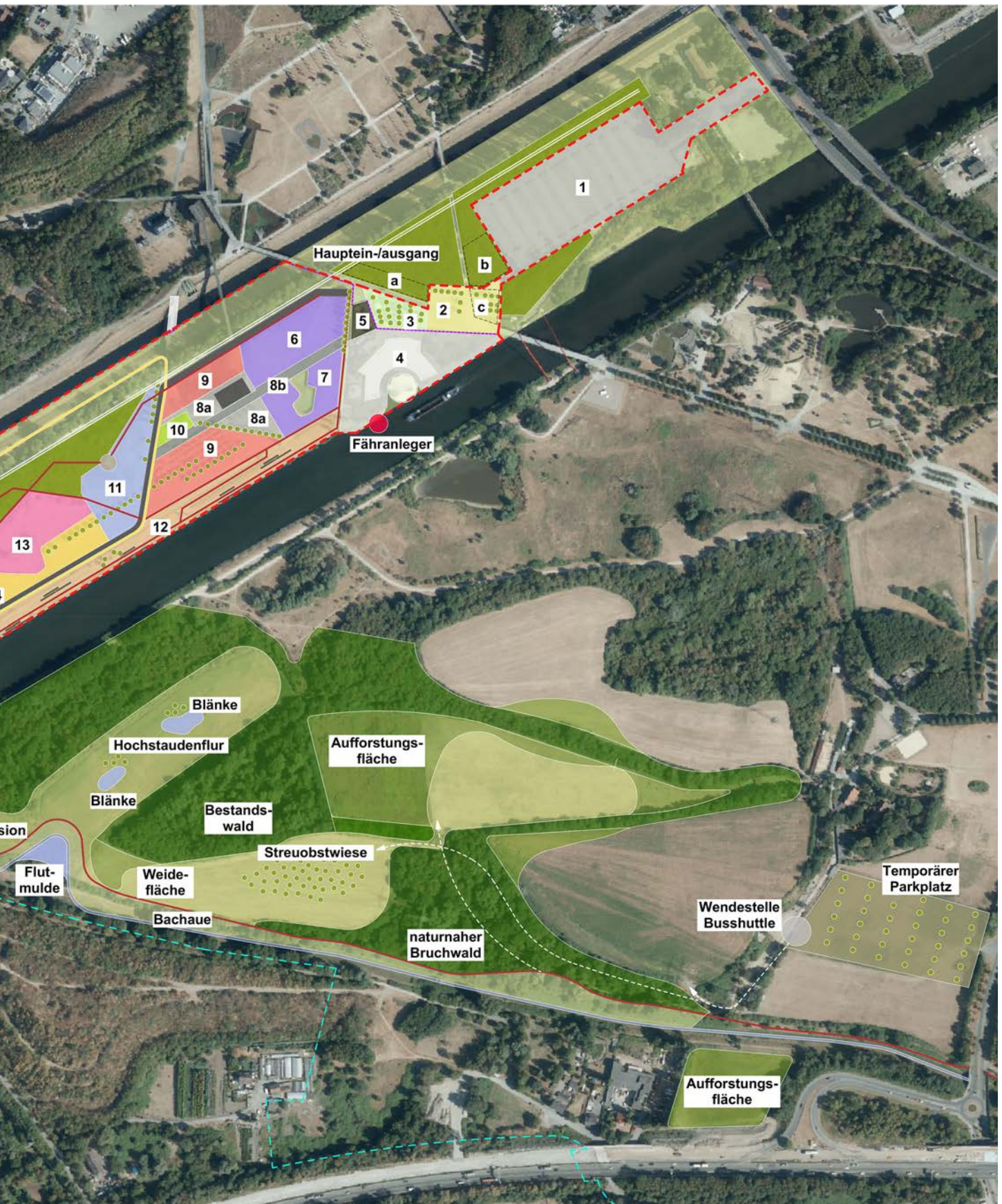
Die Abraumhalde im nördlichen Bereich der Fläche wird als Wilder Garten erlebbar gemacht. Hier sind geringere pflanzliche Eingriffe geplant, mit einer Erschließung des Bereichs über eine Wegeführung und eine Aussichtsplattform mit Ausblick über die Emscher und die Ausstellungsflächen. Der östliche Hang der Abraumhalde könnte etwa mit einer Wildblumenwiese bepflanzt werden. Südlich der Abraumhalde schließen sich weitere Ausstellungsflächen an, z.B. für Staudenpflanzungen oder Gräserkompositionen.

Ein weiteres Highlight stellt der Wendehafen der Zeche Nordstern dar. Der derzeit verwilderte und unzugängliche Hafbereich wird erlebbar gemacht, Zugänglichkeiten zum Wasser durch Treppenanlagen und Stege ermöglicht und schwimmende Gärten angelegt. Ein gastronomisches Angebot könnte den Standort weiter stärken. Hier wird die Lage am Wasser besonders erlebbar. Eine weitere Inszenierung des Wassers und des Wandels des Standortes findet westlich am Schwarzbach statt. Die renaturierte Mündung in die Emscher wird durch einen Weg erschlossen und durch Zugänge zum Wasser erlebbar gemacht. Ein blaues Klassenzimmer bietet die Möglichkeit für Umweltbildungsinitiativen. Die Emscher selbst ist ebenfalls deutlich sichtbar über die Wegestruktur auf dem Emscherdeich sowie Aussichtspunkte auf den geschlossenen Emscherbrücken.

Der am Schwarzbach gelegene Kinderspielplatz kann die umgebenden Themen inhaltlich aufgreifen. Er soll eine dauerhafte Ergänzung zum gut angenommenen Angebot am Kinderland darstellen. Denkbar wäre beispielsweise die Anlage einer Großspielskulptur mit einer inhaltliche Ausrichtung zum



Abb. 18: Flächenplan des Bezahlstandorts + Legende (s. S. 61) (Stand 17.04.20) (Quelle: Greenbox)



LEGENDE

1	Parkplatz mit Gehölzen Zugang OST / Mobilstation / Parkplatz	24	Urbaner Wald Präsentationsflächen A
2	IGA-Plaza	25	Grabgestaltung Präsentationsflächen A
3	Biergarten Haupteingang / Amphitheater	26	Inselpromenade mit Sitzstufen Inselpromenade Teil WEST
4	Amphitheater / Veranstaltungen Haupteingang / Amphitheater	27	Waldlehrpfad mit Stationen in Lichtungen Waldlehrpfad
5	Haupteingangsgebäude Haupteingang / Amphitheater	28	RWE Hafen - Infoschiff / Museumsschiff / Blumenschiff / Fähranleger
6	Wildblumenwiese und Rasenfläche / Liegewiese für Veranstaltungen Inselgärten	29	Eingang West mit Gebäude und Aufenthaltsbereich Eingang WEST
7	Retentionswiesen und Begleitgrün Inselgärten	30	Staudenkompositionen Eingang WEST
8a	Greentower mit Aufenthaltsort Außenfläche Greentower	31	Temporäre Blühfläche Eingang WEST
8b	Hauptachse	32	Nebeneingang mit Kasse
9	Galabau und Gartenkunst Präsentationsfläche D		Mobilitätsachse
10	Stauden und Geophyten Präsentationsfläche D		Rundweg / Begleitweg Mobilitätsachse
11	Wildblumenwiese Präsentationsfläche C		Fahrradstellflächen - Varianten
12	Inselpromenade mit Sitzstufen und Rosenband Inselpromenade Teil OST		Nebenwege
13	Staudenkompositionen Inselgärten		Zaun
14	Gräserpflanzung Inselgärten		Bearbeitungsgrenze
15	Wilder Garten und Aussichtspunkt Wilder Garten		Grenze Essen - Gelsenkirchen
16	Wendehafen mit Floating Wetland, Gastro, Tiny-Houses und Stufenanlagen Wendehafen		
17	Rhododendronwald Wilder Garten		
18	Spielplatz		
19	Renaturierung Schwarzbach, Brücke und Trittsteine Schwarzbach		
20	Internationale Gärten Präsentationsfläche B		
21	Naturnahes Kanalufer Inselpromenade Teil WEST		
22	Temporäre Blühfläche Präsentationsflächen A		
23	Hausgärten Präsentationsflächen A		

Thema Wasser, der industriellen Vergangenheit des Standortes, Landschaft im Wandel oder Umweltbildung.

Westlich des Schwarzbaches schließen sich große Flächenpotenziale für Themengärten, internationale Gärten, Kleingärten oder Anpflanzungen an. Dieser Bereich wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Vegetation für Ausstellungsinhalte vorbereitet, westlich geht er allerdings in stärker bewaldete und naturbelassene Bereiche über, die durch zurückhaltende Eingriffe als Waldlehrpfad erlebbar gemacht werden, aber in ihrer Funktion erhalten bleiben sollen.

Die Erschließung des Standortes erfolgt über einen Rundweg. Der Rundweg besteht zum einen aus der großzügig ausgebauten Mobilitätsachse im Süden, die eine Ost-West-Erschließung auch mit autonomen und elektrischen Verkehrsmitteln ermöglicht, barrierefrei ausgebaut ist und auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Erreichbarkeit der wesentlichen Inhalte ermöglicht. Die ruhigere nördliche Route vervollständigt den Rundkurs und soll zu großen Teilen auf dem Emscherdeich verlaufen. Sie bietet damit einen attraktiven Blick sowohl auf die Emscher als auch auf den Zukunftsgarten. Der Rundweg erschließt alle Ausstellungsinhalte des Zukunftsgartens und ermöglicht eine attraktive und verständliche Besucherlenkung.

5.3 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN DES EINTRITTS- PFLICHTIGEN AUSSTELLUNGSBEREICHES

5.3.1 REGIONALPLAN

Für die Städte Gelsenkirchen und Essen übernimmt der regionale Flächennutzungsplan die Funktion der Regionalplanung (vgl. Kap. 5.3.2) und ersetzt die früheren Regionalpläne (Regionalplan Münster, Teilbereich Emscher Lippe bzw. Regionalplan Düsseldorf). Der für alle Kommunen des Ruhgebiets in Aufstellung befindliche Regionalplan Ruhr stellt in der Entwurfsfassung vom 25. April 2018 den Standort inkl. der Essener Flächen des Zukunftsgartens in Gänze als allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich und regionalen Grünzug mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung dar. Die Schurenbachhalde ist als Waldgebiet ausgewiesen.

Fazit: Die Planung des Zukunftsgartens Gelsenkirchen entspricht den Zielen der Regionalplanung.

5.3.2 REGIONALER FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der gemeinsame regionale Flächennutzungsplan der Städte Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Bochum, Herne, Gelsenkirchen und Essen deckt sich weitestgehend mit den Darstellungen des in Aufstellung befindlichen Regionalplan Ruhr. Der gesamte Zukunftsgarten ist als Grünfläche dargestellt. Städteübergreifend ist zudem die Darstellung des regionalen Grünzuges. Der Gelsenkirchener Teil ist zusätzlich als Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung ausgewiesen. Im Umfeld weicht die Uniperfläche sowie der Ziegenmichelhof mit der Darstellung als Flächen für Landwirtschaft von der Grünflächen-Darstellung ab. Auf Essener Seite ist zudem für die Fläche zwischen Schurenbachhalde und Zweigertbrücke das Sondergebiet Marina dargestellt. Die Emscherinsel wird durch die Darstellung des unterirdisch verlaufenden Emscherkanal-Trasse gequert.

Fazit: Die Planung des Zukunftsgartens Gelsenkirchen entspricht den Darstellungen des regionalen Flächennutzungsplans.

5.3.3 BEBAUUNGSPLÄNE

Der gesamte Gelsenkirchener Teil des Zukunftsgartens inklusive dem Parkplatz und den nördlich der Emscher gelegenen Bereichen des Nordsternparks sind durch den Bebauungsplan 300-3 überplant. Dieser stellt den Park weitestgehend als Grünfläche dar und setzt zusätzlich Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft fest. Von diesen Festsetzungen weichen einige Flächen ab:

- Der Bereich um den Wendehafen ist als Sondergebiet (SO) 1 „Freizeithafen“ festgesetzt. Der Bebauungsplan lässt hier zweckgebundene Anlagen zu.
- Für den Bereich um den Greentower ist das Sondergebiet (SO) 2 „Freizeiteinrichtungen“ festgesetzt. Zweckgebundene bauliche Anlagen sind hier zulässig.
- Die Dreiecksfläche des Amphitheaters ist als Sondergebiet (SO) 3 „Freilufttheater“ festgesetzt. Zweckgebundene bauliche Anlagen sind hier ebenfalls zulässig.
- Der westliche Bereich des Parkplatzes ist als Sondergebiet (SO) 4 mit der Zweckbindung Gemeinschaftsstellplatz für SO 2 und SO 3 festgesetzt. Für den östlichen Teil des Parkplatzes ist ein GE mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt. Der Zufahrtsbereich ist als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Der Essener Teil des Zukunftsgartens ist nicht durch einen

rechtskräftigen Bebauungsplan abgedeckt. Die geplanten Maßnahmen auf dem Bezahlstandort sind damit voraussichtlich alle im Rahmen der rechtskräftigen Bauleitplanung zulässig.

Fazit: Die Planungen des Zukunftsgartens Gelsenkirchen widersprechen keinem der rechtskräftigen Bebauungspläne im Planungsraum.

5.3.4 LANDSCHAFTSPLAN

Der Landschaftsplan Gelsenkirchen setzt im Bereich Zukunftsgarten auf Gelsenkirchener Seite keine Schutzgebiete fest. Gem. der Landschaftsplanänderung Nr. 28 wird die ehemalige Weißfläche südlich des Rhein-Herne-Kanals jedoch in Gänze unter Landschaftsschutz gestellt. Die Änderung des Landschaftsplans ist mit der Bekanntmachung vom 17. April 2020 rechtskräftig. Zudem ist eine Teilfläche als besonders geschütztes Biotop gem. § 30 BNatSchG und die Baumallee entlang des Kinderlandes als gesetzlich geschützte Allee gem. § 47 LGNW geschützt. Der Landschaftsplan weist zudem die gesamte Kanalzone (mit Ausnahme des Nordsternparks und des BP-Tanklagers) als Planungsraum mit unterschiedlichen Entwicklungsräumen aus. Für die westliche Emscherinsel um den Bezahlstandort wird die Erhaltung des durch den Rhein-Herne-Kanal und die Emscher geprägten Bereiches als Hauptziel formuliert. Für die Flächen der Emscher wird dagegen die Wiederherstellung einer in ihrem Wirkungsgefüge, ihrem Erscheinungsbild oder ihrer Oberflächenstruktur geschädigten oder stark vernachlässigten Landschaft als Ziel formuliert.

Die Essener Teilbereiche des Zukunftsgartens unterstehen ebenfalls keinem Natur- oder Landschaftsschutz. Der Bereich ist Bestandteil des allgemeinen Aufstellungsbeschlusses Landschaftsplan II (Essener Norden) des Rates der Stadt Essen vom 27.02.1991. Ziel eines zukünftigen Landschaftsplans II (Essener Norden) soll es sein, die unverzichtbaren Teile eines Freiflächensystems im Essener Norden zu sichern. Bei Teilbereichen der Emscherinsel handelt es sich um geplanten Wald gemäß Waldentwicklungsprogramm (vom Rat der Stadt Essen am 22.02.1989 beschlossen).

Fazit: Im Wesentlichen entsprechen die IGA-Planungen den Vorgaben der Landschaftsplanung. In Schutzgebiete wird nicht kritisch eingegriffen. Die geplante Folgenutzung eines Teils der Essener Flächen als Wald ist jedoch zu beachten und nach der IGA zu ermöglichen.

5.3.5 KOMPENSATIONS- UND AUSGLEICHSFLÄCHEN

Die Gehölzfläche westlich des Wendehafens ist als Kompensationsfläche 72.2 flächig belegt. Ein Eingriff in die Gehölzfläche ist entsprechend auszugleichen. Die Flächen der Emscherdeiche sind ebenfalls als Kompensationsflächen dargestellt (62.4), jedoch nur in Teilflächen belegt. Zusätzlich sind der nördliche Teilbereich der ehemaligen Weißfläche und das Kinderland als Kompensationsfläche 62.2 dargestellt. Der Teilbereich 62.2a um das Biotop ist bereits vollständig belegt.

Die Fläche der RWE Power ist eine verbindlich festgesetzte Ausgleichsfläche für den Bebauungsplan 3/96 „Bottroper Straße/Stadthafen (LMG)“. In dem Zusammenhang wurde der frühere Kohlenlagerplatz als Ausgleichsfläche mit dem Ziel des Erhalts und der Entwicklung von regionalen Grünzügen, der ökologischen Erneuerung von Gewässersystemen im Emscherraum und der Entwicklung von Grünzügen festgesetzt. Der Bebauungsplan setzt fest, dass die Fläche zu entsiegeln und zu großen Teilen mit Hochstaudenfluren zu bepflanzen ist. Darüber hinaus ist eine ca. 8.000 qm große Fläche mit Gehölzgruppen aus landschaftsgerechten Gehölzen zu bepflanzen. Die Maßnahmen sind in einem städtebaulichen Vertrag gesichert und als Baulasten eingetragen. Der im Eigentum der Stadt Essen befindliche Teilbereich ist als Fläche S40.19 Teil des Ersatzflächenpools der Stadt Essen. Geplant ist eine Aufforstung der Fläche im Nachgang an die Emscherrenaturierung.

Fazit: Eingriffe in Kompensations- sowie Waldflächen sind auszugleichen. Mögliche Ausgleichsflächen befinden sich in unmittelbarer Nähe auf der ehemaligen Weißfläche. Für die Fläche der RWE-Power bestehen Bindungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Eingriffen. Hier sind Maßnahmen sehr behutsam zu planen und mit den Ziel und festgesetzten Pflanzungen für die Fläche als B-Plan-Ausgleichsfläche in Einklang zu bringen. Die geplante Folgenutzung eines Teils der Essener Flächen als Wald ist zu beachten und nach der IGA zu ermöglichen.

5.3.6 ARTENSCHUTZ

Gemäß Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ist die Emscherinsel Bestandteil einer Biotopverbundfläche von besonderer Bedeutung (Objektkennung: VB-MS-4408-134 „Nordsternpark und angrenzende Landwirtschaftsflächen“) und erfüllt wichtige Funktionen für den Biotop- und Artenschutz. Dieser reich gegliederte Landschafts-

ausschnitt ist Lebensraum für zahlreiche planungsrelevante Tierarten (z.B. Kreuzkröte, Turmfalke, Waldohreule, Flussregenpfeifer, Zwergtaucher und Kiebitz). Auch die Gewässerflächen sind als Biotopverbundfläche besonderer Bedeutung dargestellt (Objektkennung: VB-D-4506-023 „Rhein-Herne-Kanal mit der Emscher und angrenzenden Flächen“). Angrenzende Bereiche wie die Schurenbachhalde, die ehemalige Weißfläche, der nördliche Nordsternpark, der Schwarzbach und die alte Mühlenemscher (Grünzug Fischerstraße) sind ebenfalls als Biotopverbundflächen dargestellt.

Die ehemalige Weißfläche und die Schurenbachhalde sind als schutzwürdige Biotope im Biotopkataster des Landes NRW verzeichnet. Gesetzlich geschützte Biotope finden sich in einem Teilbereich der ehemaligen Weißfläche angrenzend an den Rhein-Herne-Kanal und an der Zollvereinstraße. Ein Biotopschutz für die Flächen des geplanten Bezahlstandortes besteht nicht.

Es wird vermutet, dass es beispielsweise in der Gehölzfläche angrenzend an den Schwarzbach und im Bereich der Essener Flächen Habichtsthorste vorkommen. Darüber hinaus wird im Wendehafen Knotenlaichkraut vermutet und es gibt Durchzugsbeobachtungen von Flussläufer, sowie Feststellung von Heringsmöwe, Gebirgsstelze, Eisvogel und Bachstelze am Rhein-Herne-Kanal. Daher ist vorgesehen für die gesamte Fläche des Zukunftsgartens eine Begehung zur Erfassung vorkommender Arten (insb. Avifauna, Amphibien, Wildbienenarten und Flora) und der erkennbaren Wertigkeiten der Waldbereiche sowie evtl. notwendige Erhebungen durchzuführen und in der nächsten Kartierperiode (Frühjahr 2021) eine Erhebung der Artenvorkommen zu veranlassen. Raumabgrenzung und zu erfassende Gruppen sind im Vorfeld abzustimmen.

Fazit: Es ist eine Artenkartierung durchzuführen um das Vorkommen geschützter Arten zu erfassen. Lebensräume sind zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen.

5.3.7 DENKMALSCHUTZ

Gemäß dem Denkmalkataster der Stadt Gelsenkirchen befindet sich auf der Fläche des Zukunftsgartens kein Gebäude unter Denkmalschutz. Ebenfalls finden sich keine Bodendenkmäler auf der Fläche.

Fazit: Belange des Denkmalschutzes werden durch die Planungen des Zukunftsgartens Gelsenkirchen nicht berührt.

5.3.8 ALTLASTEN UND KAMPFMITTEL

Da sich der Zukunftsgarten Gelsenkirchen auf einem ehemaligen Industriestandort mit Zechen- und Kokerei- sowie Hafennutzungen befindet, ist mit erheblichen Bodenbelastungen umzugehen. Auf dem Gelände wurden ehemals zwei Kokereien betrieben. Diese Kokereien haben massive Boden- und Grundwasserbelastungen hinterlassen, die gesichert im Boden verblieben sind. Darüber hinaus befinden sich noch fast flächendeckend massive Fundamente im Boden. In den im Übersichtsplan rot markierten Umlagerungsbauwerke wurden die kontaminierte Aushubmassen gesichert eingebaut. Um die Oberflächenversiegelung nicht zu zerstören, dürfen dort keine tiefreichenden Bodeneingriffe stattfinden und keine Punktlasten (z.B. Fundamente) eingebracht werden. Die bisherige Nutzung (nördliches Sicherungsbauwerk: Pflanzfläche, südliches Sicherungsbauwerk: Parkplatz) kann beibehalten werden. Tiefwurzelnde Bäume dürfen dort nur gepflanzt werden, wenn ein ausreichender Tiefen-Abstand zu der Dichtschicht eingehalten wird (= zusätzlicher Bodenauftrag).

Bei den im Plangebiet vorhandenen Anschüttungen/Erdaarchitektur ist bei Umnutzungen sicherzustellen, dass keine Hangrutschungen stattfinden und Sauerstoffzutritte sicher unterbunden werden (Brandgefahr).

Bei den westlichen Flächen auf Essener Stadtgebiet handelt es sich um Anschüttungsflächen, für die entsprechend eines der Unteren Bodenschutzbehörde Essen vorliegenden Gutachtens keine besonderen Bodensanierungsmaßnahmen notwendig sind. Ein Bodengutachten im Zuge der Festsetzung der RWE-Power-Fläche ergab, dass die Fläche als ehemaliges Kohlenlager nur niedrige Bodenbelastungen aufweist und eine Entsiegelung der Fläche keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt hat. Es ist davon auszugehen, dass auch Bodenumlagerungen auf den Flächen bodenschutzrechtlich unproblematisch sind.

Die Abfrage von Kampfmittelverdachtsflächen beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe ergab für den gesamten Bereich des Nordsternparks sowie der ehemaligen Weißfläche und des Ziegenmichelhofs eine mittlere Bombardierung. Neben vielen geräumten Blindgängerverdachtspunkten befinden sich jedoch noch einige Blindgängerverdachtspunkte im Bereich des Zukunftsgartens und der angrenzenden Fläche, etwa im Einfahrtbereich von der der Straße „An der Rennbahn“, entlang der Emscher und am Amphitheater. Diese müssen bei Erdarbeiten berücksichtigt werden.



Abb. 19: Bodenrestriktionen im Bereich Nordsternpark (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

Eine Kampfmittelabfrage beim Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Düsseldorf ergab für die Essener Flächen unterschiedliche Ergebnisse: Für den westlichen Teil der RWE-Power-Fläche inkl. des Bereichs südlich der Emscher bis zur Emscherbrücke im Westen ergab eine Auswertung von Luftbildern und historischen Unterlagen Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe. Im Falle einer Überbauung wird eine Überprüfung des Bereichs auf Kampfmittel empfohlen. Der übrige Teil des Essener Bereichs gilt ebenfalls als Bombenabwurfsgebiet. Es wird eine geophysikalische Untersuchung empfohlen. Im Falle von Erdarbeiten wird für den gesamten Bereich eine Sicherheitsdetektion empfohlen. Für eine Fläche südlich der Emscherbrücke am Rhein-Herne-Kanal wird zudem bei Aushubarbeiten mittels Erdbaumaschinen eine schichtweise Abtragung um ca. 50 cm sowie eine Beobachtung des Erdreichs hinsichtlich Veränderungen empfohlen.

Bei Kampfmittelfunden sind die Bauarbeiten sofort einzustellen und die zuständige Ordnungsbehörde einzuschalten.

Fazit: Die behandelten, aber auf der Fläche verbliebenen Altlasten sind zu berücksichtigen. Die übrigen Flächen des Zukunftsgartens sind bodenschutzrechtlich unkritisch. Die Planung ist jedoch auf die reduzierten Eingriffsmöglichkeiten in den belasteten Bereichen auszurichten. Eine Überprüfung auf Kampfmittel ist im Einzelfall notwendig.

5.4 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND FLÄCHENVERFÜGBARKEIT

5.4.1 EINTRITTSPFLICHTIGER AUSSTELLUNGSBEREICH

Die Eigentumssituation im eintrittspflichtigen Ausstellungsbereich stellt sich vergleichsweise unkompliziert dar. Die Flächen entlang der Emscher sowie des Schwarzbaches sind in Eigentum der Emschergenossenschaft. Das Flächeneigentum der Emschergenossenschaft umfasst die Emscherdeiche sowie einen Parallelstreifen von etwa 15m. Die Flächen entlang des Rhein-Herne-Kanals sind in Besitz der WSV (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes). Dies umfasst die untere Kanalpromenade des bestehenden Parks. Die übrigen Flächen des Zukunftsgartens sind auf Gelsenkirchener Stadtgebiet in Eigentum der Stadt Gelsenkirchen. Vereinzelt Flächen an der Zufahrt und am Parkplatz sind in Besitz der Ruhr Öl und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (GGW). Auf Essener Stadtgebiet ist die Stadt Essen Eigentümerin des östlichen Teilbereichs (Haus- und Themengärten). Der Bereich Waldgarten ist in Besitz der RWE Power.

5.4.2 ERGÄNZENDER AUSSTELLUNGSBEREICH

Im ergänzenden Ausstellungsbereich tritt die Emschergenossenschaft ebenfalls als Eigentümerin der Flächen entlang des Schwarzbaches auf. Beabsichtigt ist der Erwerb eines 10m breiten Geländestreifens entlang des Nordostufers des Schwarzbachs zur Errichtung eines Wartungsweges. Die übrige Fläche der aufgespürten Landschaft und landwirtschaftlichen Flächen sind mit Ausnahme des Ziegenmichelhofs in Eigentum der Landschaftsagentur Plus. Der Ziegenmichelhof ist in Privatbesitz. Die westlich gelegene Schurenbachhalde befindet sich im Eigentum des RVR.

5.5 MASSNAHMENPAKETE IM EINTRITTSPFLICHTIGEN AUSSTELLUNGSBEREICH

Auf Grundlage des in Kap. 5.2 dargestellten Flächenplans und unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen werden zur Einschätzung der Umsetzbarkeit der einzelnen Projekte Maßnahmenpakete definiert und auf Grundlage der ermittelten Flächen sowie Erfahrungs- und Kostenkennwerten kalkuliert. Die Kostenschätzungen werden auf die vorgesehenen Förderzugänge bzw. Finanzierungsquellen hin zugeordnet. Dies umfasst neben der Festbetragsförderung in erster Linie die Durchführungsgesellschaft, die einen Teil der Maßnahmen aus ihren Mitteln mitfinanziert. Die Mittel der Durchführungsgesellschaft sind teilweise bestimmten Maßnahmenbestandteilen zugeordnet und teilweise als Pauschalförderung den Maßnahmenpaketen zugeordnet. Die Pauschalförderung wird in den Kostendarstellungen als Minussumme deklariert, da noch keine genaue Zuordnung der Mittel erfolgt ist. Darüber hinaus sind für einzelne Maßnahmenpakete noch einzelne weitere Finanzierungsquellen vorgesehen, auf die jeweils entsprechend verwiesen wird.

Die Maßnahmenpakete des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches bilden damit die planerische Grundlage des internationalen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs. Die in Kap. 5.6 dargestellten ergänzenden Maßnahmenpakete außerhalb des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches dagegen sind planerisch weniger fortgeschritten. Die Kostenschätzungen bilden daher nur die derzeit einschätzbaren Annahmen auf Grundlage von Erfahrungswerten ab.

Jedes der Maßnahmenpakete wird in einem Steckbrief aufbereitet, der neben einer Maßnahmenbeschreibung und der Grobkostenermittlung die wesentlichen Ziele, Maßnahmenbestandteile und Flächen darstellt. Es werden Projektträger und Beteiligte sowie ein Umsetzungszeitraum und geplante Förderzugänge genannt.

5.5.1 AUSSENFLÄCHE GREENTOWER

ZIELE

- Erlebarmachung des Kohlenbunkers als das Highlight und Anlaufpunkt des Zukunftsgartens
 - Begrünungsmaßnahmen an Fassade und Dach des Kohlenbunkers
 - Schaffung einer zentralen Platzfläche und Hauptachse um den Kohlenbunker
-

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Der Kohlenbunker ist zusammen mit der über die Emscher führenden Bandbrücke ein weithin sichtbares Zeugnis der industriellen Vergangenheit und eine Landmarke des Nordsternparks. Zur IGA soll der Kohlenbunker als Greentower zum Highlight und Anlaufpunkt des Zukunftsgartens werden. Dazu ist vorgesehen, die Fassade mit einer wandgebundenen Vertikalbegrünung (z.B. Stauden, immergrüne Gehölze, Moose, Vertical Farming, luftexponierte Biofilmterrerristische Cyanobakterien) zu begrünen und durch Lichtinstallationen oder Projektionen zu bespielen. Die beeindruckende Architektur kann so als Wahrzeichen inszeniert werden und den Wandel der Zeche Nordstern hin zu einer klimaresilienten Stadt-Park-Landschaft symbolisieren. Zusätzlich soll das Dach des Greentowers mit einem Roof-Top-Garten und einer Aussichtsplattform begehbar gemacht werden. Dazu ist eine barrierefreie Aufzugsanlage zu installieren. Für den gesamten Gebäudekomplex wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, deren Ergebnisse Ende Mai 2020 vorliegen sollen. Abhängig von der Machbarkeit ist eine weitere Bespielung des Gebäudes, etwa eine Begehbarkeit der Bandförderanlage von der Kohlenmischhalle nördlich der Emscher oder Licht- bzw. Soundinstallationen im Gebäudeinneren denkbar. Weiterhin gibt es Überlegungen über gastronomische und kulturelle Nutzungen sowie die Errichtungen eines Gewächshauses an der Kohlenwäsche. Die Machbarkeitsstudie zum Gesamtensemble liegt Ende Mai 2020 vor. Es ist geplant das Gesamtensemble unabhängig von der IGA-Festbetragsförderung für das BBSR-Förderprogramm "Nationale Projekte des Städtebaus" einzureichen.

Die Fläche um den Greentower wird als attraktive Platzfläche hergerichtet und bietet Platz für weitere Nutzungen wie ein Infocenter zur IGA und zur Historie des Standorts sowie Außengastronomie. Der Greentower wird durch eine großzügige, vom Eingangsbereich in Richtung Greentower verlaufende Hauptachse, inszeniert und erschlossen. Die Hauptachse hebt sich in ihrer Gestaltung und Dimension von der übrigen Wegestruktur ab, um als IGA-Allee eine besondere Aufmerksamkeit auf das Highlight Greentower zu lenken.

MASSNAHMENBESTANDTEILE

- Inszenierung Greentower (Wandgebundene Vertikalbegrünung, Lichtinszenierung, Roof-Top-Garten, Aussichtsplattform, Infocenter, Projektionsfläche, Gastronomie)
 - Herstellung Außenfläche Greentower
 - Herstellung Hauptachse
-

FLÄCHE

ca. 0,6 ha (Flächen 8 a und b)

PROJEKTRÄGER

Stadt Gelsenkirchen

BETEILIGTE

Emschergenossenschaft (ZI)

PRIORITÄT/ZEITRAUM

1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025

5.5.1 AUSSENFLÄCHE GREENTOWER

KOSTEN

Gesamtmaßnahme: 8.544.211 EUR brutto, davon:

- Gebäudeensemble Greentower (inkl. Kohlenwäsche und Bandbrücke): 8.000.000 EUR brutto (Annahme) - Machbarkeitsstudie liegt Ende Mai 2020 vor (keine Festbetragsförderung vorgesehen)
- Außenanlagen (Festbetragsförderung): 544.211 EUR brutto, davon:
 - Außenfläche Greentower: 352.621 EUR brutto
 - Hauptachse: 191.590 EUR brutto

FÖRDERZUGÄNGE

Festbetragsförderung: Außenanlagen (infrastrukturelle Maßnahmen, Flächenbefestigungen, Zuwegungen)

Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (ZI der Emschergenossenschaft): Wandgebundene Fassadenbegrünung inkl. Konstruktion, Dachbegrünung Roof-Top

Nationale Projekte des Städtebaus: Ertüchtigung des Gesamtensembles (Alternativ: Allianz Stiftung / Deutsche Bundesstiftung Umwelt)



Abb. 20: Skizzenhafte Darstellung des Greentowers (Quelle: Stadt Gelsenkirchen / Greenbox / Scape / wbp)

5.5.2 WENDEHAFEN

ZIELE

- Wasser erlebbar und zugänglich machen
 - Hafenareal als Highlight der IGA entwickeln
 - Einen dauerhaften Mehrwert für den Standort und neuen Anlaufpunkt für Sport- und Freizeitnutzungen schaffen
-

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Das Becken des Wendehafens der ehemaligen Zeche Nordstern ist durch Gehölze bewachsen und nicht zugänglich. Die Spundwände befinden sich in einem schlechten Zustand. Im Sinne der Erweiterung des Nordsternpark + nach Westen wird das Areal im Rahmen der IGA als attraktiver Freiraum am Wasser zugänglich und erlebbar gemacht. Der Hafen ist von Osten über die vorhandene Inselpromenade an das Wegenetz angeschlossen. Das Hafenbecken selbst wird nicht durch die Kanalschifffahrt genutzt und ist daher als ruhiges Gewässer erlebbar. Die Maßnahme umfasst vorbereitende Arbeiten zur Erneuerung der Spundwände und Sicherung der Ufer. In Teilbereichen soll die Uferbefestigung durch Wasserbausteine erfolgen. Das Hafenbecken wird durch eine großzügige Treppenanlage zur Überwindung des Höhenunterschieds zugänglich gemacht. In den Randbereichen sind naturnah gestaltete Uferbereiche zur Vermittlung umweltpädagogischer Inhalte mit Wasserbezug angedacht. Die im Hafenbecken vermuteten Laichkräuter sind ein möglicher Gegenstand der Umweltbildung. Stege ermöglichen das Erleben des Wassers und stärken den Inselcharakter des Zukunftsgartens. Im Rahmen der IGA sind entlang der Steganlage temporäre Schwimmmöglichkeiten sowie Floating Wetlands als schwimmende Gärten mit Gartenschauinhalten denkbar. Ein gastronomisches Angebot kann an der Platzfläche östlich des Hafenbeckens an der Inselpromenade verortet werden. Darüber hinaus können Tiny Houses oder andere Ausstellungsinhalte zur Vermittlung zukünftiger Wohn- und Lebensformen verortet werden. Durch die Erschließung dieses bislang nicht begehbaren Teils der Emscherinsel wird ein dauerhafter Mehrwert für den Standort Nordsternpark + generiert. Durch das weitere Highlight wird der gesamte westliche Inselbereich aufgewertet und die Insellage genutzt, indem ein Anlaufpunkt für Sport- und Freizeitnutzungen direkt am Wasser geschaffen wird, den es in dieser Form am Standort Nordsternpark bisher nicht gibt. Die Maßnahme umfasst neben der Entwicklung des Hafens als Freiraum auch die vorbereitenden Maßnahmen wie notwendige Rodungen und Ersatzpflanzungen im Verhältnis 1:2. Als Ort für die Ausgleichsmaßnahme wird die Fläche der Landschaftsagentur + auf der ehemaligen Weißfläche, am gegenüberliegenden Ufer des Rhein-Herne-Kanals angestrebt.

MASSNAHMENBESTANDTEILE

- Entwicklung Hafens als urbaner Freiraum: Erlebarmachung des Hafens, Erneuerung der Spundwände, schwimmende Gärten, Gastronomie, Steganlage mit temporären Schwimmmöglichkeiten, Tiny Houses (inkl. Rodung und Ausgleichspflanzungen)
-

FLÄCHE

ca. 1,1 ha (Fläche 16)

PROJEKTRÄGER

Stadt Gelsenkirchen

BETEILIGTE

-

PRIORITÄT/ZEITRAUM

1. Quartal 2023 - 2. Quartal 2025

5.5.2 WENDEHAFEN

KOSTEN

Gesamtmaßnahme: 2.568.199 EUR brutto, davon:

- Entwicklung Wendehafen (Festbetragsförderung) 2.494.300 EUR brutto
 - Neupflanzungen (Durchführungsgesellschaft): 73.899 EUR brutto
-

FÖRDERZUGÄNGE

Festbetragsförderung: Spundwände / Ufer / Kaibefestigung, Wasserstege, Sitzgelegenheiten, Schiffsanleger, Zugänglichkeit der Wasserflächen, Wasser / Uferbepflanzung, schwimmende Vegetation, Laichkräuter, Rodung, Ausgleichpflanzungen

Bildung für nachhaltige Entwicklung: Vermittlung von Umweltbildungsinhalten, Zugänglichkeit der Ufer und Darstellung gewässerspezifischer Inhalte

5.5.3 AUSSTELLUNGSFLÄCHEN

ZIELE

- Aufbereitung der Flächen für IGA-spezifische Ausstellungsinhalte
 - Entwicklung des Nordsternpark + mit bleibenden Elementen
 - Inszenierung der spezifischen Charaktere und Funktionsflächen des Standorts
-

MASSNAHMENBE- SCHREIBUNG

Die verschiedenen Flächen des Nordsternpark + bieten ein diverses Spektrum an Charakteristika und Stimmungen. Ziel der Konzeption ist es, diese Vielfalt des Standorts für die Vermittlung von Ausstellungsinhalten zu nutzen. Dies reicht von den stark in linearer Form gestalteten Bereichen um den Greentower über die überformte Landschaft des Wendehafens und der Bergehalde bis zur fast wilden und sich selber überlassenen Insel im Westen. Aus diesem Grund werden für die Verortung unterschiedlicher Gartenschauinhalte folgende Typen von Ausstellungs- und Präsentationsflächen entwickelt:

Strukturierte Präsentationsflächen (A-D)

Kernelement der IGA-Ausstellung sind die Präsentationsbereiche für Gartenbau, Blumenschauen und Gartenkunst. Im Zukunftsgarten finden sich zwei Schwerpunkte für diese Inhalte. Zum einen stehen die stark strukturierten Bereiche um den Greentower für Gartenschauinhalte wie Leistungsschauen in Gartenlandschaftsbau und Gartenkunst, Stauden- und Geophytenkompositionen oder Wildblumenwiesen zur Verfügung. Zum anderen werden im Ausstellungsbereich westlich des Wendehafens Flächen für Themengärten wie Hausgärten, Kleingärten, internationale Gärten und Grabgestaltung geschaffen. Besondere Herausforderung in diesem Bereich sind die vorhandenen Gehölzstrukturen. Zur Schaffung von funktionalen Ausstellungsflächen werden Teilbereiche gerodet (entsprechender Waldersatz ist einkalkuliert). Übergangsbereiche werden als urbaner Wald erhalten und inszeniert. So wird den ökologischen und freiraumplanerischen Zielen der unteren Naturschutzbehörden Rechnung getragen. Ziel der vorbereitenden Maßnahmen ist die Bodenvorbereitung für Aussteller, die Bereitstellung einer Wegestruktur und Auslichtungsarbeiten zur Schaffung und Vorbereitung strukturgebender Gehölz- und Grünstrukturen.

Inselgärten

Um die Bereiche mit Retentionsfunktion (Muldenbereiche und Retentionsbecken) werden Ausstellungsinhalte und Pflanzungen verortet, die das Thema des Umgangs mit Wasser aufgreifen (Wassergärten). Die Retentionsfunktion der Flächen bleibt erhalten. Denkbar sind beispielsweise Retentionswiesen mit Begleitgrün, Staudenkompositionen mit vielfältigen, jahreszeitabhängigen Blühaspekten oder strukturreiche Gräserpflanzungen. Nordöstlich des Greentower wird eine Fläche für Besucheransammlungen bei Projektionen vorgehalten

Wilder Garten

Waldgärten befinden sich auf den Anschüttungen des Nordsternparks. Die Gehölze der Aufschüttungen werden durch punktuelle Auslichtungen, Unterpflanzungen, aber auch gezielte Pflanzungen (z.B. Rhododendronwald), punktuelle Spielelemente und eine Pfaderschließung mit Aussichtspunkt erfahrbar gemacht. Ziel ist der Erhalt des Charakters als bewaldeter Bereich der Insel, aber eine Erlebbarmachung im Rahmen der IGA und darüber hinaus. In Teilbereichen des Wilden Gartens sind zur Erschließung des Bereiches Rodungsarbeiten und entsprechende Ausgleichspflanzungen vorgesehen.

5.5.3 AUSSTELLUNGSFLÄCHEN

	<p>Waldlehrpfad</p> <p>Der strukturreiche Waldbereich im Westen der Fläche wird als „Wilder Westen“ des Zukunftsgartens sehr behutsam bearbeitet. Denkbar ist die Erschließung des Bereichs über einen Waldlehrpfad mit punktuellen Spielelementen, die sich behutsam in die Fläche einfügen und dem/der Besucher*in die Themen Bruchwald / urbaner Klima-Wald und Charakteristika wie die vorhandenen Blänken näherbringen. Begleitet wird dies durch punktuelle Auslichtungsmaßnahmen. Für den westlichen Waldgarten sind zudem die ökologische Qualität sowie die Funktion als B-Planausgleichsfläche zu erhalten.</p>
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">• Präsentationsflächen (A-D): Bodenvorbereitung für Ausstellung, Wegesystem• Inselgärten: Spezialfall Retentionsflächen – Funktionsfähigkeit erhalten, Inszenierung als Wassergärten• Wilder Garten: Aufschüttungen – Extensive Eingriffe, z.B. Unterpflanzungen, Blühflächen; Wegesystem + Aussichtspunkt• Waldlehrpfad: sensible Erschließung der westlichen Flächen – Minimaleingriffe, Erhaltung der ökol. Funktion
FLÄCHE	<p>ca. 11,8 ha, davon:</p> <ul style="list-style-type: none">• Präsentationsflächen (A-D) 4,6 ha (Flächen 9, 10, 11, 20, 22, 23, 24 und 25)• Inselgärten 2,3 ha (Flächen 6, 7, 13 und 14)• Waldlehrpfad 2,4 ha (Fläche 27)• Wilder Garten 2,5 ha (Flächen 15 und 17)
PROJEKTTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Durchführungsgesellschaft "IGA Metropole Ruhr gmbH"
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme: 3.175.991 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none">• Flächenherstellung (Festbetragsförderung): 2.444.878 EUR brutto, davon:<ul style="list-style-type: none">• Präsentationflächen (A-D): 1.743.529 EUR brutto• Inselgärten: 165.505 EUR brutto• Waldlehrpfad: 244.854 EUR brutto• Wilder Garten: 590.990 EUR brutto• Pauschalförderung Durchführungsgesellschaft: -300.000 EUR brutto• Bodenaufbereitung, Neupflanzungen / Pauschalförderung (Durchführungsgesellschaft): 731.113 EUR brutto
FÖRDERZUGÄNGE	<p>Festbetragsförderung: Wegesysteme, Bodenmodellierung, Strukturegebende Bäume, Stromversorgungsleitungen, Mauern/Gabionen, Rodung, Ausgleichspflanzungen</p> <p>Bildung für nachhaltige Entwicklung: Lehrpfade, Waldpädagogik</p>

5.5.4 INSELPROMENADE

ZIELE	<ul style="list-style-type: none">• Östlicher Bereich: Attraktivität der bestehenden Promenade erhöhen• Westlicher Bereich: Naturnahe Promenade mit Zugänglichkeit des Wassers entlang des Kanals schaffen
MASSNAHMENBE-SCHREIBUNG	<p>Die östliche Inselpromenade entlang des Rhein-Herne-Kanals und der mit Graffiti-Kunst bearbeiteten Wand zwischen Amphitheater und Wendehafen wurde auf Höhe des Wasserspiegels bereits zur BUGA 1997 entwickelt. Ziel für diesen Teilbereich ist eine Attraktivitätssteigerung durch eine Verbreiterung des 2,5 m breiten Weges um einen Meter, die Überarbeitung der bestehenden Wegedecke, begleitende Vegetation und vereinzelte Aufenthaltsbereiche am Wasser. Eine barrierefreie Verbindung zur Mobilitätsachse und den Ausstellungsinhalten ist durch die vorhandene Rampe gegeben, die ebenfalls überarbeitet wird. Zur IGA kann der Bereich durch begleitende Pflanzungen entlang des Kanalufers und zwischen dem Weg und der Sprayerwand wie beispielsweise ein Rosenband inszeniert werden. Der Kanaluferbereich westlich des Wendehafens dagegen ist bislang zwar durch eine Wegestruktur erschlossen, allerdings sind die Uferbereiche stark zugewachsen, sodass eine Erlebbarkeit des Wassers nur bedingt gegeben ist. Für das gesamte westliche Kanalufer besteht das Ziel, das Wasser durch eine Ufergestaltung als naturnahes Kanalufer und eine begleitende Wegestruktur zugänglich und erlebbar zu machen. Durch intensive und extensive Vegetation entsteht eine attraktive Ufergestaltung. Aufenthaltsbereiche am Wasser sowie ein „Schlenker“ auf einem bestehenden Betriebsweg der WSV ermöglichen eine punktuelle Erreichbarkeit des Wassers. (Hinweis: Wegestrukturen des westlichen Promenadenabschnitts sind nicht Bestandteil der Kostenkalkulation dieses Maßnahmenpakets (s. Kap. 5.5.7).</p>
MASSNAHMENBE-STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">• Östlicher Bereich: Aufwertung und Verbreiterung des bestehenden Weges, Gärtnerische Nutzbarkeit am Weg, Uferbereiche für Vegetation vorhalten (Blühstreifen o.ä.), Aufenthaltsbereiche am Wasser• Westlicher Bereich: Neugestaltung des Ufers als naturnahes Kanalufer (begleitende Wegestruktur: s. Rundweg), Aufenthaltsbereiche am Wasser
FLÄCHE	<p>ca. 2,6 ha, davon:</p> <ul style="list-style-type: none">• Inselpromenade – Teil Ost: 1,1 ha (Fläche 12)• Inselpromenade – Teil West: 1,5 ha (Flächen 21 und 26)
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg Meiderich
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme: 345.100 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none">• Herstellung von Oberflächen und beleitender Strukturen: 289.408 EUR brutto, davon:<ul style="list-style-type: none">• Inselpromenade – Teil Ost: 156.723 EUR brutto• Inselpromenade – Teil West: 132.685 EUR brutto• Neupflanzungen (Durchführungsgesellschaft): 55.692 EUR brutto

5.5.4 INSELPROMENADE

FÖRDERZUGÄNGE

Festbetragsförderung: Aufwertung vorhandener Weg (Ost) und begleitender Strukturen, Herstellung wegbe-
gleitender Strukturen und Aufenthaltsbereiche am Wasser (West)

5.5.5 SCHWARZBACHMÜNDUNG

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Ökologische Aufwertung des Schwarzbaches und des Mündungsbereichs in die Emscher • Inszenierung des Themas Wasser im Zusammenhang mit dem Wendehafen und der Emscher • Naturerleben, Umweltbildung Gewässerumbau
MASSNAHMENBE-SCHREIBUNG	<p>Im Rahmen des ökologischen Umbaus und der Emscher und ihrer Zuflüsse wird der Schwarzbach als Symbol des Umbaus des Gewässersystems der Emscherzone inszeniert. Der Gewässerumbau erfolgt durch die Emschergenossenschaft. Während der ökologische Umbau der Emscher zur IGA 2027 voraussichtlich noch nicht abgeschlossen sein wird, ist jedoch vorgesehen, dass der Schwarzbach zur IGA bereits als umgebautes Gewässer präsentiert werden kann. Denkbar ist jedoch ein mäandrierender Verlauf innerhalb der bestehenden Deiche. Genaue Planungen stehen jedoch noch aus. Diese sind u.a. abhängig von einer Prüfung des Deichs. Falls nur eine Deichsanierung notwendig ist, wird die Deichkontur bestehen bleiben. Im Falle eines Neubaus ist eine Aufweitung des Deichs im Mündungsbereich denkbar. Das vorliegende Maßnahmenpaket umfasst als begleitende Maßnahmen zum Gewässerumbau die Anlage einer parallel zum Schwarzbach verlaufenden Wegestruktur und vereinzelte Trittsteine, die eine Erreichbarkeit des Wassers ermöglichen. Darüber hinaus sind begleitende Pflanzungen und eine Brückenkonstruktion über die Schwarzbachmündung zur Realisierung eines IGA-Rundweges geplant. Die Maßnahmen verfolgen das Ziel, den ökologischen Umbau des ehemaligen Abwasserkanals zu inszenieren, Zugänglichkeiten zum Wasser zu schaffen und diese Inhalte im Sinne der Umweltbildung aufzubereiten (Blaues Klassenzimmer). So entsteht mit dem benachbarten Wendehafen ein thematischer Schwerpunkt rund um das Thema Umgang mit Wasser, der sowohl durch die IGA-Inhalte als auch als Ort der Freizeit und Umweltbildung aufbereitet werden kann.</p>
MASSNAHMENBE-STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau und ökologische Verbesserung der Schwarzbachmündung in die Emscher • Erlebarmachung der Schwarzbachmündung: Böschungsbereiche, Zugänglichkeit zum Wasser, Blaues Klassenzimmer, Brückenkonstruktion, Inszenierung Düker
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none"> • ca. 0,7 ha (Fläche 19)
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Emschergenossenschaft
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2023 - 1. Quartal 2027
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme: 488.019 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtmaßnahme ohne Gewässerumbau (Festbetragsförderung): 458.031 EUR brutto • Neupflanzungen (Durchführungsgesellschaft): 29.988 EUR brutto • Gewässerumbau: Derzeit nicht kalkulierbar

5.5.5 SCHWARZBACHMÜNDUNG

FÖRDERZUGÄNGE

Festbetragsförderung: Elemente der Zugänglichkeit – Wege, Trittsteine am Wasser, Brückenkonstruktion, begleitende Vegetation

Bildung für nachhaltige Entwicklung: Blaues Klassenzimmer
(Gewässerumbau erfolgt durch die EmscherGenossenschaft)

5.5.6 EINGANGSBEREICHE / EINGANGSGEBÄUDE / AMPHITHEATER

ZIELE

- Schaffung eines repräsentativen Eingangsbereichs mit Eingangsgebäude am Haupteingang des Zukunftsgartens
 - Vorbereitung attraktiver Nebeneingänge auf Essener Stadtgebiet
 - Synergien herstellen: notwendige IGA-Funktionsbauten langfristig für Amphitheater nutzen
-

MASSNAHMENBE-SCHREIBUNG

Der Eingangsbereich des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches soll attraktiv und repräsentativ als Empfang der Besucher umgestaltet werden. Der Eingangsbereich umfasst die folgenden Teilflächen, die unterschiedliche Funktionen übernehmen:

IGA-Plaza

Die IGA-Plaza dient als öffentliche Adresse des Zukunftsgartens. Sie dient als Sammlungs-, Treff- und Aufenthaltsort, wo die öffentlichen Wegeachsen von der Doppelbogenbrücke, dem nördlichen Nordsternpark und dem IGA-Parkplatz zusammenkommen. Durch eine hochwertige Neugestaltung der Oberflächen wird ein repräsentativer Vorplatz geschaffen. Die Fläche kann zusätzliche öffentliche Gastronomie- oder Marketingnutzungen sowie Fahrradstellplätze beherbergen.

Fahrradabstellanlagen

Durch die Anbindung an die attraktive Radwegeachse wird hier ebenfalls der Hauptfahrradstellplatz verortet. Auf ca. 840 m² wird Fläche für ca. 420 Fahrradstellplätze benötigt. Die genaue Verortung der Fläche ist noch nicht abschließend geklärt. Ziel ist es, eine attraktive und moderne Abstellanlage in direkter Nähe zum Haupteingang herzustellen, um die Erschließung des Zukunftsgartens mit dem Fahrrad zu fördern. Wichtig ist die Abstimmung der Besucherströme vom Parkplatz mit dem Zu- und Abfahrverkehr der Fahrradstellplätze.

Amphitheater

Das Amphitheater bietet während der IGA einen Ort für größere Veranstaltungen wie Konzerte. Darüber hinaus ist geplant, den regulären Veranstaltungsbetrieb auch während der IGA durchzuführen. Daher wird ein separater Zugang zum Gelände des Amphitheaters benötigt. Im Regelbetrieb ist geplant, beispielsweise den Biergarten des Amphitheaters auch für IGA-Besucher zu öffnen. Dazu ist ein direkter Zugang von der IGA-Hauptachse zu schaffen. Die Flächen des Amphitheaters sollen zur IGA aufgewertet und geordnet werden. Teile der momentan in Containern untergebrachten Funktionen sollen durch das Eingangsgebäude übernommen werden (s.u.)

Eingangsgebäude

Als Eingangs- und Verwaltungsgebäude der IGA soll ein multifunktionales, klimaangepasstes und grünes Gebäude erstellt werden. Die Nutzung von innovativen Bautechnologien und eine Fassaden- und Dachbegrünung sollte verfolgt werden. Das Eingangsgebäude übernimmt nicht nur eine repräsentative Rolle als Einlassbereich, sondern kann auch dauerhaft ein Mehrwert für das momentan ungeordnete Umfeld des Amphitheaters darstellen. Es ist vorgesehen folgende Funktionen der IGA im Eingangsgebäude von etwa 400 m² (inkl. Verkehrs- und Technikfläche) unterzubringen:

5.5.6 EINGANGSBEREICHE / EINGANGSGEBÄUDE / AMPHITHEATER

- Kassen und Einlass (dauerhafte Nutzung durch das Amphitheater)
- Garderobe / Schließfächer (anschließend zu verkleinern)
- WC-Anlage (dauerhafte Nutzung durch das Amphitheater und Parkbetrieb)
- Servicepoint (z.B. Ausleihe von Mobilitätshilfen) (anschließend umwandelbar in eine Gastronomische Nutzung, z.B. Crepestand)
- Shop (z.B. Merchandise, Kiosk, Ticketeria) (dauerhafte Nutzung durch das Amphitheater)
- Büro für Parkmanagement (dauerhafte Nutzung durch das Amphitheater)
- Erste-Hilfe-Standort (dauerhafte Nutzung durch das Amphitheater)

Die während der IGA genutzten öffentlichen Bereiche sind im Anschluss gut für eine Nutzung im Regelbetrieb des Amphitheaters geeignet. Inwiefern Teilbereiche im Anschluss an die IGA umgenutzt werden, ist noch abzustimmen. Wünschenswert ist daher ein flexibler Gebäudegrundriss, der unterschiedliche Nutzungen erlaubt. Für die Ausgestaltung des Gebäudes sind robuste, vandalismusresistente Materialien zu nutzen. Insgesamt entsteht durch das Gebäude ein Dauerhafter Mehrwert für den Standort, da die Räumlichkeiten der IGA sinnvoll einer dauerhaften Nutzung zugeführt werden können und der Außenbereich eines der bekanntesten Gelsenkirchener Veranstaltungsorte deutlich aufgewertet werden kann.

Für den Eingangsbereich und die Positionierung des Eingangsgebäudes wurden 3 Varianten erarbeitet (vgl. Abb. 21, 22, 23), die als Anregung für die teilnehmenden Büros des Realisierungswettbewerbes dienen sollen.

MASSNAHMENBE- STANDTEILE

- Aufwertung Fläche Haupteingang/Amphitheater
- Aufwertung IGA-Plaza
- Herstellung Flächen für Nebeneingänge
- Herstellung eines nachhaltigen, multicodierten Gebäudes für IGA und Amphitheater (Kassen, Einlass, Garderobe, WC, Servicepoint, Shop, Imbiss, Büro, Erste-Hilfe Standort (ca. 400 qm BGF)

FLÄCHE

- ca. 1,7 ha, davon:
- Haupteingang / Amphitheater: 1,1 ha (Flächen 3 und 4)
 - IGA-Plaza: 0,3 ha (Fläche 2)
 - Nebeneingänge: 0,4 ha (Flächen 29, 30, 31 und 32)

PROJEKTRÄGER

Stadt Gelsenkirchen

BETEILIGTE

IGA-Durchführungsgesellschaft (IGA Metropole Ruhr gGmbH)
Amphitheater Gelsenkirchen (Entertainment One GmbH)

PRIORITÄT/ZEITRAUM

1. Quartal 2023 - 2. Quartal 2025

5.5.6 EINGANGSBEREICHE / EINGANGSGEBÄUDE / AMPHITHEATER

KOSTEN

Gesamtkosten: 2.692.693 EUR brutto, davon:

Herstellung von Flächen / Hochbau (Festbetragsförderung): 2.391.305 EUR brutto, davon:

- Haupteingang / Amphitheater: 2.063.897 EUR brutto, davon:
 - Herstellung Oberflächen: 526.099 EUR brutto
 - Hochbau Eingangsgebäude: 1.537.798 EUR brutto
- IGA-Plaza: 187.544 EUR brutto
- Eingang West: 285.600 EUR brutto
- Nebeneingang mit Kasse: 54.264 EUR brutto
- Pauschalförderung Durchführungsgesellschaft: -200.000 EUR brutto

Baumpflanzungen / Pauschalförderung (Durchführungsgesellschaft): 301.388 EUR brutto

FÖRDERZUGÄNGE

Festbetragsförderung: Oberflächen, Eingangsgebäude

Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft: Entwässerungsarbeiten, Wasserspeicher



Abb. 21: Eingangsbereich Variante 1 (Quelle: RHA)



Abb. 22: Eingangsbereich Variante 2 (Quelle: RHA)



Abb. 23: Eingangsbereich Variante 3 (Quelle: RHA)

5.5.7 RUNDWEG + BEGLEITWEG MOBILITÄTSACHSE

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung aller IGA-Inhalte durch eine klare und nachvollziehbare Besucherlenkung • Dauerhafte, attraktive Wegestrukturen
MASSNAHMENBESCHREIBUNG	<p>Die Mobilitätsachse wird durch eine weitere Wegestruktur mit wassergebundener Decke in 3 m Breite ergänzt, die das Erleben des Zukunftsgartens als Rundweg ermöglicht. Die Anlage eines Rundweges dient einer klaren und abwechslungsreichen Besucherlenkung, indem alle Attraktionen der IGA komfortabel über den barrierefreien Rundweg erreichbar sind. Der Rundweg ergänzt die Mobilitätsachse entlang der Emscher und schließt am westlichen Eingang sowie nördlich des Greentowers an die Mobilitätsachse an. Der Schwarzbach wird über eine neue Brückenkonstruktion gequert (vgl. Kap. 5.5.5). Der Verlauf des Rundwegs auf den Deichen der Emscher ermöglicht sowohl einen Ausblick auf die niedriger liegenden Flächen des Zukunftsgartens als auch auf die Emscher und die Bereiche nördlich des Zukunftsgartens. Durch die Emscher im Deichverlauf und weitere Zeugen der industriellen Vergangenheit wie die parallel verlaufende Fernwärmeleitung, die Emscherbrücken sowie die Kohlenwäsche und Bandförderanlage und der Nordsternurm ermöglichen die Vermittlung und Inszenierung der industriellen Vergangenheit und des Wandels der Insel. Die zur IGA geschlossenen Inselzugänge über die Emscherbrücken sind vom Rundweg aus zugänglich und dienen als Emscherbalkone.</p> <p>Die dauerhaft angelegte Wegestruktur ergänzt nicht nur das Wegenetz im Nordsternpark + sondern dient auf den Emscherdeichen auch der Emschergenossenschaft als Pflege und Wegweg. Nach der ökologischen Verbesserung der Emscher im Raum Gelsenkirchen wird hier eine weitere attraktive Wegestruktur entlang des Wassers geschaffen. In diesen Passagen liegt die Umsetzung ebenfalls bei der Emschergenossenschaft. Ein entsprechender Kooperationsvertrag und ein Letter of Intent befinden sich in der Erarbeitung.</p>
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> • Rundweg als wassergebundene Decke
FLÄCHE	ca. 0,9 ha
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen, Emschergenossenschaft
BETEILIGTE	-
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025
KOSTEN	Gesamtmaßnahme (Festbetragsförderung): 514.080 EUR brutto
FÖRDERZUGÄNGE	Festbetragsförderung: Wegestruktur

5.5.8 MOBILITÄTSACHSE

ZIELE

- Mobilität der Zukunft und innovative Techniken präsentieren
 - Besuchertransport für schnelle und komfortable Mobilität
 - Transport mobilitätseingeschränkter Besucher*innen
 - Dauerhafte Mobilitätsachse für Freizeitnutzung
-

MASSNAHMENBE- SCHREIBUNG

Die Haupteinschließung des Zukunftsgartens erfolgt über eine großzügige Mobilitätsachse, die alle Sehenswürdigkeiten und Attraktionen der IGA miteinander verbindet. Die Achse verläuft neben dem bestehenden Wegesystem. Sie verläuft vom Haupteingang im Osten, nördlich des Greentowers entlang mit einem Schwenk nach Süden an den Präsentationsflächen vorbei und dann parallel zum Rhein-Herne-Kanal in Richtung Wendehafen. Das Hafeneareal wird nördlich umfahren und im Bereich Schwarzbach verläuft sie wieder parallel zum Kanal bis zum westlichen Eingang auf Essener Stadtgebiet. Wendemöglichkeiten befinden sich jeweils an den Endpunkten der Mobilitätsachse an den Eingängen.

Die Mobilitätsachse hat eine Gesamtlänge von 1,7 km und wird als 5 m breite, asphaltierte Testtrasse für unterschiedliche innovative Mobilitätsformen konzipiert, die getrennt durch einen Vegetationsstreifen durch einen 3 m breiten Begleitweg für Langsamverkehre mit wassergebundener Decke ergänzt wird. Ergänzt wird das Angebot durch Ausstattungselemente für die Schnellmobilität wie Haltepunkte. Das Ziel ist, die Hauptachse als Mobilitätslabor der Zukunft zu präsentieren, welches das Zusammenspiel von Mobilität und Digitalität präsentiert und beispielsweise durch einen autonomen Shuttle-Service bedient wird. Ergänzend können zukunftsweisende Formen der Mikromobilität (Hoverboards o.ä.) angeboten und von den Besucher*innen erprobt werden. Denkbar ist die Ausstattung der Fahrbahn mit digitaler Leittechnik oder Solartechnik zur Energiegewinnung. Ein ähnliches Projekt besteht in Gelsenkirchen bereits mit einer Solarteststrecke am Arenapark. Durch Anknüpfung an bestehende Projekte werden Synergien erzeugt, die zudem eine Nutzung der Fahrzeuge nach der IGA ermöglichen. Ein Träger für das Mobilitätsangebot ist noch zu akquirieren.

Die Mobilitätsachse ist dauerhaft als komfortable Freizeitstrecke für unterschiedliche Mobilitätsformen Fahrradfahren oder Skating sowie als Flaniermeile nutzbar und verbindet den bestehenden Nordsternpark + mit Essen Karnap, dem ÖPNV-Angebot der U11 und den angrenzenden Wohnquartieren und stellt damit einen deutlichen Mehrwert für die Erreichbarkeit des Nordsternpark + und die Verbindung der Städte Essen und Gelsenkirchen dar.

MASSNAHMENBE- STANDTEILE

- Mobilitätsachse als Teststrecke für zukunftsweisende Mobilität: 5m Asphalt mit techn. Ergänzungen (solar, digital)
-

FLÄCHE

ca. 1,3 ha

PROJEKTRÄGER

Stadt Gelsenkirchen

BETEILIGTE

Dritte / Industriepartner (Fahrzeuge, Technik)

5.5.8 MOBILITÄTSACHSE

PRIORITÄT/ZEITRAUM

1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025

KOSTEN

Gesamtmaßnahme (Keine Festbetragsförderung vorgesehen): 4.987.300 EUR brutto, davon:

- Herstellung Mobilitätsachse: 1.987.300 EUR brutto
 - Anschaffungskosten Fahrzeuge (5 + 2 Reservefahrzeuge: 2.000.000 EUR brutto (Annahme)
 - Betriebskosten: 1.000.000 EUR brutto (Annahme)
-

FÖRDERZUGÄNGE

Straßen.NRW / Verkehrsministerium: Oberflächen, Bodenarbeiten, Böschungssicherungen, Leitungssicherungen (Förderzugang zu prüfen)

Drittmittelforschung: Für die Fahrzeugtechnik

Dritte: Industriepartner für Fahrzeug



Abb. 24: Darstellung einer möglichen Gestaltung der Mobilitätsachse (Quelle: Planersocietät)

5.5.9 ZUGANG OST / MOBILSTATION / PARKPLATZ / RADABSTELLANLAGEN / AUSSTATTUNG MOBILSTA- TION

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Einfahrtsbereichs • Herstellung einer „grünen“, klimaangepassten Mobilstation für zukunftsfähige Mobilität
MASSNAHMENBE- SCHREIBUNG	<p>Der bestehende Parkplatz des Nordsternparks verfügt über keine nennenswerten Grünstrukturen, schatten-spendende Strukturen oder Infrastruktur für Elektromobilität oder Shuttle-Services. Daher soll der Parkplatz als Hauptparkplatz der IGA sowohl funktional als auch optisch aufgewertet werden. Die Neustrukturierung und -gestaltung der Zufahrtssituation mit einer separaten Bus-, Taxi und Elektroautospur sowie einer Mobilstation im westlichen Bereich mit Infrastruktur für E-Mobilität und Halteplätzen für Busse und Taxis im Zusammenhang mit der Fahrradabstellanlage im Bereich IGA-Plaza (mehrere Standorte im Gespräch) ermöglicht eine komfortable Erschließung des Standorts mit unterschiedlichen Mobilitätsformen. Ergänzt wird der Parkplatz durch einen temporären Parkplatz im Bereich des Ziegenmichelhofs, der einen Großteil des Verkehrs aus Richtung A 42 abfangen kann (vgl. Kap. 5.6.2).</p> <p>Zusätzlich wird der Parkplatz durch ein Baumraster strukturiert. Durch die Bäume und ein innovatives Bewässerungssystem wird der Parkplatz den Ansprüchen einer Gartenschau gerecht. Zudem entsteht durch die schatten-spendende Wirkung der Bäume ein erheblicher Komfortzuwachs für die Besucher*innen. Für die Begrünung und Bewässerung des Parkplatzes wird, im Zusammenhang mit der Bewässerung des Greentowers und des gesamten Zukunftsgartens, ein Konzept in Auftrag gegeben, das innovative und klimaangepasste Lösungen finden soll. Durch zusätzliche Nutzung von klimaangepassten Baumarten entsteht so eine fortschrittliche Mobilstation als wichtiger Ankunftsort, der den Besucher*innen des Nordsternparks + und des Amphitheaters dauerhaft zur Verfügung steht</p>
MASSNAHMENBE- STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung des Parkplatzes: Überarbeitung befestigter Flächen • Ausstattung Mobilstation • Radabstellanlagen • Begrünung, Be- und Entwässerung des Parkplatzes
FLÄCHE	ca. 2,2 ha (Fläche 1)
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Emschergenossenschaft (ZI)
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2025 - 1. Quartal 2027

5.5.9 ZUGANG OST / MOBILSTATION / PARKPLATZ / RADABSTELLANLAGEN / AUSSTATTUNG MOBILSTA- TION

KOSTEN

Gesamtmaßnahme (keine Festbetragsförderung vorgesehen): 1.406.067 EUR brutto, davon:

Infrastruktur und Ausstattung: 1.313.533 EUR brutto, davon:

- Aufwertung und Neubau von befestigten Flächen: 871.080 EUR brutto
- Ausstattung: 379.335 EUR brutto, davon:
 - Ausstattung der Mobilstation: 205.000 EUR brutto
 - Radabstellanlagen: 174.335 EUR brutto
- Be- und Entwässerung des Parkplatzes: 63.118 EUR brutto (Kalkulation gem. aktuellem Wissensstand - Machbarkeitsstudie ausstehend)

Neupflanzungen Bäume (Durchführungsgesellschaft): 92.534 EUR brutto

FÖRDERZUGÄNGE

Förderzugang zu prüfen: Überarbeitung und Neubau von befestigten Flächen

Klimaresiliente Region mit internationaler Strahlkraft (ZI der Emschergenossenschaft): Begrünung und Bewässerung des Parkplatzes

Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM): Mobilstation

Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah): Radabstellanlagen

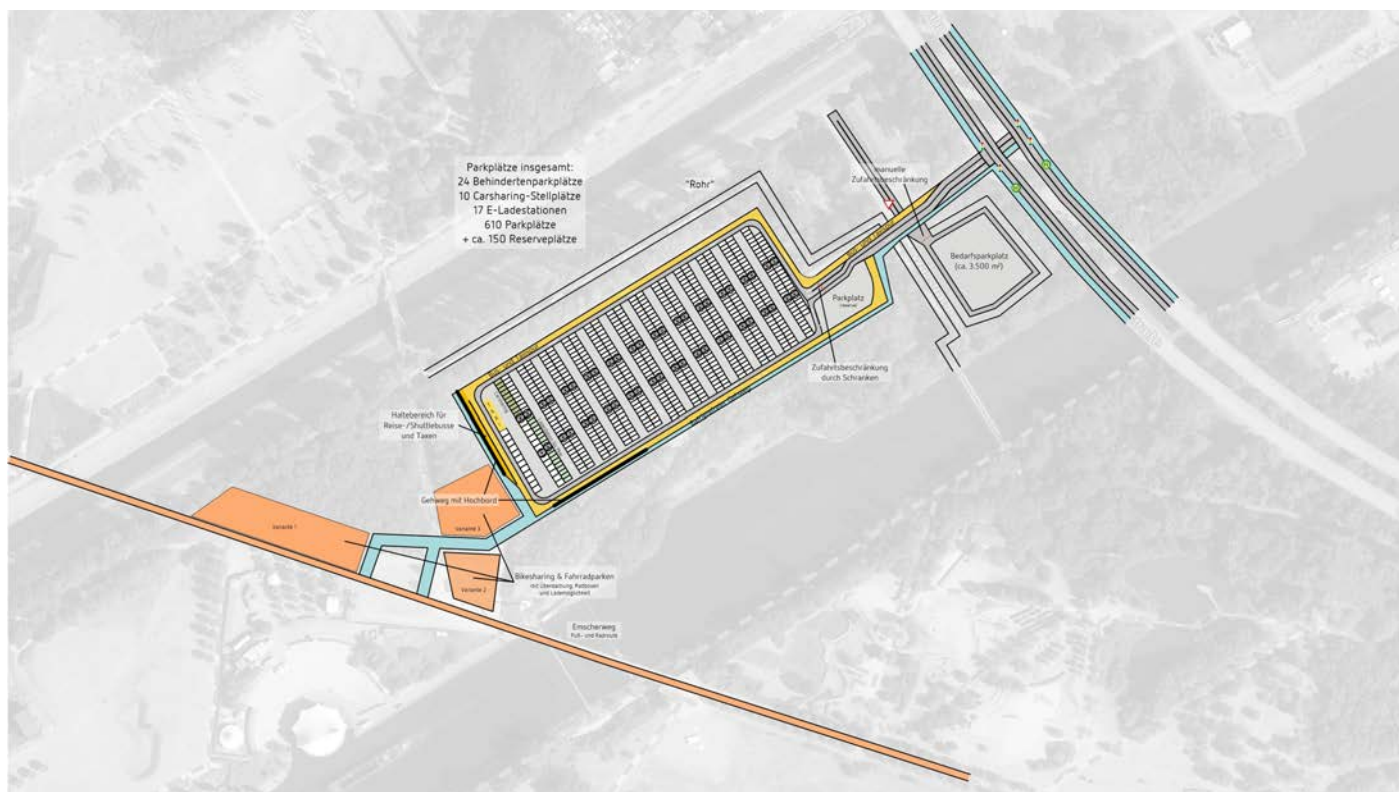


Abb. 25: Probeentwurf eines möglichen Konzepts zur Parkplatzaufwertung, Arbeitsstand 24.03.20

5.5.10 PARKAUSSTATTUNG

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitgemäße Ausstattung des Parkareals • Schaffung eines neuen Spielplatzes als Anlaufpunkt für angrenzende Quartiere
MASSNAHMENBE-SCHREIBUNG	<p>Als ergänzende Maßnahme wird eine zeitgemäße Grundausrüstung des Nordsternparks + vorgesehen, die während der IGA durch temporäre Ausstattung des Durchführungshaushalts ergänzt wird. Gegenstand der Maßnahme ist die Ausstattung des Parks mit einer zeitgemäßen, insektenfreundlichen Beleuchtungstechnik (Zeitschaltung, insektenfreundliche Leuchtmittel). Darüber hinaus ist eine Grundausrüstung mit attraktivem Parkmobiliar und einer barrierefreien Beschilderungssystematik vorgesehen.</p> <p>Neben den verschiedenen dezentralen Spielmöglichkeiten ist zudem die Entwicklung eines attraktiven Themenspielplatzes auf der südlichen Spitze der westlichen Anschüttung in direkter Nähe zum Schwarzbach und zum Wendehafen geplant. Der Spielplatz ergänzt das Angebot des Kinderlandes und stellt für die Wohnquartiere nördlich der Emscher einen neuen Anlaufpunkt dar, der ein Angebot für verschiedene Altersgruppen bietet. Denkbar ist, dass der Spielplatz thematisch die Qualitäten und die Geschichte des Ortes aufnimmt, beispielsweise durch einen Wasserbezug oder einen Bezug zur industriellen Vergangenheit der Fläche. Ergänzt wird die Parkausstattung während des Präsentationsjahrs 2027 durch IGA-spezifische Ausstattungselemente, wie zusätzliches Mobiliar, Beleuchtung, IGA-bezogene Beschilderung und temporäre Spielelemente.</p>
MASSNAHMENBE-STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> • Parkausstattung: Beleuchtung, Mobiliar, Beschilderung dauerhaft • Spielplatz (400 qm)
FLÄCHE	<p>ca. 28 ha (pauschal), davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spielplatz: 400 qm (Fläche 18)
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	UNB Gelsenkirchen, Forstamt Gelsenkirchen
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2023 - 1. Quartal 2025
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme: 1.037.680 EUR brutto, davon:</p> <p>Dauerhafte Parkausstattung (Festbetragsförderung): 887.680 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobiliar: 297.500 EUR brutto • Beleuchtung: 297.500 EUR brutto • Beschilderung: 119.000 EUR brutto • Spielplatz: 323.680 EUR brutto • Pauschalförderung Durchführungsgesellschaft: -150.000 EUR brutto <p>Pauschalförderung Durchführungsgesellschaft: 150.000 EUR brutto</p>
FÖRDERZUGÄNGE	Festbetragsförderung: Dauerhafte Parkausstattung: Mobiliar, Beleuchtung, Beschilderung, Spielplatz

5.6 MASSNAHMENPAKETE IM ERGÄNZENDEN AUSSTELLUNGSBEREICH

5.6.1 NEUER AUFGANG SCHURENBACHHALDE

ZIELE	<ul style="list-style-type: none">Anbindung der Schurenbachhalde an den Bezahlstandort durch einen neuen Aufgang
MASSNAHMENBESCHREIBUNG	<p>Um die weithin bekannte Freizeitdestination und Landmarke Schurenbachhalde mit dem Haldenkunstwerk „Bramme“ direkt und attraktiv an den Zukunftsgarten Gelsenkirchen anzubinden und den ergänzenden Ausstellungsbereich im Süden des Bezahlstandorts zu stärken ist ein neuer Aufgang auf die Schurenbachhalde von Nordosten geplant. Über das Wegekreuz am südlichen Eingang stehen den Besucher*innen so mehrere weitere Destinationen zur Verfügung.</p> <p>Zur Anbindung der Halde ist die Herstellung einer Treppenanlage mit einer begleitenden ökologischen Flächenentwicklung der angrenzenden Bereiche, unter Anderem mittels Blühstreifen geplant. Zu beachten sind hierbei Themen wie Regenwassermanagement und Artenschutz (Vorkommen der Kreuzkröte). Eine detaillierte Planung liegt noch nicht vor.</p>
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">Herstellung eines neuen Aufgangs zur Schurenbachhalde als Treppenanlage (inkl. begleitender Pflanzungen, Blühaspekte, Rodungen, und Ausgleichspflanzungen)
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none">Ca. 43 ha (gesamte Halde)
PROJEKTRÄGER	RVR
BETEILIGTE	Stadt Gelsenkirchen, Stadt Essen
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2024 - 4. Quartal 2025
KOSTEN	Gesamtmaßnahme (getragen durch den RVR): derzeit nicht kalkulierbar
FÖRDERZUGÄNGE	

5.6.2 ÖKOLOGISCHE VERBESSERUNG DES SCHWARZBACHES UND HERSTELLUNG EINES BEGLEITENDEN WEGES, TEMPORÄRER PARKPLATZ AM ZIEGENMICHELHOF

ZIELE	<ul style="list-style-type: none">• Ökologische Verbesserung des Schwarzbaches• Erlebarmachung des Wassers• Ergänzung des vorhandenen Wegesystems und Anbindung des südlichen Zugangs an den temporären Parkplatz
--------------	---

MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Als Emscherzulauf wird der Schwarzbach ebenfalls im Zuge des Emscherumbaus ökologisch aufgewertet. Derzeit verläuft der Schwarzbach, wenn auch abwasserfrei, in einer Betonrinne und bietet keinerlei Aufenthaltsqualität. Der Abwasserkanal des Schwarzbaches wurde bereits zur BUGA 1997 gebaut und in Betrieb genommen. Für den Gewässerumbau liegt noch keine Detailplanung vor, es wird aber eine Genehmigung der UWB Gelsenkirchen für Mitte/Ende 2021 erwartet. Baubeginn ist voraussichtlich 2023. Mit einem Abschluss der Arbeiten wird 2025 gerechnet. Das Ziel ist die Befreiung des Gewässers aus der derzeitigen Führung und ein naturnäherer Verlauf. Zur Arrondierung und Gestaltung des Gewässers ist der Erwerb eines ca. 10m breiten Geländestreifen rechtsseitig des Gewässers zwischen etwa Lehrhovebruch und etwa dem Düker durch die Emschergenossenschaft angedacht. Auf dem Geländestreifen soll ein Betriebsweg verlaufen, der zudem als Fuß- und Radweg nutzbar sein wird.

Durch die neue Wegestruktur wird nicht nur eine Zuwegung von Südosten in Richtung des südlichen Nebeneingangs des Zukunftsgartens geschaffen, der beispielsweise die Stadtteile Feldmark und Heßler besser anbindet. Sondern im Rahmen der IGA kommt dieser Zuwegung eine besondere Bedeutung zu, da sie eine attraktive Verbindung zum Ziegenmichelhof und dem temporären Parkplatz bietet. Aus diesem Grund besteht die Zielsetzung, den Weg als wichtige Zugangsachse ebenfalls im Rahmen der IGA mit ergänzenden Ausstellungsinhalten zu bespielen. Dazu eignen sich die Themen Gewässerumbau am Schwarzbach sowie die Funktionen der angrenzenden ehemaligen Weißfläche. Zum einen ist hier die landwirtschaftliche Nutzung des Ziegenmichelhofs verortet, die als lokale, nachhaltige Lebensmittelproduktion inszeniert werden kann. Zum anderen sind ökologische Aufwertungsmaßnahmen durch die Landschaftsagentur + vorgesehen, anhand denen den Besucher*innen und Passant*innen die Ökosystemdienstleistungsfunktionen von Waldflächen nähergebracht werden können.

Der temporäre IGA-Parkplatz ist auf Flächen südlich des Ziegenmichelhofes verortet. Dieser Raum wurde bereits zur BUGA 1997 als temporärer Parkplatz genutzt und ermöglicht eine optimale Anbindung an die A42. Derzeit wird von 500 Parkplätzen ausgegangen, was einen Platzbedarf von etwa 15.000 m² auslösen würde. Die Flächen werden als temporärer Schotterrasen erstellt und mit einem Baumraster strukturiert. Es ist vorgesehen, dass das Baumraster dauerhaft auf der Fläche verbleibt.

MASSNAHMENBESTANDTEILE

- Gewässerumbau inkl. begleitender Wegestruktur
- Herstellung eines Temporären Parkplatzes

FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none">• Ca. 4,5 ha
---------------	--

5.6.2 ÖKOLOGISCHE VERBESSERUNG DES SCHWARZBACHES UND HERSTELLUNG EINES BEGLEITENDEN WEGES, TEMPORÄRER PARKPLATZ AM ZIEGENMICHELHOF

PROJEKTRÄGER	Schwarzbach: Emscher-genossenschaft Temporärer Parkplatz: Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Landschaftsagentur Plus, Ziegenmichelhof
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2023 - 1. Quartal 2025
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme (Keine Festbetragsförderung vorgesehen): 4.769.000 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gewässerumbau des Schwarzbaches, inkl. begleitender Wegestruktur (getragen durch die Emscher-genossenschaft): 4.000.000 EUR brutto (Annahme) • Temporärer Parkplatz (getragen durch die Stadt Gelsenkirchen): 769.000 EUR brutto
FÖRDERZUGÄNGE	Emscher-genossenschaft (über ZI), Bildung für nachhaltige Entwicklung, Wasserrahmenrichtlinie, Agrarförderung



Abb. 26: Planung und Anbindung des Schwarzbaches an den Zukunftsgarten (Quelle: Greenbox)

5.6.3 AUFTAKT SÜD

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung des Verteilers an der Kreuzung zw. Kanalpromenade und Zollvereintrasse als südlicher Auftakt des Zukunftsgartens
MASSNAHMENBESCHREIBUNG	<p>Am südlichen Eingang des Zukunftsgartens kommen mehrere wichtige Wegeverbindungen zusammen: Die Zollvereintrasse, die Wegeverbindung entlang des Schwarzbachs vom temporären IGA-Parkplatz, das Wegesystem der Schurenbachhalde und die Kanalpromenade.</p> <p>Dieser besonderen Bedeutung als Drehkreuz insbesondere für den Rad- und Fußverkehr wird Rechnung getragen, indem der Bereich südlich des Kanals als Auftakt Süd aufgewertet wird und mit Infrastruktur für Radfahrer ausgestattet wird. Dies umfasst temporäre Abstellanlagen, Beschilderung und Rastmöglichkeiten. Denkbar ist die Ergänzung um temporäre IGA-Nutzungen als Vorplatz des südlichen Eingangs.</p> <p>Der Zugang zum Zukunftsgarten ist auf der Insel verortet um die Wegestrukturen südlich des Kanals öffentlich zu halten. Eine Querung des Zukunftsgartens für den Nord-Süd-Radverkehr der Zollvereintrasse wird durch eine Ticketinglösung ermöglicht (Brötchenticket).</p>
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung der Flächen eines Ankunfts- und Verteilungspunktes als Eingangsbereich am südlichen Nebeneingang inkl. Mobiliar (dauerhaft)
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none"> Ca. 0,5 ha
PROJEKTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen, Stadt Essen, RVR
BETEILIGTE	RVR
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2024 - 2. Quartal 2025
KOSTEN	Gesamtmaßnahme (Potenzielle Kostenträger: Stadt Essen, Stadt Gelsenkirchen, RVR): 140.000 EUR brutto (Grobkostenschätzung)
FÖRDERZUGÄNGE	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah)

5.6.4 KANALUFERPARK SCHURENBACHHALDE

ZIELE	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung der Kanalpromenade nördlich der Schurenbachhalde als Zubringer• Erlebbarmachung des Wassers
MASSNAHMENBE- SCHREIBUNG	<p>Um die Erreichbarkeit des südlichen Auftakts zu verbessern und die Attraktivität der Wegestruktur um die Schurenbachhalde und entlang des Rhein-Herne-Kanals zu erhöhen ist eine Aufwertung der Wegestruktur nördlich der Schurenbachhalde als Kanaluferpark Schurenbachhalde geplant. Der bestehende Weg wird als Grünverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet und die Erlebbarkeit des Rhein-Herne-Kanals entlang der Promenadedurch Auslichtungsmaßnahmen geschaffen.</p> <p>Während der IGA dient die Kanalpromenade als wichtiger Zubringer des Radverkehrs entlang des Rhein-Herne-Kanals sowie aus dem Bereich Altenessen. Am Auftakt Süd besteht Anschluss an das regionale Radwegenetz, den neuen Aufgang der Schurenbachhalde und den Schwarzbachweg. Das Projekt wurde seitens der Stadt Essen im Rahmen der Projektskizze „Wege zur Freiheit Emscher“ im Rahmen der IGA-Ebene „Unsere Gärten“ eingereicht. Eine Planung der Promenade soll 2021 gemeinsam von der Stadt Essen und dem RVR beauftragt werden.</p>
MASSNAHMENBE- STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">• Neugestaltung eines 1200m Bereich Abschnitts entlang des Kanals
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none">• Ca. 5 ha
PROJEKTRÄGER	Stadt Essen, RVR
BETEILIGTE	Stadt Gelsenkirchen
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2025 - 1. Quartal 2027
KOSTEN	Gesamtmaßnahme (getragen durch Stadt Essen und RVR): 2.500.000 EUR brutto
FÖRDERZUGÄNGE	

5.6.5 EMSCHERPARK

ZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Emscherparks in der Ebene „Unsere Gärten“
MASSNAHMENBESCHREIBUNG	<p>Der Emscherpark ist eine wichtige Naherholungsfläche für die angrenzenden Stadtteile (Essen Karnap, Gelsenkirchen Horst). Seitens der Stadt Essen wurde der Park im Rahmen der Projektskizze „Wege zur Freiheit Emscher“ für eine Aufwertung im Rahmen der IGA-Ebene „Unsere Gärten“ eingereicht. Im Rahmen dessen würde eine Aufwertung der bestehenden Parkanlage und eine Bepflanzung im Rahmen der IGA erfolgen. Die Nähe zum Zukunftsgarten Gelsenkirchen ermöglicht Synergien für den Standort.</p> <p>Mögliche investive Maßnahmen zur IGA 2027:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Blauer“ Park (Wasserpark): Umgestaltung der Vegetationsflächen mit blaublühenden Stauden- und Wiesenmischungen • Wiederherstellung und Stärkung von Sichtachsen • Installation neuer Ausstattungselemente für Spiel und Freizeitaktivitäten <p>Mögliche Aktionen zur IGA 2027:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Himmelscheinwerfer / Ballon auf der Haldenkuppe im Verbund mit anderen Halden bzw. Aktionsbereichen • Lichtkunstaktion „Emscherparkleuchten“ • Bürgerparkfest • Kunstaktionen zum Thema Transformation im Emschertal
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Emscherparks
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. 7,4 ha
PROJEKTRÄGER	Stadt Essen
BETEILIGTE	Stadt Gelsenkirchen
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2026 - 1. Quartal 2027
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme (getragen durch die Stadt Essen): 900.000 EUR brutto, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investive Maßnahmen: 600.000 EUR brutto • Temporäre Maßnahmen: 300.000 EUR brutto

FÖRDERZUGÄNGE

5.6.6 INSELRADWEG

ZIELE	<ul style="list-style-type: none">• Schaffung einer durchgängigen Verbindung entlang der Zukunftinsel
MASSNAHMENBE- SCHREIBUNG	<p>Um die Zukunftinsel in Gänze erlebbar zu machen und die Freiraum- und Freizeitverbindung zu stärken, sind die Radinfrastrukturen auf der Emscherinsel aufzuwerten. Mit Ausnahme des BP-Tanklagers ist die Insel bereits weitestgehend mit Fuß- und Radwegen des Emscher Park Radweges erschlossen. Engstellen bestehen jedoch an den Unterführungen unter den Straßenbrücken. Es besteht jedoch Bedarf für eine Aufwertung der Wegestruktur im Zusammenhang mit der Emscherpromenade. Dazu ist auf gesamter Länge des Emscher Park Radweges auf der Zukunftinsel die Aufwertung der vorhandenen Wege als Asphaltstrecken, die Aufwertung der Unterführungen und Begleitmaßnahmen wie Aufenthaltsbereiche, Vegetationsstreifen und Blühaspekte vorgesehen. Gestalterisch und qualitativ soll der Inselradweg an die Planung der Emscherpromenade im Projektgebiet Emscherland angelehnt sein. Dies ermöglicht eine noch attraktivere Verbindung der einzelnen Highlights der Zukunftinsel (z.B. Nordsternpark +, Emscherkunst, Linnenbrinksfeld, Hugotrasse, Pumpwerk Gelsenkirchen, Erzbahntrasse). Die Aufwertung des Radweges und die Verbesserung von Engstellen ist mit der Ausbauplanung des WNA Datteln, die einen Neubau der Betriebswege der WSV mit einer wassergebundenen Decke vorsieht, abzustimmen.</p>
MASSNAHMENBE- STANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">• Aufwertung des bestehenden Radweges als Asphaltstrecke• Begleitende Freiraumgestaltung
FLÄCHE	
PROJEKTRÄGER	Externe
BETEILIGTE	Emschergenossenschaft, Wasser- und Schifffahrtverwaltung
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2025 - 1. Quartal 2027
KOSTEN	<p>Gesamtmaßnahme (Keine Festbetragsförderung vorgesehen): 7.040.000 EUR brutto, davon</p> <ul style="list-style-type: none">• Aufwertung des Radweges auf Gelsenkirchener Stadtgebiet: 2.780.000 EUR brutto (Grobkostenschätzung)• Aufwertung des Radweges auf Essener Stadtgebiet (ggf. getragen durch die Stadt Essen): 260.000 EUR brutto (Grobkostenschätzung)• Begleitende Freiraumgestaltung: 4.000.000 EUR brutto (Annahme gem. Planung Emscherpromenade, Emscherland)
FÖRDERZUGÄNGE	<p>Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah) Regionales Forum Freiraumprojekte / Grüne Infrastruktur (RVR)</p>

5.6.7 ENTWICKLUNG UND ANBINDUNG DER ZUKUNFTSINSEL AN DAS QUARTIER SCHALKE-NORD

ZIELE

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Zukunftsinself
 - Bereitstellung von öffentlichen Freiräumen für die Bevölkerung
-

MASSNAHMENBE-SCHREIBUNG

Die Flächen der Zukunftsinself im Bereich Pumpwerk Gelsenkirchen, Hafen Hugo und Kugelgasbehälter werden als Teil des Stadterneuerungsgebiets Schalke-Nord bis 2030 Teil der Förderkulisse der Städtebauförderung. Ziel der Stadterneuerung ist neben der Verbesserung der Lebens- und Wohnbedingungen der örtlichen Bevölkerung eine Verbesserung der Freiraumversorgung des Stadtteils Schalke-Nord, der durch eine stark fragmentierte Situation mit einem Nebeneinander von Wohn- und Gewerbenutzungen sowie Verkehrsinfrastrukturen geprägt ist. Quartiersnahe Freiräume sind wenig vorhanden. Die Verbindung zwischen dem Stadtteil und der Emscherinsel als großräumigem Freiraumverbund ist durch die an den Kanal grenzenden Gewerbenutzungen erschwert. Für den Bereich Hafen Hugo besteht zum einen die Zielsetzung, eine bessere Anbindung zwischen der Emscherinsel, Schalke-Nord und Erle herzustellen, um so die Erreichbarkeit des Emscher-Kanal-Bandes für die Bevölkerung zu verbessern. Dazu wird unter anderem der Bau einer Kanal- und Emscherbrücke für Fußgänger und Radfahrer geprüft. Eine weitere große Aufwertung wäre eine Attraktivierung der Verbindung zwischen der Zukunftsinself und der Hugotrasse über die Emscher. Weiteres Ziel des Prozesses ist die Aufwertung der Flächen auf der Zukunftsinself und die Schaffung von attraktiven, wohnungsnahen Freiräumen im Verbund des Emscher-Kanal-Grünzugs. Es besteht die Chance die Flächen im Zusammenhang mit dem Pumpwerk Gelsenkirchen als attraktive Freiräume am Wasser zu entwickeln. Geplante Nutzungen sind neben Erholungsflächen und Wegestrukturen auch Spiel- und Sportangebote. Die Nutzungen am Rhein-Herne-Kanal sind mit dem WSA Duisburg-Meiderich abzustimmen.

Ein wichtiger zeitlicher Faktor stellt die Kanalverbreiterung durch das WNA Datteln dar. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen die Flächen der WSV grundsätzlich für eine Freiflächenentwicklung zur Verfügung (derzeit geplanter Beginn der Bauarbeiten 2028). Daher ist der zeitliche Ablauf der Bauarbeiten nach Möglichkeit so abzustimmen, dass die Flächen bis 2030 zur Verfügung stehen und eine Städtebauförderung im Rahmen des IEK möglich ist. Im Rahmen der Kanalarbeiten wird durch das WNA Datteln ein Betriebsweg beidseitig des Rhein-Herne-Kanals hergestellt, der als öffentlicher Fuß und Radweg zur Verfügung steht. Das Hafenbecken des Hafen Hugo soll im Rahmen der Kanalarbeiten verfüllt werden und als Anleger für Gefahrgutschiffe genutzt werden. Es ist zu prüfen inwieweit am Hafen Hugo Flächenpotenziale für eine Freizeitnutzung entstehen. Im Zuge der Kanalarbeiten werden Ausgleichsmaßnahmen notwendig sein, die in Abstimmung mit der Stadt Gelsenkirchen als Ausgleichspflanzungen vor Ort denkbar sind. Hier ist eine enge Abstimmung vorzunehmen, wie die Ausgleichsmaßnahmen die Anforderungen der WSV mit den Zielen der Stadtentwicklung Schalke-Nord zu verbinden sind.

MASSNAHMENBE-STANDTEIL

- Verbindung / Brückenschlag zwischen Schalke Nord und der Emscherinsel
 - Wegeverbindung auf der Emscherinsel
 - Entwicklung von Flächen für Sport und Freizeit auf der Emscherinsel
-

FLÄCHE

- ca. 16 ha
-

5.6.7 ENTWICKLUNG UND ANBINDUNG DER ZUKUNFTSINSEL AN DAS QUARTIER SCHALKE-NORD

PROJEKTTRÄGER	Stadt Gelsenkirchen
BETEILIGTE	Wasserstraßen Neubauamt Datteln, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich, Emschergerossenschaft
PRIORITÄT/ZEITRAUM	1. Quartal 2028 - 1. Quartal 2031
KOSTEN	Gesamtmaßnahme (Städtebauförderung): 10.000.000 EUR brutto, davon: <ul style="list-style-type: none">• Verbindung / Brückenschlag: 4.000.000 EUR brutto (Annahme)• Wegeverbindungen auf der Emscherinsel: 1.000.000 EUR brutto (Annahme)• Entwicklung von Flächen für Sport und Freizeit: 5.000.000 EUR brutto (Annahme)
FÖRDERZUGÄNGE	Städtebauförderung

5.6.8 LANDMARKE

FÖRDERZUGÄNGE	Städtebauförderung
ZIELE	<ul style="list-style-type: none">• Erschließung der ehemaligen Kohlenreservehalde als öffentlich zugängliche Landmarke (Deutsche Steinkohle)
MASSNAHMENBESCHREIBUNG	Die ehemalige Kohlenreservehalde südlich des Rhein-Herne-Kanals und westlich des Quartiers Graf-Bismarck wird durch die Deutsche Steinkohle aufgeforstet und als Ökokontofläche entwickelt. Perspektivisch ist vorgesehen die renaturierte Halde als weitere Landmarke und Aussichtspunkt der Haldenlandschaft öffentlich zugänglich zu machen. So entsteht ein weiteres Zeugnis des Wandels, welches als Freizeitdestination und urbane Grünfläche besonders einen Mehrwert für das angrenzende Quartier Schalke-Nord hat und sich in die Anknüpfungspunkte entlang der Zukunftsinsel einreihet. Die Bauarbeiten sind weitestgehend abgeschlossen.
MASSNAHMENBESTANDTEILE	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung der Halde als Landmarke
FLÄCHE	<ul style="list-style-type: none">• ca. 13 ha
PROJEKTRÄGER	Deutsche Steinkohle
BETEILIGTE	Stadt Gelsenkirchen
PRIORITÄT/ZEITRAUM	Maßnahme bereits umgesetzt
KOSTEN	Gesamtmaßnahme: Keine anfallenden Kosten
FÖRDERZUGÄNGE	

5.7 BERÜCKSICHTIGUNG ÖKOLOGISCHER KRITERIEN

Im Rahmen des Runderlasses des MULNV – II-2 – 2302.2.1 vom 28. Februar 2019 wurden durch das Umweltministerium NRW „ökologische Kriterien für Landesgartenschauen in NRW“ formuliert. Diese finden auch bei der Planung des Zukunftsgartens Gelsenkirchen im Rahmen der IGA Ruhr 2027 Beachtung. Die Kriterien gliedern sich in sechs Teilbereiche, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten der Planung, Realisierung, Durchführung und Nachnutzung der IGA-Standorte greifen. Die Stadt Gelsenkirchen orientiert sich in allen Phasen des Projektes an diesen Kriterien und beabsichtigt diese einzuhalten.

TEILBEREICH 1 „WETTBEWERBSVERFAHREN“

Eine Information der Bürgerschaft über den Planungsstand im Vorfeld der Auslobung des Realisierungswettbewerbs sowie die Einbeziehung weiterer Akteure in allen Phasen des Planungsprozesses ist fester Bestandteil des Beteiligungskonzeptes. Darüber hinaus ist eine stetige Öffentlichkeitsarbeit über die Pressestelle der Stadt Gelsenkirchen vorgesehen. Im Rahmen des Realisierungswettbewerbs sind weitere Beteiligungsveranstaltungen zu der übergreifenden Planung sowie zu einzelnen Teilbausteinen (z.B. des Spielplatzes) als selbstverständlicher Bestandteil räumlicher Planung vorgesehen (vgl. Kap. 7.2). Ziel der Beteiligung ist die kontinuierliche Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess, sodass der Zukunftsgarten und der Nordsternpark + als ein dauerhafter Mehrwert für den Standort und für Gelsenkirchen begriffen wird.

TEILBEREICH 2 „FLÄCHENANFORDERUNGEN“

Die Abgrenzung der Flächen des Zukunftsgartens Gelsenkirchen ist unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit den natur- und umweltschutzfachlichen Belangen und den entsprechenden Behörden erfolgt (vgl. Kap. 5.3.4 – 5.3.6). Es findet ein kontinuierlicher Austausch zwischen den Planer*innen und den unteren Umweltbehörden der Städte Gelsenkirchen und Essen statt um sicherzustellen, dass durch die IGA natur- und umweltschutzfachliche Belange gesichert und ein ökologischer Mehrwert für den Standort generiert wird.

Die Förderung umweltfreundlicher Mobilität und eine attraktive Erreichbarkeit des Standortes zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV sind zentrale Punkte des Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 6). Zusätzliche Angebote ermöglichen eine komfortable

Anreise mit dem ÖPNV. Dabei ist der Zukunftsgarten sowohl über den Hauptbahnhof Gelsenkirchens als auch über den Essener Hauptbahnhof erreichbar. Die Einbindung des Standorts in das attraktive regionale Radwegenetz und die geplante Infrastruktur für Radfahrer macht eine Anreise mit dem Rad einfach und attraktiv.

TEILBEREICH 3 „PLANUNG/GESTALTUNG“

Die Integration naturnaher Flächen des Zukunftsgartens und die Einbeziehung der bestehenden Grünstrukturen sind wichtiger Bestandteil der Konzeption des Zukunftsgartens (vgl. Kap. 5.2). Nicht vermeidbare Eingriffe in die bestehenden Gehölzstrukturen werden ortsnahe ausgeglichen (vgl. Kap. 5.3.5, 5.5.2, 5.5.3). Die weitere Planung des Zukunftsgartens im Rahmen des Realisierungswettbewerbs wird darauf aufbauen und ein Konzept erarbeiten, dass intensive Nutzung, naturnahe Bereiche und attraktive Freiräume in Einklang bringen soll.

TEILBEREICH 4 „AUSFÜHRUNGSPHASE“ (BAU, PFLANZUNG, PFLEGE)

Der Anspruch einer internationalen Gartenausstellung geht über die Präsentation von Inhalten der Gartenbaukunst und verwandter Disziplinen hinaus und macht sich zur Aufgabe, das zukünftige Leben in seiner Gesamtheit zu betrachten. In Zeiten des Klimawandels und endlicher Rohstoffreserven entspricht es dem Selbstverständnis einer nachhaltigen Gartenschau, regionale und nachhaltige Baustoffe, grüne Architektur, produktive Landschaft, eine ressourcenschonende Bewirtschaftung und einen nachhaltigen Umgang mit Wasser auf den Gartenschauflächen zu erproben und zu inszenieren. Vor diesem Hintergrund ist bereits zu einem frühen Planungsstadium dieses Thema fest vorgesehen (vgl. Kap. 5.2, 5.5.1, 5.5.6, 5.5.9).

TEILBEREICH 5 „PRÄSENTATIONSPHASE“

Angebote der Umweltbildung sind in den Bereichen Schwarzbachmündung, Wendehafen und Umweltlehrpfad sowie in Zusammenarbeit mit dem Ziegenmichelhof entlang des Schwarzbaches geplant. Darin werden auch Belange des Naturschutzes vermittelt (vgl. Kap. 5.5.2, 5.5.3, 5.5.5, 5.6.2). Die Präsentation und Förderung von zukunftsweisender Elektromobilität sind fester Bestandteil des Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 6). Weitere ökologische Kriterien für eine ressourcenschonende Durchführung der IGA werden in der Planung der Präsentationsphase berücksichtigt.

TEILBEREICH 6 „NACHNUTZUNGSPHASE“

Das Nachnutzungskonzept für den Zukunftsgarten Gelsenkirchen sieht eine dauerhafte Nachnutzung der Fläche als öffentlich Grünfläche vor. Dabei wird zwischen intensiver und extensiver genutzten Bereichen unterschieden. Dies minimiert die zurückzubauenden Flächen. Fest vorgesehen ist eine naturnahe Folgenutzung vieler Teilbereiche als ökologisch wertvolle Flächen sowie ein insgesamt geringer Versiegelungsgrad des Nordsternpark + (vgl. Kap. 8).



MOBILITÄTS- KONZEPT

Die Machbarkeit einer Internationalen Gartenausstellung am Standort Gelsenkirchen Nordsternpark hängt maßgeblich an den gegebenen Verkehrsbedingungen vor Ort zusammen. Besucher*innen müssen die Fläche erreichen können. Verkehrsprobleme auf oder im Umfeld der Fläche sind zu vermeiden. Das hier vorliegende Mobilitätskonzept soll dazu erste Richtwerte und Vorgaben setzen, die in den auf die Machbarkeitsstudie folgenden Detailplanungen zu berücksichtigen sind. Dieses Konzept umfasst sowohl die verkehrliche Anbindung des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches, als auch die innere Erschließung des Ausstellungsbereiches. Ziel des Konzeptes ist es unabhängig von dem Verkehrsmittel eine sichere und unkomplizierte Anreise zu ermöglichen und auch vor Ort die Bedürfnisse nach Abstellmöglichkeiten für Pkw oder Räder zu befriedigen.

Gemäß den Zielen der Stadt Gelsenkirchen sind bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes folgende Ziele verstärkt berücksichtigt worden:

- Als digitale Modellkommune hat sich die Stadt Gelsenkirchen verpflichtet die Digitalisierung auch im Verkehrsbe- reich zu fördern. Digitale Lösungen, die im Einklang mit den weiteren Zielen stehen, sind einzubinden und in das Konzept zu integrieren, damit die Stadt Gelsenkirchen eine Vorreiterrolle in der digitalen Mobilität einnehmen kann.
- Die Stadt Gelsenkirchen hat sich u.a. im GreenCity Plan und im Klimaschutzkonzept verpflichtet den Umweltverbund stark zu fördern. Auch der Regionalverband Ruhr sowie die Durchführungsgesellschaft setzen sich für eine umweltfreundliche Erschließung der Fläche ein. Dahingehend sind Maßnahmen zu bevorzugen, die die Anreise mit dem Umweltverbund begünstigen und eine verträgliche Abwicklung des notwendigen Pkw-Verkehrs (z.B. Anliefer- verkehre) gewährleisten.
- Weiterhin hat die Stadt Gelsenkirchen eine besondere Pflicht die soziale Teilhabemöglichkeiten bei der IGA zu gewährleisten. Barrierefreiheit (darunter fallen auch nicht physische Barrieren wie Sprachbarrieren) ist daher ein erklärtes Ziel des Mobilitätskonzeptes der IGA. Weiterhin

impliziert die Herstellung sozialer Teilhabe auch die Mög- lichkeit einer kostengünstigen Anreise zur Fläche.

Rahmenbedingungen des Mobilitätskonzeptes stellen die ermittelten Besucherzahlen aus Kap. 4 dar.

6.1 VERKEHRLICHE EINBINDUNG DES EINTRITTS-PFLICHTIGEN AUSSTELLUNGSBEREICHES

Die verkehrliche Einbindung des eintrittspflichtigen Ausstel- lungsbereiches erfolgt sowohl über den MIV als auch über den Umweltverbund mit dem ÖPNV, dem Rad- und dem Fußverkehr. Darüber hinaus wird es als Besonderheit eine Anbindung des Bezahlstandorts mit einer Fähre geben. Da jede Verkehrsart unterschiedliche Ausgangslagen in Gelsen- kirchen besitzt und verschiedene Voraussetzungen mit sich bringt, werden die Verkehrsarten im Anschluss einzeln ana- lysiert.

6.1.1 ÜBERSICHT EINGÄNGE

Jeder der vier Eingänge kann durch mindestens zwei Ver- kehrsarten erreicht werden (Abb. 27). Der Haupteingang am Amphitheater ist vor allem für den motorisierten Verkehr rele- vant. Hier befinden sich sowohl die Haltestellen der Shuttle- Busse (vgl. Kap. 6.1.3) als auch der Reisebusse (vgl. 6.1.2). Darüber hinaus sind an diesem Eingang große Parkplätze für den Kfz-Verkehr (vgl. 6.1.1) und eine Mobilstation (vgl. 6.1.7) verortet. Durch die Lage an dem Emscherweg wird der Ein- gang auch für zu Fußgehende (vgl. 6.1.6) und Radfahrende (vgl. 6.1.4) angebunden, daher befinden sich hier Radabstel- lanlagen. Am Amphitheater existiert bereits ein Fähranleger, sodass dieser auch zu IGA Zeiten genutzt werden kann (vgl. 6.1.5). Der Haupteingang soll alle überörtlichen Verkehre bündeln.

Der südliche Eingang ist vor allem auf Radfahrende und zu Fußgehende ausgelegt. Hier werden sich ebenfalls Radab-

stellanlagen befinden. Entlang des Schwarzbaches wird eine Verbindung zum Hof und zum Parkplatz des Ziegenmichels geschaffen, sodass auch Kfz-Nutzende diesen Eingang wählen können. Alternativ wird am Wochenende ein Shuttle-Service den Ziegenmichel an den Haupteingang anschließen.

Der nördliche Eingang liegt gegenüber des südlichen und hat zwei Aufgaben. Zum einen schafft er einen Eingang für das Wohngebiet am Nordsternpark, zum anderen wird dadurch die Durchlässigkeit des Standortes gewahrt. Da auf dieser Strecke aktuell wichtige Rad- und Fußrouten verlaufen, welche durch die IGA nicht unterbrochen werden sollen, ist eine Möglichkeit vorgesehen das IGA Gelände auf schnellstem Weg zu durchqueren ohne Eintritt bezahlen zu müssen. Hierbei können zum Beispiel, ähnlich zu Parkhäusern (Bsp. Brötchentaste), Tickets ausgegeben werden, bei denen eine gewisse Zeit lang der Austritt kostenlos ist. Diese Zeitspanne sollte das Queren der Strecke zu Fuß (mit einem Fahrrad schiebend) ermöglichen und gegebenenfalls noch einen klei-

nen Puffer besitzen, falls am Ausgang eine Schlange entstehen sollte, z.B. wenn eine größere Gruppe Radfahrender die IGA quert.

Der Eingang in Essen schafft eine Öffnung des Bezahlstandorts nach Westen und eine Anbindung an die U11. Hier werden ebenfalls Parkplätze und Radabstellanlagen zu finden sein. Durch die längere Entfernung zwischen Haltestelle und Eingang Ost sind Mikromobilität und Sharing-Lösungen als lokale Zubringer zu prüfen. Dieser Eingang hat ebenfalls den Zweck lokale Verkehre zur Fläche aus Karnap zu ermöglichen. Dieser Parkplatz wird jedoch nicht im Verkehrsleitsystem der überörtlichen Verkehre enthalten sein, da dieses auf den Haupteingang in Gelsenkirchen ausgerichtet sein soll.

6.1.2 MIV

Wie bereits in Kap. 4.3 dargelegt, sind die Verkehrsinfrastrukturen für den Kfz-Verkehr anzupassen. Dies gilt einerseits für

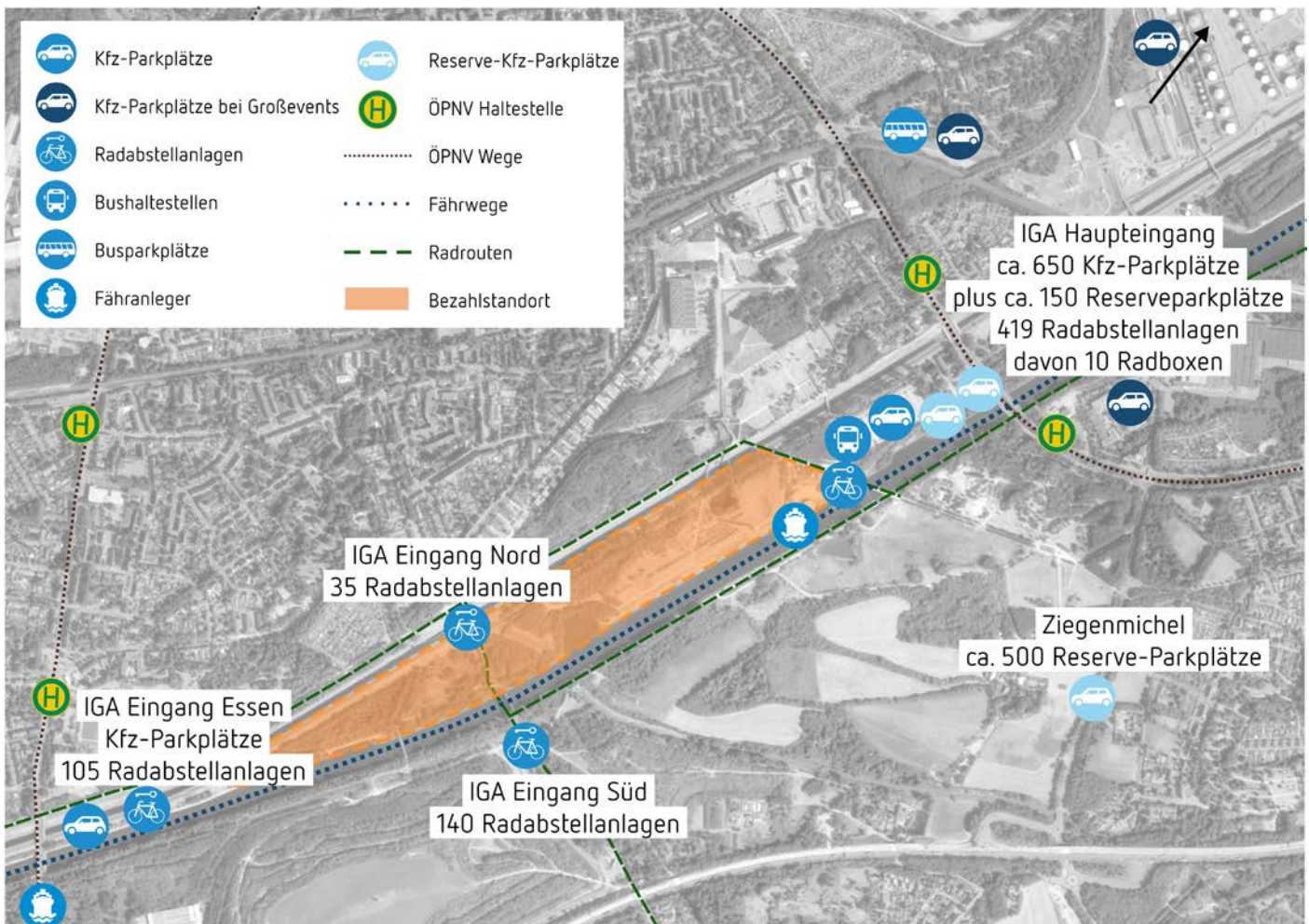


Abb. 27: Übersicht über das Mobilitätskonzept (Quelle: Planersocietät)

den Stellplatzbedarf, andererseits aber auch für die Zuwegung. Das Stellplatzkonzept sieht zunächst vor den werktäglichen Bedarf über den aufgewerteten Parkplatz am Haupteingang abzuwickeln. Hier entstehen voraussichtlich rund 650 Parkplätze, 150 weitere können auf Reserveflächen zusätzlich geschaffen werden, hierbei handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie, der eine genaue Planung folgen muss. Dieser Parkplatz wird der Hauptparkplatz der IGA 2027 in Gelsenkirchen sein und den werktäglichen Bedarf abwickeln können, selbst wenn dieser durch Nutzer*innen des angrenzenden Kinderlandes werktags mitgenutzt wird. Es handelt sich hierbei um einen, zunächst für die IGA 2027, bewirtschafteten Parkplatz mit einer Schrankenanlage. Zwei Schranken sind laut Empfehlungen des ruhenden Verkehrs der FGSV [EAR] voraussichtlich nötig, um die Spitzenstunde am Parkplatz bewältigen zu können, ohne dass ein Rückstau auf die Kreuzung erfolgt. Der Zugang zur Parkfläche wird über eine Lichtsignalanlage an der Grothusstraße neu geregelt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Haltestelle aber auch der vielen Linksabbieger zu empfehlen. Am Wochenende ist die Grünphase am Linksabbieger ggf. zu optimieren, da viele Pkws aus dem Süden von der A42 zu erwarten sind. Die Leis-

tungsfähigkeit des Knotens ist aber in allen Prognosefällen voraussichtlich gegeben (vgl. Abb. 28).

Der Pkw-Verkehr wird vor der Schrankenanlage vom Bus-Reisebus-, Taxi- und Car-Sharing Verkehr getrennt. Diese nutzen eine Extrapur. Die beiden Reserveparkplätze sind erst beim Ausfahren zu erreichen. Dadurch werden Linksabbieger zum Reserveparkplatz und ein Rückstau bis in die Kreuzung an der Grothusstraße verhindert. Der 3.500 m² große Bedarfsparkplatz wird dabei separat über eine manuelle Zufahrtsbeschränkung bewirtschaftet. Ein Parkleitsystem ist in diesem Zuge notwendig, welches die freien Stellplätze am Hauptparkplatz frühzeitig dem Pkw-Fahrer kommuniziert. Dies sollte idealerweise bereits direkt hinter der Autobahn in jedem Fall vor dem Abzweig Lehrhovebruch/Grothusstraße geschehen, damit IGA-Besucher*innen frühzeitig umgeleitet werden können. 2-3 % aller Parkplätze sind als Behindertenstellplätze zu konzipieren. Diese sollten vorrangig möglichst ausstellungsnah bereitgestellt werden. Hierzu eignet sich vor allem der Hauptparkplatz.

Als Ausweichparkplatz steht der Parkplatz am Ziegenmichel

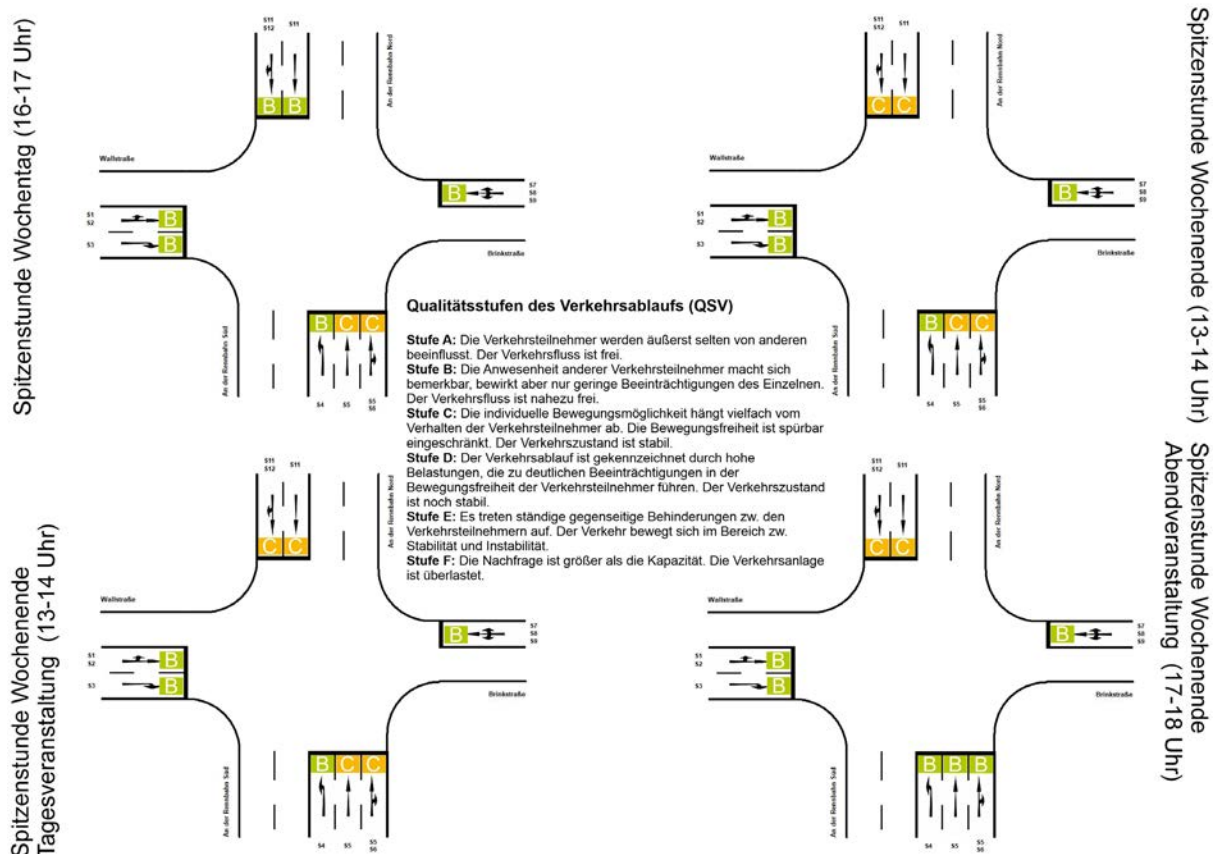


Abb. 28: Qualitätstrufen Knotenpunkt Zufahrt Parkplatz Nordsternpark (Quelle: Planersoci-etät)

zur Verfügung. Hier werden 15.000 m² vorgehalten, wodurch laut EAR 2005 500-600 Parkplätze geschaffen werden. Diese können am Wochenende bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Dadurch werden auch die Wochenendbedarfe abgedeckt. Wichtig ist, dass neben dem Zugang über den Schwarzbach zum Nebeneingang Süd und der fußläufigen Anbindung an den Haupteingang am Ziegenmichel bei größerer Auslastung ein Shuttle-Service zum Haupteingang angeboten werden sollte, um mobilitätseingeschränkten Personengruppen den Zugang zur Fläche zu ermöglichen. Somit ist auch der Bedarf hinsichtlich der Pkw-Stellplätze am Wochenende gesichert.

Als Reservestellflächen werden zudem bei der IGA 2027 auch Stellplätze im Norden der Fläche zur Verfügung stehen. Das Parkhaus und der Parkplatz an der Kranefeldstraße, welches in der Woche größtenteils vom Hotel Hainer und Vivawest genutzt wird, hat am Wochenende laut Aussage des Betreibers freie Kapazitäten, wodurch hier aktuell 350-400 zusätzliche Stellplätze vorhanden sind. Durch den hohen Gewerbe- und Büroanteil im Umfeld der Fläche sind hier ggf. auch noch weitere Flächen in Gewerbegebieten zu akquirieren

Neben den Parkflächen in Gelsenkirchen ist auch in Essen bereits ein kleiner Parkplatz vorhanden. Dieser wird von den Sport- und Bäderbetrieben genutzt, die hier mehrere Sportanlagen unterhalten. Der Parkplatz könnte auf eine Fläche von maximal 4.000 m² ausgebaut werden. Dies entspräche ca. 120-150 Parkplätzen. Der Parkplatz ist heute selten ausgelastet. Es gibt jedoch einige Wochenenden wie der Atatürklauf mit 1.000 Teilnehmenden an denen eine Vollausslastung besteht. Die Nutzung des bestehenden Parkplatzes obliegt also der Absprache zwischen dem Sport- und Bäderbetrieb und der Durchführungsgesellschaft. Eine Nutzung der Parkflächen ist an einem Großteil der IGA-Tage voraussichtlich möglich, sofern sich daraus keine negativen Effekte für die Sportvereine ergeben. Dazu ist eine enge Abstimmung zwischen Durchführungsgesellschaft und Sport- und Bäderbetrieb insbesondere bei Veranstaltungen nötig.

Eine Erhöhung der Parkplatzkapazitäten durch einen Ausbau des Parkplatzes unter Benutzung der angrenzenden Flächen gilt es im weiteren Verlauf des Verfahrens zu prüfen. Der Parkplatz ist Teil des Bebauungsplan 24/69 Lohwiese (Emscherpark). Die Flächen gehören u.a. der Stadt Essen aber auch

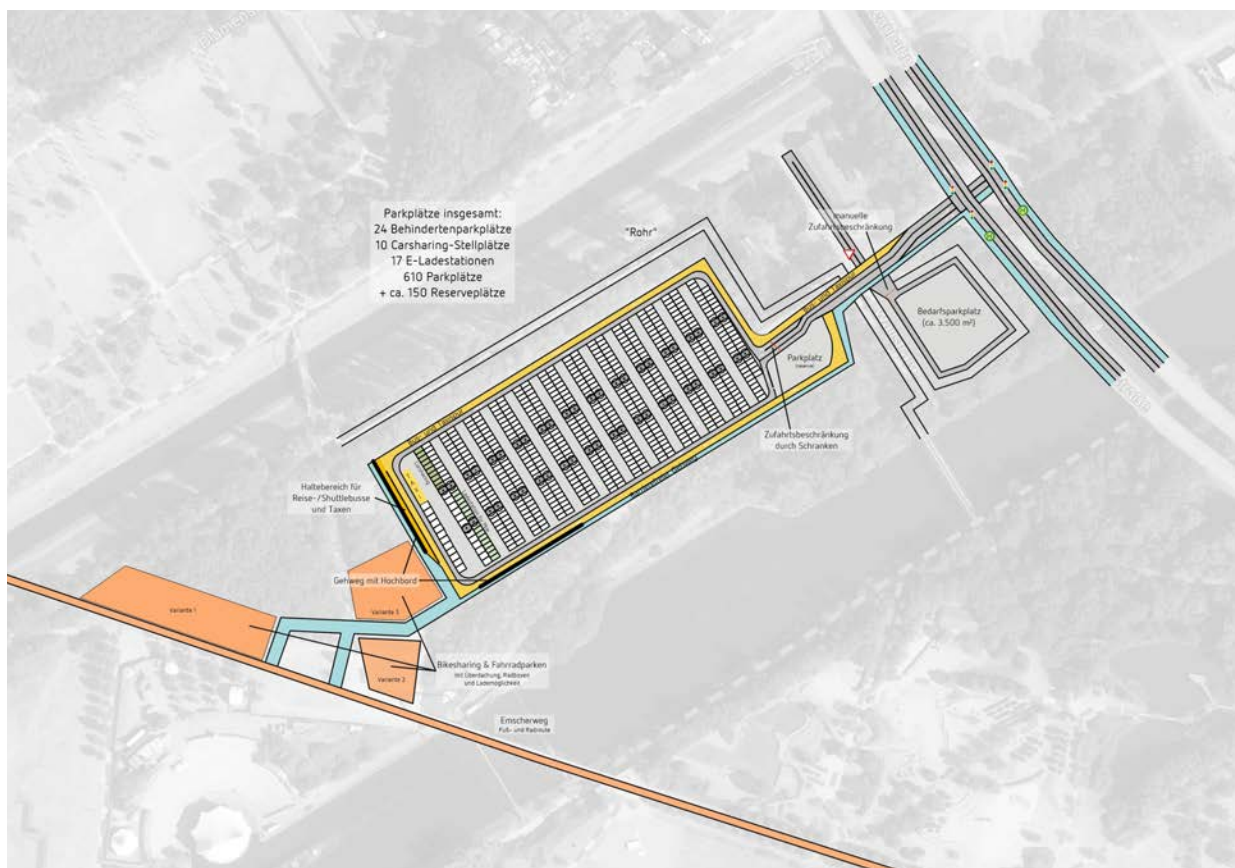


Abbildung 29: Probeentwurf eines möglichen Konzeptes zur Aufwertung der Zufahrt und des Parkplatzes (Quelle: Planersocietät)

teilweise der Emschergenossenschaft, die diesen Zugang als betriebliche Wegetrasse zur Andienung der angrenzenden AKE-Schächte nutzt. Eine Ausweitung des Parkplatzes bedarf zudem ggf. einer Ausweitung der Zufahrt an der Karnaper Straße direkt hinter der Zweigertbrücke. Die Abstimmung über die Machbarkeit einer Ausweitung der Parkflächen vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Restriktionen ist zum Stand der Studie noch nicht abschließend geklärt. Festzuhalten ist jedoch, dass der Stellplatzbedarf über die anderen teils neu geschaffenen Parkplatzflächen bereits gedeckt ist und somit auch die Machbarkeit des Gesamtvorhabens in Bezug auf Stellplatzbedarfe gesichert ist.

Nichtsdestotrotz ist es insbesondere aus Sicht der Stadt Essen empfehlenswert das Vorhaben, am westlichen Eingang Parkmöglichkeiten zu schaffen, weiterzuverfolgen. Ansonsten ist mit Parksuchverkehren und illegal parkenden Pkws in Wohngebieten im Umfeld der Fläche auf Essener Stadtgebiet zu rechnen, zumal auch die ÖV-Anbindung aufgrund langer Abgangszeit von der Straßenbahn nicht optimal anzuschließen ist (siehe ÖPNV). Im Falle einer Nichtrealisierbarkeit einer Ausweitung der Parkflächen auf Essener Stadtgebiet ist für die Laufzeit der IGA ein Parkkonzept für Karnap zu empfehlen, um die MIV-Verkehre aus den Wohngebieten herauszuhalten. In jedem Fall sollten die überörtlichen Verkehre bereits auf der A42, aber auch an der B224 über die K18 (Lehrhovebruch) oder L633 (Grothusstraße) geleitet werden, um diese zum Gelsenkirchener Standort zu führen.

Weiterhin gilt es das Profil der digitalen Modellstadt auch im Zu- und Abfahrtsverkehr zu schärfen. Das Maßnahmenpaket sollte eine Echtzeiterfassung der Parkplätze und der Verkehrssituation enthalten, welches die Informationen in Echtzeit in das Verkehrsleitsystem zur IGA und in eine IGA-App einspeist. Weiterhin sind E-Ladestationen am Parkplatz vorzusehen, um die E-Mobilität zu fördern.

6.1.3 REISEBUSSE

Es ist zu erwarten, dass viele Besuchende mit Reisebussen anreisen. Daher gilt es den Reisebusverkehr zu ordnen. Insgesamt wird erwartet, dass rund 15% der Besucher*innen mit dem Reisebus zur Fläche kommen (vgl. Kap. 4.3.3). Dies entspricht einem Reisebusaufkommen von 14 Bussen pro Tag ohne Veranstaltung, bis zu 23 mit Großveranstaltungen.

Ein Zugang für Reisebusse soll ausschließlich am Haupteingang in Gelsenkirchen realisiert werden. Auf dem Parkplatz am Amphitheater sind dafür spezielle Ein- und Aussteige-

buchten für Reisebusse auszuweisen. Die Reisebusse können zunächst die Fahrspur für Busse und Taxen nutzen (Abb. 29), nahe zum Eingang am Ende des Parkplatzes vorfahren und dort entlang des Hochbords halten, um die Fahrgäste aussteigen zu lassen. Sowohl im südlichen, als auch im westlichen Bereich sind Hochborde vorhanden, sodass bei einem starken Andrang eine Vielzahl von Bussen gleichzeitig halten und aussteigen lassen können. Sobald alle Fahrgäste ausgestiegen sind, werden die Reisebusse zum Busparkplatz nördlich des Bezahlstandorts gewiesen, auf dem diese parken können. Hierfür sind die entsprechende Anzahl Reisebusparkplätze vorzusehen. Um die Fahrgäste am Ende ihres IGA Besuches wieder aufzunehmen, wird erneut an den Hochborden am Haupteingang gehalten.

6.1.4 ÖPNV

Die Anreise mit dem ÖPNV soll im Sinne einer umweltfreundlichen IGA gefördert werden. Weite Teile Gelsenkirchens sind schon heute mit dem ÖPNV angebunden. Der Schienenverkehr (Regionalzug, S-Bahn) hat sechs Haltepunkte in Gelsenkirchen (Hassel, Buer Nord, Buer Süd, Zoo, Hauptbahnhof, Rotthausen). Neben dem schienengebundenen Personennahverkehr verkehren in Gelsenkirchen auch Straßenbahnen, Busse und Taxibusse. Direkt an der Fläche des Bezahlstandorts existieren jedoch im Moment keine Haltestellen des ÖPNV. Die nächste Haltestelle zum Eingang am Amphitheater ist die Bushaltestelle Krokuswinkel, diese ist ca. 550m entfernt und wird durch die Linie 383 in einem 10-Minuten-Takt bis ca. 16:00 Uhr werktags bedient, anschließend verkehrt sie in einem 30-Minuten-Takt. Die Linie 383 verbindet die Stadtteile Heßler, Ückendorf, Altstadt, Schalke, Feldmark und Horst miteinander. Aus diesem Grund sollten die beiden Haltepositionen der Haltestelle Krokuswinkel, welche im Moment weit auseinander liegen, getrennt werden. So soll gegenüber der nördlichen Halteposition auch die Halteposition der Gegenrichtung mit dem Namen Krokuswinkel entstehen. Südlich der Einfahrt zum Bezahlstandort werden zwei neue Haltepositionen entstehen, die z.B. den Namen Amphitheater oder IGA-Haupteingang tragen können. Durch die Teilung und Verlagerung der Haltestelle wird die Anbindung mit dem ÖPNV zum Bezahlstandort für viele Stadtteile attraktiver. Eine Verlängerung des 10-Minuten-Takts bis zum Ende der Öffnungszeiten der IGA ist dabei anzudenken.

Die nächste Haltestelle auf Essener Seite ist die Stadtbahnhaltestelle Arenbergstraße. Diese ist ca. 800m entfernt und wird durch die U11 mit einem 10-Minuten-Takt unter der Woche zu den Öffnungszeiten der IGA und am Wochenende in

einem 15-Minuten bedient. Die U11 schafft eine Verbindung zum IGA-Gelände für den Gelsenkirchener Stadtteil Horst und der Stadt Essen. Eine Verlegung der Haltestelle der U11 in Richtung des IGA Eingangs und Schaffung einer barrierefreien Aus- und Einstiegsmöglichkeit ist aufgrund der Gegebenheiten vor Ort nicht möglich. Die Strecke über die Zweigertbrücke und im Bereich des IGA Eingangs der Stadtbahn Essen erfolgt gemeinsam mit dem weiteren Straßenverkehr, hier müsste eine Sonderschaltung des Kfz-Verkehrs erfolgen, um einen sicheren Ausstieg zu ermöglichen. Es bestehen allerdings keine Flächen für die Umsetzung von Hochbahnsteigen, weder als Mittel- noch als Seitenbahnsteig. Diese sind für einen Halt der Linie U11 zwingend erforderlich. Unklar ist auch, ob der bauliche Eingriff auf der Brücke die Statik beeinträchtigt. Ein Ein- bzw. Ausstieg auf Straßenniveau ist mit dem Stadtbahnwagen-Fuhrpark der Ruhrbahn nicht möglich, da hier keine Niederflurfahrzeuge möglich sind. Durch die Umsetzung der Linie U11 als Stadtbahn erfolgt der Betrieb auf Normalspur (1.435 mm). Der alternative Einsatz von NiederflurStraßen-

bahnen scheidet daher ebenfalls aus. Zum einen sind die weiteren Stationen entlang der Strecke überwiegend nicht für Niederflur-Straßenbahnen geeignet (Hochbahnsteig), zum anderen verkehrt die Straßenbahn in der Stadt Essen auf der Meterspur (1.000mm). Neben den nicht umsetzbaren baulichen Voraussetzungen, müsste auch geklärt werden, ob eine weitere Haltestelle im Umlauf, ohne die Einführung eines weiteren Fahrzeugs, möglich ist. Darüber hinaus müsste eine Anpassung der Taktung erfolgen, da die U11 auf einzelnen Abschnitten lediglich eingeleisig verkehrt. Es würde zudem keine barrierefreie Verknüpfung mit der IGA-Fähre ermöglicht werden können. Die ÖPNV-Anbindung ist zwar von der Taktung sehr attraktiv, jedoch dürfte die Entfernung zum Gelände viele Besucher*innen abschrecken. Da bauliche Lösungen nicht realisiert werden können, sollte alternativ ein besonderes Informationsmanagement implementiert werden. Hierbei kann eine temporäre Umbenennung der Haltestelle zu ‚Arenbergstraße/IGA Eingang West‘, in Frage kommen. Darüber hinaus kann eine Wegweisung mit dem Logo der IGA sowohl

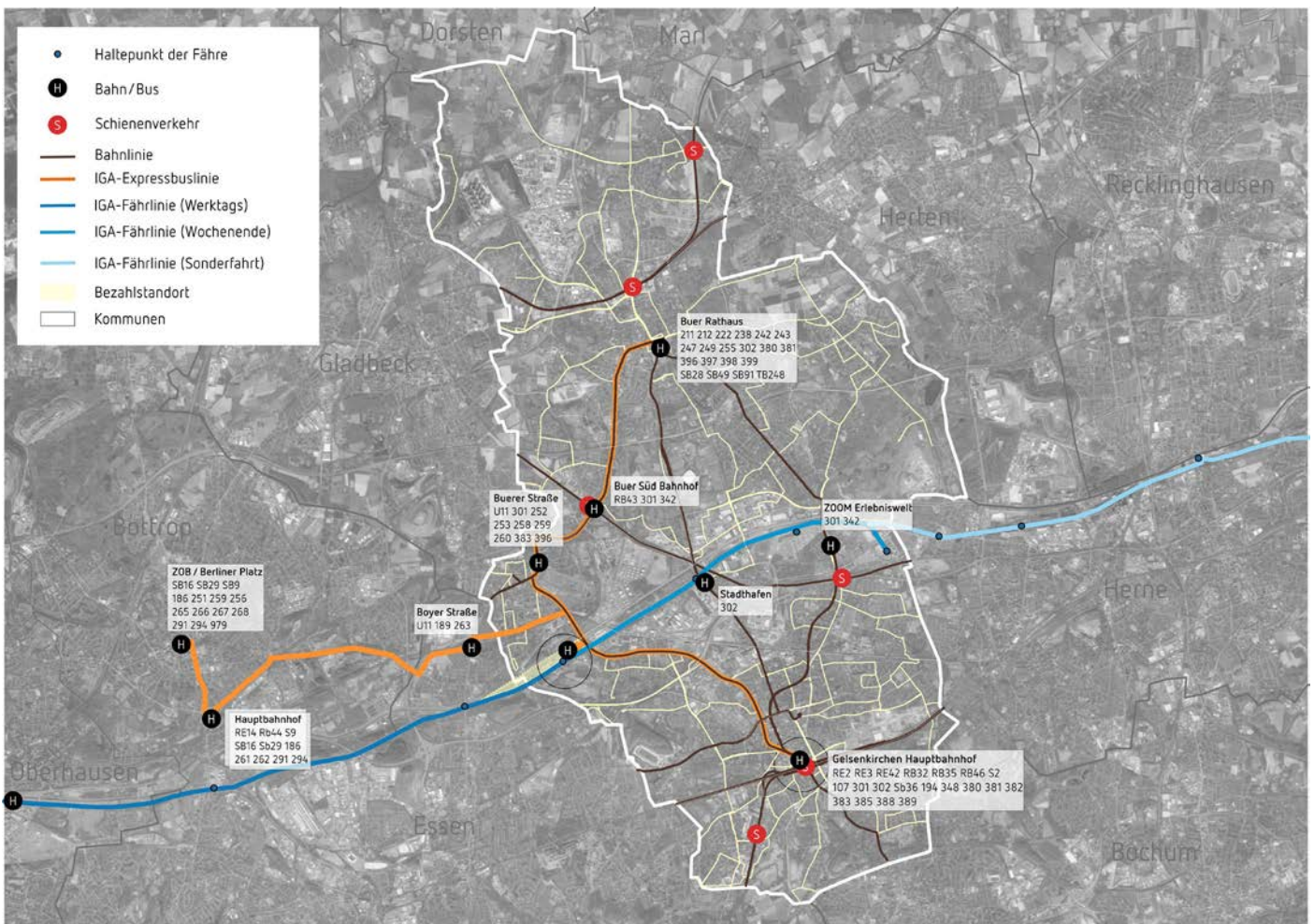


Abb. 30: Übersicht über den ÖPNV in Gelsenkirchen

den Weg zum IGA Gelände als auch zurück zur Stadtbahn-Haltestelle weisen. Auch Bodenmarkierungen, wie z.B. Fußstapfen mit Blumen, können den Weg weisen und dafür sorgen, dass Besucher*innen zur Fläche und zurück gelangen. An der Arenbergstraße kann auch ein zusätzliches Angebot an Leihrädern oder E-Scootern geschaffen werden. Allerdings ist dazu eine Aufwertung der Wegeverbindung über die Lohwiese und die Verlängerung der Timpestraße durch das Sportareal anzustreben, um unsichere Querungen entlang der Karnaper Straße zu vermeiden.

Die vorhandenen Linien werden einen Großteil der Besucher*innen nicht dazu anregen, den ÖPNV zu nutzen. Um die Attraktivität des ÖPNVs zu steigern, ist die Einführung von IGA-Express-Bussen am Wochenende vorgesehen. Diese Busse halten an wichtigen Haltestellen des ÖPNV, an denen Personen auf die Express-Busse umsteigen können und direkt an den Haupteingang des Gelsenkirchener Bezahlstandort (über die Busspur) gebracht werden. Die Express-Busse sind besonders für mobilitätseingeschränkte Personen interessant, da sowohl die Busse als auch der kurze Weg von der Haltestelle zum Eingang barrierefrei ausgebaut sein werden. Insgesamt sind drei IGA-Express-Buslinien geplant. Die erste Linie führt vom Hauptbahnhof Gelsenkirchen ohne Zwischenstopp zum Haupteingang der IGA. Am Hauptbahnhof besteht eine Anbindung an folgende Linien: RE2, RE3, RE42, RB32, RB35, RB46, S2, 107, 301, 302, SB36, 194, 348, 380, 381, 382, 383, 385, 388, 389 und an Züge des Fernverkehrs. Besucher*innen aus dem Ruhrgebiet und dem Niederrhein können den Hauptbahnhof in Gelsenkirchen zum Umstieg auf den IGA-Express nutzen. Neben den Reisenden über den Hauptbahnhof, schafft diese Linie auch für die südlichen Stadtteile Gelsenkirchens, vor allem Altstadt und Neustadt, aber auch Ückendorf, Rotthausen und Bulmke-Hüllen, eine attraktive Verbindung. Auch die Stadtteile Feldmark, Schalke und Schalke Nord erreichen den Hauptbahnhof mit dem ÖPNV und können dort auf die IGA-Express-Linie umsteigen. Die zweite Linie des IGA-Expresses verkehrt von dem Buerer Rathaus über den Bahnhof Gelsenkirchen Buer-Süd über die Buerer Straße zum Bezahlstandort. Am Buerer Rathaus sind Umstiege aus den Linien 211, 212, 222, 238, 242, 243, 247, 249, 255, 302, 380, 381, 396, 397, 398, 399, SB28, SB49, SB91 und TB248 möglich. In Gelsenkirchen Buer-Süd kann ein Umstieg von der RB43, 301 und 342 ermöglicht werden. An der Buerer Straße wird die U11, 301, 252, 253, 258, 259, 260, 383 und 396 mit dem IGA Express verknüpft. Mit dieser Linie werden vor allem die nördlichen Stadtteile Buer, Scholven, Resse, Hassel, Resser Markt, sowie Beckhausen, Horst, Bismarck und Erle angebunden. Die dritte Linie star-

tet in Bottrop am ZOB/Berliner Platz und führt über den Bottroper Hauptbahnhof und die Boyer Straße in Essen zum Haupteingang. Über den ZOB/Berliner Platz schafft man eine Umsteigemöglichkeit von den Linien SB16, SB29, SB9, 186, 251, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 291, 294 und 979. Über den Hauptbahnhof in Bottrop kann von der RE14, RB44, S9, SB16, SB29, 186, 261, 262, 291 und 294 umgestiegen werden. Auch Besucher*innen aus Bottrop haben so die Möglichkeit umweltfreundlich mit dem IGA-Express anzureisen. Durch den Halt an der Boyer Straße in Essen mit Umsteigemöglichkeiten von der U11, 189 und 263 werden auch die Essener angebunden, die nicht den Nebeneingang auf der Essener Seite erreichen können. Dadurch werden auch Stellplatznachfragen in Essen reduziert. Die Expressbusse sollen in einem bedarfsgerechten Takt fahren. Dies bedeutet, dass in den Eröffnungsstunden in einem engeren Takt Richtung IGA Gelände gefahren wird. Der Takt wird gegen Mittag ausgedünnt, bevor nachmittags die Expressbusse Besucher*innen von der Fläche abholt und zurückbringt.

Wie auch die Reisebusse nutzen die IGA-Express-Busse die extra Fahrspur für Busse um zu den Haltepositionen mit Hochbord zu kommen, dort die Fahrgäste ein bzw. aussteigen zu lassen und anschließend zur nächsten Haltestelle zu fahren.

6.1.5 RADVERKEHR

Im Sinne einer umweltfreundlichen IGA soll der Radverkehr gefördert werden. Die Voraussetzungen dazu sind vorhanden, liegt der Gelsenkirchener Bezahlstandort an schon vorhandenen Themenrouten bzw. wird von ihnen gequert.

Parallel des Bezahlstandorts verlaufen sowohl der Emscher-Weg als auch die Route der Industriekultur. Der Emscher-Weg, der nördlich des Gebiets entlang der Emscher verläuft, verbindet auf 101 km die Quelle der Emscher in Holzwickede mit der Mündung in den Rhein in Dinslaken und passiert dabei einige Städte des Ruhrgebiets. Auf Höhe des Haupteingangs der IGA quert der Weg sowohl die Emscher, als auch den Rhein-Herne-Kanal und verläuft dann weiter Richtung Osten. Er passiert dabei den Haupteingang der IGA und auch vorher schon den Nordeingang und ist ein optimaler Zubringer für IGA-Besuchende.

Die Route der Industriekultur, die von Westen kommend nördlich des Bezahlstandorts verläuft, den Standort quert, um dann südlich entlang des Rhein-Herne-Kanals Richtung Osten zu laufen, verbindet im gesamten Ruhrgebiet Industriedenk-

mäler miteinander. Sie passiert dabei auch alle vier Eingänge der IGA. Je nachdem von welcher Richtung kommend wird der Bezahlstandort von Nord nach Süd oder Süd nach Nord passiert. Hierbei gibt es die Möglichkeit den Ausstellungsbereich in einer vorgeschriebenen Zeit zu queren, ohne den Eintrittspreis zu zahlen. Dies schafft die Option die Route der Industriekultur auch während der IGA mit dem Rad zu befahren.

Auf Essener Seite verläuft ebenfalls die Raderlebnis Route Nord Essen südlich des Bezahlstandorts entlang, diese biegt auf Höhe des Eingangs Süd nach Süden ab. Hier ist ein Abstellen des Rades und Eintritt in den Bezahlstandort möglich. Durch das Gelände der IGA verläuft ebenfalls die NaturRoute Essen von Nord nach Süd. Auch für diese Route ist die oben beschriebene Querungsmöglichkeit des Geländes relevant. Für Radfahrende, die die IGA nicht nur queren, sondern auch besuchen wollen, stehen sowohl am nördlichen, als auch am südlichen Eingang Radabstellanlagen bereit. Westlich des Bezahlstandorts und damit nicht unmittelbar an einem Eingang gelegen, verlaufen noch die deutsche Fußball-

route NRW und die Stadtroute Essen. Von beiden Routen ist der Eingang auf Essener Seite mit einem kurzen Abstecher erreichbar.

Da die IGA in den Sommermonaten stattfinden wird, ist von einer vermehrten Anreise mit dem Rad auszugehen. Auch die einfache Möglichkeit mit dem Rad entlang der Emscher oder des Rhein-Herne-Kanals zu verschiedenen Parks und Grünflächen zu gelangen, wird viele Besucher*innen umsteigen lassen.

Abb. 31 zeigt die Ergebnisse eines Radverkehrskonzepts für den RVR in und um den Bezahlstandort in Gelsenkirchen (Stand 2018). Dabei fällt auf, dass schon viele Radwege vorhanden sind und bei einigen auch keine Maßnahmen erforderlich sind. Mit dem geplanten regionalen Radwegenetz des RVRs gibt es bereits ein Planwerk, welches aufgegriffen werden kann. Für die IGA ergeben sich auf Basis dieses Planwerks Handlungsprioritäten bei der Umsetzung des regionalen Radwegenetzes.

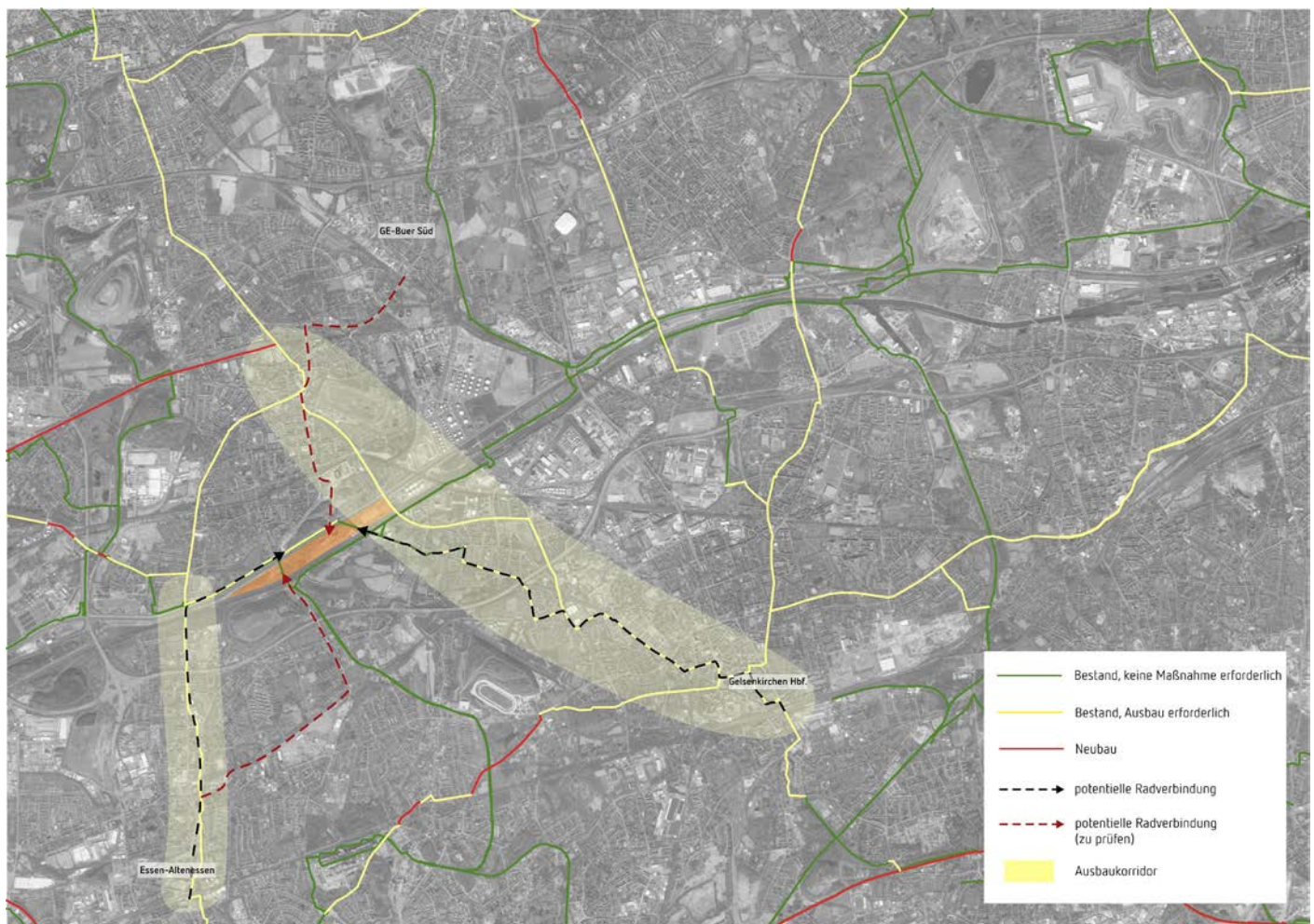


Abb. 31: Vorhandene Radwege um den Bezahlstandort (Quelle: Planersocietät)



Radabstellanlagen in Hamburg



Radbox in Schwelm



Mobile Radständer in Nürnberg



metropolrad Station in Dortmund

Abb. 32: Vorschlag Abstellanlagen und Bike Sharing (Quelle: Planersocietät)

Die Anbindung an den Haupteingang über den Emscher-Weg existiert bereits, muss aber laut Planwerk sowohl von Norden als auch von Süden ausgebaut werden. Unabhängig vom regionalen Radwegenetz muss auch die Anbindung von Bahnhöfen in der Umgebung überprüft werden. So wird für die IGA insbesondere die Anbindung an den Bahnhof Buer Süd relevant, die aktuell nicht in entsprechender Qualität vorhanden ist. Um das blaue Band als Gesamtkonzept zu fördern, ist ein Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen im gesamten Gelsenkirchener Stadtgebiet zu empfehlen. Währenddessen zeigt die Analyse der Ost-West Verbindung entlang des Rhein-Herne-Kanals und der Emscher kaum Aufwertungsbedarf bzgl. der Radwegequalitäten. Lediglich im Bereich der Brücken kann es aufgrund von geringen Breiten zu Engstellen kommen.

An der Fläche selbst sind vor allem Radabstellanlagen zu schaffen. Insgesamt sind im Normalbetrieb rund 700 Fahrradabstellplätze zu schaffen. Im Veranstaltungsfall sind temporäre Angebote zu ergänzen.

Am Haupteingang sind dauerhafte Radabstellanlagen für 419 Räder zu schaffen. Ein Teil davon (ca. 200 Radabstellanlagen) werden auch über die IGA hinaus an diesem Standort erhalten bleiben und können dann von Besuchenden des Amphitheaters benutzt werden. Neben klassischen Radabstellanlagen (Anlehnbügel) werden hier auch Fahrradboxen (Zehn Stück), Lademöglichkeiten für Pedelecs und Aufbewahrungsmöglichkeiten anhand von Schließfächern entstehen. Ebenfalls dauerhaft soll eine Bikesharing Station implementiert werden. Eine Radreparaturstation ergänzt das Angebot. Der Standort kann auch nach der IGA als Teil der Freizeitradmobilität entlang der Kanäle bestehen bleiben.

Der südliche Eingang ist bereits gut von Süden über die NaturRoute Essen, die Raderlebnis Route Nord Essen und die Route der Industriekultur erreichbar, hier sollte eine neue Verbindung aus Richtung Altenessen geschaffen werden. Im Süden sind 140 Radabstellanlagen für die Dauer der IGA vorzuhalten. Am Eingang im Norden sollen 35 Radabstellanlagen

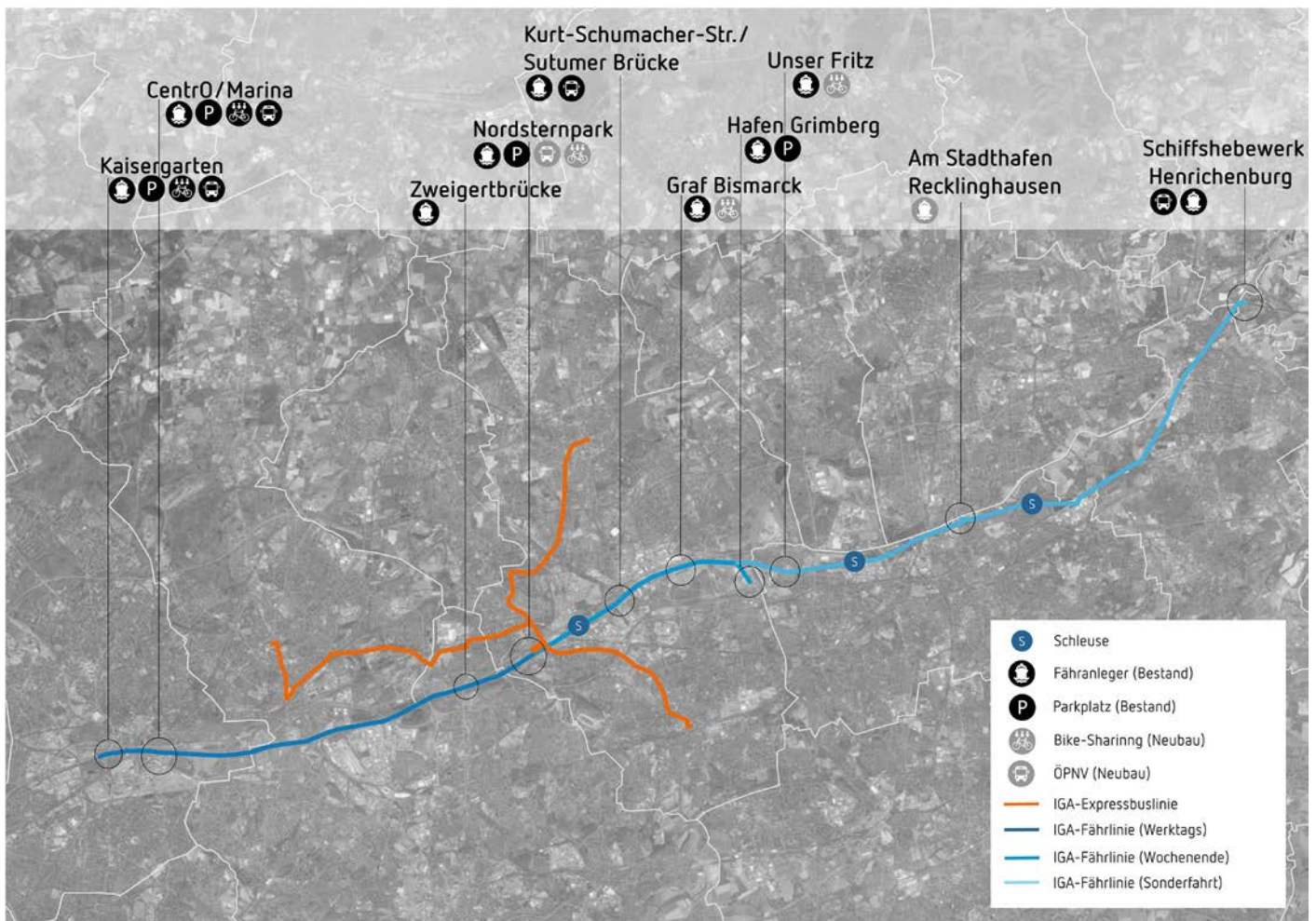


Abb. 33: Übersicht über die Zubringerlinien zum Bezahlstandort (Quelle: Planersocietät)

entstehen, welche durch den Emscher-Weg, die Route der Industriekultur und der NaturRoute Essen angebunden sind. Der Eingang in Essen wird ebenfalls durch den Emscher-Weg und die Route der Industriekultur parallel der Emscher angebunden, diese ist auszubauen. Auch in Essen werden 105 Radabstellanlagen benötigt, hierunter auch Lademöglichkeiten für Pedelecs. Die Fahrradabstellanlagen an den Nebeneingängen können auch temporär angebracht werden. Diese können so nach Ablauf der IGA an andere Orte in Gelsenkirchen versetzt werden.

Für alle Radabstellanlagen gilt, dass diese möglichst sicher und einfach zu bedienen sind. Hierbei sollen Anlehnbügel verwendet werden, um das Rad nicht zu beschädigen. Sofern erwünscht können auch zweistöckige Anlagen verwendet werden. Einige der Radabstellanlagen werden lediglich während den IGA Zeiten benötigt und sollen daher als temporäre Lösung geplant und gebaut werden. Während die dauerhaften Abstellanlagen überdacht sind, können ein Teil der temporären

Anlagen auch nicht überdacht sein. Am Haupteingang und am Eingang in Essen sind darüber hinaus auch Fahrradboxen und Lademöglichkeiten, sowie Gepäckschließfächer geplant.

6.1.6 FÄHRE/BOOTSVERKEHR

Durch die Lage am Rhein-Herne-Kanal bietet sich eine Anbindung übers Wasser an. Um den Bezahlstandort anzubinden, kommen drei Möglichkeiten in Betracht. Diese unterscheiden sich nach Länge und Zweck der Verbindung.

Die erste Route (Werktags) beginnt westlich des Bezahlstandorts mit den Anlegestellen GE Nordsternpark, E Zweigertbrücke, OB Marina/ CentrO und OB Kaisergarten. Diese Strecke wird aktuell von der weißen Flotte befahren und dauert 1 Stunde und 15 Minuten. Bei einem Umlauf von 2,5 Stunden kann diese Strecke mit einem Schiff befahren werden. An den Standorten Kaisergarten und an der Marina/ CentrO ist ebenfalls ein Umstieg vom Pkw und vom ÖPNV möglich. Die-

se Verbindung könnte zwei Mal täglich werktags verkehren (morgens zur Fläche, abends nach Oberhausen).

Die zweite Route (Wochenendverlängerung) führt westlich und östlich des Bezahlstandorts und bindet neben den oben genannten Anlegern auch die Kurt Schumacher Straße/ Sutumer Brücke, Graf Bismarck und den Hafen Grimberg an das IGA Gelände an. Bei dieser Route muss die Schleuse in Gelsenkirchen passiert werden. Laut Wasserschiffahrtsverwaltung kann diese jedoch in einen Taktfahrplan integriert werden. Vorteile dieser Fährverbindung, neben der hohen Attraktivität durch die Schleusenbefahrung, sind die weiteren Parkmöglichkeiten an der Zoom Erlebniswelt (unter der Woche) und die Umsteigemöglichkeiten vom ÖPNV auch an der Kurt-Schumacher-Straße, Graf Bismarck und Hafen Grimberg (Zoom Erlebniswelt). Diese Verbindung dauert ca. 2,5 h, hat also einen Umlauf von 5h. Potenzial für diese Fährverbindung wird insbesondere am Wochenende gesehen. Hier könnten zwei Schiffe einen regelmäßigen Takt von 2,5h schaffen, der nicht nur für die Ausstellungsfläche interessant ist, sondern darüber hinaus den gesamten Teilbereich am Rhein-Herne-Kanal aufwertet. So könnten beispielsweise Wandern- oder Fahrradfahrende entlang des Kanals die Fähre auch als Rückbringer nutzen.

Die dritte Route wird als Event Route deklariert und umfasst neben den Anlegern westlich und östlich des Bezahlstandorts auch die Anleger Unser Fritz, Schleuse Wanne-Eickel, Stadthafen Recklinghausen und Schiffshebewerk Henrichenburg. Hierbei sind insgesamt drei Schleusen zu passieren (Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Herne Ost). Vorteil dieser Route sind die weiteren Parkmöglichkeiten an der Schleuse Wanne-Eickel und am Schiffshebewerk Henrichenburg, sowie die Umsteigemöglichkeiten vom ÖPNV (Bus) an allen Stationen (nicht sehr gut angebunden weite Fußwege). Die Event Route dauert mindestens 5 h, daher ist eine attraktive Rückführung nötig. Sie eignet sich eher für gelegentliche Events auf denen die Fährfahrt im Vordergrund steht. Die Verbindung erfordert zudem ein gastronomisches Angebot auf dem Schiff. Eine Nutzung des Rhein-Herne-Kanals für Fähr- und Bootsverkehr ist mit dem WSA Duisburg-Meiderich abzustimmen.

6.1.7 FUSSVERKEHR

Auch wenn nur rund 23 % der Besucher*innen aus dem direkten Umfeld der Fläche kommen, ist eine Förderung des Fußverkehrs essenziell. Einerseits betrifft dies die Fußverkehrsachsen zur Fläche aus den angrenzenden Stadtteilen Horst, Karnap oder Altenessen, andererseits die Zuwegung zur Fläche

von den Parkplätzen und den ÖPNV-Halten in Essen und Gelsenkirchen.

Die Fußverkehrsachsen zu entwickeln, ist besonders hinsichtlich der attraktiven Lage am Rhein-Herne-Kanal und an der Emscher auch über die IGA hinaus wichtig, um die Attraktivität des Standortes Gelsenkirchen zu erhöhen. Hier besteht eine West-Ost Verbindung mit hohem Potenzial. Die Freizeitwege an den beiden Wasserwegen, die vielen Parks und naturnahen Flächen wie z.B. Emscherpark, Nordsternpark, Linnenbrink, Emscherbruch und Resser Wäldchen bilden ein grün-blaues Band entlang der Wasserwege, die es langfristig für den Fußverkehr zu entwickeln gilt. Ebenso gilt dies für die bereits teilweise attraktiv gestalteten Nord-Süd-Achsen. Hier ist die Nordachse entlang des Verlaufs der Alten Emscher sowie südlich entlang des Schwarzbaches und entlang der Stadtgrenze Essen/Gelsenkirchen zu nennen. Die Achse und ihre Zuwegungen aus den Wohngebieten weiterzuentwickeln, sollte unabhängig von der IGA ein Ziel sein, um den Freizeitraum in Gelsenkirchen zu attraktivieren. Dafür sind hohe Standards anzusetzen: Breite Fußwege (mind. 3,50 Meter), hochwertige Bodenbeläge, eine barrierefreie Führung ohne Angsträume oder konfliktfreie Führung (kein ruhender Kfz-Verkehr, ggf. sichtbare Trennung vom Fahrradverkehr an sehr belebten Wegen) sind dafür beispielhafte Standards, die es anzusetzen gilt.

Die IGA 2027 kann durch eine Attraktivierung des Umfeldes profitieren:

- Attraktive, eigenständig geführte Freizeitwege abseits des motorisierten Individualverkehrs erhöhen die Bereitschaft auch längere Wege zu Fuß zu gehen. Dies hilft bei der Zielerreichung einer umweltfreundlichen IGA und fördert zudem die Gesundheit der Menschen in Gelsenkirchen (auch über die IGA hinaus)
- Durch diese Achsen werden zudem neue „Ausstellungsflächen“ außerhalb der IGA erschlossen, die einerseits die Akzeptanz der IGA als Gesamtmaßnahme erhöhen und zudem auch eine Verknüpfung mit dem Gesamtstandort ermöglichen (z.B. ein Fährschiff, welches auch Attraktionen außerhalb des Bezahlstandortes anfährt)

Aber nicht nur Personen, die von ihrem Zuhause oder Hotel zu Fuß zum Bezahlstandort laufen sind als zu Fußgehende zu berücksichtigen, sondern auch Personen, die mit dem ÖPNV oder MIV zur IGA fahren und das letzte Stück zu Fuß gehen. Hierbei sind an allen vier Eingängen barrierefreie Wege, z.B. von den ÖPNV Haltestellen und den Parkplätzen, zu schaffen. Aber auch vom Parkplatz am Ziegenmichel soll eine Fuß-

wegeverbindung entlang des Schwarzbaches zum südlichen Eingang entstehen, auch diese soll möglichst barrierefrei und attraktiv gestaltet werden. Konflikte mit dem Radverkehr gilt es insbesondere vor den Eingängen zu vermeiden. Dies ist insbesondere am Haupteingang, an dem eine wichtige Radroute entlangläuft, zu vermeiden.

6.1.8 VERNETZTE MOBILITÄT

Die Stadt Gelsenkirchen hat sich das Ziel gesetzt, vernetzte Mobilität in der Stadt zu fördern. Darunter fällt z.B. der Ausbau der Mobilstationen auf dem Gelsenkirchener Stadtgebiet. Vernetzte Mobilität ist dabei ein Thema, welches sowohl vom Land NRW über das Zukunftsnetz Mobilität (mobil.nrw, Leitfaden) als auch vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aktuell stark vorangebracht und auch gefördert wird. Besucher*innen sollen 2027 das Ausstellungsgelände möglichst konflikt- und barrierefrei erreichen können. Der ÖPNV und der Radverkehr sollen dabei idealerweise das Rückgrat der umweltfreundli-

chen Verkehrsabwicklung darstellen. Unterstützt werden soll das Angebot durch ein Sharing-Angebot (Car, Bike, Scooter). Mit dem Metropolrad Ruhr ist bereits ein ruhrgebietsweiter Bike-Sharing Anbieter vor Ort. Die Station am Nordsternpark (Nr. 7606, Am Bugapark) ist derzeit vor allem für die Vivawest Mitarbeiter*innen interessant. Bei der Neuausschreibung (vrs. 2021) gilt es die IGA-Anforderungen an das stadtweite Bike-Sharing Angebot zu formulieren. Ein Car-Sharing Angebot existiert derzeit nicht. Mit dem RUHRAUTO-E besteht aber ein innovatives Angebot im Raum mittleres Ruhrgebiet (Standort z.B. im Wissenschaftspark GE). Ein Standort am neuen IGA-Gelände und an weiteren relevanten Schnittstellen (siehe unten) ist anzustreben.

Im Zuge der IGA wird am Hauptparkplatz eine Mobilstation zu errichten sein. Diese wird folgende Angebote enthalten

- Witterungsgeschützte Radabstellanlagen mit ca. 10 abschließbaren Fahrradboxen
- Parkmöglichkeiten

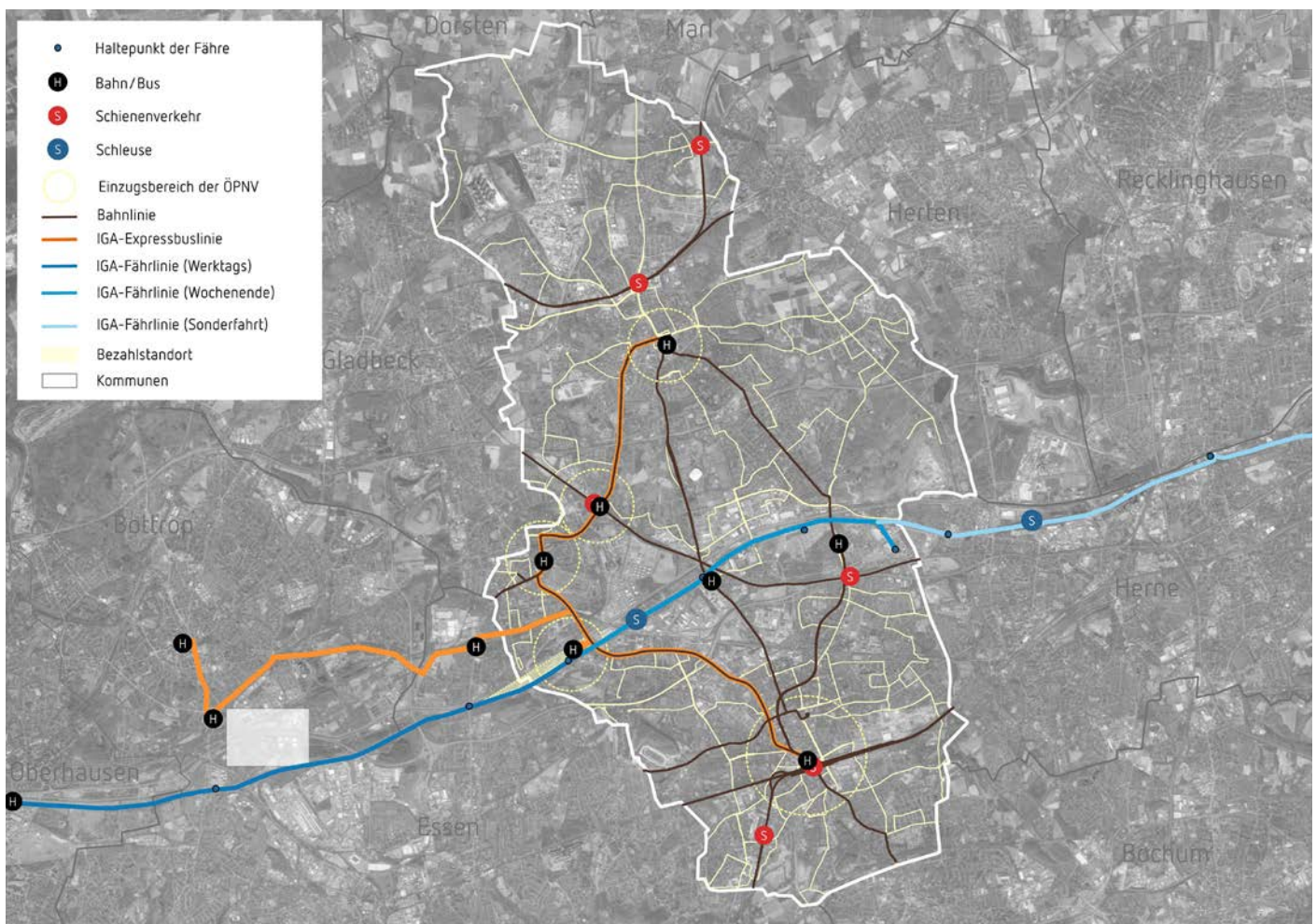


Abb. 34: Übersicht der vernetzten Mobilität (Quelle: Planersocietät)



Abb. 35: Mobilstation in Bremen kann ein Vorbild für die IGA sein (Quelle: Planersocietät)

- Car-Sharing-Stellplätze (5-10 Plätze)
- Bike-Sharing Angebot
- Radreparaturstation
- Taxistand (3-5)
- Schließfächer
- Lademöglichkeit Pedelecs
- Solarpanels
- Informationsangebot Mobilität
- Shuttlebuszugang/Direkte Wegweisung ÖPNV

Am Nebeneingang in Essen ist ebenfalls eine Schnittstelle anzubieten. Diese beiden Mobilstationen bilden die Ankerpunkte für die vernetzte Mobilität zum Ausstellungsgelände. Jedoch sind nahtlose Mobilitätsketten mit Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln nur möglich, wenn dies im gesamten Stadtgebiet gelebt wird. Daher ist der Ansatz ein stadtweites Mobilstationsnetz anzustreben zu begrüßen. Im Fachkonzept Multimodale Mobilität werden auf Basis quantitativer Messwerte (Ein- und Aussteiger- und Umsteigerzahlen, Soziodemographie, Bedeutung der Haltestelle im Verkehrsnetz, etc.) bereits potenzielle Haltestellen und Bezirke identifiziert, die

prioritär zu verfolgen sind. Dem Stadtteil Horst wird dabei ein hohes Potenzial für eine Mobilstation zugeschrieben. Für die IGA sind im Speziellen die Wegeketten relevant, welche die intermodale Mobilität zum Gelände erleichtern. Mobilitätsschnittstellen sind somit insbesondere an relevanten Umsteigepunkten zur IGA zu schaffen. Nach Analyse der Ein- und Aussteigerzahlen in der Stadt Gelsenkirchen sowie der Betrachtung der Zuwegung zur IGA mit dem ÖPNV und dem Rad lassen sich folgende besonders relevante Haltepunkte identifizieren, die es prioritär auszubauen bzw. aufzuwerten gilt. Diese haben alle eine direkte ÖPNV-Anbindung zur Fläche (IGA-Express oder Linienbus):

- Rathaus Buer – Ein Umbau der Haltestelle (ZOB, als auch Straßenbahnanbindung) am Rathaus Buer wurde 2018 begonnen und im Zuge dessen die Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld aufgewertet und die Barrierefreiheit verbessert. Ein Kundencenter der Bogestra bietet Mobilitätsinformationen an. Im Umfeld befinden sich zwei Bike-Sharing Stationen (Goldbergstraße/Max-Planck Gymnasium), die jedoch nicht mit der Haltestelle verknüpft sind. Bewirtschaftete Parkmöglichkeiten befinden sich am Rathaus Buer, die jedoch nicht dem Zweck von B+R dienen. Fahrradabstellanlagen sind nur unzureichend vorhanden. Die Haltestelle Rathaus Buer war bereits Teil des Fachkonzeptes Multimodale Mobilität. Eine Beispielplanung existiert hier bereits.
 - Bahnhof Buer Süd - Am Bahnhof Buer Süd kann sowohl vom schienengebundenen ÖPNV auf den straßengebundenen ÖPNV umgestiegen werden, als auch auf die IGA-Express-Linie. Darüber hinaus befindet sich dort auch ein Radschloss zum Abstellen von Rädern. Eine barrierefreie Zuwegung zu den Gleisen ist vorhanden.
 - Hauptbahnhof Gelsenkirchen - Am Hauptbahnhof in Gelsenkirchen halten sowohl Nah- als auch Fernverkehrszüge, dazu der ÖPNV und der IGA-Express-Bus. Für den Radverkehr existieren auf beiden Gleisseiten Stationen zum Ausleihen von Rädern. Darüber hinaus existiert mit dem Radschloss eine sichere Radabstellanlage. Der Hauptbahnhof wird den zentralen Umsteigepunkt für die IGA darstellen insbesondere für die überregionalen
 - Zoom-Erlebnisswelt - An der Zoom Erlebnisswelt ist mit dem ÖPNV, dem Radverkehr und der IGA-Fähre eine dezentrale Vernetzung am Wochenende möglich. Die Haltestelle ist ähnlich wie andere Fährhalte ein geeigneter Ort, um Mobilstationen zu initiieren. Zumindest sollte hier ein Fahrradabstellangebot am Anleger geschaffen werden, um Umstiege vom Fahrrad zur Fähre zu erleichtern.
- Neben dem physischen Ausbau der ÖPNV-Haltepunkte zu

intermodalen Mobilitätsschnittstellen ist auch die Vernetzung über digitale Angebote in Gelsenkirchen zu verbessern. Über eine IGA-App, die Mobilitätsinformationen (z.B. Parkplatzauslastung, Anfahrtswege mit allen Verkehrsmitteln, Informationen zur Barrierefreiheit, etc.) bereitstellt und verkehrsträgerübergreifendes Ticketing ermöglicht, sollte Gelsenkirchen als Digitale Modellstadt in Kooperation mit den anderen Standorten der IGA 2027 verfügen. Eine Kooperation mit Hotels und Ferienwohnung ist zudem anzustreben. So könnten kombinierte All-in-One Angebote (Hotel, ÖPNV, Anreise ÖPFV, Eintritt), zur umweltfreundlichen Anreise motivieren.

6.2 INNERE ERSCHLISSUNG DES EINTRITTS-PFLICHTIGEN AUSSTELLUNGSBEREICHES

Ein zentraler Inhalt des Ausstellungsbereich soll das Thema „Wie wollen wir uns zukünftig bewegen“ sein. Dazu sollen neuartige, zukunftsfähige Mobilitätsformen auf der Fläche präsentiert werden. Nachhaltige und freizeitorientierte Mobilität steht dabei im Vordergrund. Die Gestaltung erfolgt unter der Prämisse der Barrierefreiheit. Die Fläche muss barriere-

frei erlebbar sein, wengleich auch einzelne nicht barrierefreie Wege z.B. naturnahe Trampelpfade im Nebennetz möglich sein müssen.

In der Summe werden auf der Fläche verschiedene Mobilitätsformen angeboten. Das Hauptfortbewegungsmittel soll wie auch bei vergangenen internationalen Gartenausstellungen das zu Fuß gehen sein. Eine Ausleihe von Mobilitätshilfen oder Transporthilfen wie Bollerwagen sind an verschiedenen Stellen vorzusehen. Weiterhin soll eine Ausstellungsfläche zum Thema neue Mobilitätsformen entstehen. Diese verläuft als Mobilitätsachse zwischen den beiden Eingängen und greift das Ziel auf Gelsenkirchen als digitale Modellstadt weiterzuentwickeln. Auf dieser sollen umweltfreundliche, neue Verkehrsmittel präsentiert und vorgestellt werden. So werden auf der Achse autonome Shuttles Besucher*innen die Möglichkeit geben sich flexibel und zügig zwischen den Ausstellungsflächen zu bewegen. Mikromobilitätslösungen (free floating) wie Hoverboards, Scooter oder andere bis 2027 entwickelte Mobilitätslösungen ergänzen das Angebot auf der Achse.

Neben der Achse soll auch die wassergebundene Mobilität



Abb 36: Mobilitätsachse auf dem Bezahlstandort der IGA Gelsenkirchen (Quelle: Planer-societät)

zur Erschließung der Fläche eine Rolle spielen. Neben den Ausflugschiffen im Regelbetrieb könnten Wassertaxis auf dem Rhein-Herne-Kanal flexibel die beiden Eingänge miteinander verbinden. Positive Erfahrungen damit hat u.a. bereits die BUGA Heilbronn gemacht.

Im Folgenden werden verschiedenen Voraussetzungen und Bedarfe für die Realisierung dargestellt.

6.2.1 MOBILITÄTSACHSE / AUTONOMER SHUTTLE

Die Mobilitätsachse innerhalb des Bezahlstandorts verbindet die Eingänge mit den Ausstellungsflächen und wird in eine ‚schnelle‘ Achse für den autonomen Shuttlebus und weitere Fortbewegungsmittel mit erhöhter Geschwindigkeit sowie einen barrierefreien Fußweg unterteilt (vgl. Abb. 36). Die Richtgeschwindigkeit auf der schnellen Achse beträgt 20-25 Kilometer pro Stunde. Dies sind Geschwindigkeiten, die bereits aktuell von autonomen Bussen, aber auch von E-Scootern und E-Lastenrädern gefahren werden. Homogene Geschwindigkeiten erhöhen den Verkehrsfluss und senken das Stresslevel für alle Verkehrsbeteiligten.

Die schnelle Achse soll in der Regel eine Breite von 5,00 m besitzen, an Engstellen sind mindestens 4,50 zu gewährleisten. Ausweichstellen und Wartebuchten sind an verschiedenen Stellen zu ergänzen. Damit wird gewährleistet das ein Zweirichtungsverkehr möglich ist. Aktuelle autonome Shuttle-Busse (z.B. von ioki oder easymile) haben eine Breite von unter 2 Metern. Für die Mikromobilität sind ähnliche Breiten wie für den Radverkehr anzunehmen. Bei der Planung kann sich daher an dem Leitfaden Radschnellverbindungen in NRW des Landes NRW orientiert werden. Eine Nachnutzung als Radschnellverbindung über die Emscherinsel ist dadurch ebenfalls ermöglicht, auch wenn dies im Moment nicht angedacht und auch nicht Bestandteil des Radwegenetzplanes ist.

Die Länge der Mobilitätsachse beträgt knapp zwei Kilometer. Die reine Fahrtzeit für das autonome Shuttle beträgt rund 5 Minuten. Eine 5-minütige Ein- und Aussteigezeit inkludiert, dauert ein Umlauf rund 20 Minuten. Für einen 5-Minuten Takt sind also mindestens 4 Fahrzeuge, bei längeren Wartezeiten mind. 5 Fahrzeuge nötig. Aktuell sind mit Anschaffungskosten pro Fahrzeug von 250.000 Euro zu rechnen. Allerdings sind a) sinkende Preise zu erwarten und b) lässt sich dies in ein Förderprojekt des Bundes (z.B. über den Aktionsplan Forschung für autonomes Fahren und den dazugehörigen Förderrichtlinien und -programmen) oder des Landes integrieren.

Für die schnelle Mobilitätsachse werden zudem Abstellmöglichkeiten sowie eine Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge benötigt. Hier empfiehlt sich eine platzähnliche Gestaltung an den Enden der Achse. Deutlich markierte Abstellbereiche im Seitenraum für die Mikromobilität sowie eine klare Beschilderung entlang der Strecke sind erforderlich, um die Fahrbahn freizuhalten.

Neben der asphaltierten Mobilitätsachse verläuft ein barrierefrei ausgebauter Fußweg mit einer Mindestbreite von 3,0 m. Wichtig ist hierbei, dass der Fußweg baulich klar zur Mobilitätsachse getrennt ist. Die Qualität des Weges in z.B. Bezug auf den Bodenbelag sollte nicht stark von dem der Mobilitätsachse abweichen, damit die Besucher*innen keine Notwendigkeit sehen als zu Fußgehender die Mobilitätsachse zu nutzen (z.B. mit Rollstuhl, Kinder- oder Bollerwagen). Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind in kurzen Abständen zu schaffen.

Die Querungen der Mobilitätsachse sind klar zu regeln und verkehrssicher zu gestalten. Benutzer*innen der Achse sind frühzeitig auf Querungen hinzuweisen. Vor Hauptwegen des Fußverkehrs sind Geschwindigkeiten auf der Achse durch Beschilderung und ggf. bauliche Maßnahmen zu reduzieren.

6.2.2 QUALITÄTSSTANDARDS UND SONSTIGE FUSSWEGE

Die weiteren Wege innerhalb des Bezahlstandorts sind ausschließlich für zu Fußgehende gestaltet. Hierbei sollte darauf geachtet werden, dass alle bzw. ein Großteil der Wege barrierefrei gestaltet sind. Dies bedeutet, dass die Wege ausreichend breit (min. 2,5 m, Hauptwege deutlich breiter) sind und wenig Steigung, keine Querneigung und einen ebenen und festen Belag besitzen müssen. In regelmäßigen Abständen sind barrierefreie Sitzgelegenheiten, welche auch mit Rollator oder Rollstuhl angefahren werden können, zu installieren. Diese erhöhten Sitzgelegenheiten haben ebenfalls eine Lehne und Armstützen zu besitzen, um das Sitzen attraktiver und das Aufstehen leichter zu machen. Der Zugang zu den Sitzgelegenheiten muss aus einem festen Grund bestehen, darüber hinaus muss neben der Bank ein Mehrzweckbereich für Kinderwagen, Rollatoren und das Wenden eines Rollstuhls eingeplant werden. Weiterhin ist auf eine einheitliche Beschilderung zu achten. Toiletten sind in regelmäßigen Abständen bereitzustellen.

6.2.3 WASSERTAXEN

Rundwege sind insbesondere auf internationalen Gartenausstellungen zu bevorzugen. Es ist unattraktiv denselben Weg in beide Richtungen zu nehmen. Die entlang der Mobilitätsachse in die Länge gezogene Fläche auf der Emscherinsel erfordert daher mehrere Optionen den Rückweg zu gestalten. Neben der Möglichkeit die Mobilitätsachse für einen schnellen Rückweg zu nutzen, soll auch der Rhein-Herne Kanal als attraktive Wegeooption in Betracht gezogen werden. Zwar wird auch eine Fähre die Fläche anbinden, diese soll jedoch der äußeren Erschließung dienen und ausschließlich am Amphitheater halten (vgl. Kap. 6.1.6). Zudem werden die Taktzeiten nicht ausreichend sein.

Mit dem alten RWE-Hafen besteht in der Nähe des Essener Nebeneinganges ein potenzieller zweiter Anleger für Wassertaxen auf der Fläche. Als zweiter Anlaufpunkt ist der Anleger am Amphitheater zu nennen. Zwischen diesen beiden Anlegern, die ca. 1,2 Kilometer auseinander liegen, bietet sich ein Wassertaxenverkehr an. Auch hier könnten bis 2027 innovative Fahrzeuge erprobt werden. Eine Ertüchtigung der beiden Anleger für den Wassertaxenverkehr ist hierfür allerdings erforderlich. Eine Nutzung des Rhein-Herne-Kanals mit Wassertaxen ist mit dem WSA Duisburg-Meiderich abzustimmen.



Abb. 37: Vom klassischen Wassertaxi in Potsdam bis zum gerade in Paris getesteten Tragflügelboot-Taxi: Sea-Bubbles – viele Konzepte sind bis 2027 umsetzbar (Quelle: Wikimedia Commons)



ORGANISATION UND BETEILIGUNG

7.1 ORGANISATIONSSTRUKTUR

Die Stabsstelle IGA 2027 der Stadt Gelsenkirchen besteht aus Vertreter*innen unterschiedlicher Referate der Stadtverwaltung unter Leitung des IGA Beauftragten Christoph Prinz. Die Stabsstelle stellt das koordinierende, planende und ausführende Organ der Stadt Gelsenkirchen im Bezug auf die IGA 2027 dar und steht in engem Austausch mit der Politik, den Dezernaten der Stadtverwaltung, dem MULNV und der Bezirksregierung Münster als Förderpartner, der Durchführungsgesellschaft sowie anderen beteiligten Akteuren. Im 2-4 Wochen Rhythmus findet ein interner IGA-Arbeitskreis unter anlassbezogener Hinzunahme von weiteren Stellen und Projektpartnern statt. Die Federführung des IGA-Prozesses

liegt innerhalb der Stadtverwaltung beim Vorstandsbereich 6 „Planen, Bauen, Umwelt und Liegenschaften“ unter Leitung von Stadtbaurat Christoph Heidenreich. Der halbjährliche IGA Lenkungskreis, in dem unter Leitung des Oberbürgermeisters Frank Baranowski übergeordnete strategische Entscheidungen getroffen werden, findet unter Teilnahme aller betroffenen Abteilungen und Dezernate der Stadtverwaltung Gelsenkirchen und weiteren Akteuren wie der Emscher-Genossenschaft, des RVR oder der Stadt Essen statt. Die Stadt Gelsenkirchen formuliert in Abstimmung mit beteiligten Akteuren (Emscher-Genossenschaft, Regionalverband Ruhr, Stadt Essen, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, RWE Power, Nordsternpark GmbH, Nordsternpark Pflege GmbH, Entertainment One GmbH (Amphitheater) und



Abb. 38: Arbeitsstruktur IGA 2027 der Stadt Gelsenkirchen (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

Flächeneigentümern ein Letter of Intent (LOI) als gemeinsame Geschäftsgrundlage. Die übergreifende Steuerung der IGA 2027 übernimmt die Durchführungsgesellschaft "IGA Metropole Ruhr gGmbH" deren Teil-Gesellschafter die Stadt Gelsenkirchen mit 5,9% der Anteile ist.

7.2 BETEILIGUNGSKONZEPT

Wichtiger Teil des Konzeptes der IGA Ruhr 2027 insgesamt sowie der Planungen für den Zukunftsgarten Gelsenkirchen ist die Einbindung der Bürger*innen zu den Inhalten der IGA. Ob in der Ebene „Mein Garten“, die ganz auf der Partizipation der Bürger*innen fußt oder bei der Konzeption der Zukunftsgärten, ist die Einbindungen der Menschen vor Ort von großer Bedeutung, da die IGA nicht nur auf Tagesausflügler und Touristen ausgerichtet ist, sondern das Ziel verfolgt, an den Standorten urbane Freiräume als dauerhafte Mehrwerte zu schaffen, von denen die Bevölkerung in Zukunft profitieren kann und die dauerhaft ein Symbol für die grüne Metropole Ruhr sein sollen.

ZIELSETZUNG DER BETEILIGUNG

Die Beteiligung der Bürger*innen dient dazu, zum einen durch eine offene und stetige Informationspolitik, die Gelsenkirchener*innen über die Planungen auf dem Zukunftsgarten aufzuklären und auf dem Laufenden zu halten und zum anderen Vorfremde und Begeisterung für die IGA zu schaffen. Es besteht das Ziel eine optimistische Erwartungshaltung und Identifikation mit dem regionalen Großereignis herzustellen und zu vermitteln, welche Chance die IGA für die Freiraumentwicklung in Gelsenkirchen und auf der Emscherinsel ist.

AKTEURS- UND ZIELGRUPPEN

ÖFFENTLICHKEIT

Zentraler Gegenstand der Beteiligung zur IGA sind die Bürger*innen der Stadt Gelsenkirchen als allgemeine Öffentlichkeit. Sie sind die Zielgruppe, an die sich die Informationspolitik und die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen richten sollen, um in der Bürgerschaft eine breite Akzeptanz für die IGA zu erreichen.

FACHÖFFENTLICHKEIT / AKTEURE

Eine weitere wichtige Zielgruppe stellt die Fachöffentlichkeit und zentrale Akteure auf den Flächen des Zukunftsgartens da. Hierzu zählen die Verwaltung und Politik der Stadt Gelsenkirchen sowie der Stadt Essen, die als gestaltende Organe

und Entscheidungsträger*innen zentral für den Erfolg der IGA beitragen können. Eine stetige Einbindung der städtischen Referate in die IGA Planung und eine regelmäßige Information über den Planungsfortschritt gegenüber der Politik sind entscheidend für die Schaffung eines breiten Konsens. Darüber hinaus sind die wichtigen Akteure und Grundstückseigentümer vor Ort, wie die EmscherGenossenschaft, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sowie betroffene und ansässige Firmen wie Amprion, Uniper, Ruhröl oder Entertainment One (Amphitheater) regelmäßig in die Planung einzubeziehen.

KONZEPT

Das Konzept für die Beteiligung zum Zukunftsgarten Gelsenkirchen sieht eine fortlaufende Einbindung der Bürgerschaft vor, sobald planerische Inhalte über die politischen Gremien öffentlich werden. Aufgrund der Corona-Pandemie ist im Mai 2020 kurz- und mittelfristig keine verlässliche Planung von Veranstaltungen mit der Teilnahme von Bürger*innen möglich. Aus diesem Grund wird vorerst von einer rein digitalen Online-Beteiligung ausgegangen, die, sobald größere Veranstaltungen möglich sind, durch Präsenzveranstaltungen ergänzt werden kann. Derzeit wird von einem dreistufigen Vorgehen ausgegangen:

MAI 2020: BÜRGERINFORMATION

Parallel zu den politischen Beratungen und Beschlussfassungen zur Umsetzungsmachbarkeitsstudie wird über eine Pressemitteilung der aktuelle Sachstand der Planungen und das geplante weitere Vorgehen vermittelt. Die Bürgerinformation umfasst folgende Vermittlungsinhalte:

- Eckpunkte des Konzepts der Umsetzungsmachbarkeitsstudie (Flächenauswahl, einzelne Maßnahmen als dauerhafte Highlights der Fläche)
- Die weiteren Verfahrensschritte und Zeitplan (Auslobung des Realisierungswettbewerbes in 2020, Bauphase bis 2025, Präsentationsphase der IGA und dauerhafte Nutzbarkeit der Flächen nach 2027)

HERBST 2020: LAUNCH DER ONLINE-BETEILIGUNG

Im Sommer 2020 soll parallel zur Auslobung des Realisierungswettbewerbs eine Online-Plattform eingerichtet werden, über die die Bürger*innen laufend über den IGA-Prozess informiert und beteiligt werden. Ziel ist es, über Texte, Pläne und Videobeiträge die Inhalte kompakt aufzubereiten und zu vermitteln. Denkbar sind beispielsweise folgende Inhalte zum Start:

- Zusammenfassung der Inhalte der Planung der Umsetzungsmachbarkeitsstudie (Erweiterung und Aufwertung Park mit neuen Elementen, neues Eingangsgebäude, Amphitheater, Wendehafen)
- Darstellung der aktuellen Planstände (Rahmenplan Zukunftsinsel, Flächenplan des Bezahlstandortes als Grundlage für den Realisierungswettbewerb)
- Befragung zu den Ideen und Wünschen der Bürger*innen zu einzelnen Teilbereichen als moderierte Diskussion
- Videobotschaft des Bürgermeisters / IGA-Beauftragten
- Zeitleiste mit Darstellung von Meilensteinen bis 2027

Die Online-Plattform soll langfristig angelegt und laufend aktualisiert werden. So besteht zum einen die Möglichkeit, die Bürger*innen laufend zu informieren und zum anderen, regelmäßig und ohne großen Verwaltungsaufwand weitere Befragungs- und Beteiligungsmöglichkeiten erstellen zu können.

FEBRUAR 2021: ÖFFENTLICHE VERANSTALTUNG

Ein entsprechender Verlauf der Corona-Pandemie vorausgesetzt, besteht im Zusammenhang mit der Preisgerichtssitzung des Realisierungswettbewerbs die Möglichkeit, eine erste große öffentliche Veranstaltung zu den Planungen des Zukunftsgartens durchzuführen. Hier wird der Siegerentwurf öffentlich vorgestellt. Darüber hinaus kann der übergreifende gesellschaftspolitische Anspruch der IGA vermittelt und die Akzeptanz über die Einladung bekannter Fürsprecher erhöht

werden (z.B. mit Beiträgen des Oberbürgermeisters, FC Schalke, Kleingärtnerverband, BUND oder des Ziegenmichelhofes). In einer anschließenden Beteiligungsrunde können Anregungen und Ideen der Bürger*innen gesammelt werden. Hierbei ist eine thematische oder räumliche Bündelung an Thementischen denkbar.

LAUFENDE INFORMATION UND BETEILIGUNG

Über die drei genannten Informations- und Beteiligungsformate hinaus ist die Informationspolitik bis 2027 dauerhaft zu pflegen. Denkbar sind beispielsweise weitere Pressemitteilungen zu aktuellen Anlässen (Förderbescheide, Wettbewerb, Baubeginn etc.) sowie regelmäßige weitere Veranstaltungen mit unterschiedlichen Zielgruppen (z.B. Kinderbeteiligung, Parkspaziergänge, Info-Stände). Ergänzend soll Informationsmaterial wie Flyer und Broschüren zur Verfügung gestellt werden.

Durch professionelle Öffentlichkeitsarbeit und eine gebündelte und proaktive Kommunikation, die die Bürger*innen laufend informiert, kann die Glaubwürdigkeit und Akzeptanz der IGA seitens der Bürgerschaft gestärkt werden. Wichtig ist, dass dabei auch Ressentiments und Ablehnung frühzeitig begegnet wird, indem potenzielle Beeinträchtigungen und Negativeffekte sowie Kosten der IGA-Planungen kommuniziert und begründet werden



© Thomas Robbin



FOLGE- NUTZUNGEN

Im Anschluss an die IGA 2027 steht der Zukunftsgarten den allen Bürger*innen als Nordsternpark+ zur Verfügung. Er erweitert das Angebot des bestehenden Nordsternparks und verbindet ihn mit den westlich gelegenen Bereichen in Essen. Die Struktur der Gartenschau bleibt als Parkstruktur erhalten und ergibt das neue Wegesystem und die Pflanzflächen

Der Greentower bleibt als weithin sichtbare grüne Landmarke und Symbol der IGA erhalten. Das Eingangsgebäude wird zur Nutzung durch das Amphitheater übergeben und macht die Nutzung vieler dort vorhandener Container überflüssig. Die WC-Anlage steht für die Parkbesucher*innen ebenso zur Verfügung wie für Besucher*innen von Veranstaltungen im Amphitheater. Der Bereich des Wendehafens steht als neuer Freiraum am Wasser mit hoher Aufenthaltsqualität zur Verfügung. Die Schwarzbachmündung erlaubt ein erleben des Wassers und die Nutzung zur Umweltbildung (blaues Klassenzimmer). Der Spielplatz mit einer Spielskulptur stellt eine erhebliche Verbesserung der Versorgung der nördlich der Emscher liegenden Stadtteile mit Spielmöglichkeiten dar, da von dort aus er erheblich schneller zu erreichen ist als das Kinderland. Auf den Ausstellungsflächen werden die gärtnerischen Ausstellungsinhalte rückgebaut und Gebrauchsrasen, ergänzt durch Wildblumenwiesen und Begleitgrün ausgesät.

Die Flächen westlich des Schwarzbaches markieren den Übergang von einer intensiven Parknutzung in eine deutlich extensivere Gestaltung. Die westlich gelegenen Flächen sind durch die Wegestruktur der Mobilitätsachse und die Zugangsbereiche zum Wasser deutlich besser erschlossen und bieten eine hohe Freizeitqualität. Die Ausstellungsflächen dagegen werden ebenfalls zurückgebaut, durch die Aussaat von Land-

schaftsrasen ersetzt und durch sehr extensive Pflege einer naturnahen Nutzung zugeführt, die die ökologischen Funktionen der Fläche erhöht. Die zur IGA hergestellten Flächen und Pflanzungen geben hier die Struktur für eine natürliche Sukzession vor. Der Waldlehrpfad bleibt als Umweltbildungsangebot erhalten.

Die Wegestruktur der IGA erlaubt ein attraktives Erleben der Fläche. Die Insellage des Nordsternpark+ zwischen Rhein-Herne-Kanal und Emscher wird Besucher*innen durch den erhaltenen Rundweg weiterhin näher gebracht. Die Mobilitätsachse steht als attraktive Freizeittrasse zur Verfügung und ermöglicht die Befahrung mit dem Fahrrad, als Skatestrecke oder für weitere Formen der Freizeitmobilität. Durch die Trennung des Freizeitverkehrs vom Langsamverkehr (Fußgänger auf dem Rundweg) wird ein sicheres und ungestörtes Befahren der Strecke ermöglicht. Sie gliedert sich ein in das vorhandene attraktive Wegenetz entlang der Emscher und des Rhein-Herne-Kanals, verbessert die Erschließung des Nordsternparks+ und der anderen benachbarten Anziehungspunkte und verbindet die Essener und Gelsenkirchener Stadtteile dauerhaft miteinander.

Für die Gelsenkirchener Bereiche ist dauerhaft eine extensive Pflege entsprechend des kommunalen Pflegeplans vorgesehen, die die Nutzbarkeit der Flächen garantiert. Die westlichen Bereiche auf Essener Stadtgebiet werden dagegen einer natürlichen Sukzession überlassen. Die Rückbaukosten sowie die jährlichen Pflegekosten sind in Kap. 9 Kosten- Zeit- und finanzierungsplanung dargestellt.



© Thomas Robbin



Präsentationsflächen C
Rückbau Ausstellungsflächen, temporäre Anlagen und Bepflanzungen, Wege. Erhalt Retentionsmulde, Bestandsgehölze. Aussaat Landschaftsrasen.

Rückbau Ausstellungsflächen, temporäre Anlagen und Bepflanzungen, Wege. Erhalt Retentionsmulde, Bestandsgehölze. Aussaat Landschaftsrasen.

Rückbau Ausstellungsflächen, temporäre Anlagen und Bepflanzungen, Wege. Erhalt Retentionsmulde, Bestandsgehölze. Aussaat Landschaftsrasen.

Präsentationsflächen C
Rückbau Wildblumenwiese. Aussaat Gebrauchsrasen.

Inselgärten
Rückbau Ausstellungsflächen, temporäre Anlagen und Bepflanzungen, Wege. Erhalt Retentionsmulde, Bestandsgehölze. Aussaat Landschaftsrasen.

Wilder Garten
Erhalt Waldflächen, Wege, Aussichtspunkt. Rückbau Spielelemente.

Schwarzbach
Erhalt renaturierter Flächen und blaues Klassenzimmer.

Präsentationsflächen A
Erhalt der Funktion als Ausgleichsfläche. Naturnahe Rückentwicklung. Alternativ: Entwicklung extensiv gepflegter, artenarmer Säume und offenlandgeprägter Bereiche im Zusammenspiel mit Gehölzstrukturen. Vermeidung von Verbuschung. Anlegen kleiner temporärer Wasserflächen in Senken möglich. Abdichtung mit Ton.

Rückbau Blühfläche. Aussaat Mager- und Sandrasenmischungen. Kreuzkrötengewässer an geeigneten Stellen im Bereich der Leitungstrassen anlegen

Die südlich exponierten Emscherdeiche sind zu Trockenrasengesellschaften zu entwickeln

Waldlehrpfad
Erhalt Waldlehrpfad als Umweltbildungsangebot. Vernässter Waldbereich ist in Richtung Bruchwald weiterzuentwickeln. Anreicherung der Waldflächen mit Totholzhaufen und Wurzelstuben. Freihalten der Blänken. Regelmäßige Entschlammung der fünf Wasserflächen in noch festzulegenden Intervallen.

Wendehafen
Rückbau temporärer Anlagen. Erhalt Uferbereiche, Treppenanlagen, Stege, Platzfläche mit Gastronomie

Spielplatz
Erhalt des Spielplatzes

Präsentationsfläche B
Rückbau Ausstellungsflächen, Ausstattung, Wege. Fläche wird der Sukzession überlassen.

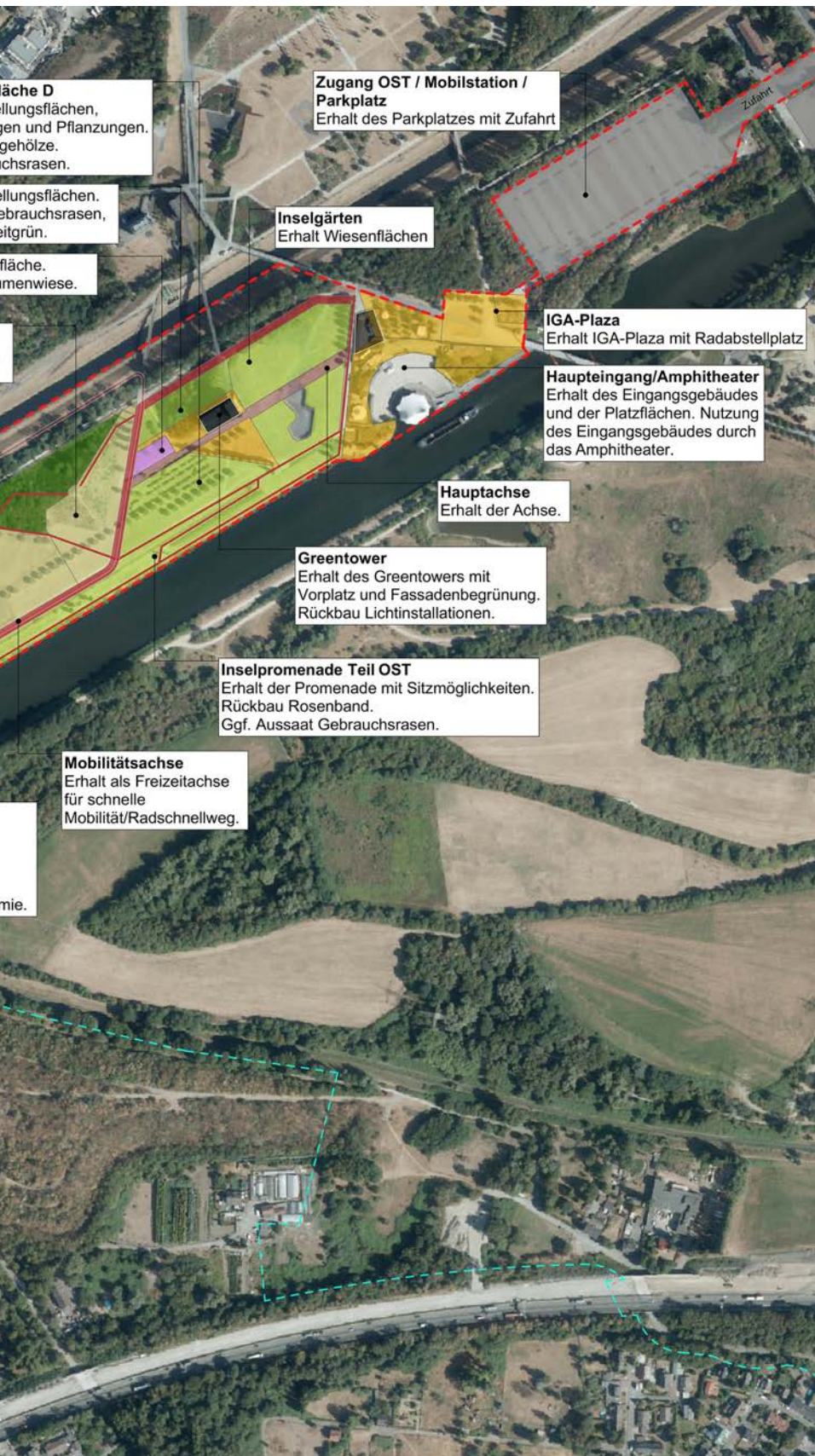
Nebeneingang mit Kasse
Rückbau Kasse und befestigte Fläche

Eingang WEST
Rückbau Eingangsgebäude, befestigte Flächen (außer Wege). Herstellung Trockenrasenflächen mit Sandflächen und Rohboden für Wildbienen und andere wärmeliebenden Insektenarten.

Rundweg / Begleitweg Mobilitätsachse
Erhalt Rundweg zur Parkerschließung

Inselpromenade Teil WEST
Erhalt der Promenade. ggf. Aussaat Schmetterlings- und Wildbienensammelmischung.

Abb. 39: Darstellung der geplanten dauerhaften Flächennutzung des Nordsternpark + (Quelle: Greenbox)





KOSTEN-, ZEIT- UND FINANZIERUNGS PLANUNG

Die folgende Kosten-, Zeit- und Finanzierungsübersicht fasst die wesentlichen Inhalte der Maßnahmenpakete des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches (vgl. Kap. 5.5) und des ergänzenden Ausstellungsbereiches (vgl. Kap. 5.6) zusammen. Für jedes der Maßnahmenpakete ist ein Umsetzungszeitraum sowie die Gesamtkosten dargestellt. Bei den Maßnahmen im eintrittspflichtigen Ausstellungsbereich ist zwischen der Festbetragsförderung, Finanzierung durch die Durchführungshaushalt und weitere Finanzierungsquellen differenziert. Die Maßnahmen des ergänzenden Ausstellungsbereiches dagegen sind nur nach Trägerschaft (Stadt Gelsenkirchen oder weitere Projektträger) differenziert. Im Gegensatz zu den Maßnahmenpaketen des eintrittspflichtigen Ausstellungsbereiches liegt den außerhalb liegenden Projekten keine Grobplanung und daher keine Kostenermittlung zu Grunde, sondern es handelt sich um Grobkostenschätzungen auf Grundlage von Erfahrungswerten oder um Kostenannahmen auf Grundlage ähnlich gelagerter Kostenkalkulationen.

Die Gesamten Investitionskosten im Zusammenhang mit dem Zukunftsgarten Gelsenkirchen belaufen sich auf schätzungsweise 51.108.340 EUR brutto. Davon entfallen 10.023.893 EUR brutto auf die Festbetragsförderung, was dem Förderziel des MULNV entspricht, das pro Zukunftsgarten eine Fördersumme von 8.300.000 EUR brutto in Aussicht stellt, die sich unter Berücksichtigung des Eigenanteils für die Stadt

Gelsenkirchen auf voraussichtlich 10.375.000 EUR brutto (Förderquote 80%) belaufen wird. Auf den Durchführungshaushalt fallen derzeit 1.434.614 EUR brutto. Pro Zukunftsgarten steht ein Durchführungshaushalt von 5.000.000 EUR zur Verfügung. Weitere Kosten belaufen sich auf derzeit etwa 14.300.833 EUR brutto, für die noch ein Förderzugang gefunden werden muss. Die geplanten Förderquellen sind in den jeweiligen Steckbriefen beschrieben.

Die Maßnahmen des ergänzenden Ausstellungsbereiches machen etwa 25.349.000 EUR brutto aus und haben damit eine ähnliche Dimension. Auf die Stadt Gelsenkirchen fallen davon etwa 10.769.000 EUR brutto. Die jeweiligen Förderquellen der einzelnen Maßnahmen sowie die Projektträger sind ebenfalls in den jeweiligen Steckbriefen dargestellt.

Nach Beendigung der IGA spielt zudem das Thema Folgekosten eine besondere Rolle. Für die Herrichtung der IGA-Flächen für eine dauerhafte Nutzung entsprechend des Nachnutzungskonzepts werden einmalig Rückbaukosten von etwa 778.929 EUR brutto anfallen. Anschließend ist mit Pflegekosten von 188.836 EUR brutto pro Jahr zu rechnen, von denen 168.336 EUR brutto pro Jahr auf Flächen der Stadt Gelsenkirchen anfallen und 20.500 EUR brutto pro Jahr auf Flächen der Stadt Essen.

Maßnahmenpakete im eintrittspflichtigen Ausstellungsbereich

Nr.	Maßnahmenpaket	Zeitraum	Festbetragsförderung	Durchführungshaushalt	Weitere Kosten	Gesamtkosten
5.5.1	Außenfläche Greentower + Hauptachse	1. Q. 24 - 2. Q. 25	544.211€	0€	8.000.000€	8.544.211€
5.5.2	Wendehafen	3. Q. 23 - 1. Q. 25	2.494.300€	73.899€	0€	2.568.199€
5.5.3	Ausstellungsflächen	1. Q. 24 - 2. Q. 25	2.444.878€	731.113€	0€	3.175.991€
5.5.4	Inselpromenade	1. Q. 24 - 2. Q. 25	289.408€	55.692€	0€	345.100€
5.5.5	Schwarzbachmündung	1. Q. 23 - 1. Q. 27	458.031€	29.988€	0€	488.019€
5.5.6	Eingangsbereiche / Eingangsgebäude / Amphitheater	1. Q. 23 - 2. Q. 25	2.391.305€	301.388€	0€	2.692.693€
5.5.7	Rundweg + Begleitweg Mobilitätsachse	1. Q. 24 - 2. Q. 25	514.080€	0€	0€	514.080€
5.5.8	Mobilitätsachse	1. Q. 24 - 2. Q. 25	0€	0€	4.987.300€	4.987.300€
5.5.9	Zugang Ost / Mobilstation / Parkplatz	1. Q. 25 - 1. Q. 27	0€	92.534€	1.313.533€	1.406.067€
5.5.10	Parkausstattung	1. Q. 23 - 1. Q. 25	887.680€	150.000€	0€	1.037.680€
	Summe eintrittspflichtiger Ausstellungsbereich (EUR brutto)	1. Q. 23 - 1. Q. 27	10.023.893€	1.434.614€	14.300.833€	25.759.340€

Maßnahmenpakete im ergänzenden Ausstellungsbereich

Nr.	Maßnahmenpaket	Zeitraum	Stadt Gelsenkirchen	Weitere Projektträger	Gesamtkosten
5.6.1	Neuer Aufgang Schurenbachhalde	1. Q. 24 - 4. Q. 25	0€	N.N.	0€
5.6.2	Ökologische Verbesserung des Schwarzbaches und Herstellung eines begleitenden Weges / Temporärer Parkplatz am Ziegenmichelhof	1. Q. 23 - 1. Q. 25	769.000€	4.000.000€	4.769.000€
5.6.3	Auftakt Süd	1. Q. 24 - 2. Q. 25	0€	140.000€	140.000€
5.6.4	Kanaluferpark Schurenbachhalde	1. Q. 25 - 1. Q. 27	0€	2.500.000€	2.500.000€
5.6.5	Emscherpark	1. Q. 26 - 1. Q. 27	0€	900.000€	900.000€
5.6.6	Inselradweg	1. Q. 25 - 1. Q. 27	0€	7.040.000€	7.040.000€
5.6.7	Entwicklung und Anbindung der Zukunftinsel an das Quartier Schalke-Nord	1. Q. 28 - 1. Q. 31	10.000.000€	0€	10.000.000€
5.6.8	Landmarke	bereits umgesetzt	0€	0€	0€
	Summe ergänzender Ausstellungsbereich (EUR brutto)	1. Q. 23 - 1. Q. 31	10.769.000€	14.580.000€	25.349.000€

Gesamtsumme	51.108.340€
--------------------	--------------------

Rückbaukosten

Nr.	Maßnahmenpaket	Rückbaukosten
5.5.3	Ausstellungsflächen	481.986€
5.5.4	Inselpromenade	33.320€
5.5.6	Eingang West / Nebeneingang mit Kasse	263.623€
	Summe Rückbaukosten (EUR brutto)	778.929€

Pflegekosten

Pflegekosten	Stadt Gelsenkirchen	Stadt Essen
Pflegekosten / Jahr (EUR brutto)	168.336€	20.500€
Summe (EUR brutto)		188.836

Tab. 4: Kosten- Zeit- und Finanzierungsübersicht



ZUSAMMEN- FASSUNG

Die IGA stellt für Gelsenkirchen eine Chance dar, sich überregional und international als zukunftsgeradte Großstadt mit hoher Freiraumqualität und spannenden, sich im Wandel befindlichen Räumen zu präsentieren. Lokal bietet die IGA die Chance, die Konzentration der Stadtentwicklung auf den lange vernachlässigten Raum der Emscher-Kanal-Zone zu richten und diesen typischen altindustriellen Raum weiter als Freiraum zu qualifizieren. Es besteht das vorrangige Ziel, die gesamte Emscherinsel im Kontext des Zukunftsgartens Gelsenkirchen in den Blick zu nehmen und als Zukunftsinself weiterzuentwickeln. Es entsteht ein grüner und vernetzter Raum, der unterschiedliche Nutzungen, Menschen, Charakteristika und Raumansprüche zusammenbringt.

Hauptbestandteil und Highlight zur IGA und darüber hinaus wird der Nordsternpark +. Auf dem soliden Fundament der BUGA-Fläche von 1997, die bereits jetzt regionale und überregionale Strahlkraft hat, soll mit dem Zukunftsgarten ein weiteres Ausrufezeichen gesetzt werden. Neben der Aktivierung und Erlebbarmachung von Flächen, die Ihre Potenziale noch nicht ausschöpfen konnten, wie dem Wendehafen der Zeche Nordstern, dem Kohlenbunker oder der Schwarzbachmündung, soll auf dem Zukunftsgarten gezeigt werden, wie sich eine postindustrielle Landschaft zukünftig entwickeln kann: Als Labor für zukunfts-fähige Mobilität, als attraktiver und naturnaher Landschaftspark und als nutzbarer und hochattraktive Freizeitdestination mit einer intelligenten und

nachhaltigen Bewirtschaftung.

Wichtiges Augenmerk der Planung ist, dass der Nordsternpark auch während der IGA seiner Bedeutung als öffentlicher Freiraum gerecht werden kann. Weite Teile des BUGA-Geländes bleiben öffentlich zugänglich (der Zukunftsgarten stellt eine Weiterführung und keine Neuinterpretation des Gestaltungsgedankens des Nordsternparks dar). Die Fläche ist eingebettet in attraktive Freiraum- und Radverbindungen sowie zahlreiche begleitende Maßnahmen im Rahmen der IGA, wie die Weiterentwicklung von Emscherpark und Schurenbachhalde in Essen oder die Renaturierung und Erlebbarmachung des Schwarzbaches in Gelsenkirchen.

Die vorliegende Umsetzungsmachbarkeitsstudie stellt eine weitere Konkretisierung des Gedankens der Zukunftsinself unter dem Gesichtspunkt der Realisierbarkeit dar. Sie zeigt, wie eine Entwicklung und Gestaltung des Zukunftsgartens unter Beachtung des verfügbaren finanziellen und zeitlichen Budgets aussehen kann und dass eine verträgliche Abwicklung der Verkehre während des Präsentationsjahres möglich ist. Der Nächste Schritt ist eine Überprüfung und Weiterentwicklung des zu Grunde liegenden Konzeptes im Rahmen des Realisierungswettbewerbs, um ein starkes Konzept und einen dauerhaften Mehrwert am Zukunftsgarten und zukünftigen Nordsternpark + zu generieren.

