



Fokussiert auf die Zukunft
von Stadt und Land.
Seit 1988.

Handlungskonzept Wirtschaftsflächen Gelsenkirchen

Anhang 02:

Städtebauliche Analyse und
Konzeption zum
Vertiefungsstandort Wilhelminenstraße

In Kooperation mit:



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

Projektbearbeitung:

Dr. Wolfgang Haensch (Projektleitung)
Anton Bombach
Jan Dröge-Rothaar
Amelie Strigl
Helge Harnack
Tim Köster

Köln, den 06. Februar 2025

Stadt+Regionalentwicklung
Handel
Marketing
Digitale Stadt
Management
Wirtschaftsförderung
Immobilien

CIMA Beratung + Management GmbH
Goethestraße 2 50858 Köln
T 02234-92965-17
cima.koeln@cima.de

München
Stuttgart
Forchheim
Frankfurt a.M.
Köln
Leipzig
Berlin
Hannover
Lübeck

Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der Arbeitsgemeinschaft CIMA Beratung + Management GmbH (cima) / Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH.

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der Arbeitsgemeinschaft CIMA Beratung + Management GmbH / Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die Arbeitsgemeinschaft CIMA Beratung + Management GmbH / Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH gegenüber dem Auftraggeber im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u. a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Sprachgebrauch

Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezügen die männliche Form gewählt. Die Angaben beziehen sich jedoch immer auf Angehörige aller Geschlechter, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.

Inhalt

1 Vorbemerkung	4
2 Einführung in den Standort	4
3 Bestandsaufnahme	5
4 Städtebauliche Neuordnung des Planungsraumes (Strukturkonzept)	6
5 Städtebaulicher Rahmenplan	9

1 Vorbemerkung

Das Handlungskonzept Wirtschaftsflächen Gelsenkirchen dient als eine der zentralen Grundlagen für die wirtschaftliche Transformation der Stadt Gelsenkirchen zu einem innovativen und zukunfts sicheren Wirtschaftsstandort.

Das Konzept baut auf einem differenzierten Katalog von Zielen und Strategien für die Weiterentwicklung der Wirtschaftsflächen auf. Eines der Schwerpunkte bildet die Sicherung und Qualifizierung von Bestandsgebieten. Das Konzept benennt in diesem Zusammenhang fünf Modellquartiere, an denen im Rahmen der Umsetzung die Wirkung von ausgewählten Maßnahmen erprobt und Erfahrungen für andere Standorte im Stadtgebiet gewonnen werden sollen.

Eines der fünf Quartiere bildet dabei das Modellquartier Wilhelminenstraße. Aufgrund der konkreten städtebaulichen Situation, die in wesentlichen Punkten als exemplarisch für brachliegende Industrieareale in Gelsenkirchen anzusehen ist, und den aktuellen Handlungserfordernissen zur Vermeidung einer längerfristigen Brachfläche wurde der Standortbereich für eine vertiefende und exemplarische Untersuchung der Handlungsoptionen zur Reaktivierung von freiwerdenden oder bereits längerfristig brachliegenden Industriearealen ausgewählt.

Die Ausarbeitung erfolgte über das Büro Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH, Dortmund, das in einer Arbeitsgemeinschaft mit der CIMA Beratung + Management GmbH, Köln, mit der Erarbeitung des Handlungskonzeptes Wirtschaftsflächen Gelsenkirchen beauftragt wurde.

2 Einführung in den Standort

Das Untersuchungsgebiet Wilhelminenstraße umfasst eine Fläche von ca. 48 ha und ist innerhalb der Gelsenkirchener Innenstadt nordwestlich des Stadtkerns in den Stadtteilen Schalke und Feldmark verortet. Es zeichnet sich durch eine insgesamt heterogene Bebauungsstruktur aus, die überwiegend durch klassische Gewerbebetriebe aber auch durch eine gemischte Struktur aus Wohnen, Freiräumen und Handelsbetrieben geprägt ist. Städtebaulich macht das Gebiet einen ungeordneten Gesamteindruck, da es im Laufe der Jahrzehnte sukzessive und weitestgehend ungesteuert entwickelt wurde.

Eine aktuelle Herausforderung besteht in der Aufgabe zweier großflächiger Grundstücksareale der Unternehmen Seppelfricke und Küppersbusch, die in den kommenden Jahrzehnten ein neues Nutzungskonzept und eine Neuausrichtung des gesamten Planungsraums erfordert. Es bietet sich demnach eine große Chance für die städtebauliche Weiterentwicklung des Gesamtgebietes; folgerichtig wird der Standort im Wirtschaftsflächenkonzept für die Stadt Gelsenkirchen auch als „klassisches Gewerbe- und Industriegebiet mit größerem Neuordnungsbedarf“ bezeichnet.

3 Bestandsaufnahme

(⇒ Karte „Mitte 6 / Gewerbegebiet Wilhelminenstraße - Analyse“)

Umgebung und Anbindung. Das Untersuchungsgebiet ist in östlicher, südlicher und westlicher Richtung hauptsächlich von Wohnnutzungen umgeben, während sich im Norden vorwiegend Handelsflächen befinden. Umrahmt ist das Gebiet zudem von der westlich verlaufenden Autobahn BAB 42 und den beiden Hauptverkehrsachsen Grothusstraße und Hans-Böckler-Allee. Sie weisen allesamt eine hohe stadträumliche Zäsurwirkung auf und sind darüber hinaus durch eine starke Lärmbelastung geprägt. Die Verkehrsanbindung für PKW und LKW ist aufgrund der umliegenden Hauptverkehrsachsen als äußerst positiv zu bewerten. Eine Anbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist durch neun Bushaltestellen in der näheren Umgebung ebenfalls vorhanden, innerhalb des Untersuchungsgebietes selbst bestehen jedoch Defizite bei der Anbindung (keine Haltestellen).

Innere Erschließung. Die innere Erschließung des Gebietes ist vor allem durch die beiden zentralen, vorwiegend in Ost-West Richtung verlaufenden Straßenzüge Haldenstraße / Lockhofstraße sowie der Wilhelminenstraße geprägt. Beide Straßen sowie die dazugehörigen öffentlichen Räume sind sanierungsbedürftig und weisen eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Ähnliches gilt für die Quartierseingänge, die sich insbesondere im Westen, Osten und Süden des Untersuchungsgebietes befinden und sich vor allem durch Stellplatzanlagen, ungeordnete Gehölzstrukturen und eine geringe bauliche Fassung auszeichnen. Neben den Flächen für die MIV-Erschließung führt unterhalb der Wilhelminenstraße eine Güterbahntrasse durch das Gebiet und teilt die Gesamtfläche in einen nördlichen und einen südlichen Bereich. Die Bahntrasse fungiert derzeit vor allem als nicht-begehbare Grünschneise, denkbar ist jedoch eine Nutzung als Fahrradstraße, sollte eine Nutzung für den schienengebundenen Verkehr ausgeschlossen werden können.

Nutzungsstruktur. Mit Blick auf die Nutzungsverteilung ist die Fläche vor allem im zentralen und südlichen Bereich durch größere Gewerbestrukturen mit städtebaulichen Typologien wie Lager- und Produktionshallen charakterisiert. Maßgeblich prägend sind dabei vor allem die beiden großflächigen, in Aufgabe befindlichen, Gewerbestandorte der Seppelfricke GmbH (im Norden) und der Küppersbusch GmbH (im Süden). Vor allem im Norden sowie an den südlichen, östlichen und westlichen Rändern des Planungsraumes befinden sich neben den großen Gewerbestrukturen zudem eine Vielzahl von fragmentierten und mischgenutzten Flächen. So ist hier ein kleinteiliger Wohnungsbaubestand, teilweise in gründerzeitlichen Typologien, neben Handelseinrichtungen (klassische Einzelhändler, Fast-Food-Betriebe, Großhändler) und kleingewerblichen Betrieben verortet. Der Großteil der Wohnbebauung ist im Laufe der Jahrzehnte in die gewerblichen Strukturen „hineingewachsen“, in einem schlechten baulichen Zustand und durch eine erhöhte Leerstandsquote geprägt. Eine Ausnahme bildet die ehemalige Zechensiedlung, die sich im Nord-Osten des Gebietes befindet und sich durch eine vorwiegend intakte städtebauliche Struktur auszeichnet. Besondere und erhaltenswerte Nutzungen stellen zudem die beiden kulturellen Einrichtungen der Kleinkunsthöhle „Wohnzimmer“ sowie des Veranstaltungsorts „Kae“ dar, die sich beide im westlichen Bereich des Planungsraumes und innerhalb der dortigen Eingangssituation befinden.

Hinsichtlich einer Flächenbilanzierung für das Untersuchungsgebiet sind etwa 45 % der Flächen der gewerblichen Nutzung zuzuordnen, während Handelsnutzungen etwa 17 % (davon ca. 7 % Einzelhandel) der Fläche ausmachen. Wohnnutzungen stellen etwa 7 % der Flächennutzung dar und den Verkehrs- und Grünflächen sind ca. 13 % beziehungsweise 15 % zuzuordnen. Alle übrigen Flächen entfallen auf die kulturell genutzten Flächen und das östlich im Gebiet verortete Umspannwerk.

Grün- und Freiraumstruktur. Wie bereits dargestellt, ist ein größerer Teil des Planungsraums durch Freiraumstrukturen bestimmt. So erstrecken sich insbesondere an den Rändern der Fläche sowie entlang der bereits beschriebenen stillgelegten Güterbahnstrecke Grün- und Gehölzstreifen, die stellenweise bis zu

50 Meter breit sind. Auch im Inneren des Untersuchungsraumes befindet sich eine Vielzahl grüner „Trittssteine“, die teilweise über einen dichten Baumbestand verfügen. Insgesamt sind die Grün- und Freiflächen in einem überwiegend ungepflegten und naturbelassenen Zustand und verfügen über wenige bis keine Aufenthaltsqualitäten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Flächen in ökologischer und stadtklimatischer Hinsicht einen nicht unerheblichen Beitrag für den Planungsraum leisten.

Neben den Wohnquartieren und den Handelsnutzungen sind auch in der Umgebung des Planungsraumes größere Freiraum- und Grünstrukturen zu finden. So ist im Süden der Fläche Küppersbusch eine Kleingartenanlage verortet, die an eine große innerstädtische Freifläche (Feldmark) mit Sport- und Parkanlagen anknüpft. Eingebettet in den nordöstlich gelegenen Gewerbepark befindet sich zudem eine ehemalige Abraumhalde, auf dessen Gipfel die Aussichtsplattform „Pyramide Gelsenkirchen Schalke“ liegt.

4 Städtebauliche Neuordnung des Planungsraumes (Strukturkonzept)

(⇒ Karte „Mitte 6 / Gewerbegebiet Wilhelminenstraße - Entwicklungsphasen“ und Karte „Mitte 6 - Gewerbegebiet Wilhelminenstraße / Strukturkonzept „Ringtausch““)

Wie eingangs erläutert, bildet vor allem die potenzielle Aufgabe der großgewerblichen Strukturen der Firmen Seppelfricke und Küppersbusch den Anlass für die vorliegende Planung. Gleichzeitig besteht ein großes Problem innerhalb des Planungsraumes in der über die Jahre gewachsenen Verflechtung von Wohn-, Handels- und kleingewerblichen Nutzungen. Langfristiges Ziel der Stadt Gelsenkirchen ist es, Handelsnutzungen zukünftig vor allem in integrierten Lagen anzusiedeln; Wohnbereiche und gewerbliche Nutzungen sind räumlich voneinander zu trennen. Auf diese Weise können gegenseitig störende Einflüsse wie etwa Lärm- und Geruchsimmissionen vermieden werden. Zudem ergibt sich eine bessere Entwicklungsperspektive für die jeweiligen Nutzungen. Insgesamt besteht dabei die Überlegung, die Nutzungen zwar entsprechend zu verlagern, jedoch die Flächenanteile innerhalb des Gebietes grundsätzlich beizubehalten. Die Idee dahinter ist die Umsetzung eines „Ringtausches“, bei dem Funktionen zukünftig stärker gebündelt werden.

In einer **ersten Entwicklungsphase (kurzfristiger Zeithorizont)** wird vorgeschlagen, zunächst die potenziell freiwerdende Fläche der Firma Seppelfricke zu entwickeln. Das ehemalige Firmengelände wird dabei mit einer zentralen Erschließungsachse neu gegliedert, um eine möglichst gleichmäßige Aufteilung in Teilgrundstücke zu erhalten. Um den erfahrungsgemäß variierenden Flächenbedarfen der Gewerbetreibenden gerecht zu werden, ist das Erschließungssystem dabei so flexibel, dass Flächenzuschnitte von „S“, „M“, „L“ bis „XL“ möglich sind. Auf diese Weise ist sowohl eine Ansiedlung kleinerer Handwerksbetriebe als auch großflächiger Industriebetriebe möglich. Darüber hinaus können auf diese Weise auch Gewerbetreibende mit besonderen Standortanforderungen (beispielsweise Forschung und Entwicklung) geeignete Flächen finden.

Zur Schaffung einer attraktiveren Arbeitsumgebung und zur Förderung des ökologischen Ausgleichs werden im Konzept "grüne Fugen" vorgesehen. Diese sollen an die bestehenden Grünschnitten anschließen und in langfristiger Perspektive ein neues Netzwerk von Freizeit- und Erholungsräumen sowie Lebensräume für Flora und Fauna im gesamten Planungsgebiet schaffen. Teil dieser Überlegung ist auch die Aufwertung und Nutzbarmachung der bestehenden Grün- und Freiflächen.

Um Begegnungsräume zu schaffen und die Kommunikation sowie Synergieeffekte zwischen den Gewerbetreibenden zu fördern, sind an den Eingängen sowie im zentralen Bereich der Fläche Seppelfricke zudem auch neue öffentliche Räume angedacht. Diese sollten durch eine ansprechende Randbebauung eingefasst

werden, um eine städtebauliche Einbindung zu gewährleisten, und in freiraumplanerischer Hinsicht ebenfalls attraktiv gestaltet sein.

Auch hinsichtlich des Themas Mobilität ist eine Neuorganisation denkbar. Es wird vorgeschlagen, dass kurz- bis mittelfristig an den beiden Eingängen im Norden und Süden des Gebietes „Mobilitäts-Hubs“ etabliert werden, welche gebündelte Stellplätze für Mitarbeitende oder den Besucherverkehr des Gewerbegebietes bieten. Die „Hubs“ sollen dabei nicht nur eine Großzahl an Stellplätzen auf verhältnismäßig wenig Grundfläche bereithalten, sondern es sind auch begleitende Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing, Fahrradverleihsysteme oder E-Ladeplätze vorstellbar, um eine nachhaltige Mobilität im Quartier zu fördern.

Wie eingangs beschrieben, sieht die Stadt Gelsenkirchen vor, langfristig Wohn- und Handelsnutzungen von gewerblichen Nutzungen räumlich zu trennen. Um die potenziell wegfallenden Wohnungs- und Handelsflächen im Norden des Planungsraumes zu kompensieren, wird **in der zweiten Entwicklungsphase vorgeschlagen (kurzfristiger Zeithorizont)**, die Fläche Küppersbusch zu einem Schwerpunkt für neue Wohnnutzungen zu entwickeln sowie ein neues Handelszentrum zu etablieren.

Die neuen Wohnflächen sind dabei als kleinteilige Nachbarschaften organisiert, welche sich jeweils um eine grüne Mitte orientieren oder von grünen Fugen eingefasst sind und somit eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität gewährleisten.

Anknüpfungspunkte für das neue Quartier sind einerseits der bereits bestehende Knotenpunkt auf der Hans-Böckler-Allee sowie zwei neue Knotenpunkte an der Fürstinnenstraße. Um auch in diesen Bereichen ein ruhiges Wohnen zu ermöglichen, sind „grüne Pufferzonen“ vorgesehen, die einen Lärm- und Sichtschutz zu den Verkehrsräumen bieten.

Der neue Handelsschwerpunkt zentriert sich ebenfalls um eine grüne Mitte, bzw. um einen öffentlichen Platz und sieht eine aktive und zum Platz hin orientierte Erdgeschosszone vor. Denkbar sind hier ein oder mehrere (Lebensmittel-) Einzelhändler wie beispielsweise ein Discounter oder ein Vollsortimenter. Um eine hohe räumliche Integration und eine gute Flächenausnutzung zu erreichen, sollten die Einzelhandelsnutzungen in den Obergeschossen mit Büro- oder Mischnutzungen wie etwa einem Ärztezentrum kombiniert werden. Auf diese Weise wird auch für die Wohnquartiere außerhalb des Planungsraumes ein hoher Mehrwert generiert und es werden wegfallende ebenerdige Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Planungsraumes kompensiert.

Ähnlich wie bei der Fläche Küppersbusch ist es vorgesehen, eine Verbindung zu den bestehenden nördlichen und südlichen Grünanlagen herzustellen und diese gegebenenfalls zu revitalisieren. Im Bereich der Güterbahntrasse (s. Analyse) ist entweder die Fortführung des bestehenden Radwegenetzes in Form einer neuen Veloroute denkbar oder bei entsprechendem Bedarf auch dem Ausbau bzw. der Intensivierung der Gleisnutzung für eine nachhaltige Güteranlieferung per Schiene.

Durch die Etablierung neuer Handels- und Wohnflächen auf der ehemaligen Fläche der Firma Küpperbusch sind in einer mittelfristigen Perspektive neue Entwicklungspotenziale für diese Nutzungen entstanden. In der **dritten Entwicklungsphase (mittelfristiger Zeithorizont)** wird daher vorgeschlagen, die bestehenden Einzelhandelsflächen südlich des Geländes der Firma Seppelfricke sowie die westlich davon liegenden Gewerbeflächen neu zu strukturieren und vorwiegend gewerblichen Nutzungen zuzuschreiben. Die Vorgehensweise ist dabei ähnlich wie im Falle des Küppersbusch-Geländes: Ziel ist es, flexible Grundstückszuschnitte zu schaffen, die variable gewerbliche Nutzergruppen zulassen und durch grüne Fugen sowie qualitätsvolle öffentliche Räume städtebaulich neu zu fassen.

Auch der westliche Eingangsbereich des Planungsraumes kann in dieser Phase neu gestaltet werden. Denkbar ist hier ein neuer städtebaulicher Auftakt in Form eines architektonisch hochwertig gestalteten Gebäudes mit Büro- oder Mischnutzung sowie eine Attraktivierung der Straßenräume mit Begleitgrün und neuen

Baumreihen. Das vorhandene kulturelle Zentrum soll dabei bestehen bleiben oder kann gegebenenfalls sogar erweitert werden.

Die **vierte Entwicklungsphase (langfristiger Zeithorizont)** sieht vor, insbesondere die nord-östlichen Bereiche des Planungsraumes sukzessive weiterzuentwickeln. Die bestehenden Handels- und Gewerbeflächen werden dabei nach dem bereits beschriebenen Prinzip neu geordnet, wobei entsprechend dem Gewerbeflächenbedarf der Stadt Gelsenkirchen der Fokus auf der Etablierung neuer Gewerbeflächen liegt. Neue Flächenpotenziale im Bereich Handel sind zukünftig vor allem in Form höherwertiger, mehrgeschossiger Bauweisen sowie in den nord-östlichen Randbereichen denkbar.

Ein Teil der vierten Entwicklungsphase ist auch die Schaffung neuer qualitätsvoller Straßen- und Aufenthaltsräume im Quartier. So wird vorgeschlagen, einerseits einen neuen Quartierauftakt an der Grothusstraße zu schaffen, der durch neu entstehende städtebauliche Kanten gerahmt wird und einen attraktiven Zugang in das neu entwickelte Quartier bietet. Eine weitere Maßnahme bildet die potenzielle Umgestaltung und Attraktivierung der Haldenstraße. Denkbar sind in diesem Zusammenhang beispielsweise eine Erweiterung der Fuß- und Radwegeflächen, die Schaffung neuer Baumreihen- und Standorte sowie eine Revitalisierung der Fahrbahn. Ein wesentlicher Baustein des neuen Gesamtquartiers ist zudem die Schaffung einer neuen qualitätsvollen Mitte anstelle der dort bisher verorteten Stellplatzanlage.

Mit der Umstrukturierung der bisherigen Gewerbe- und Handelsflächen wird zudem der Grundstein für ein neues ringförmiges Erschließungssystem im Norden des Planungsraumes gelegt. Dieser bietet die Basis für eine Weiterentwicklung des Planungsraumes in Phase fünf. Auch die bestehende Zechensiedlung kann bereits in dieser Phase revitalisiert und durch städtebauliche Randbebauungen neu eingebunden werden.

Den möglichen Abschluss der Gesamtentwicklung des Gewerbegebiets „Wilhelminenstraße“ bildet die **fünfte Entwicklungsphase (langfristiger Zeithorizont)**. In dieser werden die verbleibenden Flächen nördliche der Haldenstraße sowie südlich des kulturellen Zentrums neu strukturiert und zu flexiblen Gewerbegebietseinheiten nach bereits beschriebenem Konzept umgewidmet. Die in diesen Bereichen bestehenden Wohnnutzungen sollen nach langfristigem Auslaufen der dort bestehenden Miet- und Eigentumsverhältnisse im Sinne des „Ringtausch“-Prinzips in den Bereich des Küpperbusch-Areals und der dort neu geschaffenen Wohnquartiere verlagert werden. Teil dieser Überlegung ist auch die Realisierung eines neuen „Erschließungsbügels“, an dem sich grüne Aufweitungen befinden. In diesen wird der bereits vorhandene Baumbestand eingebunden und es werden weitere Anknüpfungspunkte an das bestehende grüne Netz des Gesamtquartiers hergestellt.

Auch im Hinblick auf das Thema Mobilität werden in dieser Phase (und auch bereits in der vorherigen Phase) die letzten Bausteine fertiggestellt. So wird vorgeschlagen, in den Eingangsbereichen des Gesamtgebietes weitere Mobilitätshubs zu etablieren, die an strategisch günstigen Stellen den Großteil des Besucher- und Mitarbeiterverkehrs abfangen. Sie funktionieren nach dem bereits beschriebenen Prinzip, bei dem Stellplätze mit erweiterten Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder E-Ladestationen kombiniert werden. Weiterhin ist insbesondere an Kommunikationsorten im Quartier, wie etwa Plätzen, Grünanlagen oder zentralen Wegeverbindungen, die Anlage von Fahrrad- und Fahrradverleihstationen vorgesehen, um eine nachhaltige und MIV-reduzierte Mobilität im Quartier zu fördern.

Der Endzustand der fünf Entwicklungsphasen ist ein Gesamtquartier, in dem Nutzungen (vor allem gewerblicher Art) stärker synergetisch verortet sind und ein ungeplantes „Ineinander wachsen“ sowie eine gegenseitig störende Beeinflussung vermieden wird. Dabei ist es das Ziel, mit den unterschiedlichen Flächenangeboten „S“, „M“, „L“ und „XL“ ein flexibles und zukunftsorientiertes gewerbliches Wachstum zu ermöglichen. Der Schwerpunkt des Gewerbes befindet sich zukünftig vor allem im zentralen und nördlichen Bereich des Planungsraumes, während Handelsnutzungen idealerweise nur noch in den integrierten Randlagen zu finden sind. Wohnnutzungen sind, abgesehen von der historischen Zechensiedlung, nur noch im

südlichen Teil des Planungsraumes, auf der Fläche Küpperbusch angesiedelt und bilden an dieser Stelle ein neues, in den Bestand eingebundenes Wohnquartier. Ein neues Freiraumnetz schafft eine attraktive Arbeitsumgebung und bindet die Gesamtfläche an die umliegenden Grünzüge an. Bestehende Wegeverbindungen werden mit neuen Baumpflanzungen im Hinblick auf Aufenthaltsqualität und Ökologie aufgewertet; neue Plätze und Eingangssituationen schaffen Räume für Kommunikation und Austausch im Gebiet.

Mit Blick auf die neue Flächenverteilung nach Abschluss der fünf Entwicklungsphasen einer Umsetzung wird erkennbar, dass sich der Handel- und Einzelhandelsflächenanteil reduziert hat (auf etwa 5 % der Gesamtfläche), der Wohnflächenanteil gestiegen ist (auf etwa 10 %) und auch der Gewerbeflächenanteil einschließlich Büro- und Mischnutzungen stark zugenommen hat (auf etwa 47 %). Die Flächenpotenziale für Wohnen und Gewerbe haben sich also erhöht, während Handelsnutzungen zukünftig vor allem eher in den integrierten Lagen verortet sind. Aufgrund der stärkeren Erschließung der Fläche haben zudem die Verkehrs- und Freiflächenanteile zugenommen, die nun bei etwa 20 % bzw. 16 % liegen.

5 Städtebaulicher Rahmenplan

(⇒ Karte „Mitte 6 - Gewerbegebiet Wilhelminenstraße Räumliche und funktionale Gestaltungsprinzipien“ und Karte „Mitte 6 - Gewerbegebiet Wilhelminenstraße Städtebaulicher Rahmenplan“)

Der Städtebauliche Rahmenplan hat das Ziel, die konzeptionellen Aussagen des Strukturkonzeptes zu vertiefen und exemplarisch aufzuzeigen, wie eine städtebauliche Neuordnung im Detail funktionieren kann. Er wurde im Zusammenspiel räumlicher und gestalterischer Prinzipien entwickelt, die verschiedene Themenbereiche wie etwa die baulich-räumliche Struktur oder die Anlage öffentlicher Räume und Grünräume abdecken und in einer separaten Darstellung illustriert werden. Die gestalterischen und räumlichen Prinzipien sollen dabei nicht nur für den vorliegenden Rahmenplan gelten, sondern sind standortübergreifend auch auf andere Gewerbegebiete innerhalb des Gelsenkirchener Stadtgebietes anwendbar.

Baulich-räumliche Struktur im Bereich Gewerbe. Die Kernidee des vorliegenden städtebaulichen Konzeptes besteht in einer allgemeinen Erhöhung der städtebaulichen Dichte sowie der Schaffung eines identitätsstiftenden (Gewerbe-)Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität. Im Folgenden werden einige mögliche Maßnahmen dargestellt, die über die bereits beschriebenen Neustrukturierungsvorschläge hinaus gehen und sich insbesondere auf die zukünftige Organisation der gewerblichen Strukturen beziehen.

In der Ausgestaltung der einzelnen Baufelder wird grundsätzlich vorgeschlagen, durchgehende Raum- und Bebauungskanten sowie klar begrenzte öffentliche Räume zu gestalten, die einen geschlossenen Eindruck sowie das Gefühl von Urbanität im Quartier vermitteln. Eine Möglichkeit zur Umsetzung dieser Leitidee ist das städtebauliche Prinzip der Gewerbehöfe, welches abgesehen von den Wohnquartieren im Planungsraum als durchgängiges Prinzip vorgeschlagen wird.

Bei der städtebaulichen Figur der Gewerbehöfe werden verschiedene gewerbliche Typologien und Nutzungen um einen zentralen Innenhof gruppiert. Konkret bedeutet dies, dass entlang der Ränder der einzelnen Gewerbeflächen höhergeschossige Gebäude, beispielsweise mit Verwaltungs- und Bürofunktionen, platziert werden, um eine klare Bebauungskante zu öffentlichen Räumen wie Straßen oder Plätzen zu bilden. Im Inneren der Gewerbehöfe finden sich vor allem städtebaulich weniger attraktive Typologien wie Produktions- oder Gewerbehallen. Die rückwärtigen Zwischenräume werden für Lager- und Stellplatzflächen genutzt und durch die äußere Randbebauung abgeschirmt. Dies bietet den Vorteil einer visuellen Reduktion unattraktiver, aber dennoch notwendiger gewerblicher Außenflächen sowie der Abschirmung von Straßen- und Platzräumen gegenüber störenden Einflüssen wie Lärm.

Um Mindeststandards einer urbanen Gestaltung des Gesamtquartiers zu erreichen, wird neben der städtebaulichen Typologie der Gewerbehöfe vorgeschlagen, einen Gestaltungskatalog mit einheitlichen Vorgaben bzw. Empfehlungen zu Gebäudehöhe, Fassadenmaterialien oder der Vorgartengestaltung zu etablieren. So kann über das Gesamtgebiet hinweg eine städtebauliche Corporate Identity sowie eine adäquate gewerbliche Adressbildung erreicht werden. Ein Aspekt eines solchen Gestaltungskatalogs könnte beispielsweise die Vorgabe von Mindestgeschosshöhen sein. So sind im Quartier Geschosshöhen von zwei bis vier Geschossen und an städtebaulich prägnanten Stellen auch höhere Geschossigkeiten denkbar. Höhere Gebäudekörper sollten dabei nach beschriebenen Prinzip vor allem zu den städtebaulichen Kanten hin gebaut werden, während niedrigere Typologien eher in den Innenbereichen zu verorten sind.

Mit Blick auf eine flächensparende Bauweise im Gesamtquartier könnte eine weitere Empfehlung innerhalb des Gestaltungskatalogs zudem die vertikale statt horizontale Organisation von Nutzungen sein. So wird durch neue, flexibel einteilbare Grundrisse sowie vertikal organisierte Produktions- oder Logistikprozesse immer stärker auch die vertikale Stapelung von Nutzungen realisierbar und gewerbliche städtebauliche Strukturen könnten insgesamt kompakter gehalten werden.

Baulich-räumliche Struktur im Bereich des Wohnens. Hinsichtlich des südlichen Wohnquartiers sind wie bereits erläutert vor allem Blockstrukturen in Kombination mit Stadtvillen angedacht, die sich jeweils um grüne Räume gruppieren. Typologisch sind dabei unterschiedliche Kombinationen, wie etwa ein Zusammenspiel aus Mehrfamilienhäusern, Stadtvillen, individuellen Stadthäusern und Reihenhäusern, denkbar. Grundsätzlich sollte der Fokus angesichts der Wohnraumnachfrage und des innerstädtischen Flächendrucks in Gelsenkirchen auf der Realisierung von Geschosswohnungsbauten mit etwa drei bis vier, beziehungsweise punktuell auch fünf Geschossen liegen. Wohnnutzungen können dabei immer auch mit gewerblich genutzten Erdgeschosszonen, wie etwa im südwestlichen Bereich des Planungsraumes, kombiniert werden, eingeschossige Handelsobjekte sind jedoch zu vermeiden.

Attraktive Arbeitsorte. Für ein attraktives Gewerbequartier, welches in Zeiten zukünftigen Fachkräftemangels eine hohe Vereinbarkeit von „Leben“ und „Arbeiten“ ermöglicht, wird empfohlen auch die Ansiedlung ergänzender Nutzungen und Dienstleistungen zu fördern. Hiermit sind beispielweise Kinderbetreuungsangebote, Gastronomieangebote, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten oder auch Bildungsmöglichkeiten innerhalb der gewerblichen Strukturen gemeint. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, über eine ergänzende logistische und effizienzsteigernde Infrastruktur nachzudenken. Dies können beispielsweise Dienstleistungen wie etwa Wachstraßen für LKW, Ladeinfrastrukturen, Übernachtungsmöglichkeiten für LKW-Fahrer und Dienstreisende oder auch Angebote wie gebündelte Logistik- und Lagerinfrastrukturen sein.

Nachhaltige Gewerbeinfrastruktur. Mit Blick auf das Thema Nachhaltigkeit wird vorgeschlagen, zukünftig einen stärkeren Fokus auf resiliente öffentliche Räume und Gebäudeinfrastrukturen im Quartier zu legen. In den vorangegangenen Abschnitten wurde bereits auf die Anbindung der umliegenden Grünstrukturen sowie die Schaffung eines umfangreichen Freiflächennetzwerks eingegangen. Ein weiteres Thema an dieser Stelle ist der Umgang mit dem anfallenden Niederschlagswasser (Regenwassermanagement). So sollte angestrebt werden, alle gewerblichen Gebäude mit Dächern zu errichten, die mit einer intensiven Begrünung sowie einer regenerativen Energiegewinnung durch PV-Anlagen versehen werden können. Weiterhin sollte in den einzelnen Teilquartieren grundsätzlich eine Reduktion versiegelter Flächen anvisiert werden. Dies bedeutet einerseits den Einsatz versickerungsfähiger Beläge, wie etwa Rasengittersteine, aber auch das Vorhalten ausreichender Flächenpotenziale für eine naturnahe und verlangsamte Regenwasserableitung. Insbesondere letztere sollte dabei nicht nur auf den privaten Flächen umgesetzt werden, sondern auch in allen öffentlichen Räumen stattfinden. So sollten im Hinblick auf ein verträgliches Mikroklima im Quartier alle Straßenräume- und Plätze mit möglichst vielen Baumstandorten versehen werden, die über ein aktives Mulden-Rigolen-System und eigens hierfür vorgesehene Begleitstreifen verfügen.

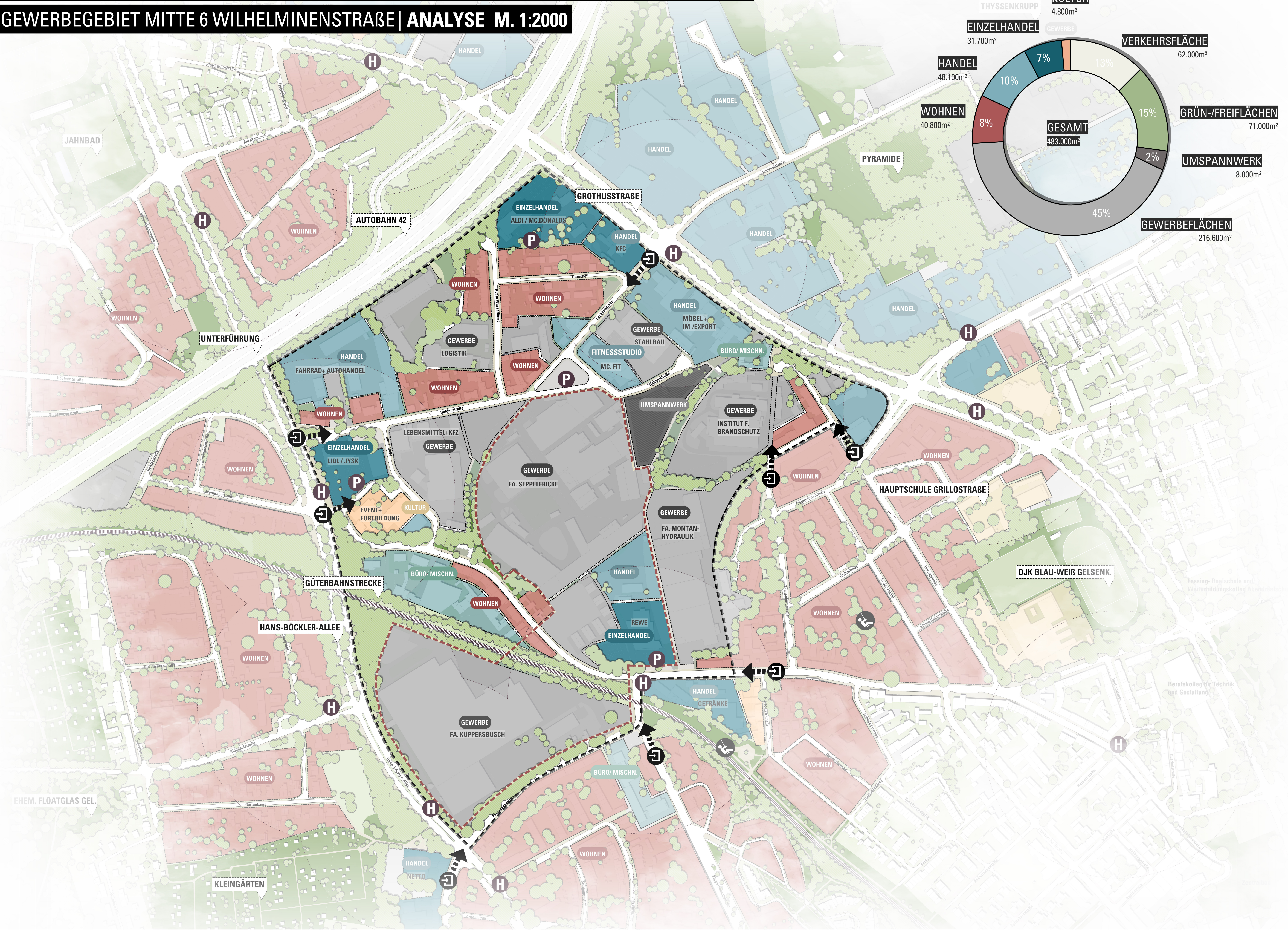
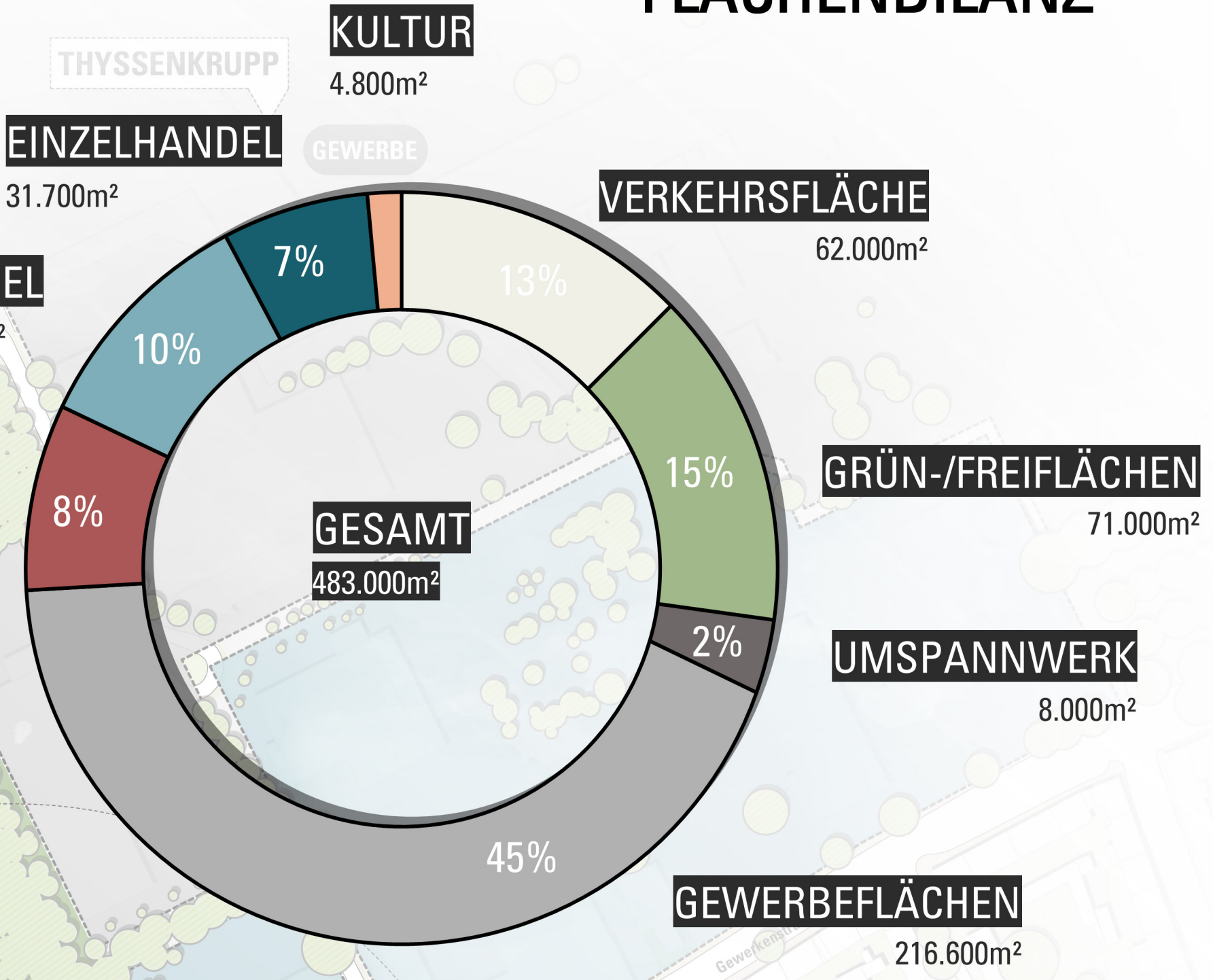
Bezüglich der Gebäudearchitektur sind vor dem Hintergrund einer resilienten Quartierinfrastruktur einerseits Formen der regenerativen Energiegewinnung mitzudenken (PV-Anlagen, Geothermie, Wärmepumpen etc.), jedoch auch Formen des synergetischen Energieaustauschs zwischen den Gewerbetreibenden. Dies kann beispielsweise der gegenseitige Austausch von Prozesswärme sein, aber beispielsweise auch die Einspeisung von Energieströmen in ein Nah- und Fernwärmenetz.

Mobilität im Quartier. Die strategische und gebündelte Unterbringung von Stellplätzen im Quartier wurde bereits hinreichend beschrieben. Mit Blick auf die Mobilitätsinfrastruktur im Planungsraum sollte zukünftig jedoch auch eine hohe Intermodalität angestrebt werden. Dies bedeutet zum einen, dass Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Fahrradverleihstationen in der Nähe regulärer Stellplätze verortet sind, zum anderen jedoch auch, dass möglichst kurze Wegebeziehungen und Umsteigemöglichkeiten zwischen anderen Verkehrsträgern und Kommunikationsorten im Quartier etabliert werden. So ist es von Vorteil, wenn sich etwa öffentliche Aufenthaltsräume, Bushaltestellen, Mobilitäts-Hubs oder auch gemeinsame Fuhrparke in direkter Nachbarschaft zueinander befinden und so den Umstieg und die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel besonders einfach machen. Im Hinblick auf das Thema „Gewerbe“ spielt naturgemäß zudem auch die Logistik eine große Rolle. Mit Blick auf die Zukunft könnte es sinnvoll sein, die Integration einer störungsarmen und stadtverträglichen Logistik innerhalb des Planungsraumes, aber auch in den umliegenden Quartieren zu etablieren. Gemeint ist hiermit zum einen der Betrieb von privaten oder städtischen Verteilzentren oder auch der Einsatz umweltfreundlicher Transportmittel auf der „letzten Meile“, wie etwa Elektro- oder Wasserstoff-LKW und / oder Lastenfahrräder.

WIRTSCHAFTSFLÄCHENKONZEPT STADT GELSENKIRCHEN

GEWERBEGEBIET MITTE 6 WILHELMINENSTRASSE | ANALYSE M. 1:2000

FLÄCHENBILANZ



WIRTSCHAFTSFLÄCHENKONZEPT STADT GELSENKIRCHEN

GEWERBEBEGBIET MITTE 6 WILHELMINENSTRASSE | ENTWICKLUNGSPHASEN

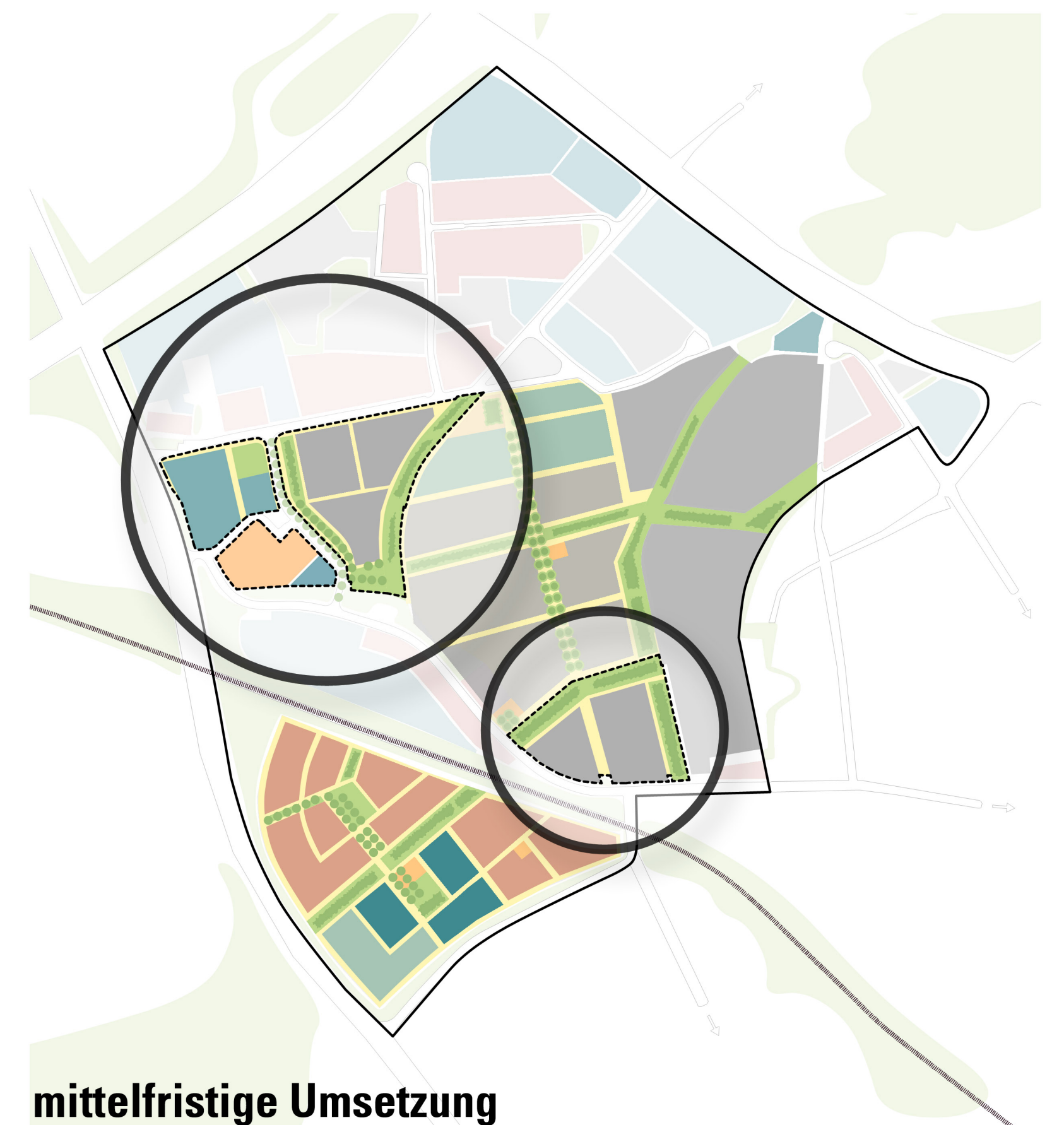
ENTWICKLUNGSPHASE I



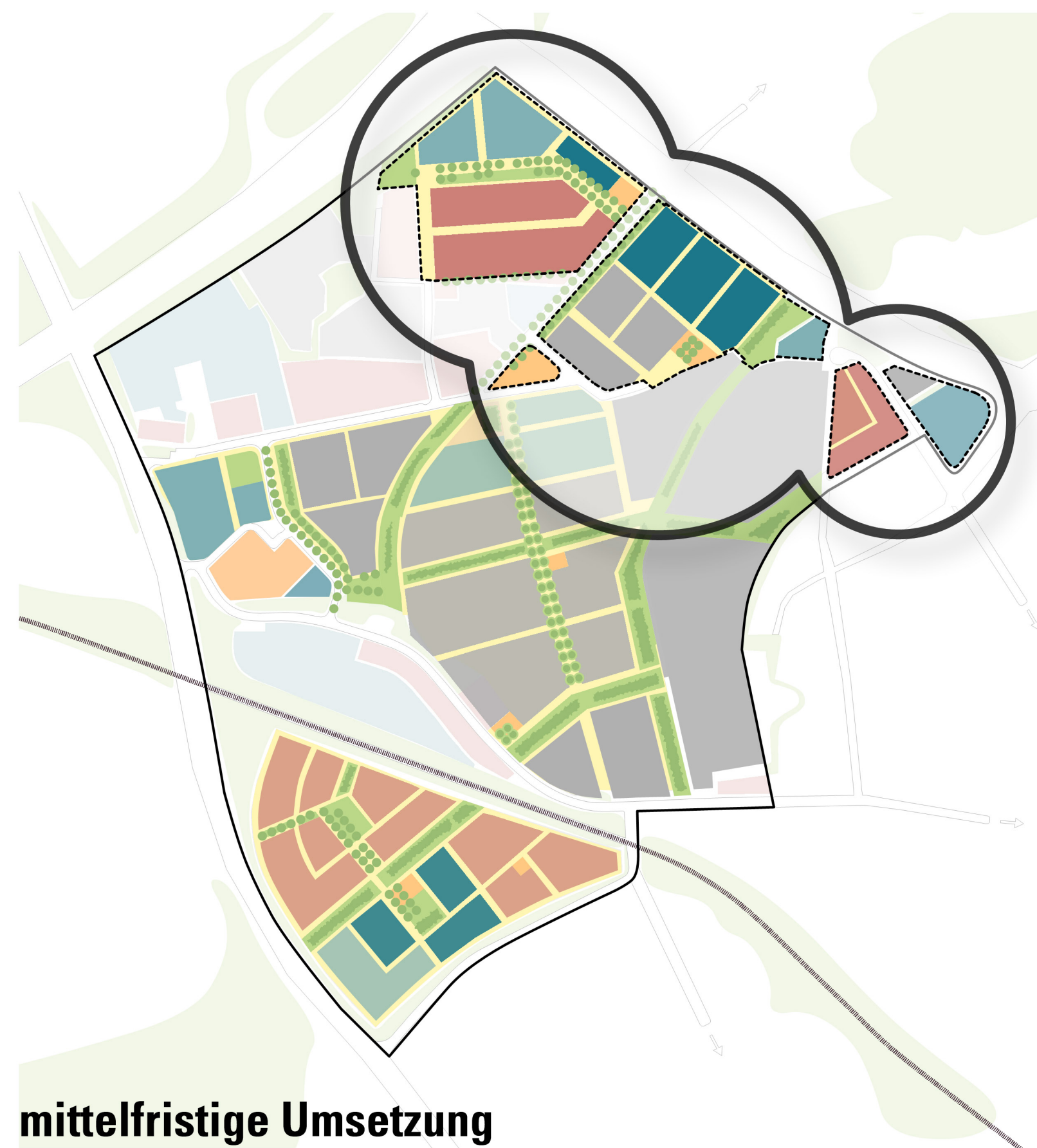
ENTWICKLUNGSPHASE II



ENTWICKLUNGSPHASE III



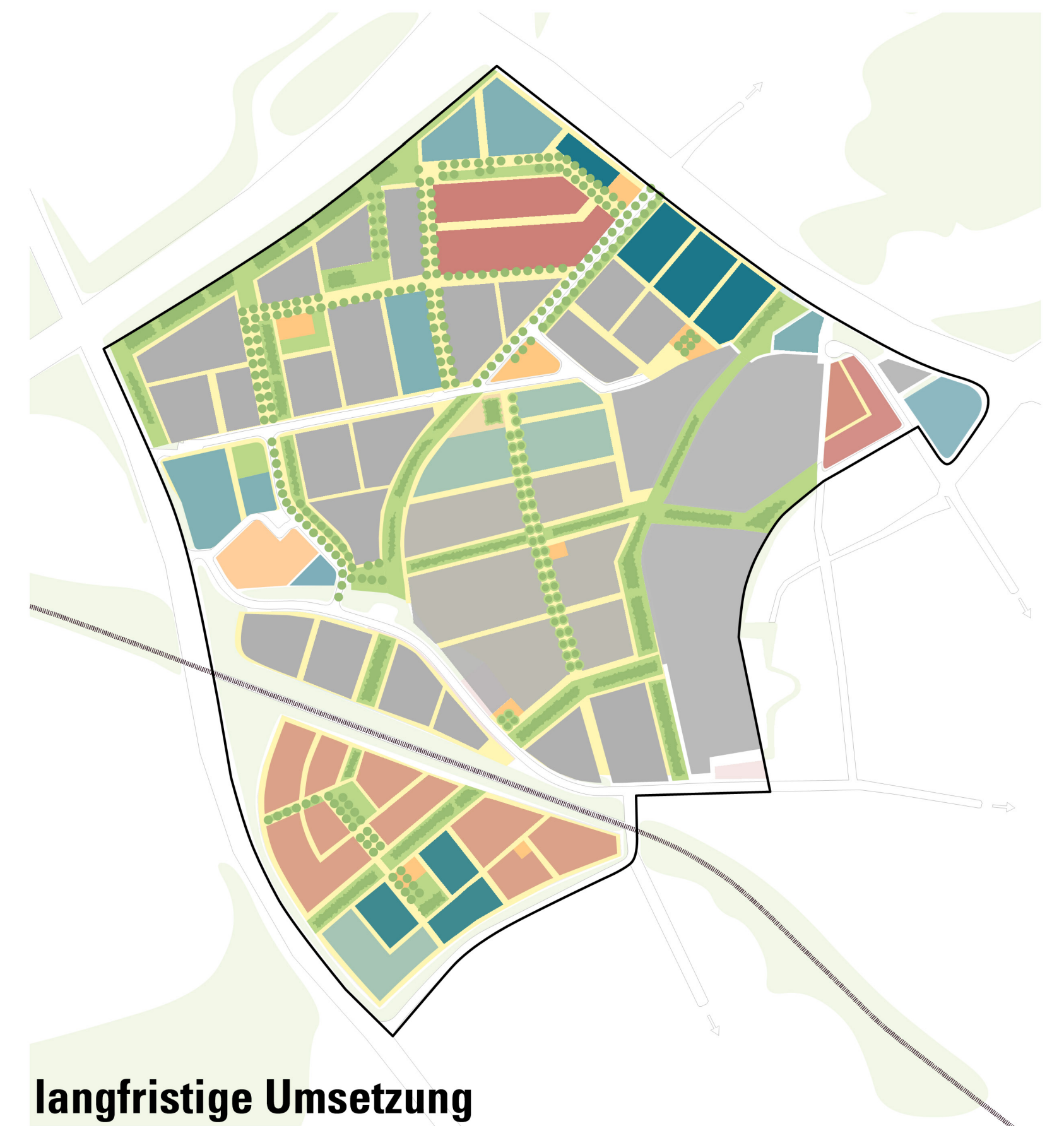
ENTWICKLUNGSPHASE IV



ENTWICKLUNGSPHASE V



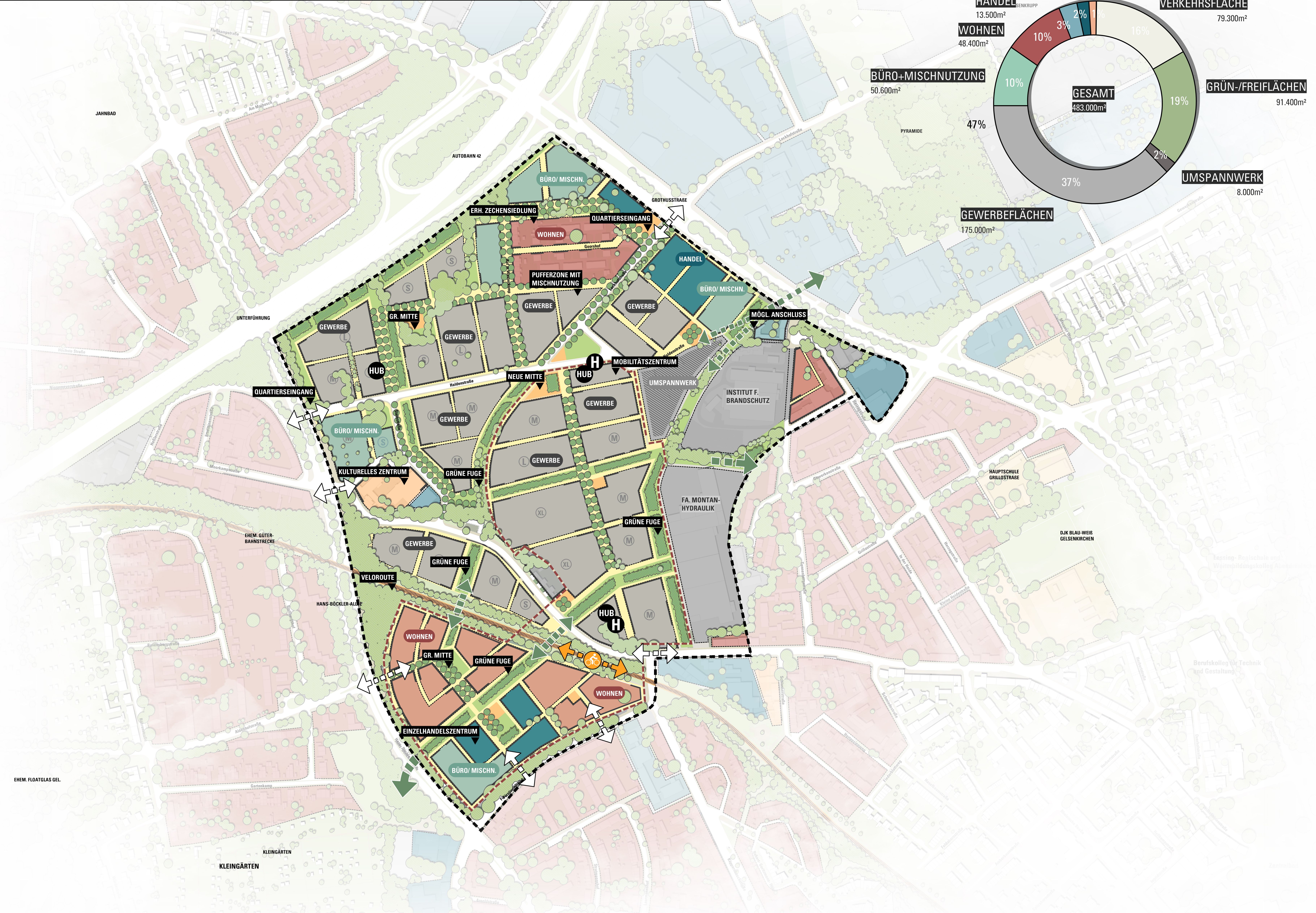
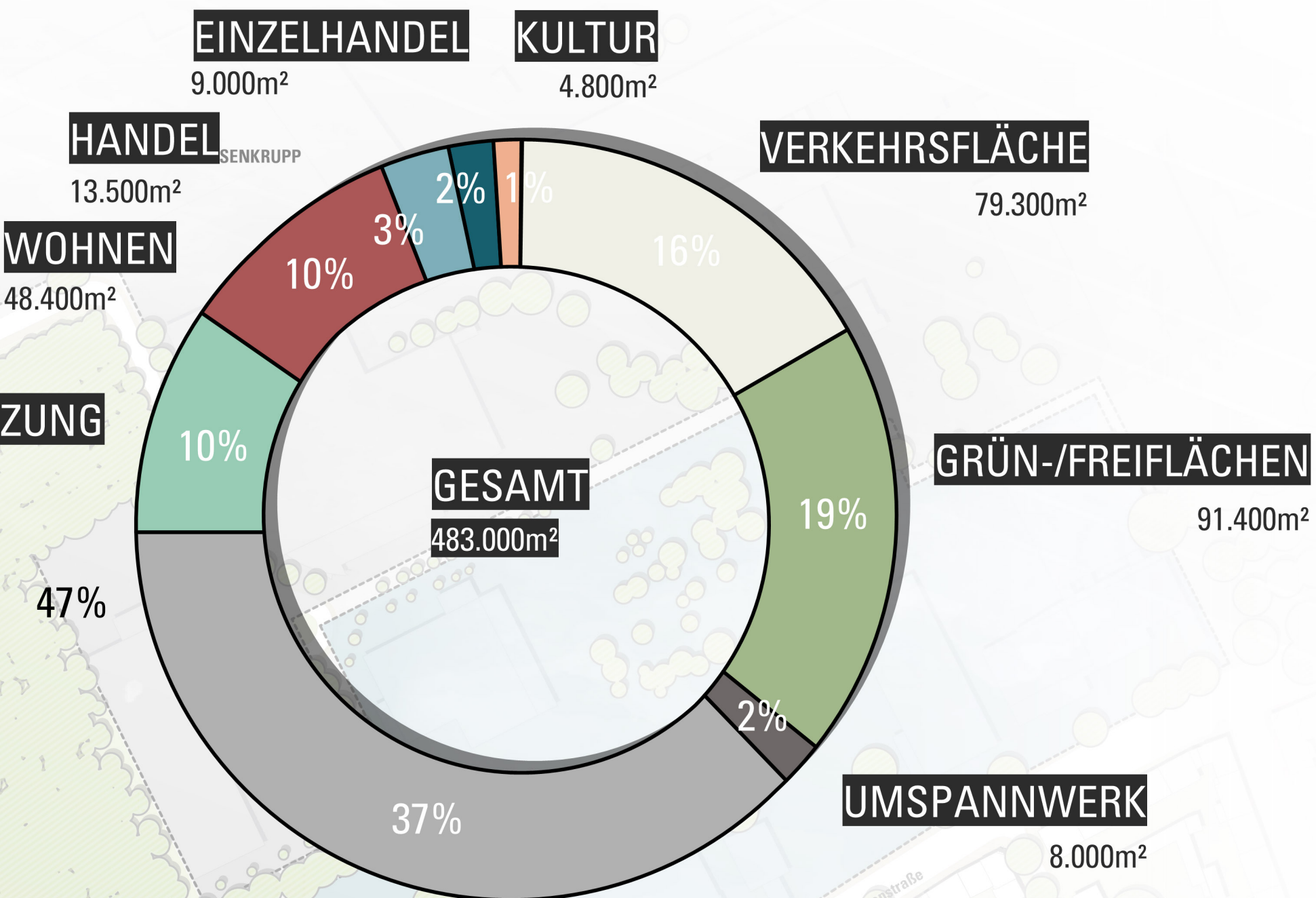
GESAMTENTWICKLUNG



WIRTSCHAFTSFLÄCHENKONZEPT STADT GELSENKIRCHEN

GEWERBEGEBIET MITTE 6 WILHELMINENSTRASSE | STRUKTURKONZEPT "RINGTAUSCH"

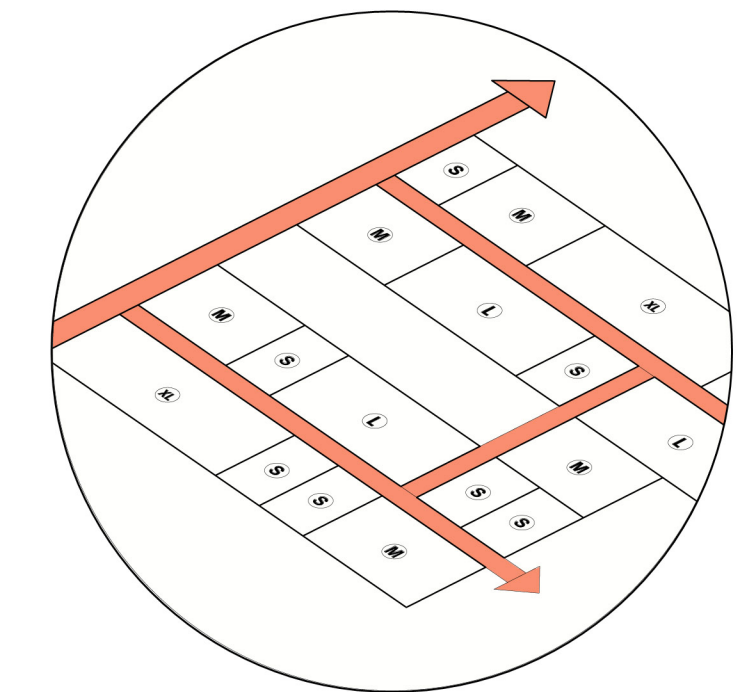
FLÄCHENBILANZ



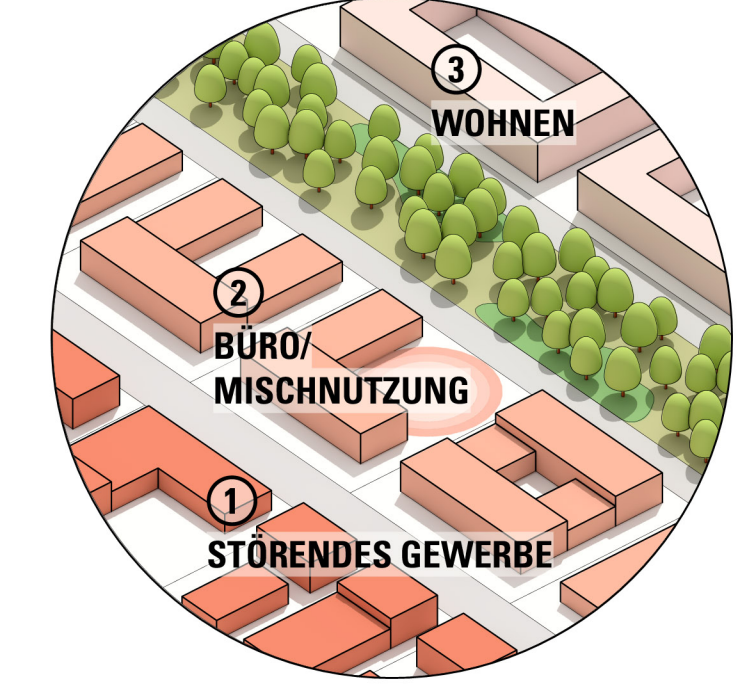
WIRTSCHAFTSFLÄCHENKONZEPT STADT GELSENKIRCHEN

GEWERBEBEGEBIET MITTE 6 WILHELMINENSTRASSE | RÄUMLICHE UND FUNKTIONALE GESTALTUNGSPRINZIPIEN

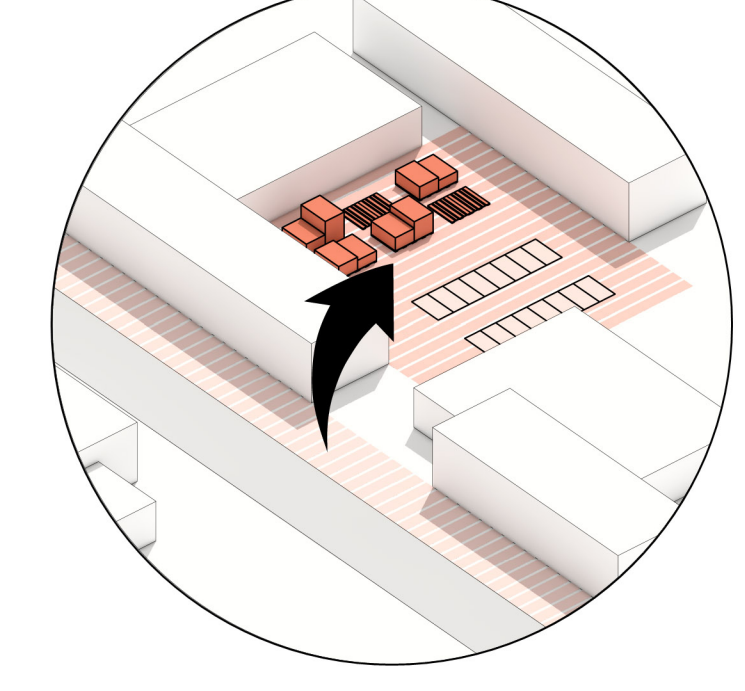
BAULICH-RÄUMLICHE STRUKTUR



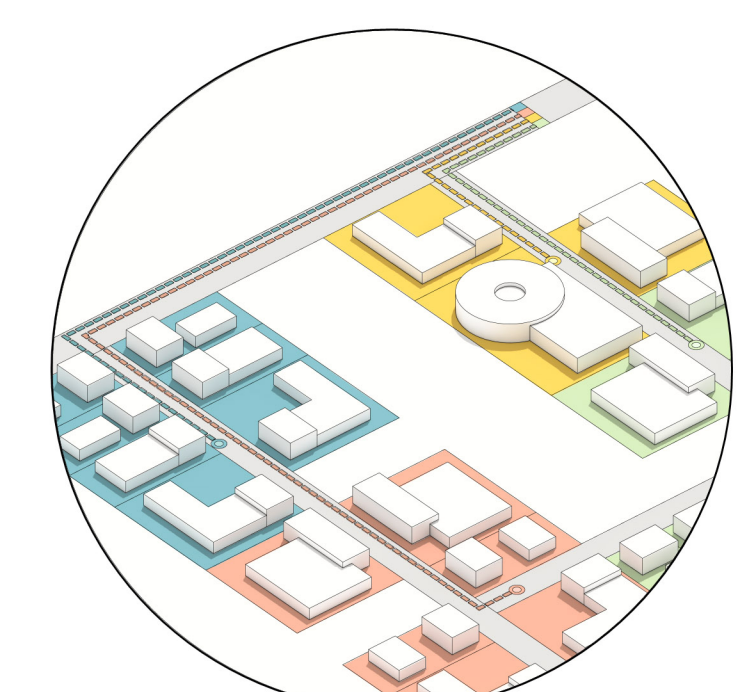
Etablieren effizienter Erschließungsstrukturen mit flexibel einteilbaren Grundstückszuschnitten (Grundstücksgrößen: S, M, L, XL)



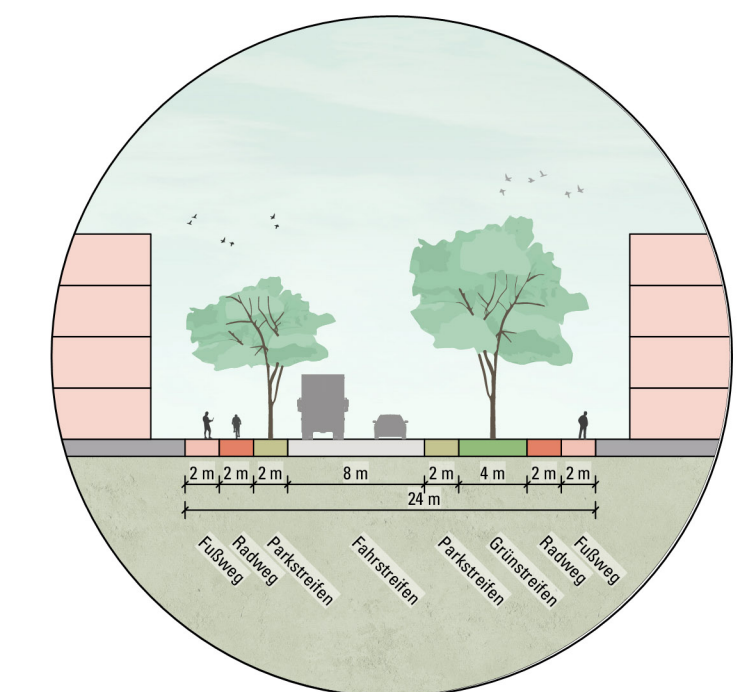
Schaffen von klaren Nutzungszonierungen mit Trennung zwischen sich störenden Nutzungen (Pufferzonen zwischen Wohnen und Gewerbe)



Sinnvolle Verortung von störenden Funktionen (Lagerflächen und Stellplätze) in rückwärtige Bereiche

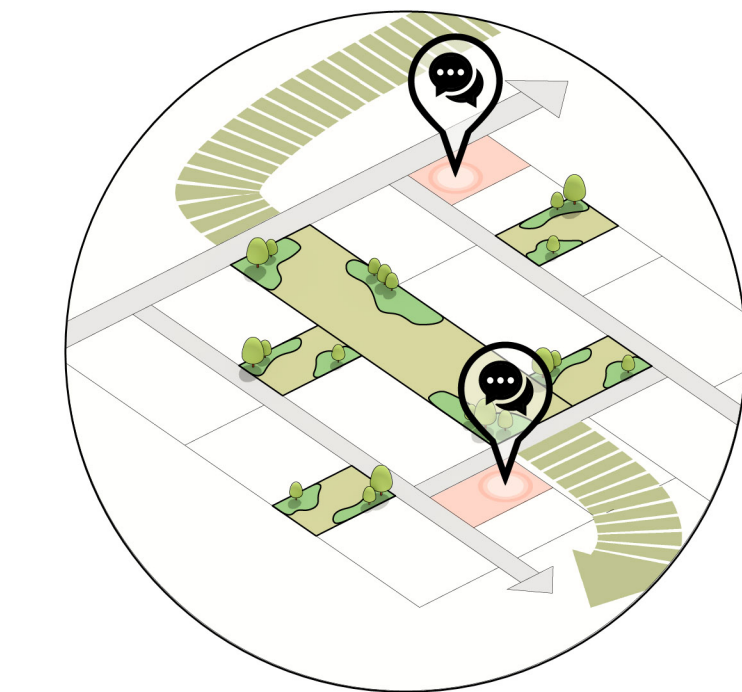


Nutzung von Farbleitsystemen als räumliche Orientierung für Lieferanten und Besucher

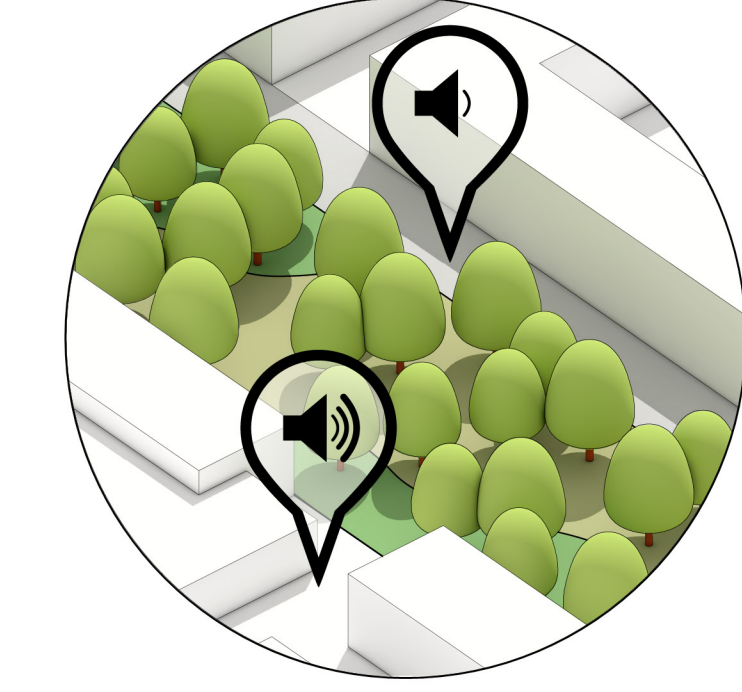


Straßenquerschnitte mit hohem Freiraumanteil und durchgängigen Fuß- und Radwegen

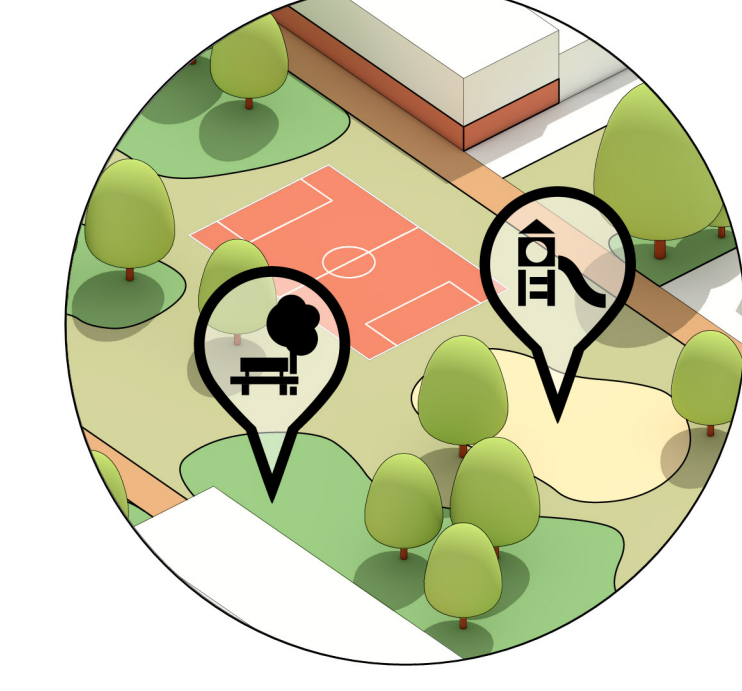
ÖFFENTLICHE RÄUME UND FREIRÄUME



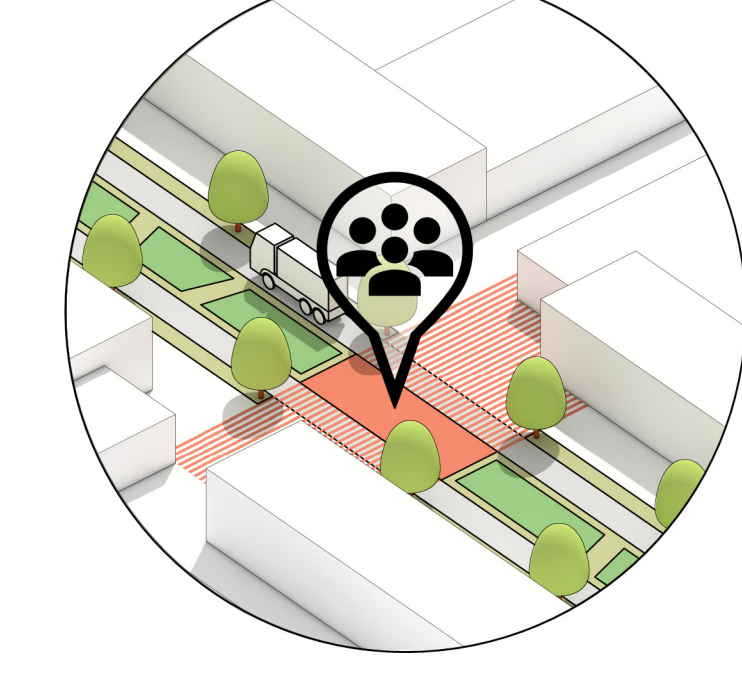
Weiterführen von Freiraumstrukturen zur Vervollständigung des städtischen Freiraumnetzes + Schaffen von öffentlichen Räumen



Freiräume als Pufferzonen zwischen störenden Nutzungen (Bspw. Gewerbe- und Wohnnutzung)

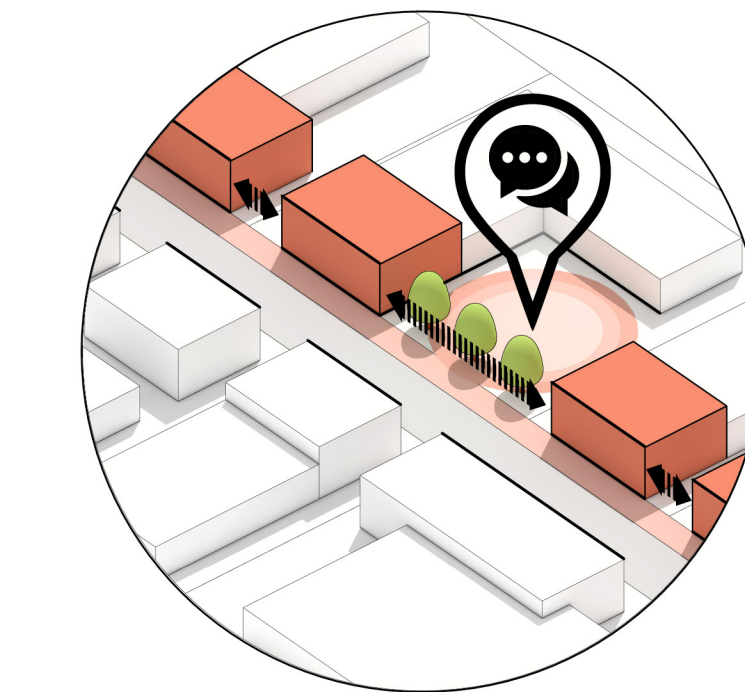


Schaffen von Öffentlichen Räumen für Interaktion und Begegnung (Räumliche Struktur die Kommunikation und Synergien fördert)

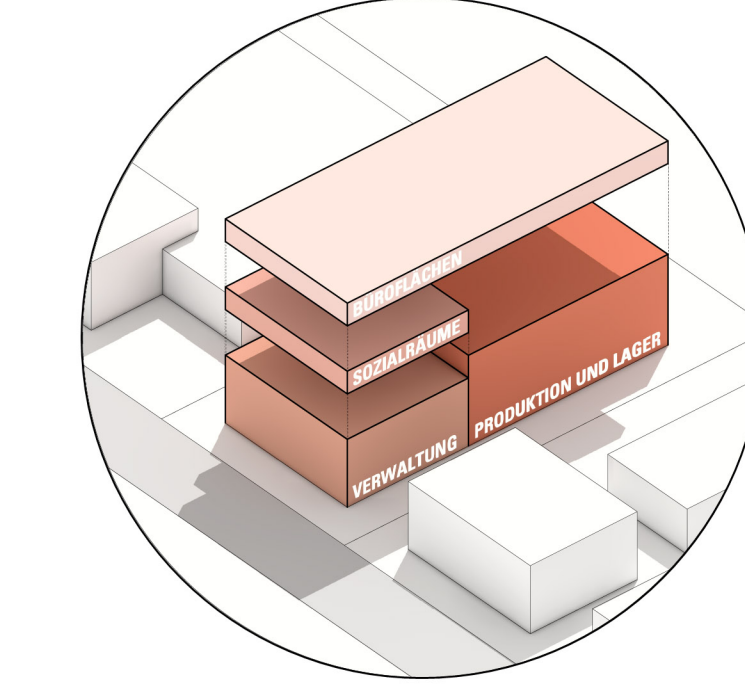


Straßen als öffentliche Räume gestalten: hohe Aufenthaltsqualität anstreben, Zielkonflikte zwischen Verkehren durch Zonierung lösen, ruhenden Verkehr sinnvoll organisieren

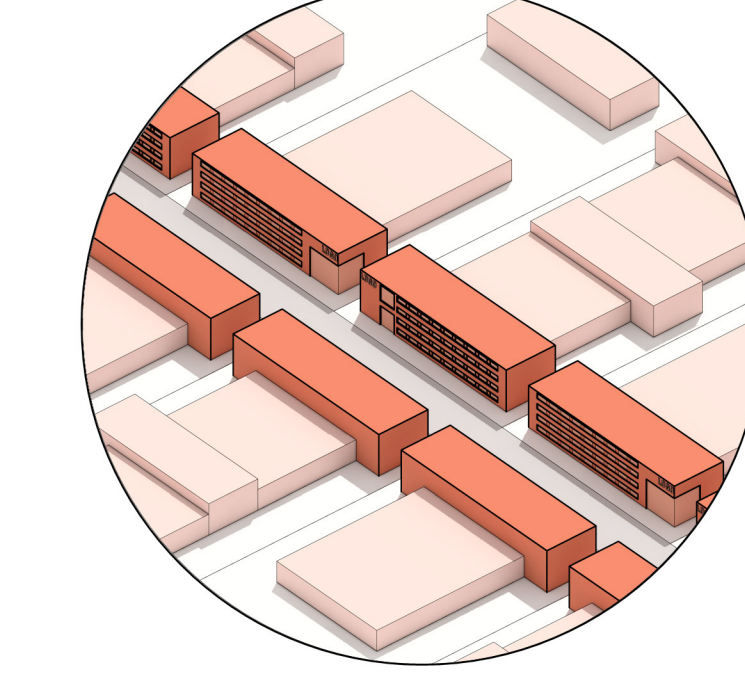
URBANE QUALITÄTEN IM GEWERBEBEGEBIET



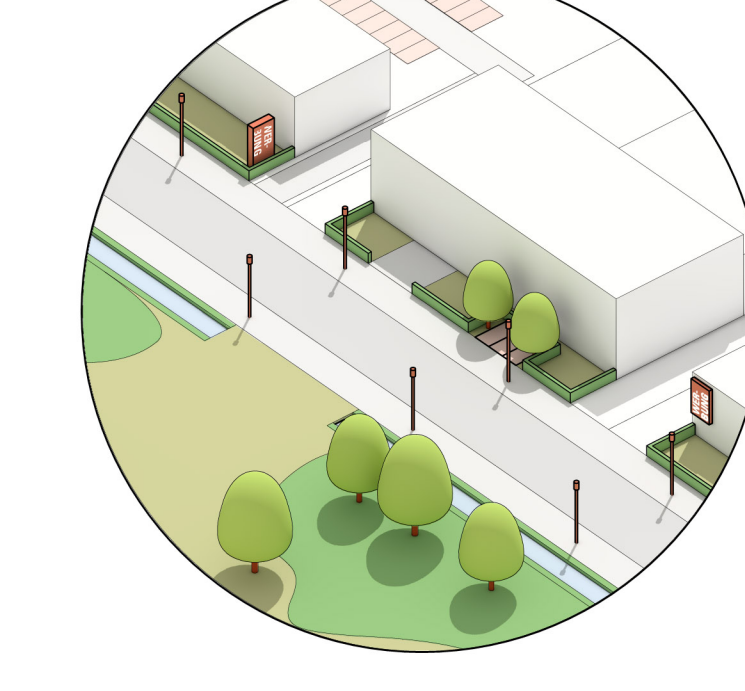
geschlossener Eindruck (Urbanität) durch durchgehende Raum- und Bebauungskanten und klar begrenzte öffentliche Räume



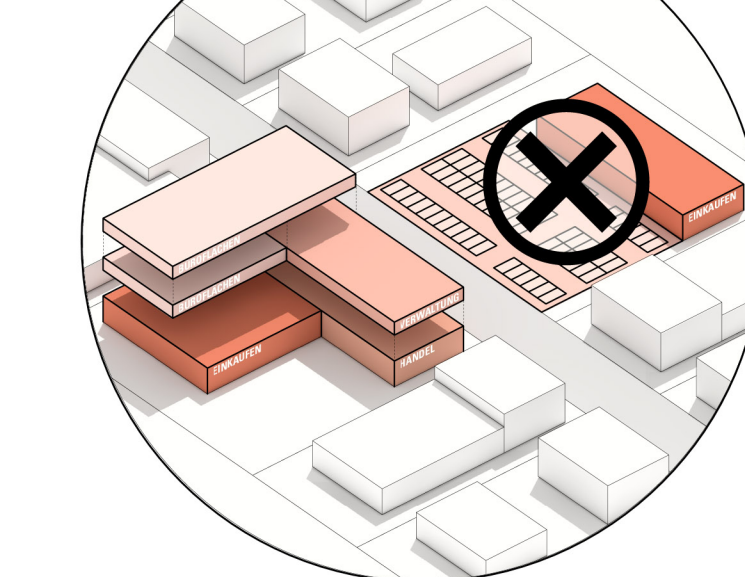
Etablierung flexibler Gebäudestrukturen und Nutzungsmischung im Gebäude



Förderung von Baukultur und einer "Corporate Identity" (mögl. einheitliche Gestaltungsvorgaben zu Gebäudehöhen, Dachformen oder Fassadenmaterialien)

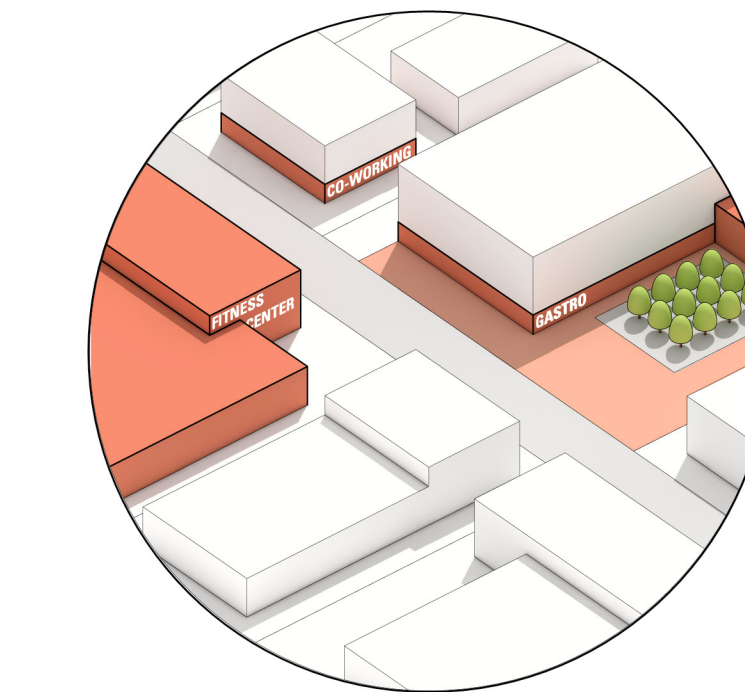


Gestaltungsvorgaben zu Einfriedungen, Werbeanlagen, Beleuchtungssystemen, der Stellplatzgestaltung und vorgelagerten Freiräumen (Mikroarchitektur)

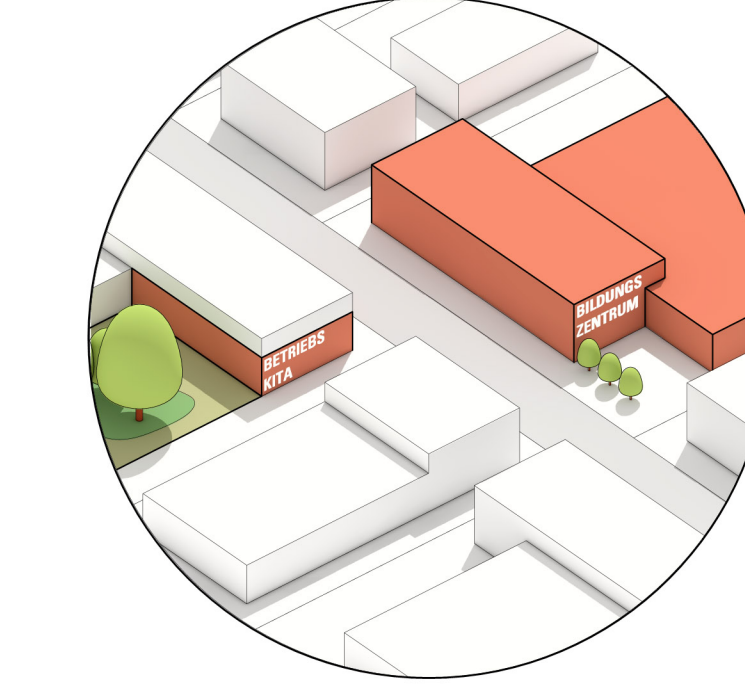


Handel nur in integrierter Form

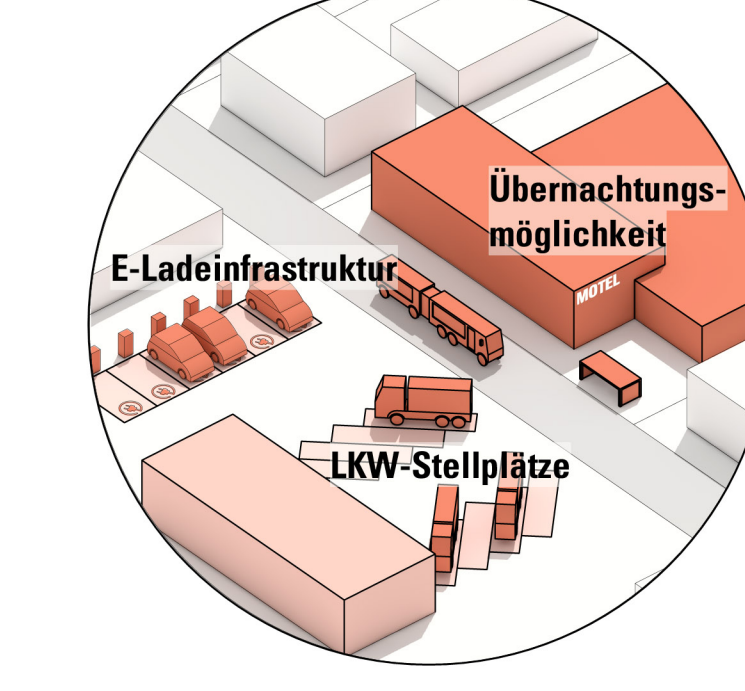
ATTRAKTIVE ARBEITSORTE



Vereinbarkeit von Leben und Arbeiten vereinfachen: Kinderbetreuung, Gastronomieangebote für den Austausch, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten

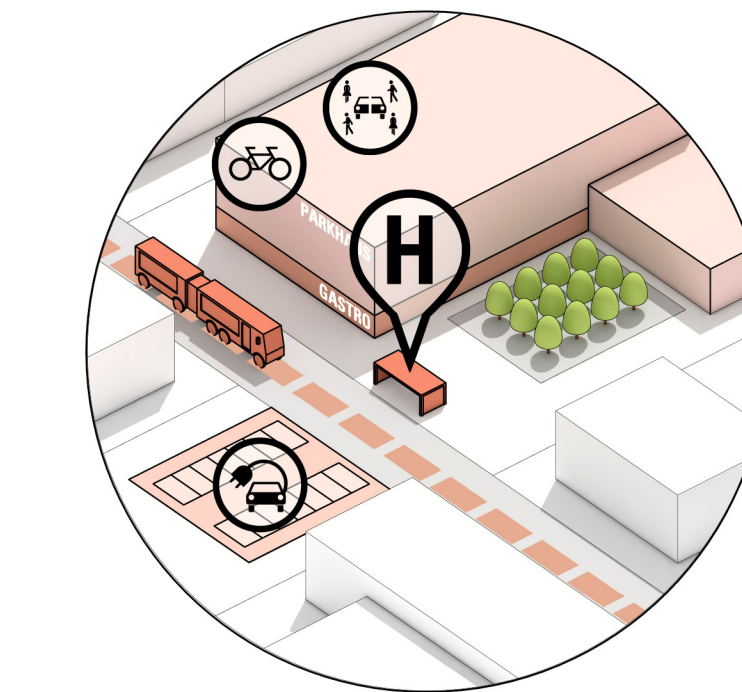


Etablierung von (Weiter-)Bildungsangeboten und Unternehmensförderung

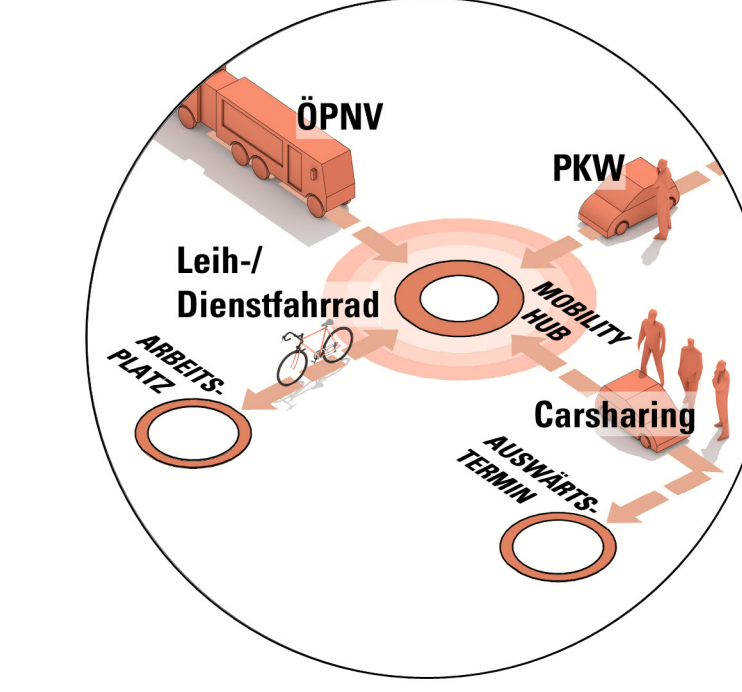


Bereitstellen effizienzsteigernder Einrichtungen: Waschstraßen, Tankstellen (E-Ladeinfrastruktur) oder Übernachtungsmöglichkeiten für Dienstreisende und LKW-Fahrer (Schaffen von LKW-Stellplätzen)

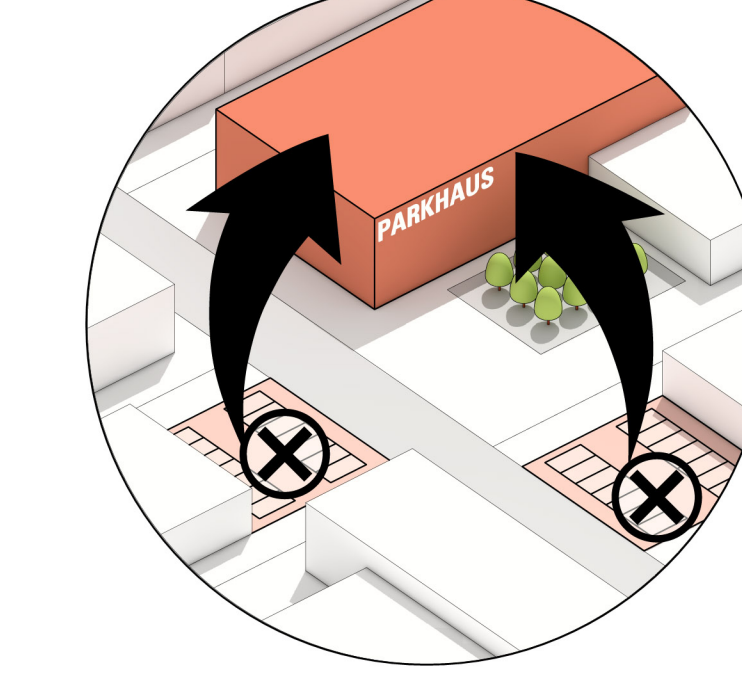
MOBILITÄTS-INFRASTRUKTUR



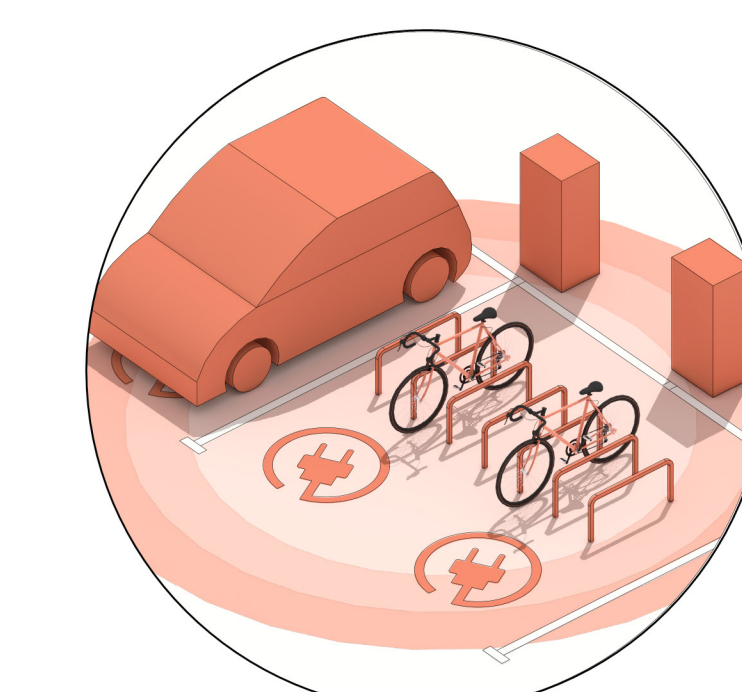
gebündelte Mobilitätsinfrastrukturen und Förderung des ÖPNV als alternatives Fortbewegungsmittel für Mitarbeiter und Kunden



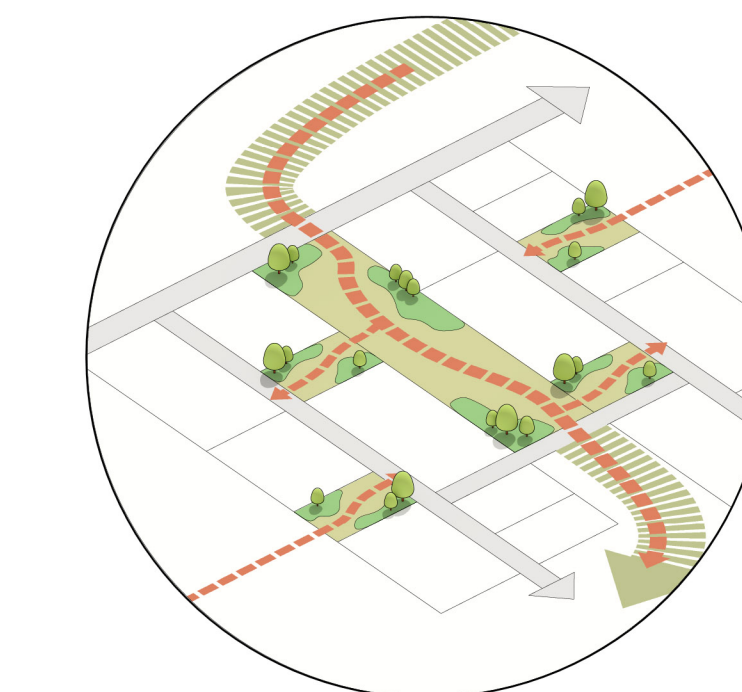
Intermodale Mobilitätsinfrastruktur: Schaffen vielfältiger Verkehrsangebote und Erleichterung der Umtiegsmöglichkeiten (Car-Sharing, E-Bike/ Leihfarräder, ÖPNV)



Unterbringung des ruhenden Verkehrs in gebündelter Form an strategisch sinnvollen Punkten



Förderung der E-Mobilität

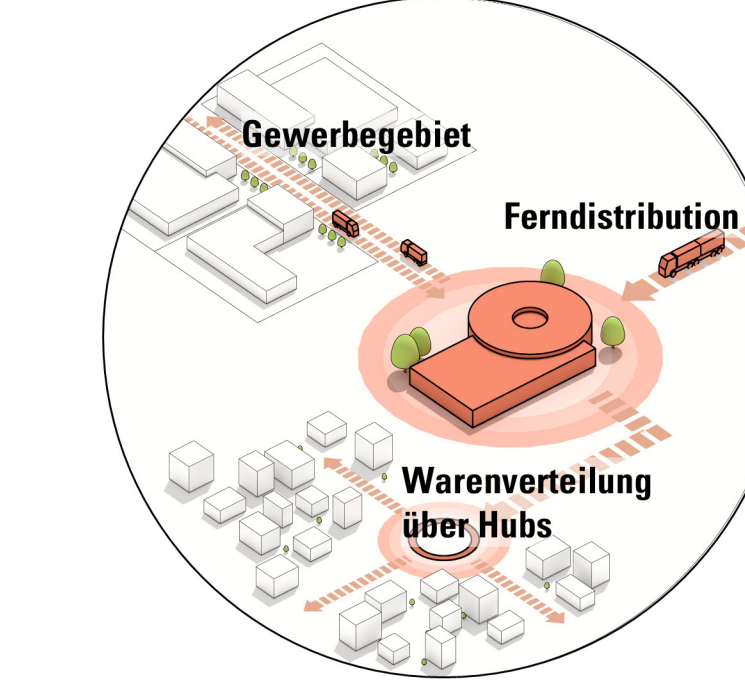


Anbindung an (über-)regionale Fuß- und Radwegeinfrastruktur

SYNERGIEN UND STADT-VERTRÄGLICHE LOGISTIK

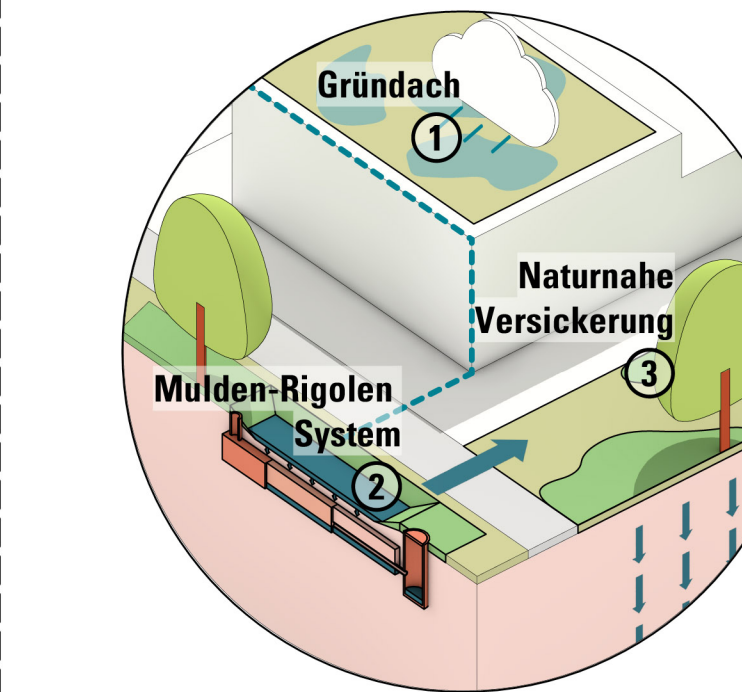


Aufbauen strategischer Allianzen zur Nutzung gemeinsamer DL (bspw. gemeinsamer Fuhrpark, gemeinsame Lagerstätten, Wissensinfrastruktur, Servertechnik)

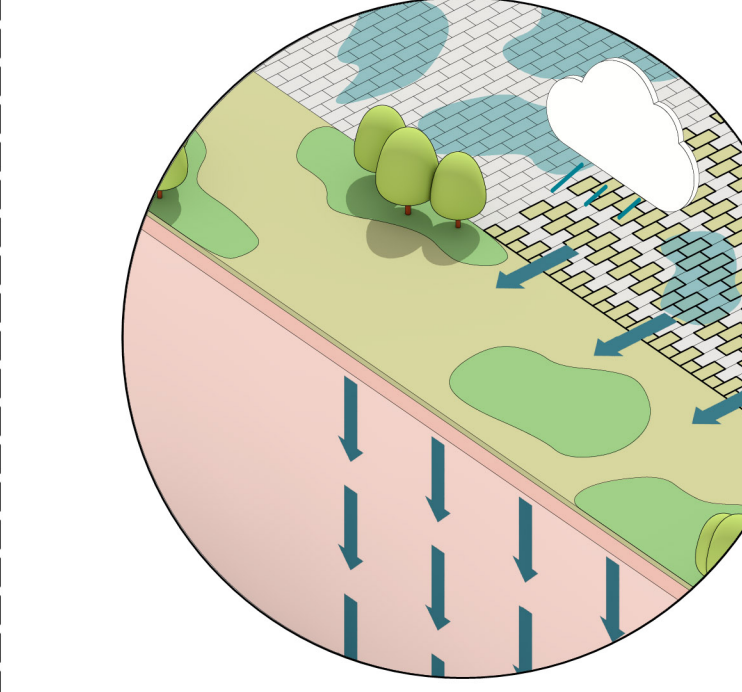


Städtebauliche Integration einer störungsarmen, stadtverträglichen Logistik: Nutzung von Verteilzentren und Einsatz umweltfreundlicher Transportmittel auf der letzten Meile (E-LKW, Lastenräder)

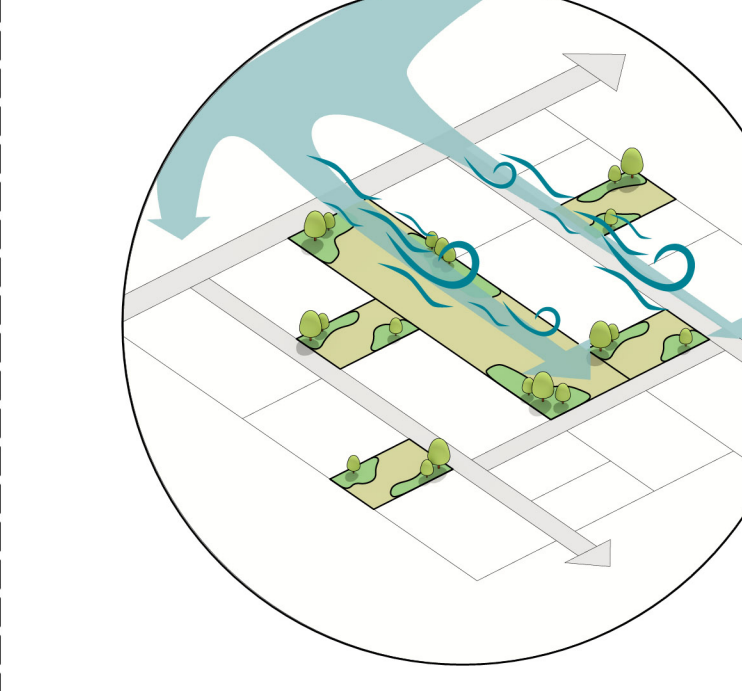
REGENWASSER- UND LUFTSTROMMANAGEMENT



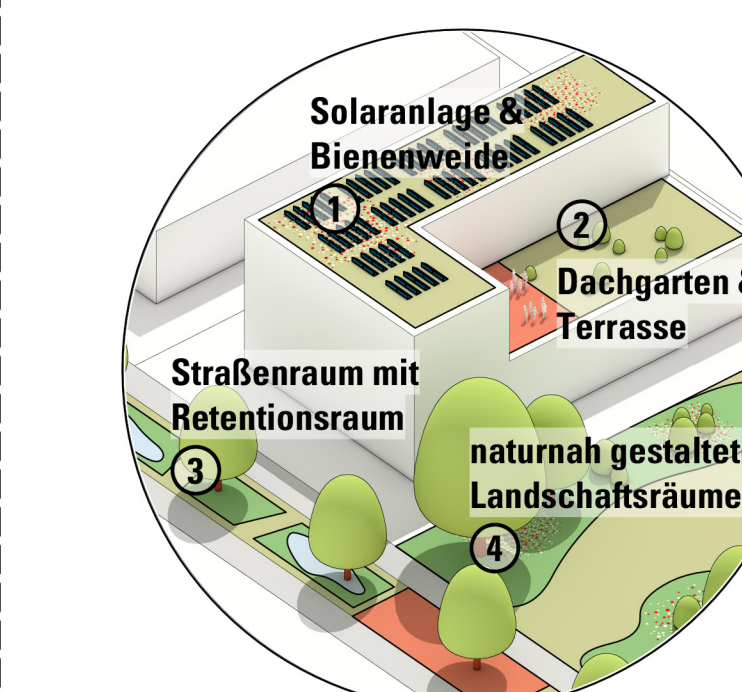
Allumfassendes Regenwassermanagement: Retentionsdächer, Mulden-Rigolen-Systeme im Straßenraum und naturnahe Versickerung (Überflutungsschutz und Artenvielfalt)



Flächenversiegelung durch versickerungsfähige Oberflächen minimieren

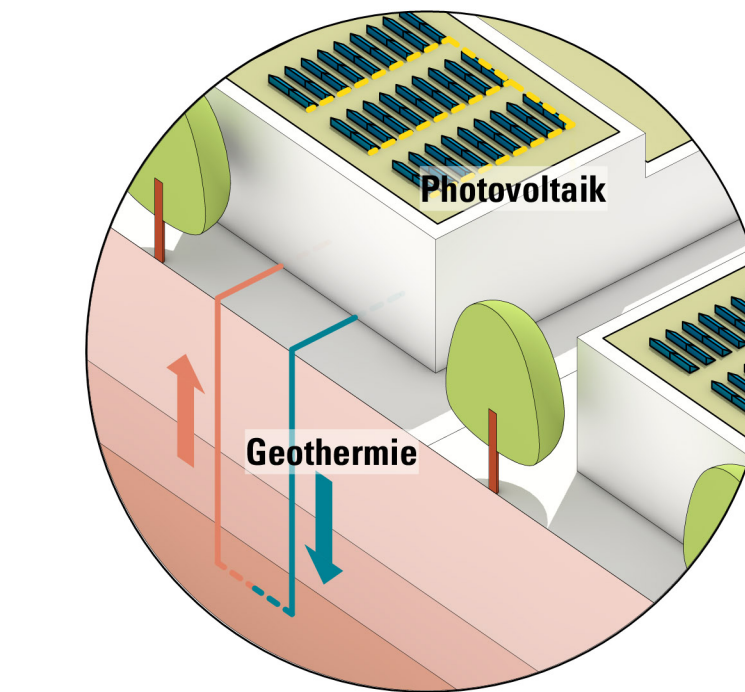


Kaltluftschneisen mitdenken

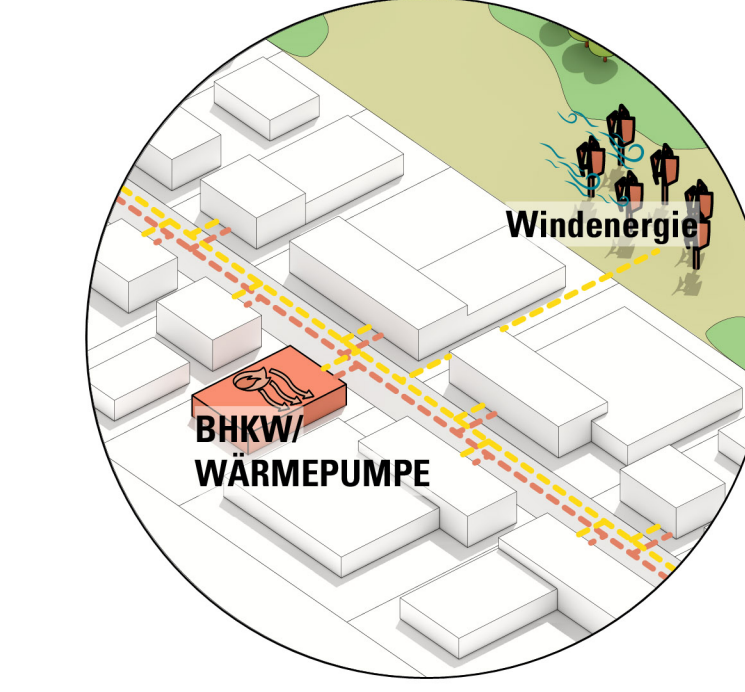


Freiraumsystematik im Gewerbegebiet: Energieerzeugung auf dem (Grün-)Dach, Nutzung von Dachflächen (Dachgarten), attraktiv gestaltete Straßenräume und naturnahe Freiräume

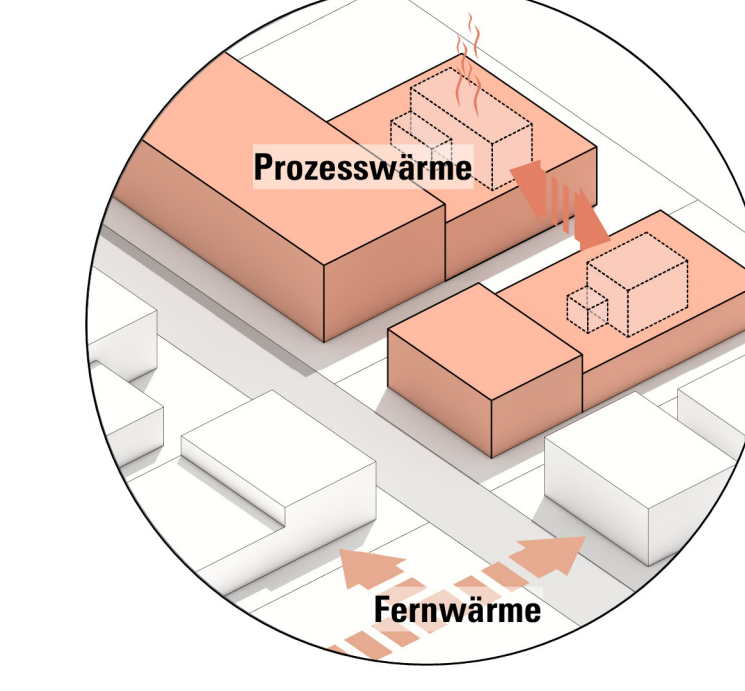
ENERGIE UND NACHHALTIGE ARCHITEKTUR



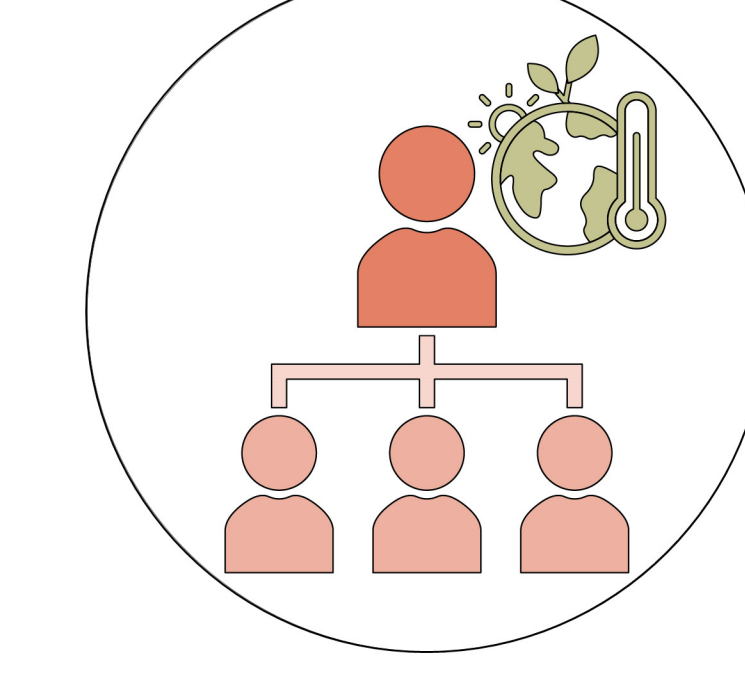
Nutzung erneuerbarer Energiequellen: Solarenergie (Solarthermie und Photovoltaik), Windenergie, Geothermie, Biogas



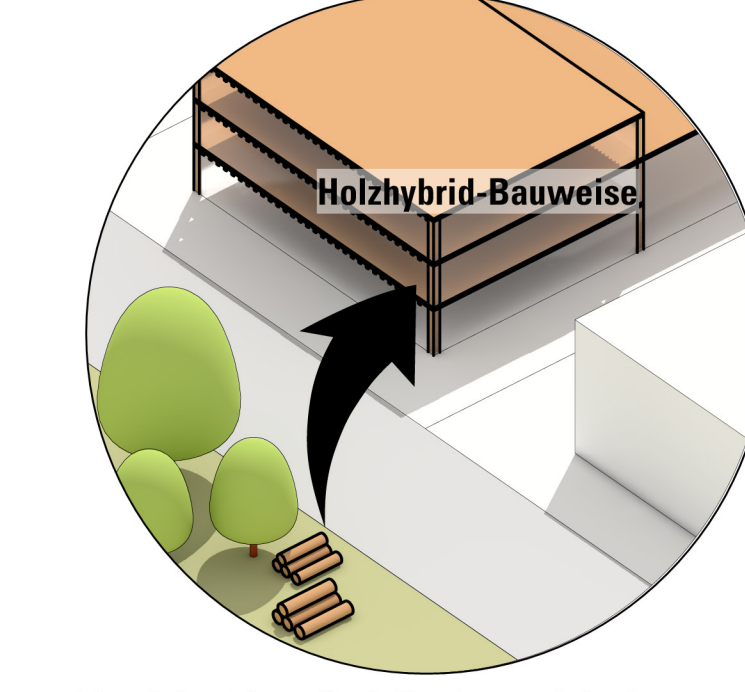
Nutzung lokaler Ressourcen zur Wärme- und Energiebereitstellung: Blockheizkraftwerke (BHKW), Biomasseanlagen, Abwärmegewinnung aus Kanalabwasser etc.)



Synergieeffekte bei der Wärmeentstehung nutzen: Prozesswärmeaustausch zwischen Unternehmen, Einspeisung in Fern- und Nahwärmenetz



Unterstützung der Unternehmen durch Gewerbegebietsmanager/ kommunalen Klimaschutzmanager



Nachhaltige Gebäudearchitektur (nachhaltige Materialien, Verfahren, Nutzung grauer Energie)

GEWERBEGEBIET MITTE 6 WILHELMINENSTRASSE | STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

