



STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNG  
**NORDWESTLICHE INNENSTADT CASTROP-RAUXEL**  
ZWISCHENBERICHT (VORABZUG MÄRZ 2023)

## IMPRESSUM

Städtebauliche Neuordnung Nordwestliche Innenstadt  
Castrop Rauxel

Auftraggeberin

Stadt Castrop-Rauxel  
Bereich Stadtentwicklung und Statistik  
Europaplatz 1 | 44575 Castrop-Rauxel

Bearbeitung:

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

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

IN ZUSAMMENARBEIT MIT:

Planersocietät  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund  
info@planersocietät.de/ 0231.999970.0

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

VORABZUG MÄRZ 2023

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>3</b>
1.1	Anlass und Zielsetzung.....	4
1.2	Arbeitsprozess.....	5
<b>2</b>	<b>BESTANDSANALYSE .....</b>	<b>7</b>
2.1	Städtebau.....	8
2.2	Freiraum.....	9
2.3	Nutzungsstruktur.....	10
2.4	Verkehr.....	11
2.5	Parkraumerhebung.....	12
<b>3</b>	<b>BETEILIGUNG.....</b>	<b>15</b>
3.1	Erste Öffentlichkeitsbeteiligung.....	16
<b>4</b>	<b>ENTWICKLUNGSVARIANTEN .....</b>	<b>19</b>
4.1	Variante 1 - Innenstadt weiterbauen.....	20
4.2	Variante 2 - Grün in die Stadt .....	23
4.3	Variante 3 - Innenstadt neu denken.....	25
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK .....</b>	<b>27</b>

# EINLEITUNG



# EINLEITUNG

## 1.1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Das zentral gelegene Planungsgebiet „Nordwestliche Innenstadt“ wird durch heterogene Bebauungsstrukturen mit den beiden Großimmobilien Postareal und Hochbunker geprägt. Beide Strukturen kommen aktuell keiner Funktion nach und werten diesen Bereich der Innenstadt ab, welcher im Bestand ohnehin nur geringe städtebauliche Qualitäten aufweist. Die Castrop-Rauxeler Innenstadt befindet sich in einem Veränderungsprozess, der unter anderem wirtschaftliche und demografische Ursachen hat und durch die Coronapandemie verstärkt wird. Mit der städtebaulichen Neuordnung der nordwestlichen Innenstadt soll nicht nur diesem Veränderungsprozess entgegengewirkt werden, sondern vielmehr im Sinne einer positiven Entwicklung und unter Nutzung der vorhandenen Potentiale neue Impulse angestoßen werden.

Folgende Ziele sollen durch und mit der Bearbeitung verfolgt werden:

- Stärkung der Innenstadt als multifunktionaler Ort für Handel, Dienstleistung, Wohnen, Kultur, Bildung und Freizeit
- Städtebauliche Neuordnung und Aufwertung der beiden Großimmobilien und der umliegenden Strukturen
- Schaffung von Investitionssicherheit und Eröffnung neuer Handlungsspielräume für Eigentümer\*innen und Investor\*innen
- Einbindung lokaler Akteure (Zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung) sowie enge Abstimmung mit der Verwaltung und der Politik
- Ausarbeitung wie zukünftig in der nordwestlichen Innenstadt gelebt, gearbeitet und die Freizeit verbracht wird

---

## 1.2 ARBEITSPROZESS

Die Erstellung des Rahmenplans zur städtebaulichen Neuordnung der nordwestlichen Innenstadt Castrop-Rauxel erfolgt in drei Phasen. Auf Basis einer Grundlagenermittlung, die auch eine Bürgerbefragung beinhaltete, wurden eine Zielsetzung und drei unterschiedliche Entwurfsvarianten entwickelt und intensiv diskutiert. Zu jeder Variante wurden ein Leitbild, mehrere Entwicklungsphasen, ein Piktogramm zum Thema Verkehr, Nutzungszonierungen und ein Lageplan erarbeitet. Eine parallele verkehrsräumliche Betrachtung floss in die Entwicklung der Varianten ein. Ebenfalls wurde eine im Vorfeld erstellte Machbarkeitsstudie zum Abriss des Hochbunkers analysiert und einbezogen. Zur Steigerung der Qualität und Identität der Entwicklung sollen im folgenden Prozess die Varianten mit der Politik, der Verwaltung und der Bürgerschaft diskutiert werden, um darauf aufbauend eine Vorzugsvariante zu entwickeln und auszuarbeiten. Die Vorzugsvariante soll als städtebaulicher und freiräumlicher Leitfaden für die zukünftige Entwicklung der nordwestlichen Innenstadt dienen.



EINLEITUNG

6

Prozessgrafik

# BESTANDSANALYSE



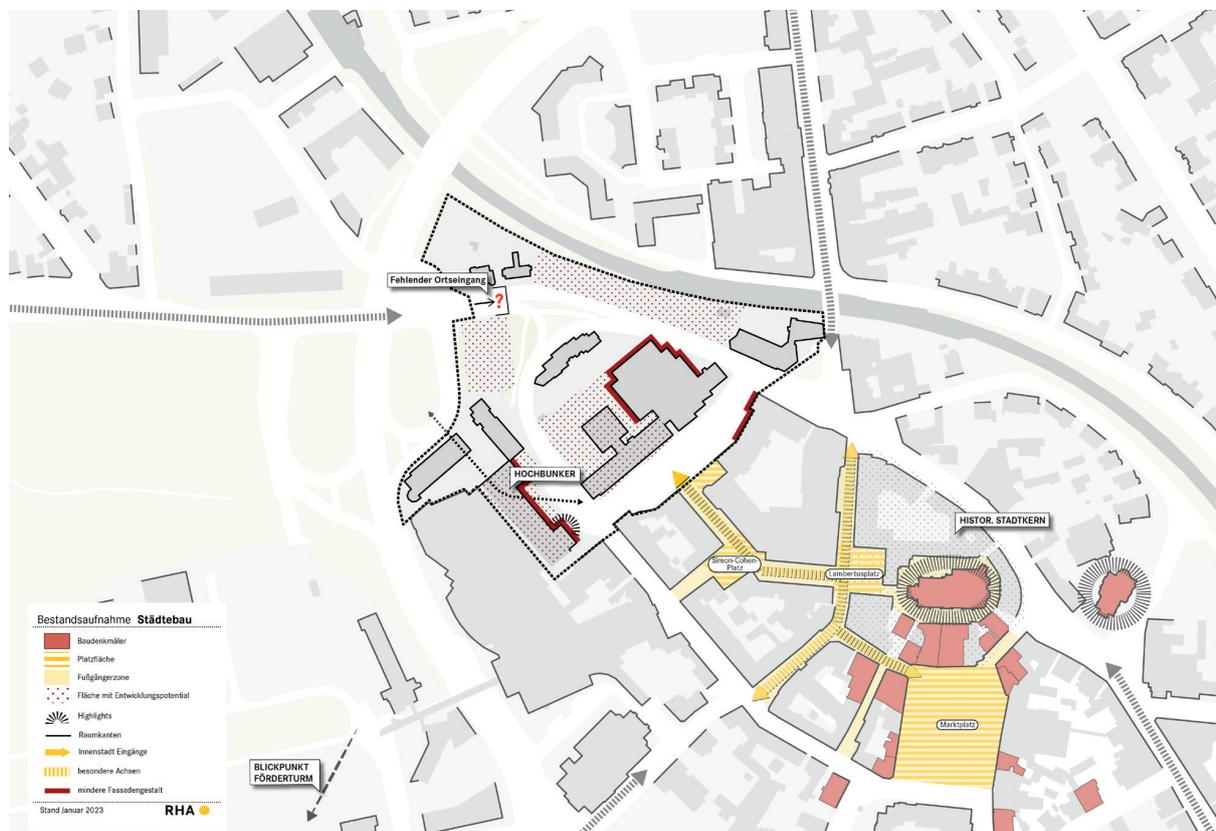
## BESTANDSANALYSE

### 2.1 STÄDTEBAU

Der Betrachtungsraum nordwestliche Innenstadt findet sich angrenzend an die Fußgänger- und Einkaufszone von Castrop-Rauxel und damit auch in der Nähe des historischen Stadtkerns. Die Fußgängerzone endet mit dem Beginn des Plangebiets. Die südlich formulierte Platzfolge wird durch den Busbahnhof (ZOB), der im Bestand eine Zäsur darstellt, gebrochen.

Baulich setzt sich der Betrachtungsraum

deutlich vom Rest der Innenstadt ab. Die im südlichen Teil vorherrschende klare Blockrandstruktur wird in der nordwestlichen Innenstadt nur in kleinen Teilen fortgeführt. Prägend sind vor allem die Großimmobilien des Hochbunkers, des Postareals und Küchenstudios sowie im Freiraum große, zum Parken genutzte Flächen, die ein hohes Entwicklungspotential bieten. Es finden sich darüber hinaus punktuell Einzelgebäude, die keiner klaren Struktur folgen. Vor allem durch großflächige Rückseiten und eine geringeren Fassadengestalt vermittelt der Raum einen ungeordneten Charakter mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität.

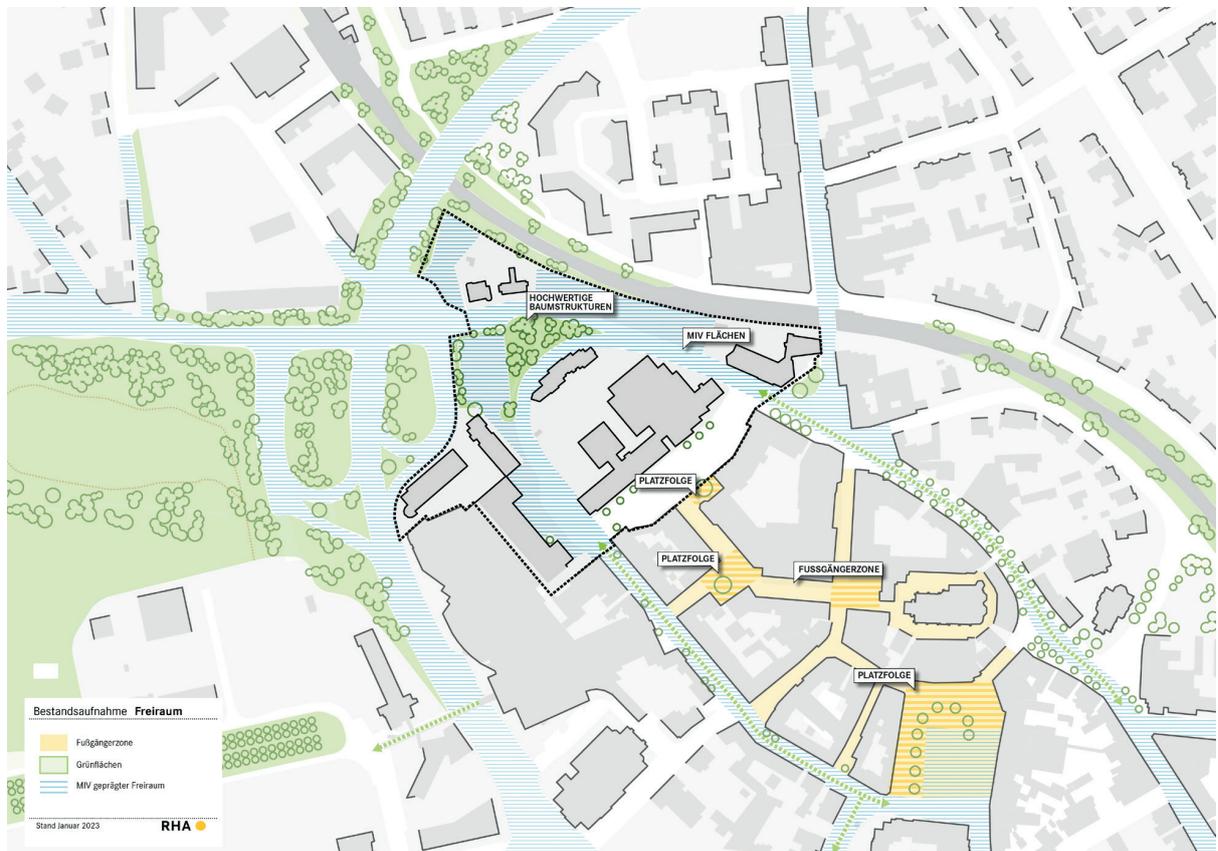


Analyseplan - Städtebau

## 2.2 FREIRAUM

Der Freiraum im Betrachtungsraum nordwestliche Innenstadt ist durch Parkplätze und eine großräumige Erschließung deutlich vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Im Betrachtungsraum lässt sich im Vergleich zur restlichen Innenstadt ein erhöhter Grünanteil im öffentlichen Raum feststellen. Hierbei handelt es sich jedoch hauptsächlich um Verkehrsinseln, die nur gering erlebbar scheinen und keine besondere Gestaltung aufweisen. Auffällig ist der hochwertige Baumbestand auf den begrünten Flächen.

In der südlichen Innenstadt fällt eine Platzfolge ausgehend von Marktplatz auf, die mit dem Beginn des Betrachtungsraums endet. Der vor allem im östlichen Bereich ausgeprägte grüne Rand durch Straßenbegrünung um die Innenstadt ist im nördlichen Teil nicht fortgeführt und führt so zu geringerer Aufenthalts- und Freiraumqualität. Mit dem Erin-Park findet sich eine Naherholungsfläche in der Nähe des Betrachtungsraums.

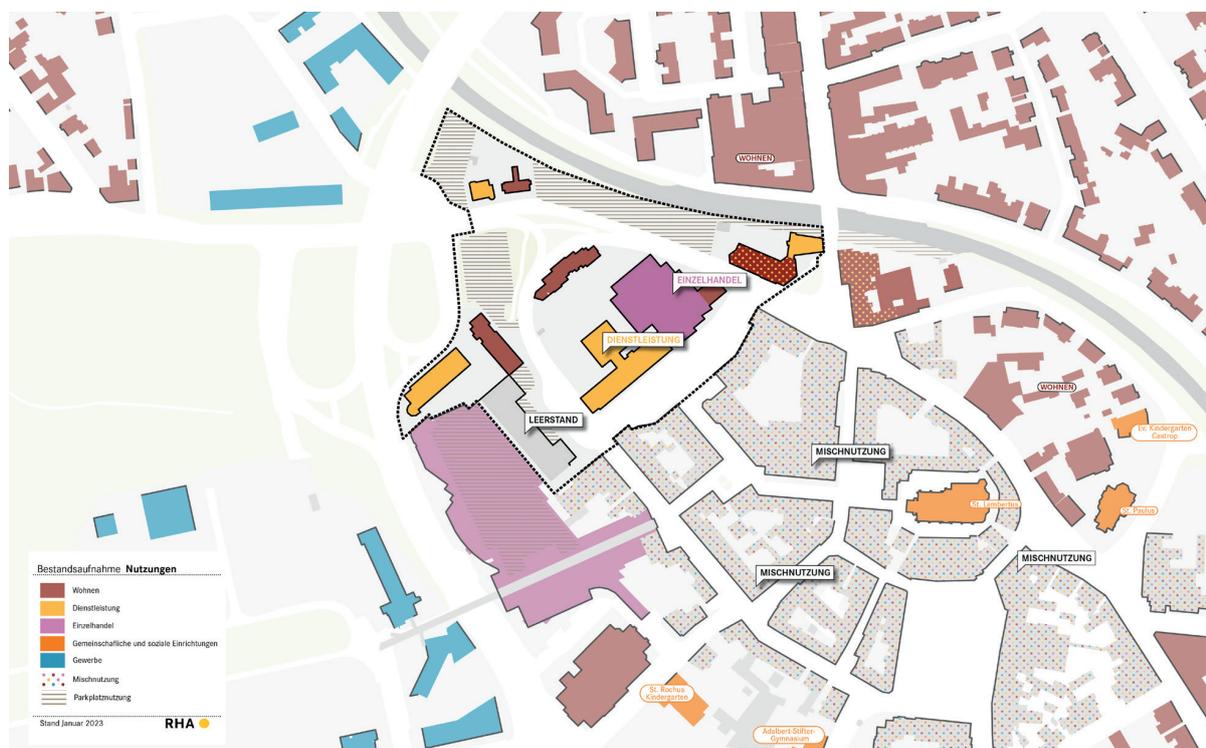


Analyseplan - Freiraum

## 2.3 NUTZUNGSSTRUKTUR

Der Kern der Innenstadt Castrop-Rauxel ist durch eine innenstadtypische Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung, Einzelhandel und ergänzende Nutzungen geprägt. Die Mischnutzung ist in großen Teilen innerhalb der Gebäude ausgebildet. In den Randbereichen sind vor allem Wohnnutzungen deutlich ausgeprägter und der Anteil an ergänzenden Nutzungen nimmt ab. Mit dem Lebensmittelmarkt Kaufland findet sich angrenzend zum Betrachtungsraum ein großer Nahversorger. Vereinzelt finden sich auf der Fläche unzusammenhängende Wohnnutzungen, prägend sind aber vor allem das Postareal und das Küchenstudio. Mit dem Bunker findet sich

im Gebiet außerdem ein großer Stadtbaustein im Leerstand, dessen Abriss durch eine Machbarkeitsstudie geprüft wurde und als finanziell unwirtschaftlich bewertet werden kann. Insofern stellt der Umgang mit dem Bunker aufgrund der insbesondere im Inneren schwierigen Nutzungsmöglichkeiten eine große Herausforderung dar. Seine Entwicklungsmöglichkeiten werden im weiteren Projektverlauf intensiv betrachtet, um eine Perspektive für den derzeitigen städtebaulichen „hohlen Zahn“ zu entwickeln. Im Vergleich zur restlichen Innenstadt weist der Betrachtungsraum stärker monofunktional genutzte Gebäude auf. Innenstadtypische Funktionen werden nur in kleinen Teilen angeboten.



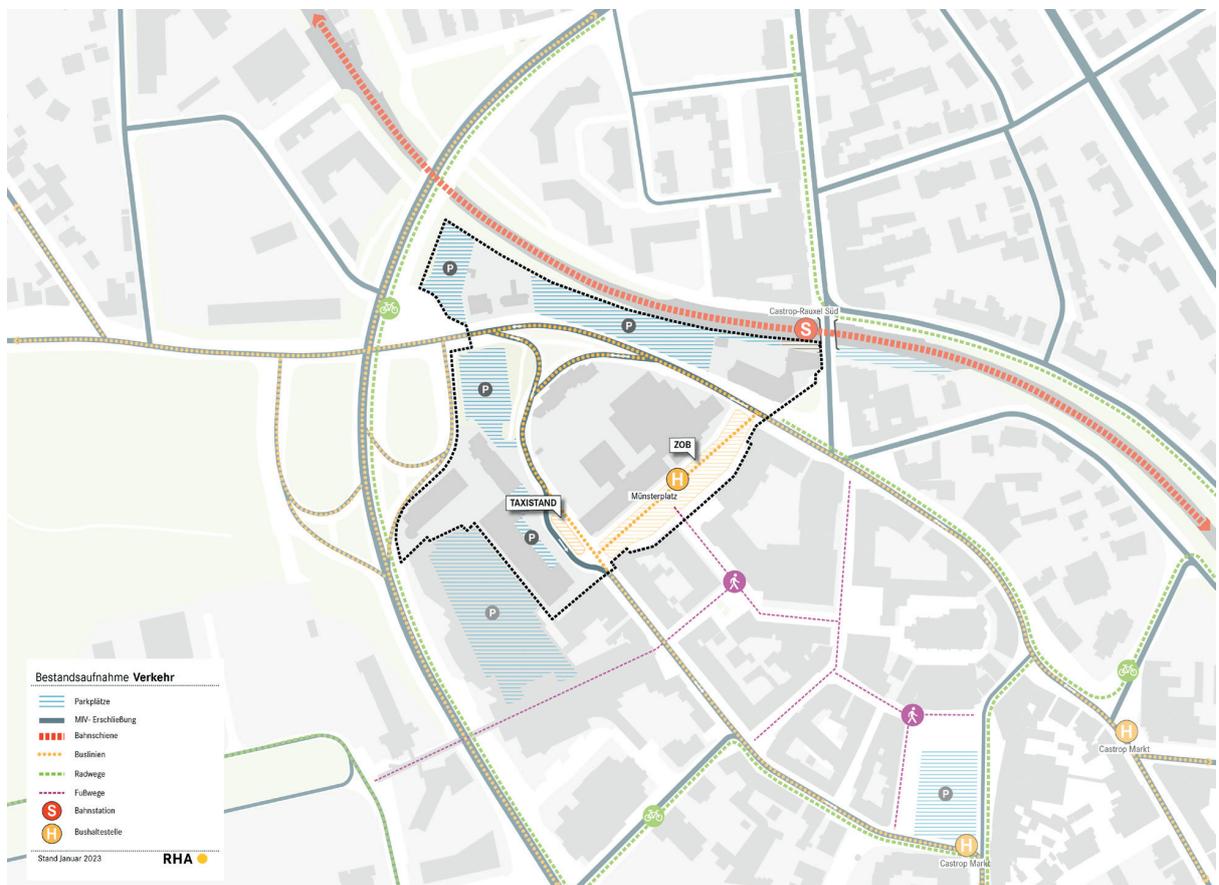
Analyseplan - Nutzungsstruktur

## 2.4 VERKEHR

Der Umgang mit der verkehrlichen Situation ist ein zentraler Baustein der Neuordnung der nordwestlichen Innenstadt. Der Betrachtungsraum ist sowohl in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr als auch auf den Individualverkehr sehr gut angebunden. Vor dem Postareal und dem Küchenstudio findet sich der ZOB mit direktem Anschluss an die Fußgängerzone. Zukünftig hat dieser einen größeren Platzbedarf, der im Zuge der Neugestaltung der nordwestlichen Innenstadt mitgedacht werden soll. Der anliegende

Bahnhof „Castrop-Rauxel Süd“ schafft regionalen Anschluss in Richtung Dortmund und Dorsten. Der Betrachtungsraum wird durch großflächige Parkplatzflächen geprägt. Diese bieten Parkraum für die Nutzungen der Innenstadt. Durch den Einrichtungsverkehr ergibt sich ein Erschließungsrondell, welches die Erschließung der Innenstadt sichert, jedoch auch Individualverkehre in der Innenstadt erzeugt und wichtige innerstädtische Flächen einnimmt. Hierbei werden auch die bisherigen politischen Diskussionen zum Rondell berücksichtigt.

11

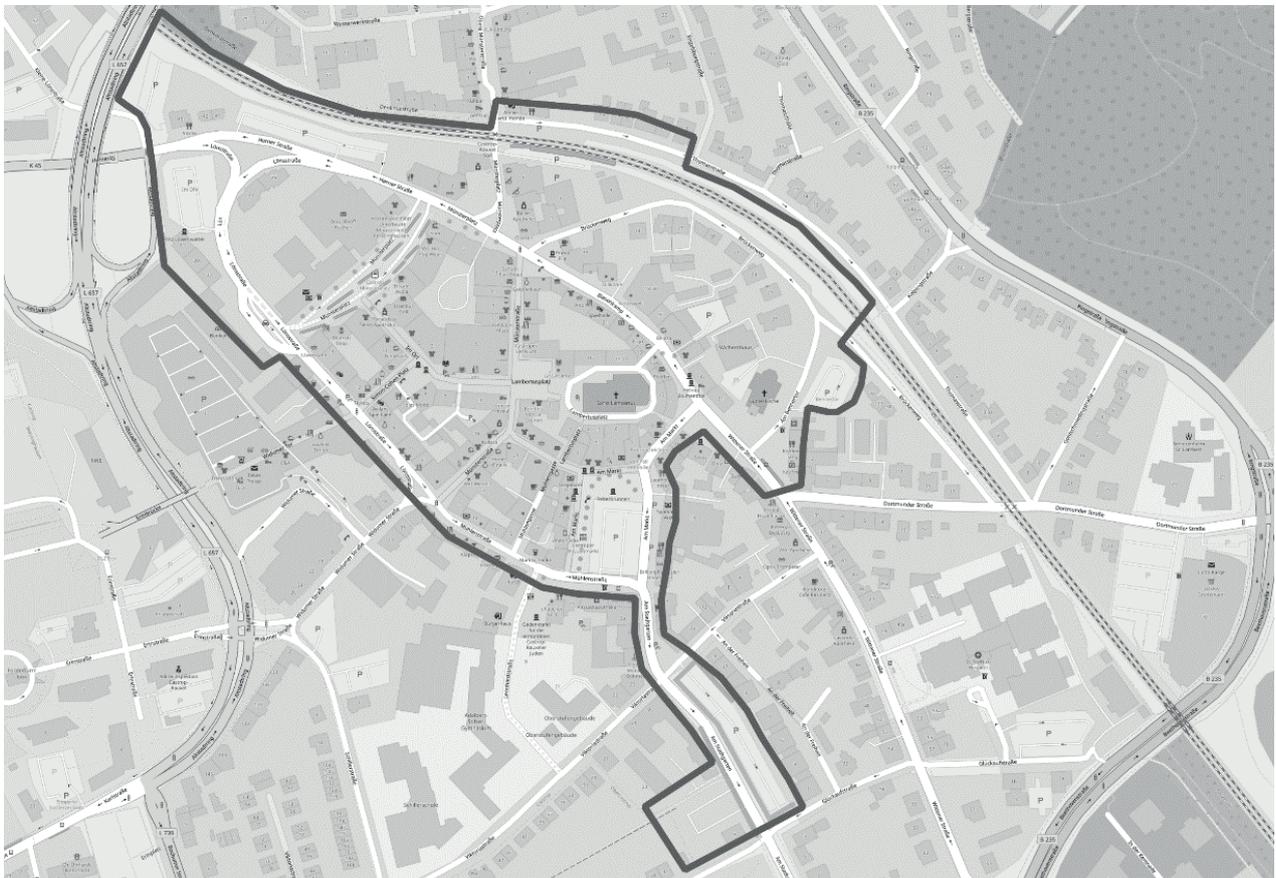


Analyseplan - Verkehr

## 2.5 PARKRAUMERHEBUNG

Im Zuge des Projektes stehen auch die bestehenden Parkflächen auf dem Prüfstand. Im Sinne einer städtebaulichen Neuordnung gilt es einerseits die bestehenden Flächen aufzuwerten, andererseits auch auf eine angemessene, bedarfsorientierte Planung des Parkraumes zu achten. Um hierzu eine valide Datengrundlage zu erhalten, wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt. Diese hat an unterschiedlichen Wochentagen und zu besonderen Ereignissen (Weihnachtsmarkt) den Parkraum über den Tag erhoben.

Es wurden dabei nicht nur die Parkflächen im Untersuchungsraum erhoben, sondern auch anliegende relevante Flächen (z.B. der Marktplatz), um ein Gesamtbild für die Innenstadt zu erhalten. Im Ergebnis können Aussagen über die Auslastung des Parkraums im Bestand sowohl für den Gesamttraum als auch für einzelne Teilabschnitte getroffen werden. Des Weiteren kann auch der Frage nachgegangen werden, wer die Nutzen der Parkplätze sind und wie lange diese jeweils beansprucht werden.



Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung (Kartengrundlage: © OpenStreetMap)

Das Untersuchungsgebiet liegt im Zentrum der Innenstadt von Castrop-Rauxel und umfasst die unmittelbare Umgebung der Fußgängerzone. Die Innenstadt wird durch großflächige Parkplatzflächen sowie straßenbegleitenden Kfz-Stellplätzen geprägt.

Die Rundgänge im Erhebungszeitraum fanden in 1h-Intervallen statt; der erste bzw. der letzte Rundgang (nur Werktag) erfasst i.d.R. den Bewohnerparkdruck.

Die Parkraumerhebung fand an den folgenden **Erhebungstagen** statt:

1. Samstag, 17.12.2022 (Adventssamstag) zwischen 6:00 und 14:00 Uhr
2. Dienstag, 17.01.2023 zwischen 8:00 und 23:00 Uhr
3. Samstag, 21.01.2023 zwischen 6:00 und 14:00 Uhr

**Erfassung der Auslastung**

- Kein Parkdruck: < 60 % (dunkelgrün)
- Geringer Parkdruck: 60 – 70 % (hellgrün)
- Mittlerer Parkdruck: 70 – 80 % (gelb)
- Hoher Parkdruck: 80 – 90 % (orange)
- Sehr hoher Parkdruck: > 90 % (rot)



Bsp.: Parkraumauslastung | Samstag, den 21.01.2023 | 12 bis 13 Uhr

Zudem wurden die Anzahl der parkenden Fahrzeuge sowie die Kennzeichen (anonymisiert) zur Bestimmung der Parkdauern / Nutzergruppen erfasst.

- Kurzzeitparker (Parkdauer bis 2h): v.a. Besucher, Erledigungen
- Mittelzeitparker (Parkdauer > 2 bis 6h): Kunden/Besucher, z.T. Beschäftigte
- Langzeitparker (Parkdauer > 6 bis 10h): v.a. Beschäftigte, z.T. Anwohner
- Dauerparker (Parkdauer über 10h): z. T. Beschäftigte, Anwohner
- Parkdruck spät abends (23 Uhr): i.d.R. Anwohner
- Ganztägig unbewegt

Die Ergebnisse der Erhebungstage werden derzeit ausgewertet und sollen im April 2023 vorliegen.

Erste Auswertungen zeigen, dass sowohl am Erhebungsdienstag als auch an den Samstagen keine vollständige Auslastung der Stellflächen vorliegt. Während der Marktplatz überwiegend hohe Auslastungszahlen während der Ladenöffnungszeiten aufzeigt, fallen insbesondere die Parkflächen in der nordwestlichen Innenstadt durch durchgängig geringere Auslastungen auf. Auch die Mitschnitte der Auslastungszahlen des Parkhauses „Einkaufszentrum Widumer Tor“ im selben Zeitraum zeigen nur geringen Parkdruck.

Die Abbildung (*Parkraumauslastung / Samstag, den 21.01.2023 / 12 bis 13 Uhr*) zeigt exemplarisch die Auslastung der Parkflächen sowie der straßenbegleitenden Stellplätze für Samstag, den 21.01.2023 zwischen 12 und 13 Uhr.

Die nordwestlichen Stellflächen Herner Straße sowie Im Ohr weisen am Samstag keinen Parkdruck auf. Der kostenfreie Stellplatz Kleine Lönsstraße weist einen mittleren Parkdruck auf. Die privaten Stellflächen der Postbankfiliale sowie von Küchen Brauckhoff wurden mit erhoben, werden in der Gesamtbetrachtung jedoch gesondert gewertet. Die straßenbegleitenden Stellplätze im Bahnhofsumfeld weisen eine deutlich höhere Auslastung auf. Hier zeigt sich überwiegend hoher Parkdruck. Insbesondere der Stellplatz auf dem Markt weist einen sehr hohen Parkdruck zur Mittagszeit auf.

Die anderen beiden Erhebungstage befinden sich aktuell in der Auswertung. Grundsätzlich weisen die ersten Ergebnisse jedoch hier auf ein ähnliches Bild hin. Am Werktag kann die Auslastung insbesondere in den Spitzenzeiten leicht höher liegen als am Wochenende, jedoch fanden sich zu jeder Tageszeit im Untersuchungsgebiet noch eine große Anzahl freier Parkplätze. So besteht zwar abschnittsweise hoher Parkdruck, im Gesamtgebiet kann jedoch nicht von einem hohen Parkdruck gesprochen werden. Besonders die nördlichen Parkflächen sind dabei tendenziell eher unterausgelastet.

# BETEILIGUNG



## BETEILIGUNG

### 3.1 ERSTE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Zur Förderung der Qualität und Identifikation mit der zukünftigen Entwicklung werden die Bürger\*innen im Prozess mit einbezogen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung fand sehr frühzeitig im Zuge der Grundlagenermittlung statt. Dabei ging es einerseits darum Informationen über das Vorhaben zu teilen und andererseits darum grundlegende Meinungen, Wahrnehmungen und Ideen über die nordwestliche Innenstadt zu sammeln. Um ein möglichst breites Meinungsbild und eine Vielzahl an Rückmeldungen zu erlangen, wurde sowohl eine Onlinebeteiligung, als auch eine Vor-Ort-Beteiligung durchgeführt. Die Onlinebeteiligung erfolgte über die städtische Beteiligungsplattform. Die Vor-Ort-Beteiligung wurde in Form eines Marktstands in der Fußgängerzone durchgeführt, bei der Bürger\*innen aktiv angesprochen wurden. Diese hatten die Möglichkeit mit Klebepunkten gute und schlechte Orte zu markieren und Klebezettel mit ihren Anmerkungen zu schreiben. Im ersten Beteiligungsschritt sollten folgende Fragen beantwortet werden:

- Was fehlt hier?
- Was wünschen Sie sich hier? (Ideenbox)
- Was verbinden Sie mit diesem Teil der Innenstadt?

- Was gefällt Ihnen am Plangebiet? Was muss bleiben?
- Was stört Sie im Plangebiet?

Die Anregungen und Wünsche wurden ausgewertet und flossen im folgenden Prozess in die Entwicklung von drei städtebaulichen Varianten ein. Zu den erarbeiteten Varianten sollen die Bürger\*innen im folgenden Prozess in einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung auch die Möglichkeit bekommen Stellung zu beziehen. Diese soll auch wieder in Form einer Vor-Ort-Beteiligung stattfinden. Begleitend fanden verwaltungsinterne Abstimmungstermine sowie Gespräche mit den Verkehrsbetrieben und Immobilienbesitzer\*innen statt.



Bürgerbefragung in der Fußgängerzone



Plakate der Bürgerbefragung

**Häufige Anregungen und Wünsche zur Norwestlichen Innenstadt aus der Bürgerbefragung:**

- Der ZOB ist als wichtige Anbindung an die Innensadt zu erhalten
- Das Parkplatzangebot neu strukturieren und qualifizieren
- Ein die Innenstadt ergänzendes Einzelhandels- und Gastronomieangebot einplanen
- Barrierefreie Umgestaltung des ZOBs
- Angebote für alle Mobilitätsformen schaffen
- Wohnen in unterschiedlichen Formen (seniorengerecht, bezahlbar...) entwickeln
- Einkaufsmöglichkeiten im Zusammenhang mit dem ZOB entwickeln (Lebensmittel)
- Qualifizierte Freiräume entwickeln (Spiel- und Grünflächen, Wasserelemente, Aufenthaltsmöglichkeiten)
- Gemeinschaftsort/ Kulturort in der westlichen Innenstadt schaffen



# ENTWICKLUNGSVARIANTEN



## ENTWICKLUNGSVARIANTEN

Auf der Basis der Analyse und der Hinweise und Anregungen der Bürger\*innen wurden drei unterschiedliche Entwicklungsvarianten ausgearbeitet. Diese formulieren durch unterschiedliche Typologien und Freiraumsetzungen verschiedene städtebauliche Schwerpunkte. Auch differenzieren sie sich in ihren Nutzungszonierungen.

Um der Herausforderung der ZOB-Erweiterung und der zukünftigen Verkehrsführung Rechnung zu tragen, zeigen die Varianten auch hier unterschiedliche Möglichkeiten auf. Die Varianten sollen eine perspektivische Entwicklung darstellen. Eine Unterteilung in Entwicklungsphasen soll hier eine schrittweise Realisierung ermöglichen.

Parallel zum Prozess der Neuordnung der nordwestlichen Innenstadt findet eine Neuplanung der Bahnquerung im Bereich des Haltepunkts „Castrop-Rauxel Süd“ statt. Um mögliche Synergien zu betrachten, werden in den Varianten zwei Möglichkeiten der zukünftigen Bahnquerung aufgenommen.

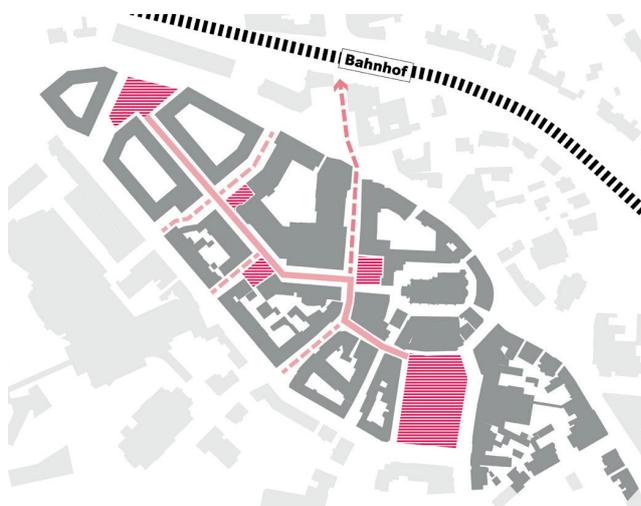
### 4.1 VARIANTE 1 - INNENSTADT WEITERBAUEN

Die Variante 1 denkt die ovale Form der Innenstadt Castrop-Rauxels weiter und vervollständigt sie baulich mit einer klassischen Blockrandbebauung, die sich an den beste-

henden Blockgrößen und Ausrichtungen orientiert. Im Freiraum wird die Fußgängerzone aufgenommen und so eine durchlaufende urbane Nord-Süd-Achse geschaffen.

Die neue Bebauung rückt über den jetzigen ZOB näher an den Bestand heran und nimmt so den Charakter der schmalen Fußgängerzone auf. Die entstandene, nördlich weiterlaufende Achse ermöglicht eine Fortführung der Platzfolge und endet auf dem neuen ZOB, der in dieser Variante umgelegt und überbaut mit dem Haltepunkt „Castrop-Rauxel Süd“ verknüpft wird. Das heutige Gebäude des Küchenstudios wird in den ersten Entwicklungsphasen erhalten, aber in einer visionären Phase zur vollständigen Umsetzung der Grundidee durch eine Blockrandbebauung ersetzt.

Die Nutzung könnte in der aufgezeigten Struktur auch perspektivisch fortgeführt



*Innenstadt weiterdenken: Leitbild*

werden und mit weiteren Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistung ergänzt werden. Auch die mittig im Betrachtungsraum liegende Wohnzeile und der Bunker werden in dieser Variante perspektivisch überplant. Der Bunker wird durch eine Wohnbebauung mit Einzelhandel im Erdgeschoss ersetzt. In der Varianten-

diskussion wurde herausgestellt, dass der Abriss und eine Neuentwicklung des Geländes laut Machbarkeitsstudie wirtschaftlich nicht tragbar sind, daher wurde die Idee verworfen. Der Umgang mit dem Hochbunker wird im weiteren Prozess geprüft. Das Erschließungsrondell weicht einer einfachen T-Kreuzung.



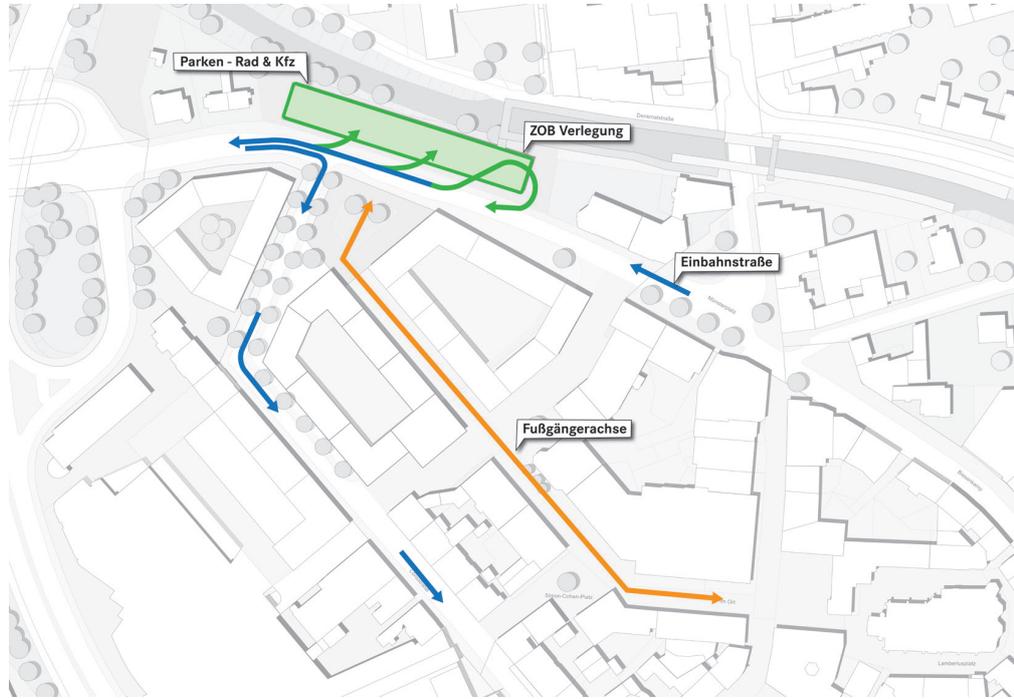
*Innenstadt weiterdenken: Entwicklungsphase 1*



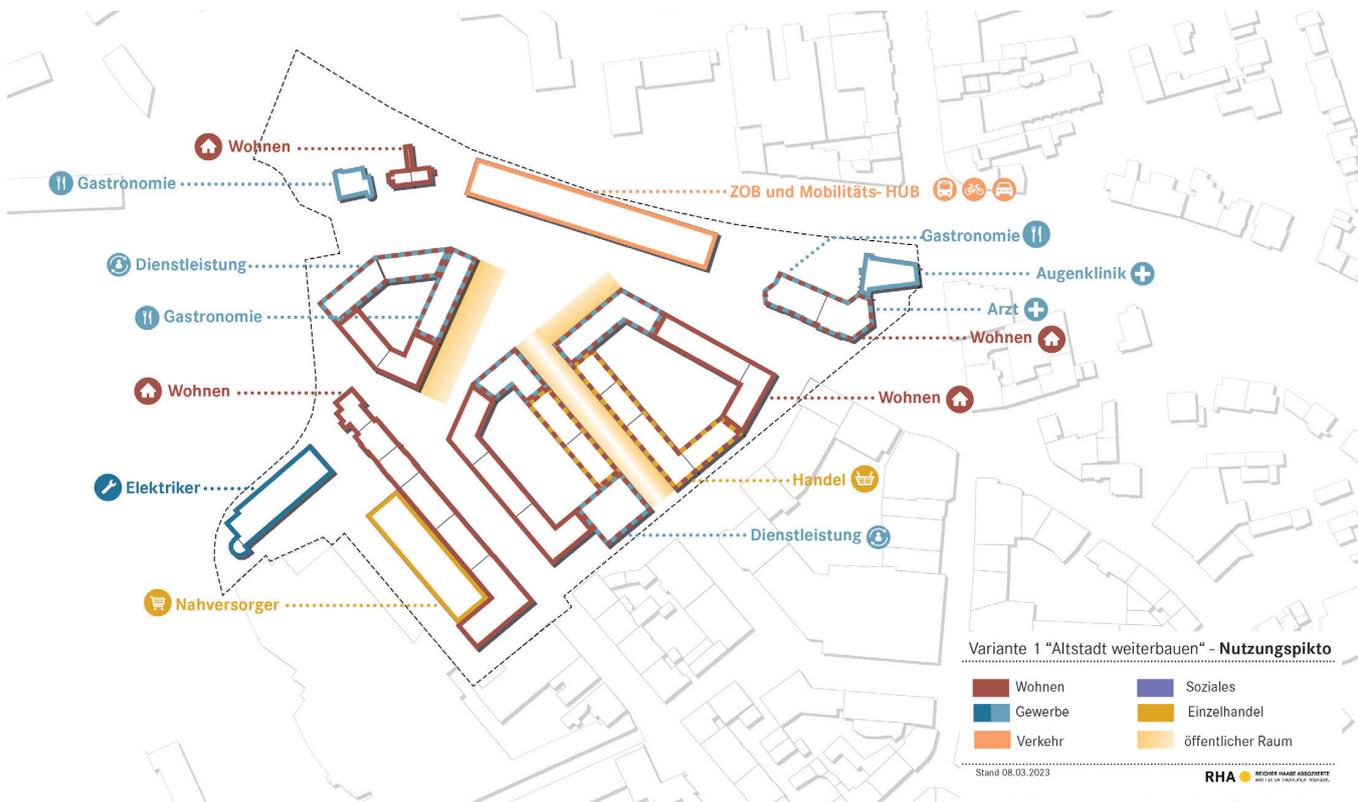
*Innenstadt weiterdenken: Entwicklungsphase 2*



*Innenstadt weiterdenken: Entwicklungsphase 3*

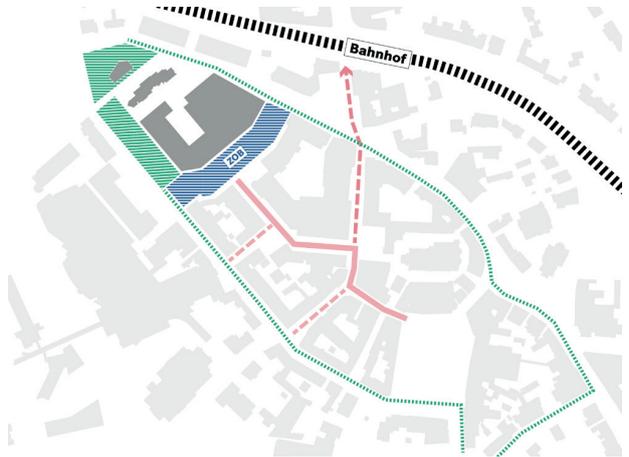


Innenstadt weiterdenken: Verkehrspikto



4.2 VARIANTE 2 - GRÜN IN DIE STADT

Die Variante 2 zeichnet sich durch die Erhöhung der Grünflächen in der Innenstadt Castrop-Rauxels aus und bringt somit neue, bisher wenig vorhandene, Qualitäten ein. Baulich formuliert die Variante einen größeren Block aus, der das Küchenstudio integriert und aufstockt. Die mittige Wohnzeile wird in die Planung integriert und bleibt somit langfristig erhalten. Der entstehende Freiraum dient zukünftig als Naherholungs- und Begegnungsort, und trägt gleichzeitig als Versickerungsfläche und Frischluftschneise den Herausforderungen des Klimawandels Rechnung. In der nördlichen Spitze ist in Variante 2 mit einem Bürgerpavillon ein Sonderbaustein für Veranstaltungen, Zusammenkommen und Austausch vorgesehen. Dieser liegt eingebettet in einen qualitativ hochwertigem Grünraum und macht diesen nutzbar.

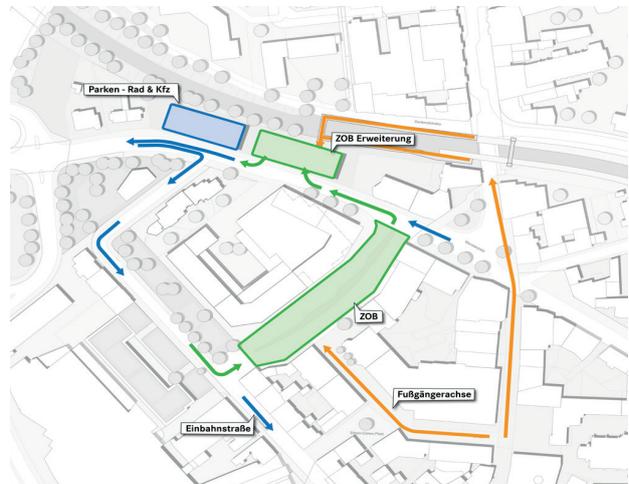


Grün in die Stadt: Leitbild

Die Verortung und Ausgestaltung müssen im weiteren Prozess geprüft werden. Der Bunker bleibt erhalten und erhält eine Dach- und Fassadenbegrünung. Vor dem Bunker könnte sich in neu angelegten Beeten Urban Gardening etablieren. Durch einen kleineren Erweiterungsbau parallel zu den Gleisen kann der Großteil des ZOBs an der bisherigen Stelle bestehen bleiben.



Grün in die Stadt: Entwicklungsphase 1



Grün in die Stadt: Verkehrspikto



Grün in die Stadt: Entwicklungsphase 2

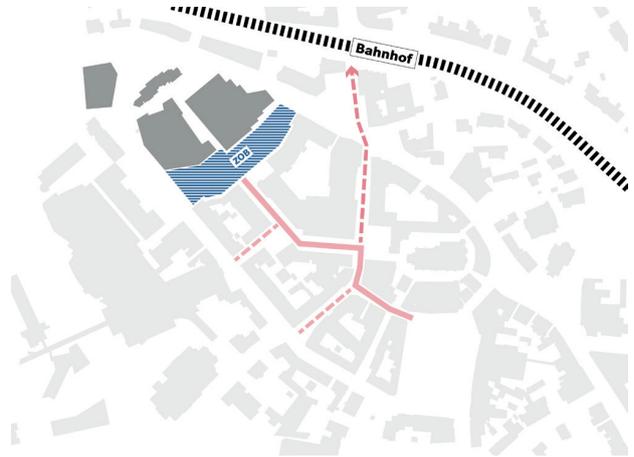


**4.3 VARIANTE 3 - INNENSTADT NEU DENKEN**

Variante 3 setzt städtebaulich und nutzungs-technisch neue Akzente für die Castroper Innenstadt. Freiere Baukörper bilden ein eigenes Stadtbild und setzen sich so deutlicher vom Rest der Innenstadt ab.

Das Küchenstudio wird erhalten und punkthaft mit Wohn- und Bürogebäuden aufgestockt. Im nördlichen Bereich des Betrachtungsraums angesiedelt soll ein Mobilitätshub und Quartiersparkhaus dafür sorgen, möglichst viel motorisierten Individualverkehr aus der Innenstadt raus zu halten, um die freiräumliche Aufenthaltsqualität langfristig zu steigern.

Der Bunker wird in dieser Variante mit Wohnbebauung aufgestockt und könnte als Vision auch die Möglichkeit für Outdoorarbeitsplätzen auf dem Vorplatz bieten. Die neue Bebauung soll flexibel ausgestaltet sein und somit Möglichkeitsräume für Co-Working



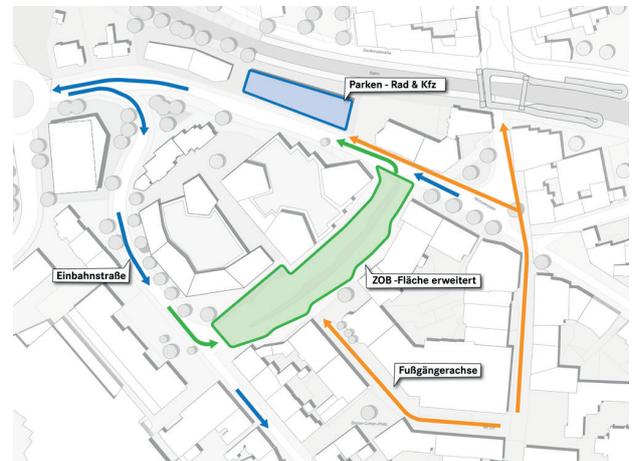
*Innenstadt neu denken: Leitbild*

bereitstellen. Denkbar sind dabei zum Beispiel Räume für Start-Ups.

Ein Zurückspringen der Bebauung ermöglicht die Erweiterung der jetzigen ZOB-Fläche nach Norden. Somit bleibt der ZOB gänzlich an der bisherigen Stelle bestehen.



*Innenstadt neu denken: Entwicklungsphase 1*

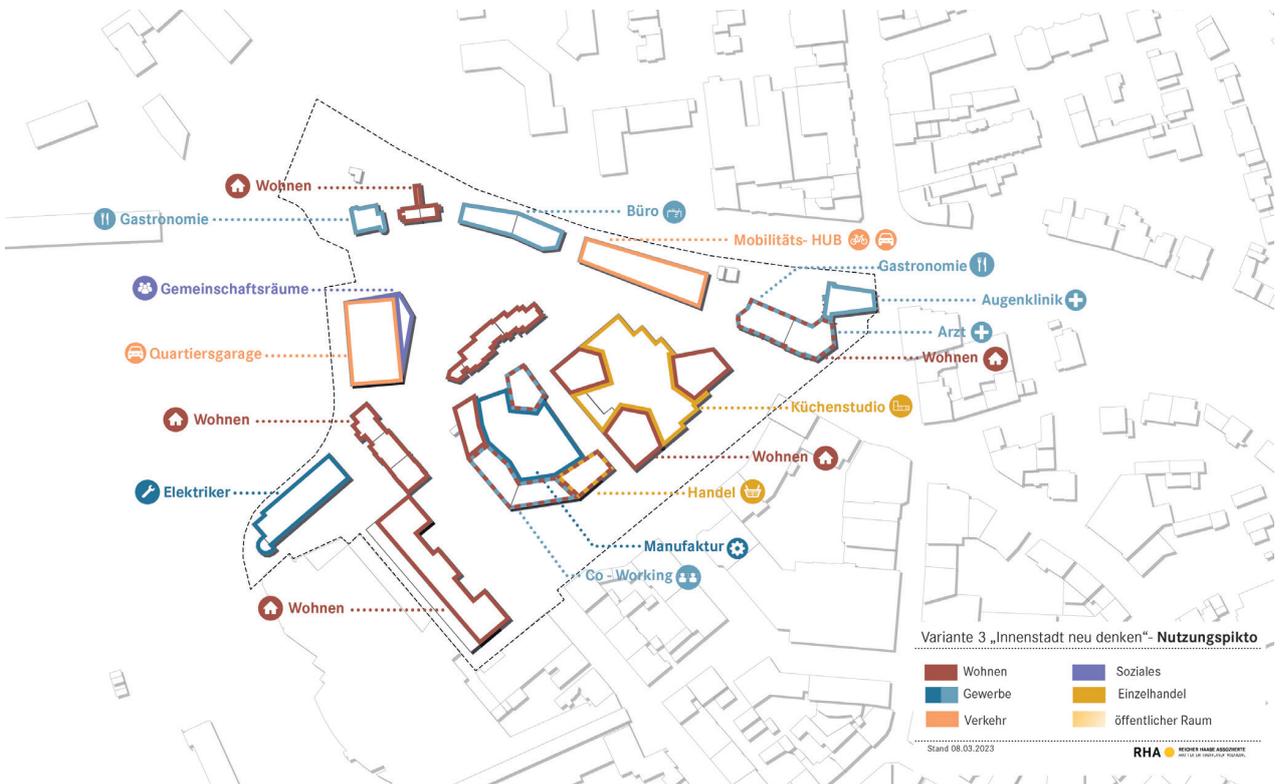


*Innenstadt neu denken: Verkehrspiktogramm*



ENTWICKLUNGSVARIANTEN

Innenstadt neu denken: Entwicklungsphase 2



# ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK



## **ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK**

Nach der Analyse und Zielentwicklung stellen die Entwicklungsvarianten erste räumliche Zielsetzungen für das Projektgebiet dar. Die Erkenntnisse aus der Analyse liefern hierbei räumliche Anknüpfungspunkte. Aus den erarbeiteten Entwicklungsvarianten soll nun eine Vorzugsvariante erstellt werden. Dabei ist auch eine Kombination aus verschiedenen Ansätzen aus den einzelnen Varianten möglich. Dazu sollen in einer weiteren Bürgerbeteiligung Hinweise und Anregungen zu den Varianten aufgenommen werden.

Anschließend wird die Vorzugsvariante zu einem vertieften Konzept ausgearbeitet, das die Grundlage für die weitere Entwicklung der nordwestlichen Innenstadt bilden soll.