

ARENA PARK Gelsenkirchen | Städtebauliches Entwicklungskonzept



Abschlussbericht

Impressum

Herausgeber

Stadt Gelsenkirchen
Der Oberbürgermeister

Kooperationspartner

FC Gelsenkirchen-Schalke 04
Ernst-Kuzorra-Weg 1
45891 Gelsenkirchen

Verfasser

scheuven + wachten
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Prof. Kunibert Wachten, Andrea Lietz, Martin Ritscherle

Dirk Glacer
Landschaftsarchitekt AKNW
Horster Straße 25 e
45279 Essen
Dirk Glacer, Nadja Braschel, Joanna Dumkiewicz

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Lothar Bondzio, Richard Baumert

Redaktion und Layout

scheuven + wachten
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Andrea Lietz, Martin Ritscherle

Beratung und Information

Referat Stadtplanung
Rathaus Gelsenkirchen-Buer
45875 Gelsenkirchen

ARENA PARK Gelsenkirchen | Städtebauliches Entwicklungskonzept

Inhalt

05 Planungsanlass

07 Heutige Strukturen

11 Leitlinien der Entwicklung

17 Städtebauliches Konzept

17 Die Baufelder

28 Die Freiraumplanung

52 Der Verkehr

Planungsanlass

Die Entwicklung des ARENA PARKS ist auch nach der Fertigstellung der Arena und mehrerer Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen im Zuge der Fußballweltmeisterschaft 2006 noch nicht abgeschlossen. Die vorhandenen Flächenpotentiale werden mit unterschiedlichen Nutzungen nachgefragt, bei vorhandenen Einrichtungen stehen Umnutzungen und Erweiterungen an.

Die aus dem Jahre 2001 stammende Rahmenkonzeption kann dem Entwicklungsdruck nicht gerecht werden und ist in Teilen nicht umsetzbar. Eine Weiterentwicklung unter den heutigen Rahmenbedingungen in städtebaulicher, freiraumplanerischer und verkehrlicher Hinsicht ist deshalb notwendig.

Dies war Anlass für die Stadt Gelsenkirchen unter Beteiligung des FC Schalke 04, ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu beauftragen. Ziel war es, ein integriertes Konzept für den Standort ARENA PARK zu erhalten, das einerseits die Potentiale der Fläche

ausschöpft, andererseits die bestehenden Nutzungen mit einbindet und Restriktionen, besonders im Bereich Verkehr, berücksichtigt, sodass eine Entwicklung kurzfristig und in Abschnitten möglich ist. Aus diesem Grunde wurden drei Planungsbüros der Fachrichtungen Städtebau, Freiraumplanung und Verkehr beauftragt, ein gemeinsames Konzept entwickeln.

Die wesentlichen Anforderungen an die Weiterentwicklung des ARENA PARKS waren dabei:

- Die Schaffung einer stadträumlichen Qualität, die der Besucherfrequenz, der funktionalen Bedeutung und der Bedeutung für die Gesamtstadt Gelsenkirchen gerecht wird.
- Der Beibehalt der guten Erreichbarkeit und die Verbesserung der Wegeführung im Inneren.
- Übersichtlichkeit und Orientierungssicherheit für die Besucher.
- Die Notwendigkeit einer hohen Funktionalität, vor allem für sämtliche Verkehrsabläufe.
- Die Nutzung der generellen Lagequalität für „neue“ Standorte im ARENA PARK.
- Die Ausbildung von besonderen Adressenqualitäten für neue Nutzungen im ARENA PARK.
- Die Entwicklung prägnanter Grünverbindungen im gesamtstädtischen Zusammenhang.
- Eine effiziente Flächennutzung des Gesamtstandortes.
- Eine Realisierung in Abschnitten muss möglich sein.

Rahmenkonzeption 2001



Heutige Strukturen

Der ARENA PARK umfasst rund 120 Hektar Fläche. Das Gelände rund um die Veltins-Arena wird schon heute intensiv genutzt: Naherholung, kommerzielle und nichtkommerzielle Freizeitnutzungen, Hotel und Gesundheitszentrum und vor allem durch rund 11.000 Parkplätze. Diese Nutzungsanforderungen belegen den ARENA PARK schon heute vollflächig. Neue Nutzungen, die die in der Stadt Gelsenkirchen einmalige Standortqualität ausnutzen wollen, bedingen zwangsläufig eine Umschichtung vorhandener Nutzungen oder gehen zu Lasten des nur noch in Inseln vorhandenen Freiraumes. Deshalb ist es notwendig, die vorhanden Strukturen des ARENA PARKs aufzunehmen und angepasst weiter zu entwickeln.



Die „Fassung“ des ARENA PARKs erfolgt durch drei städtische Hauptverkehrsstraßen. Die Kurt-Schumacher-Straße bildet als historische Verbindung zwischen der City und Buer das Rückgrat – hier liegt der eigentliche Sportpark mit der Arena, die von hier aus prominent sichtbar ist. Die Willy-Brandt- und Adenauerallee sind Standorte für weniger „dominante“ Nutzungen mit eigenen Adressen.

Die vorhandene Flächenaufteilung des Geländes spiegelt dieses „Gerüst“ wieder. Der Park erfährt eine Dreiteilung:

- Im Westen die prominente Adresse mit der Arena und dem Schalkegelände mit dem alten Parkstadion – hier dominiert die eigentliche Sportnutzung.
- Getrennt durch die Nord-Süd-Grünachse (die von Buer nach Gelsenkirchen-City führen soll) schließt sich östlich, im Inneren des ARENA PARKs liegend, ein Bereich mit Solitärbauten an: die Bebauung am Stadionring, Gesamtschule und das Sportparadies, ganz im Norden das Katastrophenschutzzentrum.
- Entlang der Adenauerallee und der Willy-Brandt-Allee wird der ARENA PARK großflächig von Parkplätzen eingerahmt.

Schon heute bereits weist der ARENA PARK im Inneren eine Gliederung auf, die geeignet ist, Orientierung zu stiften und sinnvolle Nutzungszonierungen anzulegen. Dies sind wichtige Wege- und Grünverbindungen aus den angrenzenden Stadtteilen, die ihre Fortsetzung im Inneren durch bruchstückhafte Alleen, Grünzüge und Wege finden, die vervollständigt werden können. Die vorhandene Einrichtungen (Gesamtschu-



le, Sportparadies, Kinocenter) und die Geländebewegung verfestigen die Zonierung zwischen primär den Sportnutzungen im Westen (Vereinsgelände Schalke 04, Velvins-Arena) und weiteren Nutzungen im Osten des ARENA PARKS.

Diese vorhandenen Strukturen korrespondieren mit den stadträumlichen Potenzialen. Während der Bereich im Westen auch weiterhin den Sport- und Freizeitnutzungen vorbehalten bleiben sollte, sind die Bereiche im „Inneren“ des Geländes, also der Streifen der Solitärbebauung, nur schwer und unter Konflikten mit den bestehenden Freizeitnutzungen (Besucherverkehre und Fußgängerströme) zu entwickeln. Zudem kann hier keine von „Außen“ ablesbare Adresse für die Investitionen ausgebildet werden.

Deshalb können neue Entwicklungspotentiale nur im Bereich der Stellplatzanlagen an der Adenauerallee und der Willy-Brandt-Allee entwickelt werden. Hier ist eine einfache Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher möglich, hier können einzelne, attraktive Teiladressen für Firmenansiedlungen ausgebildet werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt für die Entwicklung des ARENA PARKS ist, dass hier unter Nutzung der vorhandenen Infrastruktur eine Entwicklung neuer Adressen in „Bausteinen“ möglich ist. In überschaubaren Abschnitten kann hier das Standortpotential ARENA PARK für neue Ansiedlungen genutzt werden.



Flächengliederung im Bestand

Flächengliederung ARENA PARK

Leitlinien der Entwicklung

Anforderungen an die Entwicklung des ARENA PARKs

Bei der Weiterentwicklung des ARENA PARKs Gelsenkirchen muss eine stadträumliche Qualität geschaffen werden, die sowohl der hohen Besucherfrequenz als auch der funktionalen Bedeutung des Gebietes für die Gesamtstadt Gelsenkirchen gerecht wird.

Dazu gehören eine gute Erreichbarkeit von Außen für Auto- und Radfahrer, aber auch Fußgänger sowie eine attraktive Wegeführung, Übersichtlichkeit und Orientierungssicherheit innerhalb des ARENA PARKs.

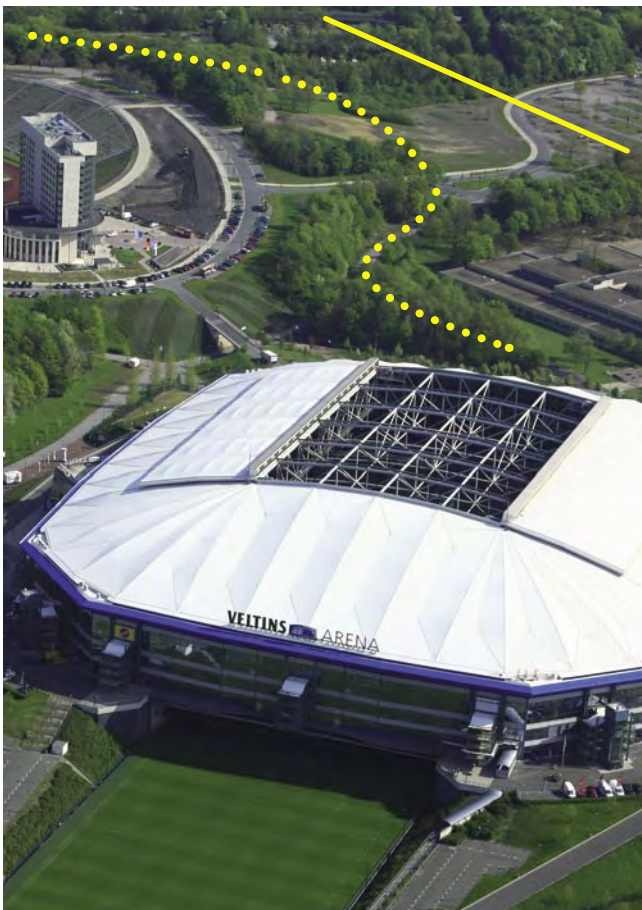
Neben der hohen Funktionalität des ARENA PARKs, vor allem für sämtliche Verkehrsabläufe, muss

die Nutzung der generellen Lagequalität für neue Standorte oberste Priorität haben. Dazu gehört die Ausbildung von besonderer Adressenqualität für neue Nutzungen, die unterstützt werden muss durch die Entwicklung prägnanter Grünverbindungen im Zusammenspiel mit einer effizienten Flächennutzung.

Leitlinie für die Planung war die Aufnahme und Weiterentwicklung der vorhandenen Strukturen und Potentialen des ARENA PARKs. Dazu gehört die Weiterentwicklung eines städtebaulichen Gerüsts aus vorhandenen Alleen, Baumreihen und Grünzügen sowie die Schaffung eines Wegesystems, das eine einfache Orientierung im ARENA PARK zulässt und sinnvolle Nutzungszonen (Sport, Freizeit, Arbeiten) schafft. Dies muss korrespondieren mit der Anlage von Bauflächen für neue Ansiedlungen und Nutzungen, die identifizierbare und differenzierbare Adressen in einer sinnvollen Außenlage ermöglichen.

Wegesystem optimieren!

Das vorhandene Wegenetz muss den Besucherströmen besser angepasst werden. Neben kleineren Lückenschlüssen im Wegenetz und verbesserten Zuwegungen zur Arena werden zwei Hauptwegeverbindungen deutlicher herausgearbeitet: eine eher landschaftlich geprägte Verbindung in der Mitte des ARENA PARKs und die eher urban geprägte Nord-Süd-Verbindung entlang der Gesamtschule und des Sportparadieses. Diese wird künftig nach Norden zu den neuen Parkplätzen auf dem Katastrophenschutzgelände und nach Süden bis zur Willy-Brandt-



Allee verlängert. Eine Platzfolge untergliedert die Allee und schafft Orientierungspunkte für die Besucher der Arena, die von den Parkplätzen zur Arena strömen.

Grünstrukturen vervollständigen und Regenwasserkonzept integrieren!

Das geplante Regenwasserkonzept wird in die künftige Freiraumstruktur des ARENA PARK integriert, neue Rückhaltungsmöglichkeiten im Norden und Süden geschaffen. Die offene Führung des Regenwassers wird in die Gestaltung der Fußgängerachsen und in die Freibereiche der Baufelder mit einbezogen.

Die vorhandenen Grünstrukturen werden aufgenommen und in Teilen der abgestuften Gliederung der Parklandschaft angepasst. Offene, lichte Bereiche entlang der Wege, die Orientierung verschaffen und Angsträume vermeiden, wechseln sich mit unzugänglichen, naturnah gestalteten Bereichen, Waldflächen und Retentionsflächen ab.

Stellplätze erhalten und funktional verbessern!

Mit der Schaffung zweier neuer Parkplätze auf der Fläche des Katastrophenschutzentrums wird die bisherige Stellplatzzahl auch bei einer vollständigen Entwicklung der potentiellen Bauflächen im ARENA PARK erhalten. Durch einfache Umstrukturierungsmaßnahmen auf den bestehenden Parkplatzflächen werden die Beschickung und der Abfluss von den Parkplätzen deutlich verbessert. Auch die Qualität und (Aus-)Nutzbarkeit der Stellplätze, gerade bei schlechtem Wetter, für die Besucher wird erhöht.

Je nach Baufortschritt auf den neuen Baufeldern können die neuen ebenerdigen Stellplätze im Norden angelegt werden. Lediglich im Endausbau ist an der Willy-Brandt-Allee ein Parkhaus erforderlich. Mit der Lage der Stellplätze ist den verkehrlichen Erfordernissen (Zu- und Abfluss), aber auch den Sicherheitsaspekten der Fantrennung voll Rechnung getragen. Mit der Lage und der Erschließung der neuen Baufelder werden Nutzungskonflikte an Spieltagen weitmöglichst vermieden.

Differenziertes Erschließungssystem schaffen!

Durch die Lage der neuen Baufelder wird die Entwicklung eines differenzierten Erschließungssystems möglich, das den unterschiedlichen Anforderungen der vielen verschiedenen Verkehrsarten gerecht wird. Durch die Lage und Zufahrten zu den Besucherstellplätzen Arena und Parkstadion ist eine Trennung von Veranstaltungsverkehr und Zielverkehr für die ‚neuen Standorte‘ möglich. Die neuen „Adressen“ erhalten eigene Zufahren und sind so keinen unnötigen Beeinträchtigungen an Spieltagen ausgesetzt.

Entwicklung der Flächen um das Parkstadion ermöglichen!

Der Verein FC Schalke 04 braucht zur weiteren Entwicklung ein neues Regionalligastadion mit Besuchertribüne und neue Trainingsflächen. Die Planungen des Vereins mit den drei neuen Trainingsplätzen sind in der Gesamtkonzeption umgesetzt. Ebenso sind Bauflächen für eine neue Sporthalle und ein Verwaltungsgebäude berücksichtigt. Für den erweiterten Fan-shop des Vereins mit rund 700 qm

Grundfläche wurde direkt an den Besucherstellplätzen auf dem Vereinsgelände eine neue Baufläche ausgewiesen.

Am Ostrand des Parkstadions kann neue Bebauung die Nutzungen des Gesundheitszentrums und des Hotels ergänzen und die „urbane“ Fassung des Stadionrings vervollständigen.

Supportflächen für die Arena schaffen!

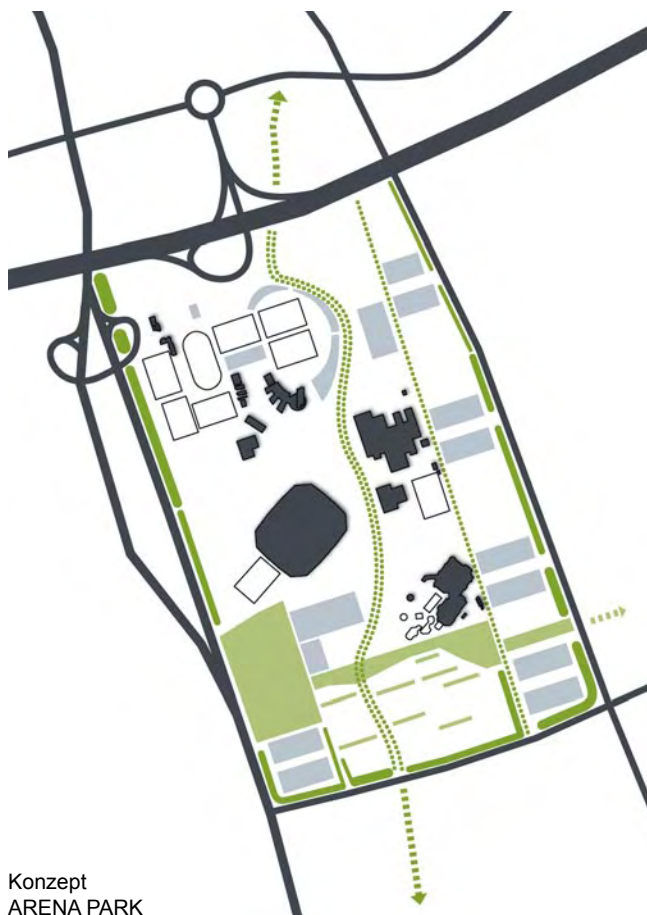
Die Fläche der ehemaligen Tennisanlage eignet sich hervorragend für unterstützende Funktionen für den laufenden Betrieb der Arena. Die Fläche liegt künftig zwischen zwei Hauptwegeachsen für Besucher der Arena. Dementsprechend hochwertig müssen die künftige Bebauung und Freiflächen des Areals gestaltet werden.

Entwicklung des ARENA PARKs in Abschnitten und unterschiedlichen Strukturen ermöglichen!

Die städtebauliche Konzeption greift auf die vorhandene Struktur und Erschließung des ARENA PARKs zurück. Grund hierfür sind drei Aspekte:

- Die Gliederung des ARENA PARKs in die Sportzone und zusätzliche Nutzungsbausteine (Gesamtschule, Sportparadies, neue Büronutzungen) vermeidet Nutzungskonflikte und schafft eine Orientierung für Besucher.
- Die Aufnahme und Einbeziehung der einzelnen, schon vorhandenen solitären Baufelder ermöglicht eine Realisierung der neuen Bebauung in Abschnitten, die in sich abgeschlossen sind und eigenständige Adressen bilden.
- Die Aufnahme der vorhandenen Erschließungsstrukturen minimieren die notwendigen Vorleistungen der öffentlichen Hand und optimieren das Erschließungssystem des ARENA PARKs.

Diese Struktur ermöglicht einen raschen Start der Vermarktung der Baufelder ARENA PARK Gelsenkirchen. Zudem wird durch die unterschiedliche Typologie der einzelnen Baufelder die Bandbreite möglicher Investoren erhöht.



Konzept
ARENA PARK

Schaffung unterschiedlicher Baufelder an der Willy-Brandt-Allee und an der Adenauerallee!

Aus der städtebaulichen Konzeption heraus lassen sich sechs unabhängig voneinander zu entwickelnde und auch zu vermarktende Baufelder entwickeln. Sie haben jeweils einen eigenständigen Charakter und eine eigene „Adresse“ und können so auch auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtet werden.

Die beiden Baufelder an den prominenten Ecksituationen der Willy-Brandt-Allee auf dem derzeitigen Gelsenwasser-Parkplatz und auf dem Gelände des Kino-Centers sind für die Ansiedlungen größerer Firmen prädestiniert. Hinter dem vorhandenen grünen Saum können attraktive Bürostandorte großer Unternehmen entstehen, die sich mit höhergeschossigen Gebäuden zum Stadtraum und den Hauptverkehrsstraßen präsentieren.

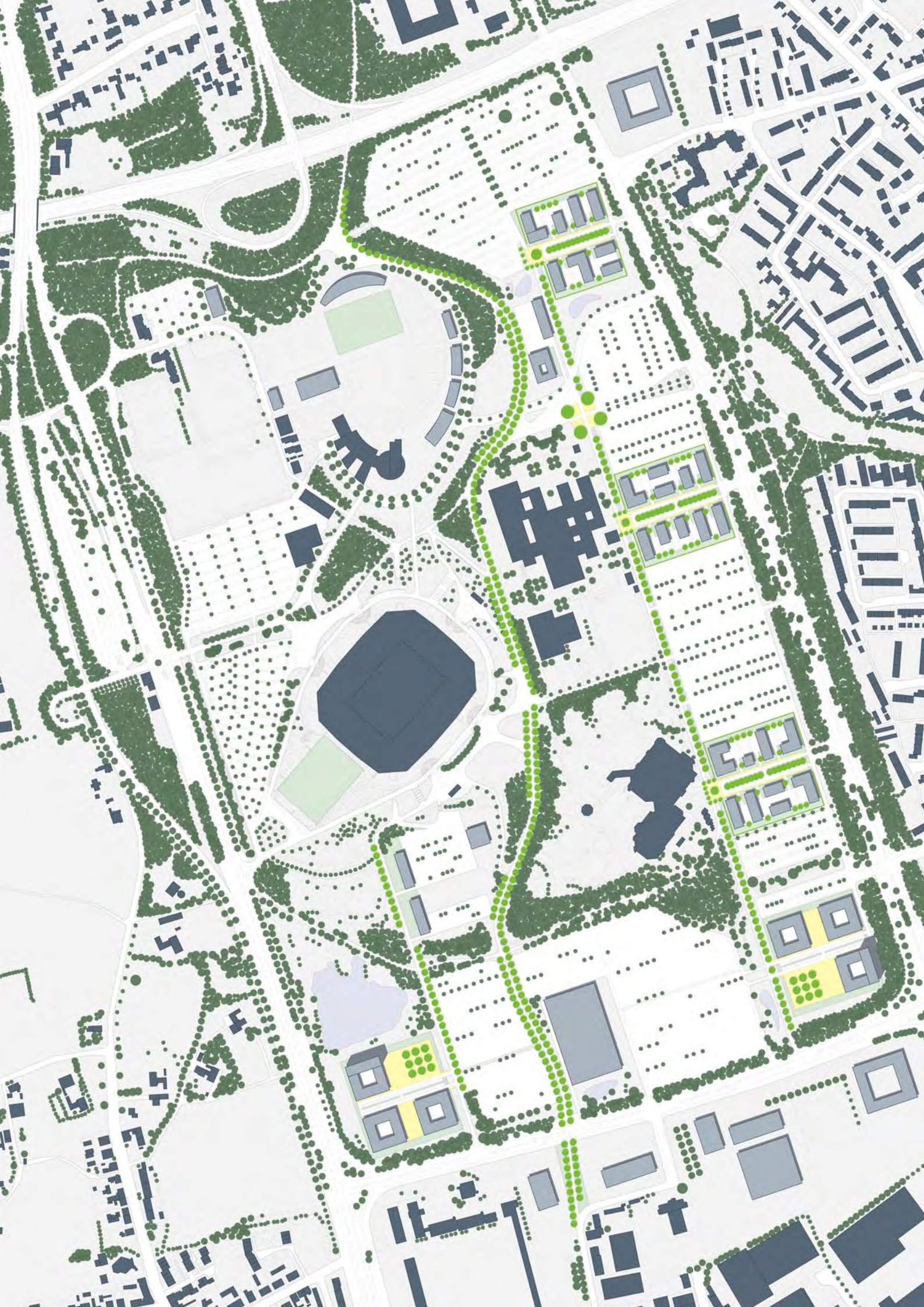
Die vier Bauflächen westlich und östlich der Adenauerallee sind modular aufgebaut und in (bis zu acht) einzelnen Abschnitten zu realisieren. Drei- bis viergeschossige Bürogebäude auf unterschiedlich großen Grundstücken sprechen kleine bis mittlere Unternehmen oder Investoren an. Unterschiedliche Teiladressen erhöhen die Vermarktungschancen.

Entwicklung einer flexiblen, modular organisierten Grundstückstypologie!

Gerade die Baufelder an der Adenauerallee bieten eine hohe Flexibilität bei der Realisierung. So ermöglicht die Aufnahme der Erschließungswege beim Sportparadies und bei der Gesamtschule einen zeitnahen Start der Vermarktung, der keine aufwendigen Infrastrukturvorleistungen vorweg erfordert und die die bestehenden Nutzungen ohne Konflikte mit einbezieht.

Die Baufelder rechts und links der attraktiv gestalteten Mittelachsen sind jeweils unabhängig voneinander zu entwickeln. Jedes Baufeld umfasst so eine Fläche von 7.500 qm, auf der bis zu 20.000 qm Bruttogeschossflächen an Büronutzungen realisiert werden können.

Der Aufbau in kleinen Modulen ermöglicht es, jeweils „vorhabengerecht“ unterschiedlich große Grundstückszuschnitte für die Bebauung und die auf dem eigenen Grundstück untergebrachten Stellplätze zuzuschneiden. Grüne Freibereiche, die die Bauflächen auch nach außen hin abgrenzen, garantieren eine hohe Qualität der Baufelder.



Städtebauliches Konzept

Die neuen Baufelder

Bei der Weiterentwicklung des Berger Feldes sind Baufelder für unterschiedliche Nutzungsarten erforderlich:

- Zur Weiterentwicklung der Sportnutzungen müssen Bauflächen auf dem Vereinsgelände Schalke 04 und auf den Gelände der ehemaligen Tennisanlage ausgewiesen werden.
- Für eher sportaffine Nutzungen werden am Stadionring und an der Parkallee weiter Bauflächen für Solitärgebäude ausgewiesen.
- An der Adenauerallee entstehen vier Baufelder, die kleinteilig für Büronutzungen zur Verfügung stehen.
- An den prominenten Ecksituationen Willy-Brandt-Allee / Adenauerallee bzw. Kurt-Schumacher-

Straße entstehen 2 Baufelder für größere Unternehmensansiedlungen.

- Die Südseite der Willy-Brandt-Allee kann in Abschnitten ebenfalls umstrukturiert werden und in ihrer weiteren Entwicklung die Lagequalität des ARENA PARKS mit ausnutzen.

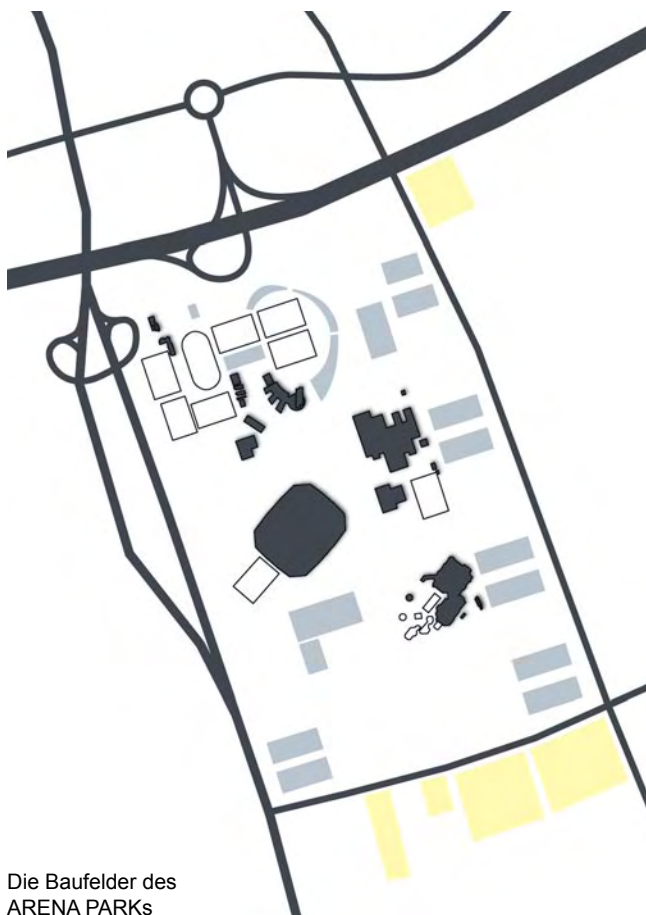
Entwicklung des Geländes nach Verfügbarkeit der Flächen!

- Adenauerallee: Baufeld Mitte als „Starter“, stufenweise Nord/Süd möglich
- Willy-Brandt-Allee: beide Baufelder unabhängig zu entwickeln
- Südbereich Willy-Brandt-Allee: bausteinartig zu entwickeln

Baufelder Adenauerallee

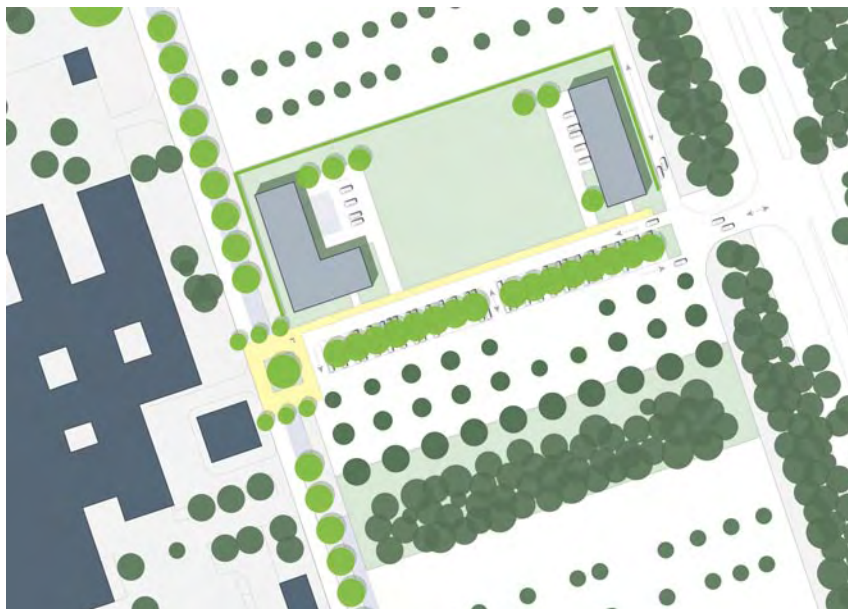
Die vier Baufelder an der Adenauerallee setzen die notwendige Flexibilität bei der Weiterentwicklung des ARENA PARK anschaulich um:

- Sie bilden unabhängig voneinander zu entwickelnde Adressen aus, können unterschiedliche Adressaten ansprechen.
- Sie sind in überschaubaren Einheiten und in Modulen zu entwickeln, die neuen Nutzer leben nicht jahrelang auf Dauerbaustellen.
- Es entstehen durch die städtebauliche Struktur und dem prägenden öffentlichen Raum attraktive Quartiere.
- Sie minimieren die notwendigen Vorleistungen der Stadt Gelsenkirchen zur Baugebietsentwicklung, da sie die vorhandenen Straßen und Infrastruktureinrichtungen nutzen.
- Sie stehen nicht im Konflikt zu den Nutzungen Arena, da Ihre Erschließung unabhängig vom

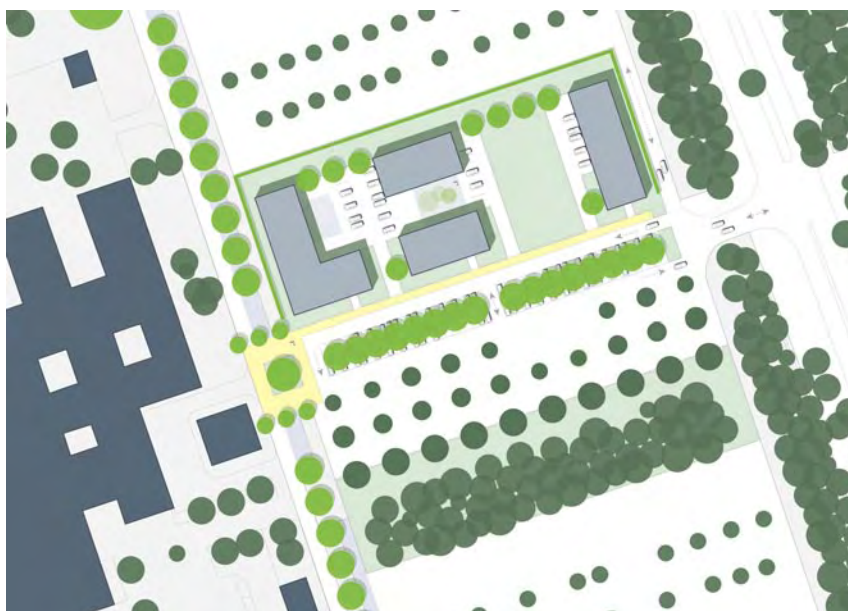


Die Baufelder des ARENA PARKS

Baufeld Adenauerallee Mitte, Entwicklungsstufe 1



Baufeld Adenauerallee Mitte, Entwicklungsstufe 2



Baufeld Adenauerallee Mitte, Entwicklungsstufe 3



Besucherverkehr Arena erfolgt und die notwendigen Stellplätze auf dem eigenen Grundstücken nachgewiesen werden.

- Ihre Lage ermöglicht optimal zugeschnittene Parkplatzgrößen für die Besucher der Arena oder des neuen Regionalligastadions.
- Sie sind eingebunden in das innere Erschließungssystem des ARENA PARKs, nehmen die zentrale Fußgänger-Achse entlang der Parkplätze auf und akzentuieren sie.

Systematik und Entwicklung der Baufelder an der Adenauerallee

Kennzeichnend für die Baufelder an der Adenauerallee ist ihr modularer Aufbau. Dies ermöglicht eine abschnittsweise Erschließung, sodass die kompakten Baufelder in überschaubaren und leicht zu vermarktbararen Teilabschnitten entwickelt werden können. Dies hat den großen Vorteil für die künftigen Nutzer, dass sie sich nicht unüberschaubare Zeit „auf einer Baustelle“ befinden. Zudem macht es für die öffentliche Hand die notwendigen finanziellen Vorleistungen überschaubar und leichter zu bewältigen.

Der Aufbau der Baufelder bzw. der einzelnen Grundstücke ist jeweils gleich: Die dreigeschossigen Gebäude an der Mittelachse präsentieren sich mit einer qualitätvollen Fassade zum öffentlichen Raum

Baufeld Adenauerallee Mitte, Endausbaustufe



und fassen ihn so. Dabei sind unterschiedliche, kleinteilige Gebäudetypologien möglich. Zwischen Straßenraum und Gebäuden ist eine gärtnerisch gestaltete Freifläche, die als grüner Saum das gesamte Baufeld umgibt. In den rückwärtigen Bereichen verbreitert sich diese und übernimmt im Rahmen des Regenwassermanagements des ARENA PARKs Funktionen der Regenwasserrückhaltung. Im Blockinneren können weitere Gebäude oder die notwendige Stellplatzanlagen errichtet werden.

Der Baubeginn in einem Baufeld erfolgt mit einer Seite. Welches Grundstück zuerst bebaut wird, ist frei wählbar. Die vorhandene Erschließung zum Sportparadies oder zur Gesamtschule bleibt in diesem ersten Bauabschnitt in weiten Teilen bestehen. Ebenso muss nur ein Teil der Stellplätze für die Arena ersetzt werden.

Als Vorleistung wird der „grüne Saum“ des Baufeldes hergerichtet, die künftigen Grundstückseigentümer übernehmen später die Kosten hierfür. Die angrenzende zentrale Fußgängerachse und das Regenwasserbewirtschaftungssystem des ARENA PARKs kann unabhängig hiervon gebaut werden. Die nicht bebauten Grundstücke werden als Wiese gestaltet, so dass kein Eindruck einer Dauerbaustelle entsteht und das Baufeld von Anfang an eine hochwertige Nutzung ermöglicht.

Wenn Nachfrage für die Entwicklung des 2. Bauabschnittes besteht, wird die zentrale Mittelachse mit dem Parken unter Bäumen vollständig ausgebaut. Das gegenüberliegende Baufeld wird ebenso

qualitätvoll baureif gemacht, die wegfallenden Stellplätze im Norden auf dem Gelände des ehemaligen Katastrophenschutzentrums hergestellt.

Die Quartiere bestehen aus dem öffentlichen Raum und den eigentlichen Bauflächen, die immer auch gärtnerisch gestaltete Freiflächen am Rand der Grundstücke enthalten. Die Art der Nutzung der Quartiere wird über die Ausweisung als ‚Sonstiges Sondergebiet‘ (max. 0,8 GRZ / 2,4 GFZ) definiert und können dreigeschossig bebaut werden. Da auf den Grundstücken auch die nötigen Stellplätze nachgewiesen werden müssen, ergibt sich hier eine insgesamt überbaubare Fläche im Baufeld von maximal 6.000 qm (dies entspricht einer GRZ 0,7).

Die Baufelder selbst haben einen modulartigen Aufbau, dem ein Raster von 15 m x 15 m zugrunde gelegt ist. So können gut bebaubare Grundstücke parzelliert werden. Um die Flächen optimal zu nutzen, erschließen gemeinsame Grundstückszufahrten die rückwärtigen Flächen.



Die Stellplätze werden auf dem eigenen Grundstück untergebracht, Besucherstellplätze in der zentralen Mittelachse. Normalerweise ist dies ebenerdig möglich, nur bei einer höheren Verdichtung sind Tiefgaragen erforderlich.

Baufeld Adenauerallee Mitte

Dieses könnte der erste Baustein der Weiterentwicklung des ARENA PARKs sein. Das Baufeld ist einfach zu erschließen: es nutzt die Erschließung der Gesamtschule. Denkbar ist eine Entwicklung in zwei Abschnitten: zuerst werden nördlich der Mittelachse rund 7.500 qm Bauland hergerichtet, die Anziehungspotential für vier bis fünf Firmen bieten. Falls weitere Nachfrage besteht, kann die gleiche Baufläche südlich des zentralen öffentlichen Raumes entwickelt werden – ohne dass die bestehenden Firmen durch die Bautätigkeit über Gebühr belastet werden.

Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 17.500 qm
denkbare BGF: ca. 17.500 qm
Gebäudestruktur: kleinteilige repräsentative Bürobauung an der öffentlichen Mittelachse, dreigeschossig, in den hinteren Grundstücksbereichen auch andere Baustrukturen möglich
Straßen-/Wegebau: ca. 600.000 €
Beleuchtung: ca. 75.000 €

Baufeld Adenauerallee Süd

Dieses könnte der zweite Baustein der Weiterentwicklung des ARENA PARKs sein. Das Baufeld nutzt die Erschließung zum Sportparadies. Bei der Entwicklung des Baufeldes müssen die derzeit hier liegenden Stellplätze für Besucher des Sportparadies nach Norden bzw. Süden verlagert werden. Durch die neu

gestaltete zentrale Nord-Süd-Fußgängerachse sind diese jedoch optimal an das Sportparadies bzw. die Veranstaltungshalle angebunden.

Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 17.500 qm
denkbare BGF: ca. 17.500 qm
Gebäudestruktur: kleinteilige repräsentative Bürobauung an der öffentlichen Mittelachse, dreigeschossig, in den hinteren Grundstücksbereichen auch andere Baustrukturen möglich
Straßen-/Wegebau: ca. 600.000 €
Beleuchtung: ca. 75.000 €

Baufeld Adenauerallee Nord

Dieses Baufeld vervollständigt die Struktur der drei Baufelder auf der Westseite der Adenauerallee. Es liegt am Endpunkt der zentralen Nord-Süd-Achse, die die Besucher der Arena von den Parkplätzen sammelt. Seine leicht nach Westen in die Achse des Fußgängerweges geschobene Baustruktur schafft eine besondere stadträumliche Qualität. Die Erschließung erfolgt unabhängig von den Zufahrten zu den großen Parkplatzanlagen auf dem ehemaligen Katastrophenschutzgelände. Die Entwicklung des Baufeldes wird vermutlich zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, da zuerst ein Bunkerrückbau und umfangreiche Kampfmittelüberprüfungen erfolgen müssen.

Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 15.000 qm
denkbare BGF: ca. 16.000 qm
Gebäudestruktur: kleinteilige repräsentative Bürobauung an der öffentlichen Mittelachse, dreigeschossig, in den hinteren Grundstücksbereichen auch andere Baustrukturen möglich

Straßen-/Wegebau: ca. 600.000 €
Beleuchtung: ca. 75.000 €

Gebäudestruktur: Solitärgebäude,
drei- bis viergeschossig

Baufeld Adenauerallee Ost

Das Baufeld auf der Ostseite der Adenauerallee liegt am Auftakt des ARENA PARKs. Derzeit wird das Gelände für einen Betriebshof der Stadt Gelsenkirchen genutzt. Bei einer Verlagerung oder teilweisen Verlagerung stehen hier bis zu 2,5 Hektar für eine Neunutzung zur Verfügung. Nahe der Autobahn kann hier eine repräsentative Bebauung an der Adenauerallee einen städtebaulichen Akzent setzen. Künftige Nutzungen hier profitieren von der direkten Nachbarschaft zum ARENA PARK, können jedoch ein eigenständiges Profil herausbilden.

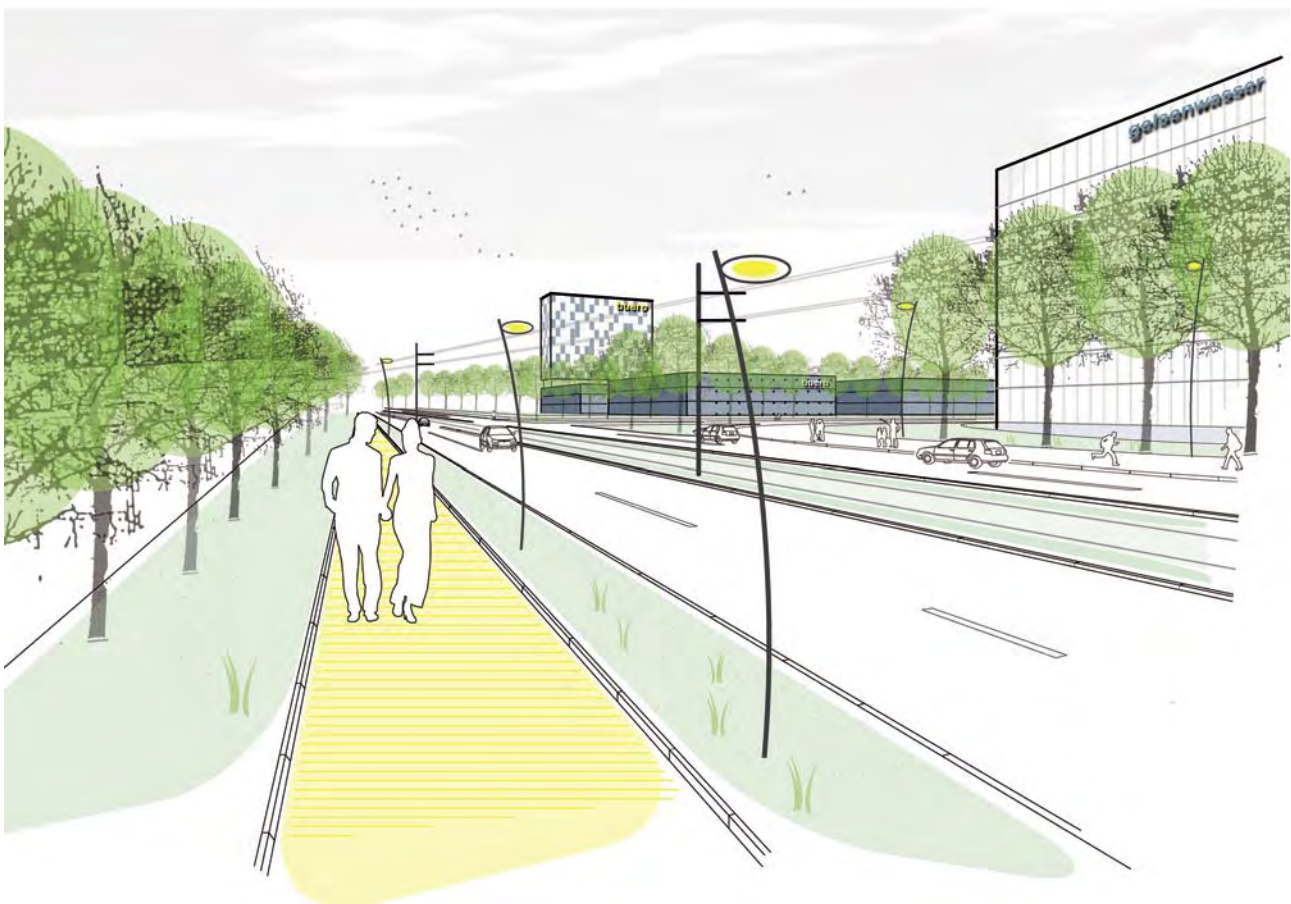
Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 25.000 qm
denkbare BGF: ca. 11.700 qm

Baufelder Willy-Brandt-Allee

Baufeld Willy-Brandt-Allee West

Das Baufeld an der Kreuzung Willy-Brandt-Allee und Kurt-Schumacher-Straße besetzt einen prominenten Standort am Auftakt des ARENA PARKs an der Hauptachse zwischen Gelsenkirchen-City und dem Zentrum Buer. Gegenüber der Hauptverwaltung von Gelsenwasser kann hier ein Baufeld für einen größeren Nutzer entwickelt werden. Der dominante Grünsaum, der den ARENA PARK umgibt, sollte erhalten werden. So bleibt ein Großteil der möglichen Baumasse hinter Bäumen verborgen, ein höheres Gebäude kann jedoch einen prägnanten städtebaulichen Akzent zum Auftakt des ARENA PARKs setzen.



Die repräsentative Mittelachse bildet das Rückgrad der vier Quadranten des Quartiers. Diese Achse bildet nicht nur die (private) Erschließung, sondern nimmt unter einer prägnanten Baustruktur Besucherparkplätze und Aufenthaltsflächen auf. Drei Quadranten werden bebaut – der dritte Quadrant übernimmt als Grünfläche notwendige Ausgleichfunktionen und schafft eine hohe städtebauliche, aber auch Nutzungsqualität für dieses Baufeld.

Die Fläche wird über den Berni-Klodt-Weg von der Willy-Brandt-Allee aus (ebenso wie die Fläche des ehemaligen Tenniscenters) erschlossen. Voraussetzung für die Umnutzung ist die Verlagerung des Gelsenwasserparkplatzes für die Mitarbeiter von Gelsenwasser auf Flächen südlich der Willy-Brandt-Allee. Der Parkplatz wird heute bei Heimspielen für Busse der Gäste genutzt, die aber künftig auf dem Parkplatz E1 parken können. Das Sicherheitskonzept zur Fantrennung kann dabei weitergeführt werden.

Die Stellplätze der Mitarbeiter können in Teilen ebenerdig, zum größeren Teil aber (abhängig von der künftigen Nutzungsdichte) in Tiefgaragen untergebracht werden.

Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 18.500 qm

denkbare BGF: ca. 28.000 qm

Gebäudestruktur: dreigeschossige Blockbebauung, 12-15geschossiges Solitärgebäude

Baufeld Willy-Brandt-Allee Ost

Das Baufeld an der Kreuzung Willy-Brandt-Allee und Adenauerallee wird derzeit noch für eine Kinocenter und ein Schnellrestaurant genutzt und ist in Erbbaurecht verpachtet. Bei einer Weiterentwicklung des ARENA PARKs können hier an einer prominenten Einganssituation Büronutzungen entstehen, die die Synergien der „Adresse“ ARENA PARK nutzen. Während die Nutzungen entlang der Adenauer-Allee eher kleinteilig strukturiert sind, kann hier eine größere Firmenansiedlung oder ein Büropark eines Investors entstehen, also eine Entwicklung „aus einer Hand“.

Die Erschließung erfolgt von der Willy-Brandt-Allee aus, westlich der hier neu angelegten Retentionsflächen. Sie nutzt die neu auszubauende Zufahrt zum Parkplatz D1/4. Damit bei Spielbetrieb keine Nutzungskonflikte entstehen, kann für die Ausfahrt die bestehende Kreuzung Darler Heide mit benutzt werden.

Der Aufbau des Baufeldes entspricht dem westlich auf dem Gelsenwasserparkplatz gelegenen: die Stellplätze werden auf dem eigenen Grundstück untergebracht, ein Teil des Baufeldes wird als repräsentative Freifläche gestaltet, an einer Mittelachse gliedern sich vier Quadranten an, ein Gebäude kann einen repräsentativen städtebaulichen Akzent setzen.

Strukturdaten

Quartiersfläche: ca. 18.500 qm

denkbare BGF: ca. 28.000 qm

Gebäudestruktur: dreigeschossige Blockbebauung, 12-15geschossiges Solitärgebäude

Bauflächen Parkallee und Rodelhang

Diese beiden Bauflächen werden künftig ohne Konflikte mit dem Besucherverkehr der Arena angefahren werden können, da der bisher über die Parkallee erschlossene Parkplatz A zukünftig von der Adenauerallee direkt angefahren wird. Beide Bauflächen sind prädestiniert für sportaffine Nutzungen. Zwischen Stadionring und Parkallee im Bereich Shuttlebuswendeschleife ist z.B. ein Fußballmuseum denkbar, kleinere drei- bis viergeschossige Gebäude für Büro- bzw. Freizeitnutzungen können dies ergänzen. An der Parkallee kann ein viergeschossiges Solitärgebäude entstehen, das die zentrale Fußgängerachse stadträumlich fasst. An dieser prominenten Eingangssituation können z.B. Ausstellungsräume von Sportartikelherstellern sich präsentieren.

Strukturdaten

neue Baufläche: 15.000 qm

denkbare BGF: 17.700 qm

Gebäudestruktur: drei- bis viergeschossige Solitärgebäude

Straßen-/Wegebau: ca. 100.000 €

Beleuchtung: ca. 15.000 €

Baufeld Vereinsgelände

FC Schalke 04

Der Verein FC Schalke 04 beabsichtigt, ein neues Regionalligastadion mit Besuchertribüne und neue Trainingsplätze zu bauen. Dazu soll das bestehende Parkstadion umgebaut, die noch existierenden Teile der alten Tribüne abgerissen werden. Ergänzend sind hier Bauflächen für eine neue Sporthalle und ein Verwaltungsgebäude des Vereins vorgesehen. Am Besucherparkplatz können auf einer Grundfläche von rund 700 qm ein

Baufeld Vereinsgelände Schalke 04



neuer Fanshop und in den Obergeschossenen Büroflächen errichtet werden. Damit sind die derzeitigen Planungen des Vereins in das Entwicklungskonzept ARENA PARK integriert worden.

Strukturdaten
 neue Baufläche: 6.000 qm
 denkbare BGF: 5.500 qm
 Gebäudestruktur: dreigeschossige Solitärgebäude

Bebauung und die Freiflächen des Areals gestaltet werden.

Auf der Freifläche können weiterhin Veranstaltungen durchgeführt werden oder im begrenzten Umfang bei Spielen VIP-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Erschließung erfolgt künftig über den Berni-Klodt-Weg, da der Ötten-Tibulsky-Weg als Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer „reserviert“ und dann nicht mehr mit KFZ befahren wird.

Baufeld ehemalige

Tennisanlage /

Supporteinrichtungen Arena

Die Fläche der ehemaligen Tennisanlage eignet sich hervorragend für unterstützende Funktionen für den laufenden Betrieb der Arena. Die Fläche liegt künftig zwischen zwei Hauptwegeachsen für Besucher der Arena. Dementsprechend hochwertig müssen die künftige

Strukturdaten

neue Baufläche: 8.500 qm
 denkbare BGF: 5.000 qm
 Gebäudestruktur: zwei- bis dreigeschossige Solitärgebäude

	Baufeld in qm	BGF in qm
Baufeld Adenauerallee Ost	25.000	11.700
Baufeld Adenauerallee Nord	15.000	16.000
Baufeld Adenauerallee Mitte	17.500	17.500
Baufeld Adenauerallee Süd	17.500	17.500
Baufeld Willy-Brandt-Allee Ost	18.500	28.000
Baufeld Willy-Brandt-Allee West	18.500	28.000
Baufeld Rodelhang	7.500	8.500
Baufeld Parkallee/Stadionring	7.500	9.200
Baufeld Tennisanlage	8.500	5.000
Vereinsgelände Schalke 04	6.000	5.500
Gesamt ca.	141.500	146.000

Tabelle: Flächenbilanz Baufelder

Ersatzparkplätze für die Besucher der Veltins-Arena

Für die neuen Baufelder entlang der Adenauerallee werden Stellplätze, die derzeit Besuchern der Veltins-Arena zur Verfügung stehen, in Anspruch genommen. Diese können – je nach Baufortschritt der einzelnen Baufelder – auf der Fläche des Katastrophenschutzentrums neu angelegt werden. In vier Bauabschnitten können hier etwa 2379 Stellplätze für die Besucher der Veltins-Arena zur Verfügung gestellt werden, die durch die neu ausgebaute Nord-Süd-Fußgängerachse an das Wegenetz im ARENA PARK angebunden werden.

Strukturdaten

Fläche: ca. 65.000 qm

Straßen-/Wegebau:

Phase 1 ca. 1.200.000 €

Phase 2 ca. 600.000 €

Phase 3 ca. 1.000.000 €

Phase 4 ca. 800.000 €

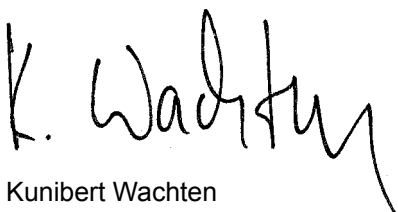
Straßenbeleuchtung: ca. 30.000 €

Parkplatzbeleuchtung: ca. 75.000 €

Abbruch Bestandsgebäude: ca. 340.000 €

Hinweis

Bei sämtlichen Kostenangaben sind etwaige Mehraufwendungen auf Grund von Kontaminationen des Aushubmaterials sowie einer Überprüfung auf Kampfmittelbeeinflussung/ Beseitigung von Kriegslasten nicht berücksichtigt.



Kunibert Wachten
Dortmund, Mai 2007

Die Freiraumplanung

Aufgabenstellung und Ergebnisse der Bestandsanalyse

Das Berger Feld mit dem ARENA PARK soll zukünftig wesentlich an der Imagebildung der Stadt Gelsenkirchen und an der stadtstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung mitwirken. Dabei muss der Freiraum unterschiedlichen, sich räumlich überlagernden Ansprüchen genügen.

Zum Einen soll er als ein attraktiver und repräsentativer Rahmen sowohl für die vorhandenen Veranstaltungsorte und Freizeiteinrichtungen als auch für die geplanten Büro- und Dienstleistungsstandorte weiterentwickelt werden. Darüber hinaus sind die Freiräume als ortsnahe Kurzzeiterholungsräume für die Anwohner der umliegenden Wohnquartiere von Bedeutung. Nicht zuletzt ist das Untersuchungsgebiet in das gesamtstädtische Freiflächensystem eingebunden und übernimmt wichtige Verbundfunktionen in Nord-Süd-Richtung zwischen Buserschem Grüngürtel, Emscher-Kanalband und weiter Richtung Gelsenkirchener Innenstadt.

Wesentliche Gesichtspunkte zur Bestandsanalyse des Freiraumes sind in den Plänen Nr. 1 und 2 dargestellt (siehe S. 42 und 43).

Im Rahmen dieser Bestandsanalyse hat sich herausgestellt, dass eine wesentliche Voraussetzung für die verbesserte Funktionsfähigkeit und Nutzbarkeit der Freiräume die Optimierung der Wegeorganisation ist. Besonders die Orientierungsmöglichkeiten sind im Pla-

nungsgebiet verbesserungsfähig. Einschränkende Kriterien sind zurzeit vor allem

- fehlende gestalterische Leitstrukturen und Raumdifferenzierungen, die eine Wegehierarchie innerhalb des vorhandenen dichten Wegenetzes intuitiv erkennbar machen würden und
- eingeschränkte Sichtverbindungen zur Arena von Norden, Süden und Osten aus, so dass eine leichte Auffindbarkeit von den umliegenden Parkplätzen nicht optimal gewährleistet ist.

Neben diesen Defiziten bestehen aber auch eine Reihe von Qualitäten und Entwicklungspotenzialen. Hierzu gehören vor allem das dichte Fuß- und Radwegenetz sowie die zahlreichen Gehölzbestände. Die Gehölzkulissen tragen maßgeblich dazu bei, dass weite Bereiche des Berger Feldes auch als grüner Freiraum für die Erholung angenommen werden. Eine besondere Bedeutung haben die bisher durchgeführten Maßnahmen zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung (Wassergräben und naturnah gestaltete Retentionsflächen), denn sie führen maßgeblich zur landschaftlichen Prägung einzelner Teilräume und zu ihrer strukturellen Anreicherung.

Positive und negative Aspekte ein und derselben Raumstruktur liegen im Berger Feld ungewöhnlich dicht beieinander. So ist beispielsweise das dichte Wegenetz auf der einen Seite eine gute Grundlage für die Anbindung der Arena und die Erreichbarkeit umliegender Freiräume: Es ist aber bei unzureichend wahrnehmbarer Wegehierarchisierung nicht geeignet, die funktionalen Beziehungen zwischen umlie-

genden Parkplätzen und von dort aus leicht aufzufindenden Veranstaltungsorten zu erfüllen. Ähnlich verhält es sich mit einigen Gehölzstrukturen. Als grüne Kulisse tragen sie positiv zur bioökologischen Bedeutung, zur Erholungsfunktion und zur repräsentativen Freiflächengestaltung bei. Sie sind aber als sichtbehindernde Strukturen stellenweise maßgeblich auch für die Desorientierung im Untersuchungsgebiet verantwortlich.

Anhand dieser beiden Beispiele wird deutlich, dass eine Optimierung des Bestandes behutsam in die bestehenden Raumstrukturen eingreifen muss, wenn das vorhandene Potenzial des Raumes weiterentwickelt werden soll. Die bestehende hohe Nutzungsdichte im Berger Feld mit der Arena und deren Parkplätzen, den Vereinsflächen von Schalke 04, dem Gesamtschulstandort sowie dem Sportparadies mit der Emscher-Lippe-Halle macht es erforderlich, auch deren Freiräume – zumindest in ihren Randbereichen – in gestalterische und organisatorische Überlegungen zur Freiraumaufwertung miteinzubeziehen.

Im Hinblick auf die neu zu entwickelnden Freiräume der Büro- und Dienstleistungsstandorte des ARENA PARKs ist die Entwicklung eines Gestaltkonzeptes bedeutend, das sowohl zur eigenständigen „Adressenbildung“ der neuen Standorte als auch zu einer harmonischen Verknüpfung mit den umliegenden Bestandsstrukturen beiträgt.

Überblick über das Funktionalkonzept und daraus entwickelte Maßnahmen

Wesentliche Plandarstellungen zur funktionalen Gliederung und den daraus abgeleiteten Maßnahmen sind in den Plänen Nr. 3 und 4 enthalten (siehe S. 44 und 45). Diese beiden Pläne sind im Wesentlichen im Vorlauf zu räumlich festgelegten städtebaulichen Erweiterungen und verkehrsplanerischen Organisationen entwickelt worden, um freiraum- und landschaftsplanerische Zielsetzungen in die städtebaulichen und verkehrsplanerischen Überlegungen frühzeitig integrieren zu können.

Blickpunkt Arena, Wegebeziehungen von und zur Arena

Inmitten des Gebietes liegt als zukünftig von allen Seiten wahrnehmbarer Blickpunkt die Arena, die als dominanter Solitärbau das Gebiet prägt.

Das Wegegerüst von und zur Arena als multifunktionaler Veranstaltungsort wird vom „Wegekreuz Berger Feld“ gebildet, das die Erreichbarkeit aus allen Himmelsrichtungen und von allen Parkplatzstandorten ermöglicht. Die Gestaltung dieser Wege wird maßgeblich von ihrer weiteren Funktion im landschaftlich geprägten, gesamtstädtischen Freiraumverbund mitgeprägt („Grünes Rückgrat“ und dessen Gestaltung, siehe unten).

Aus funktionaler Sicht ist zu beachten, dass Arena-Besucher von den Parkplätzen aus schnell möglichst intuitiv erkennen können, in welcher Richtung sich die Arena befindet. Wichtige Orientierungspunkte mit neuen Blickbeziehungen zur Arena sind im Süden der Kreuzungspunkt von Ötte-Tibuls-

ky-Weg und Ernst-Kalwitzki-Weg sowie im Osten der Einmündungsbereich des Paul-Matzkowski-Weges in den Weg östlich von Gesamtschule und Sportparadies.

In Verbindung mit der Neuordnung der Kfz-Erschließung für den VIP-Parkplatz an den Tennishallen erfolgt als wichtige neue Wegebaumaßnahme die Schaffung einer neuen Wegeverbindung vom oben genannten Kreuzungspunkt am Ötte-Tibulsky-Weg zum südlichen der beiden Arena-Eingänge Ost. Hierdurch werden sowohl die Orientierung zur Arena als auch die Trennung von Fußgängerströmen und Kfz-Verkehr verbessert.

Eine besondere Bedeutung hat der Platzbereich südlich der Shuttlebus-Wendeschleife am Herbert-Burdenski-Weg, von dem aus ebenfalls eine verbesserte Orientierungsmöglichkeit zur Arena geschaffen wird. Neben Shuttlebus-Nutzern wird dieser Bereich u. a. auch von vielen Fußgängern frequentiert, die über Straßenquerungen und Fußgängerbrücke die Arena aus den östlich gelegenen Wohnquartieren aufsuchen.

Landschaftlich geprägte Freiflächen

In der derzeitigen Struktur sind die meisten Freiflächen bereits einer Nutzung zugeordnet, die in weiten Teilen auch zukünftig Bestand haben wird. Die randlichen Eingrünungen dieser Nutzungen, insbesondere des Vereinsgeländes von Schalke 04 und des Sportparadieses, haben aber auch Bedeutung für die landschaftlich geprägten Freiräume. Ihre Randeingrünungen sind Bestandteile je eines Ost-West-Grünzuges im

Norden („Waldkulisse“) und im Süden („Naturerlebnis Wald und Wasser“), die einen Rahmen für das ganze Gebiet bilden und die geplante städtebauliche Gliederung unterstreichen. Diese Waldbänder im Norden und Süden des Gebietes sind zu erhalten und zu entwickeln. Sie sind prägende Elemente für das Landschaftsbild und erfüllen zudem ökologische Funktionen. Grundsätzlich sind die vorhandenen Gehölzbestände insgesamt zu erhalten, kleinere Umstrukturierungen ergeben sich jedoch im Rahmen der Freiflächen- und Wegegestaltung im Hinblick auf eine verbesserte Transparenz und Orientierung.

Eine mittig verlaufende durchgehende Nord-Süd-Achse als Fuß- und Radweg verknüpft diese beiden Waldbänder und übernimmt dabei zusätzlich die Funktion ei-

Abb.1 neue Wegeverbindung zum Arena-Eingang Ost



nes „Grünen Rückgrates“, das die Verbindung zwischen Buerschem Grüngürtel und Emscher-Kanalband verbessert. Für eine verbesserte Wegeverbindung innerhalb des Berger Feldes entlang des Grünen Rückgrates sorgen zwei Wegebaumaßnahmen:

- eine neue Wegeverbindung östlich des Stadionringes bis zum Platz an der Shuttlebus-Wendeschleife durch eine parkartig gestaltete Grünfläche,
- die zukünftig Radfahrern und Fußgängern vorbehaltene Nutzung des Ötte-Tibulsky-Weges auch auf Höhe der Parkplätze D2 und D3 mit neuen, begleitenden rechts- und linksseitigen Grünflächen.

Darüber hinaus ist die Anbindung an die weitere Umgebung zu stärken und zu verbessern. Insbesondere in Richtung Süden sind mittelfristig neue Querungen anzulegen und das „Grüne Rückgrat“ südlich der Willy-Brandt-Allee fortzusetzen, um eine vollständige Verbindung zum Emscher-Kanalband herzustellen.

Eine weitere Achse durchquert das Gebiet in Ost-West-Richtung von der Fußgängerbrücke an der Adenauerallee zum ÖPNV-Haltepunkt an der Kurt-Schumacher-Straße und verbindet dadurch die Wohnquartiere von Gelsenkirchen Erle mit dem Sutumer Feld. Die Optimierung dieser Wegeachse erfolgt maßgeblich durch die Aufwertung des Platzbereiches südlich der Shuttlebus-Wendeschleife.

Freiräume entlang der geplanten Baufelder

Die zukünftige Entwicklung der Baufelder westlich der Adenauerallee wird im Innern des ARENA PARKs von einem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fuß- und Radweg begleitet, der den Charakter einer repräsentativen Promenade erhält. Diese Achse ist bereits vorhanden und wird gestalterisch aufgewertet (siehe unten). Sie vermittelt zwischen dem vorhandenen Gebäudebestand von Gesamtschule und Sportparadies zu den neuen Baugebieten. Durch ein flexibles und offenes Konzept für die Einbindung der neuen baulichen Nutzungen wird eine stufenweise Realisierung der Bebauung und eine Anpassungsfähigkeit an zukünftige Entwicklungen ermöglicht. Die Promenade übernimmt gleichzeitig auch eine Sammelfunktion für die Benutzer der östlich gelegenen Arena-Parkplätze A, B, C und führt zu den Orientierungspunkten an Paul-Matzkowski-Weg und Shuttlebus-Wendeschleife.

Als wichtige Zufahrt für den Kfz-Verkehr dient die Parkallee. Sie erschließt die vorhandene und zukünftige weitere Bebauung am Stadionring. Dadurch ist sie auch eine „Visitenkarte“ für den ARENA PARK. Die Parkallee sollte punktuell weiter aufgewertet werden. Insbesondere ist eine stärkere optische Abgrenzung zu dem südlich angrenzenden Parkplatz A erforderlich. Auch die Umgestaltung des Platzbereiches südlich der Shuttlebus-Wendeschleife wird maßgeblich zur gestalterischen Aufwertung der Parkallee und damit zur Aufwertung des „Entrees“ zur Bebauung am Stadionring beitragen.

Weitere Wegeverbindungen

Neben den bereits oben beschriebenen Wegeoptimierungen entlang des Grünen Rückgrates, entlang der Promenade und der verbesserten Anbindung im Bereich der östlichen Arena-Eingänge erfolgen weitere Verbesserungsmaßnahmen.

Es werden Rundwege angelegt bzw. kenntlich gemacht, die sowohl für Spaziergänger als auch für Jogger, Walker etc. attraktiv gestaltet werden und je nach Verlauf thematisch unterschiedlich belegt werden können (z. B. „Schalker Kreisel“ mit Stationen zur Vereinsentwicklung von Schalke 04). Sie bilden einen Baustein für die erweiterte Freizeit- und Erholungsnutzung. Während die Wege des Grünen Rückgrates und der Promenade mit ihren Orientierungs- und Blickpunkten zur Arena bereits durch ihre jeweilige räumlich-strukturelle Gestaltung klar ablesbar sind (siehe unten), nutzen die Wege des „Schalker Kreisels“ und des „Rundweges Berger Feld“ Wegeabschnitte unterschiedlicher Funktion und werden durch Beschilderungen und/oder zurückhaltend eingesetzte Leitelemente kenntlich gemacht.

An zwei Stellen sind Umbaumaßnahmen erforderlich:

Zwischen Ernst-Kalwitzki-Weg und Hermann-Eppenhoff-Weg erfolgt im westlichen Teil am Waldrand die Anlage einer Wegeverbindung, gleichzeitig erfolgt der Rückbau eines dann überflüssigen Wegeabschnittes des Ernst-Kalwitzki-Weges zur Kurt-Schuhmacher-Straße.

Von der Kreuzung Adenauerallee/Darler Heide erfolgt eine neue Fußwegeverbindung zum südlichen Waldband (Ernst-Kalwitzki-Weg/Promenade), die auch die fußläufige Verbindung zwischen der Bushaltestelle an der Adenauerallee und Sportparadies/Arena verbessert. Gleichzeitig wird an der Kreuzung Adenauerallee/Darler Heide der Eingangsbereich zum ARENA PARK neu gestaltet.

Bei baulichen Erweiterungen auf dem Vereinsgelände von Schalke 04 sollte darauf geachtet werden, dass auch die neueren Baufelder in das Wegekonzept des „Schalker Kreisels“ integriert werden.

Gestaltung der Freiflächen

Der Gestaltungsplan Nr. 5 (siehe S. 46) und die Detailpläne Nr. 6 bis 8 (siehe S. 47 und 48) stellen die Gestaltung der Freiräume integriert unter Einbindung der verkehrsplannerischen und städtebaulichen Planungen dar. Außerdem sind die funktionalen Vorgaben des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes eingearbeitet.

Das freiraum- und landschaftsplanerische Gestaltungskonzept greift die vorhandenen erhaltenswerten Strukturen im Berger Feld auf und stärkt deren Charakter. Hierdurch entstehen zwei unterschiedlich geprägte Freiräume.

Das „Grüne Rückgrat“ zwischen Buerschem Grüngürtel und Emischer-Kanalband ist mit seinen Gehölzkulissen und Wiesenflächen ein landschaftlich gestalteter Freiraum.

Die Freiräume zwischen der vorhandenen Bebauung von Sportparadies und Gesamtschule sowie den neuen Baufeldern westlich der Adenauerallee sind sowohl durch die Baustrukturen als auch durch vorhandene Vegetationselemente urban geprägt.

Grünes Rückgrat

Eine landschaftlich geprägte Akzentuierung erfolgt über das Grüne Rückgrat zwischen Buerschem Grüngürtel und Emscher-Kanalband. Dieser Raum besitzt eine bewegte Topographie. Aufgelockerte Gehölzkulissen inmitten von Wiesenflächen schaffen einen offenen Freiraum. Geschwungene Wege führen durch diesen Raum und verbinden sich harmonisch mit den Erschließungswegen der Arena. Regenwassergräben in geschwungener Linienführung verlaufen wegebegleitend und bereichern die Strukturausstattung dieses Freiraumes. Westlich des Stadionringes und westlich der Shuttlebus-Wendeschleife entstehen durch Gehölzauslichtungen/-bestandsumstrukturierungen neue Blickbeziehungen (Berger Blick und Blickfeld Arena, siehe Plan Nr. 5, S. 46).

Die öffentlichen Freiflächen nördlich der Parkallee werden in diese landschaftliche Gestaltung miteinbezogen, sobald sich die städtebaulichen Erweiterungen auch auf die Bereiche nördlich der Parkallee ausdehnen.

Innerhalb der Flächen des Grünen Rückgrates sind auch nicht-kommerzielle Sport- und Freizeiteinrichtungen denkbar, zum Beispiel Trendsportanlagen. Sie können den Charakter von Berger Feld und ARENA PARK als Ort für Sport, Freizeit, Fitness und Wellness weiter stärken.

Zukünftig wird der Ötte-Tibulsky-Weg ausschließlich Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stehen. Am Kreuzungspunkt mit dem Ernst-Kalwitzki-Weg wird der Blick in Richtung Norden auf die Arena frei sein, zurzeit blickversperrende und wegeeinengende Gehölzkulissen werden zurückgenommen. Säulenförmige Laubbäume kennzeichnen diesen besonderen Ort im Wegenetz. Bänke ermöglichen es, vor oder nach dem Arena-Besuch hier aufeinander zu warten oder beim Spaziergang durch das Berger Feld für einen Augenblick hier zu verweilen. Zu den Parkplätzen erfolgt eine Abschirmung mit Hecken.

Das neue Erschließungskonzept und die Anlage von ausgedehnten Grünstreifen seitlich des Ötte-Tibulsky-Weges auf Höhe der Parkplätze sollen es ermöglichen, die störenden Leitplanken zu beseitigen.

Abb.2 neue Wegeverbindung zum Arena-Eingang Ost



Abb.3 Promenade mit Baumreihen, Hecke, Regenwassergraben



Abb.4 umgestalteter Bereich an der Buswendeschleife, organische Gestaltung

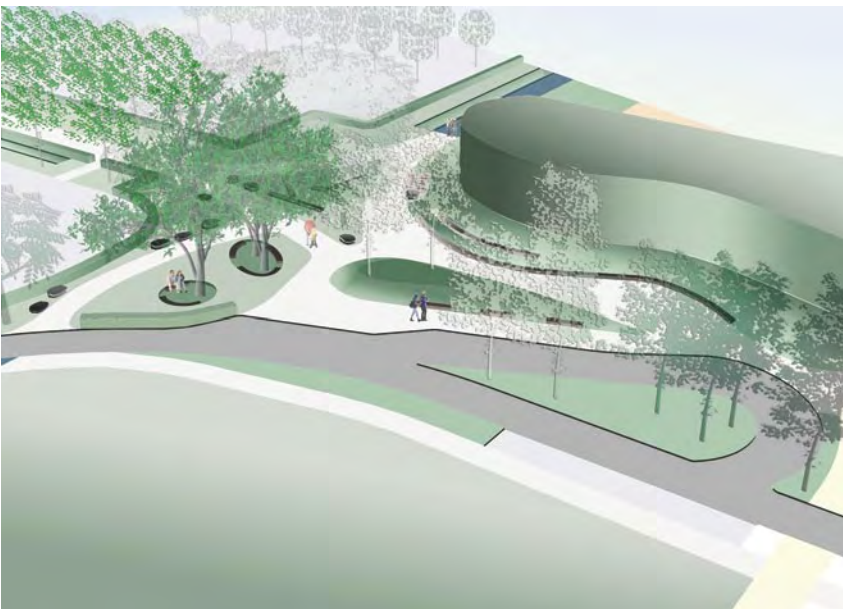


Abb.5 Blick von Südwesten auf das nördliche Karree



Promenade und Karrees

Zwischen vorhandener Bebauung von Sportparadies/Gesamtschule und Neubebauung westlich der Adenauerallee entsteht ein urban geprägter Freiraum, dessen vorhandenes Grundgerüst von geradlinig geführten Wegen, Baumreihen und Schnitthecken zu einer Promenade weiterentwickelt wird. Die geplanten Regenwassergräben sollen sich diesen klaren Gestaltungsvorgaben in Form einer ebenfalls geradlinigen Anlage unterordnen und außerdem – stärker als bisher geplant – Rücksicht auf den vorhandenen Baumbestand nehmen (siehe unten). Das Gesamtkonzept mit seiner Neuordnung der Kfz-Stellplätze stellt den erforderlichen Raum für einen optimierten Erhalt der Baumreihen im Rahmen der Umsetzung des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes bereit.

In die Umgestaltung wird der Paul-Matzkowski-Weg miteinbezogen, um die bereits oben erwähnte verbesserte Blickbeziehung zur Arena von der Promenade aus zu realisieren. Hierfür sollte die Inanspruchnahme eines ca. 10 m breiten Streifens des nördlich angrenzenden Schulgeländes als öffentlicher Freiraum in Erwägung gezogen werden. Der Kreuzungspunkt von Promenade und Paul-Matzkowski-Weg wird ebenfalls durch säulenförmige Laubbäume weithin sichtbar markiert

Die bei einer vollständigen Realisierung rund 1,2 km lange Promenade wird rhythmisch durch kleine Plätze, die Karrees, gegliedert. Sie bilden am Ende der neuen Baufelderschließungen gleichzeitig die neu definierten Eingangssituationen zu Gesamtschule und

Sportparadies. In der Längsachse der Promenade sind sie durch die konturierenden säulenförmigen Laubbäume bereits von Weitem erkennbar. Ein solitär gestellter markanter Laubbaum markiert die Mitte des Platzes. Sitz- und Verweilmöglichkeiten am Rande der Karrees ermöglichen es, sich hier für den Besuch einer Veranstaltung zu verabreden, aufeinander zu warten oder eine kleine Pause zu verbringen. Karrees und Promenade erhalten ein einheitliches Material- und Ausstattungskonzept.

Zwischen Parkallee und Gesamtschule liegt ein Freiraum von besonderer funktionaler und gestalterischer Bedeutung. Hier treffen sich nicht nur mehrere Rad- und Fußwege, die für die innere Erschließung des ARENA PARKs und die Durchquerbarkeit des Berger Feldes sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung bedeutsam sind. Hier ist auch der Halt des Bus-Shuttles zur Arena. Für Besucher der Einrichtungen am Stadionring und des neuen Solitär's nördlich der Buswendeschleife kann dieser Freiraum ein erster repräsentativer "Auftakt" an der Parkallee sein.

Seiner besonderen Bedeutung entsprechend erhält dieser Freiraum auch eine besondere Gestaltung. Hierfür wurden zwei unterschiedliche Lösungen entwickelt. Bei einer formalen Gestaltung markieren vier markante Einzelbäume die Eckpunkte einer platzartigen Erweiterung. Querende Wegeverbindungen werden in unterschiedlicher Materialität des Wegebelages kenntlich gemacht. Raumgliedern- de und -begrenzende Mauersegmente sind sowohl Orientierungsli-

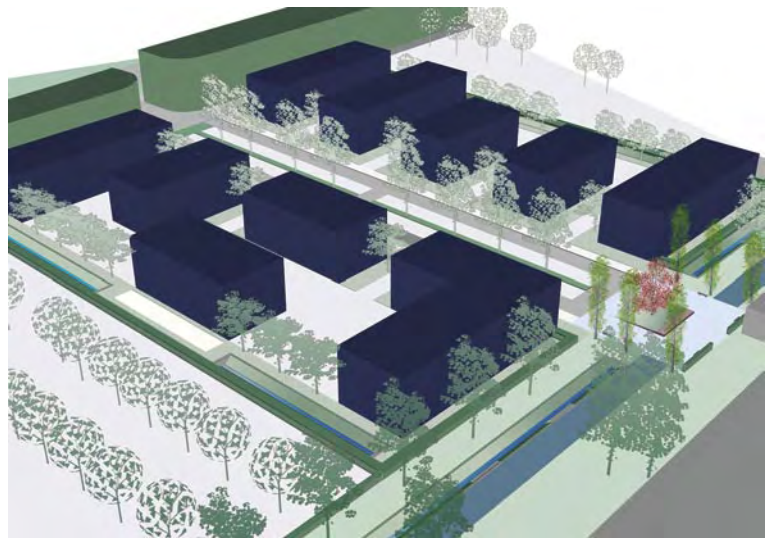
nien zur Arena als auch informelle Sitzgelegenheiten.

Bei der alternativen Lösung bleiben vorhandene Wege und Wieseninseln mit ihrem Baumbestand in ihrer geschwungenen Form erhalten. Sie werden durch neue Bauminseln dort ergänzt, wo die Freiflächen zurzeit übermäßig versiegelt sind. Aus dem Spiel mit dem Mikrorelief – durch den Erhalt vorhandener Mulden und die Neuanlage kleiner, inselartiger Wiesenhügel – entsteht der besondere Gestaltcharakter dieser Freifläche. Auch bei dieser Lösung übernehmen Mauersegmente Leit- und Orientierungsfunktion zur Arena. Die baumüberstandenen Wieseninseln können von den Kindern auf dem Weg von und zur Gesamtschule im “Vorbeigehen” genutzt werden.

Auch nördlich der Parkallee werden die Gestaltungsprinzipien fortgesetzt, die bereits für die südlich gelegenen Bereiche am Sportpavillon und an der Gesamtschule entwickelt wurden. Platzgestaltung und Baukörperstellung tragen aber hier der besonderen Situation am Nordrand der baulichen Entwicklung Rechnung.

Das durch den nordwestlichen Baukörper begrenzte Karree markiert von Süden aus betrachtet den Endpunkt der Promenade. Es ist zu den neu geschaffenen Parkplätzen durch eine umgebende Hecke abgegrenzt. Von Norden mündet auf diesen Platz der zentrale, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg der neuen Parkplätze. Über Platz und Promenade führt die fußläufige Verbindung von den Parkplätzen zu Parkallee und Arena.

Abb.6 Randgestaltung von Baufeldern, Promenade und Karrees



Freiflächen der Baufelder

Die Freiflächengestaltung der neuen Baufelder nimmt die prägenden Gestaltungselemente wie die Grabenstrukturen und Hecken entlang der Promenade auf, hebt die Neubebauung durch besondere Akzente aber auch aus den umliegenden Freiflächen heraus.

Schnitthecken bilden eine klare Grenze zu den Arena-Parkplätzen. Die straßenseitigen Vorzonen sind transparent gestaltet, die Gebäude können ihr repräsentatives “Gesicht” zur Straße zeigen. Die rückwärtigen Freiflächen an den Nord- und Südrändern der Neubebauung dienen zur Erweiterung der Maßnahmen der Route des Regenwassers in einer urban geprägten Gestaltform. An ausgewählten Stellen sind Sitzmöglichkeiten entlang der Retentions- und Versickerungsflächen möglich.

Innerhalb eines Baufeldes dominiert jeweils eine Leitbaumart. Sie trägt durch ihren besonderen Blüten-, Frucht- oder Laubschmuck zu einer unverkennbaren Gestaltstruktur des jeweiligen Baufeldes bei.

Zwischennutzungen

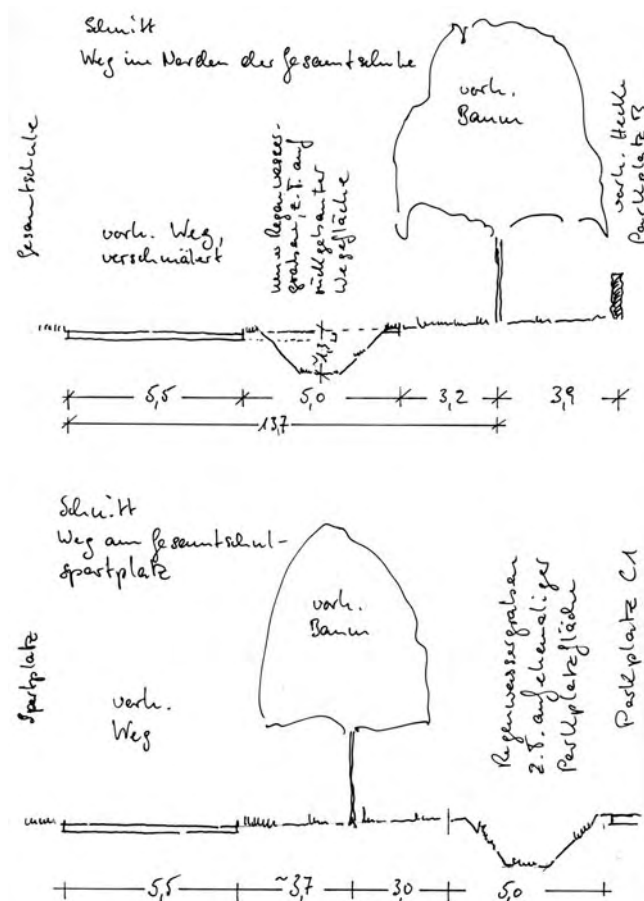
So lange die Baufelder nördlich der Parkallee nicht bebaut sind, werden die geschlossenen Gehölzbestände an der Adenauerallee erhalten. Der zentrale, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg der neu geschaffenen Parkplätze wird entlang des Wohnmobil-Camps geführt und an die Parkallee angebunden.

Der überwiegende Teil der Freiflächen nördlich der Parkallee verbleibt als Wiesenfläche, die von einem aufgelockerten Baumbestand gegliedert wird. Der offene Freiraum ermöglicht einen weiten Ausblick vom Stadionring über den ARENA PARK in Richtung Gelsenkirchen-Erle. Die Nutzung als Rodelhang bleibt vorläufig erhalten.

Einbindung des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes

Das im Auftrag von Gelsenkanal durch das Büro Tutthas & Meyer, Raesfeld, Ingenieurgesellschaft für Wasserwirtschaft mbH erarbeitete Konzept zur naturnahen Regenwasserbewirtschaftung ist in das Freiraumkonzept funktional vollständig integriert. Es wurde darüber hinaus um mögliche Erweiterungsflächen für die Regenwasserretention ergänzt. Optionen für die Ergänzung der Retentionsflächen bestehen nördlich der Parkallee, am südwestlichen Baufeld der Willy-Brandt-Allee und am Parkhaus an der Willy-Brandt-Allee. Bei weiteren Planungsdetailierungen sollte geklärt werden, ob und welchen versiegelten Bauflächen und/oder Parkplätzen diese Retentionsflächen zugeordnet werden können.

Abb.7/8



Geringfügige Modifikationen des Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes sind entlang der Promenade erforderlich. Sie resultieren zum Einen aus gestalterischen Überlegungen. Die klaren Vorgaben der Bestandsstrukturen (geradlinige Wege, Baumreihen und Schritthecken) sollten sich entlang der Promenade auch in einer klaren Gestaltform der Regenwassergräben widerspiegeln. Eine klare Gestaltung stellt keinerlei Einschränkung der ökologischen Funktionen der temporär wasserführenden Wiesengräben dar.

Darüber hinaus lässt sich bei klarerer Grabengestaltung der seitlich angrenzende erhaltenswerte Baumbestand schützen. Die Trasse der Wiesengräben entlang der Promenade sollte dabei im Sinne eines optimierten Bestandsschut-

zes entsprechend der Skizzen (Abb.7/8) geführt werden.

Nördlich des Gesamtschuleeinganges ist hierfür die Verschmälerung des überbreiten Weges auf 5,5 m Breite vorzunehmen.

Südlich des Gesamtschuleeinganges sollte die Grabenachse zwischen vorhandenem Baumbestand und Parkplatz C geführt werden.

Erstbewertung von Eingriff und Ausgleich

Wesentliche Flächendarstellungen zur Erstbewertung von Eingriff und Ausgleich im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung befinden sich auf Plan Nr. 9 (siehe S. 50).

Aus der Plandarstellung wird ersichtlich, dass die ökologisch bedeutenden Hauptstrukturen erhalten bleiben. Hierzu gehören die das gesamte Berger Feld umgebende Gehölzkulisse, die beiden Waldbänder sowie die Feuchtbiotop- und Offenlandstrukturen im Westen.

Bestandsumstrukturierungen finden entlang des Grünen Rückgrates statt. Sie werden als ökologisch gleichwertig gegenüber dem derzeitigen Bestand eingestuft.

Ökologische Aufwertungen erfolgen entlang des Ötte-Tibulsky-Weges auf Höhe der Parkplätze D2 und D3, wo Parkplatzflächen in Grünflächen umgewandelt werden.

Ein differenzierteres Bild ergibt sich für die Baufelder. Für den Bereich am Kinocenter sowie die beiden Baufelder „Süd“ und „Mitte“ west-

lich der Adenauerallee ist davon auszugehen, dass ein Ausgleich vor Ort erreicht wird. Der Anteil der geplanten begrüneten Freiflächen liegt deutlich über dem derzeitigen Zustand. In einer jeweiligen Gesamtbilanz ist bei diesen Baufeldern insgesamt mit Entsiegelungen zu rechnen.

Im Bereich der Neubebauung des Gelsenwasser-Parkplatzes ist mit ökologischen Defiziten zu rechnen. Der Beseitigung von rund 6.600 qm Gehölzfläche steht hier die Anlage von rund 4.100 qm begrüneter Freifläche gegenüber.

Im Bereich des Vereinsgeländes von Schalke 04 ist mit dem Verlust von rund 6.800 qm Gehölzfläche zu rechnen. Auch entlang des Stadionringes entstehen durch die Neubebauung Neuversiegelungen von rund 2.700 qm Fläche, diese liegen jedoch auf Flächen geringer ökologischer Wertigkeit (Scherrasen bzw. junge Initialbesiedelungen). Diese Flächen liegen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 345.1 der Stadt Gelsenkirchen, für den ein ökologischer Fachbeitrag erarbeitet wurde. Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleichvorhabenbezogener Beeinträchtigungen sind hier festgesetzt (und größtenteils bereits umgesetzt).

Die umfangreichsten Veränderungen sind im Bereich nördlich der Parkallee und im Bereich des Katastrophenschutzgeländes zu erwarten. Sie entstehen durch den Neubau der Parkplätze, durch das nördliche Baufeld an der Adenauerallee und durch die Solitärbebauung nördlich der Parkallee. Einer derzeitigen Versiegelung von

rund 28.000 qm steht ein geplanter Wert von rund 82.000 qm befestigter und überbauter Fläche gegenüber, wovon der Großteil auf die neuen Parkplätze mit rund 64.000 qm zukünftig befestigter Fläche entfällt. Demgegenüber sind das nördliche Baufeld mit rund 12.600 qm (einschließlich Erschließung) und die Solitärbebauung mit 5.400 qm Fläche befestigter und überbauter Fläche deutlich weniger flächenintensiv.

Das geplante Parkhaus an der Willy-Brandt-Allee mit rund 10.800 qm Fläche liegt auf jetzigem Parkplatzgelände, mit Ausnahme der zu beseitigenden Baumstandorte und eines kleineren Grünstreifens findet hier keine nennenswerte Neuversiegelung statt.

Die zukünftigen Neuversiegelungsraten verteilen sich auf die eingriffserheblichsten Neubebauungsbereiche wie in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Neuversiegelungen

Bezeichnung	Neuversiegelung (m ²)
Baufeld Gelsenwasser-Parkplatz	2.500 m ²
Baufeld Vereinsgelände Schalke 04	6.800 m ²
Baufelder Parkallee / Stadionring	2.700 m ²
Parkplatz Katastrophenschutzzentrum, Baufeld Nord, Solitärbebauung nördlich der Parkallee / Rodelhang	36.000 m ²
gesamt	48.000 m²

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die bedeutendsten beseitigten und geplanten Baum- und Gehölzbestände für die Neubau-Bereiche und für die Aufwertungsbereiche am Ötte-Tibulsky-Weg. Für die Parkplatzdurchgrünung innerhalb der neuen Baufelder ist die Pflanzung von 1 Stk hochstämmiger Laubbaum je angefangene 5 Parkplätze angesetzt.

Tabelle 2: Übersicht über beseitigte und geplante Vegetationsbestände

Ort	beseitigte Bäume (Stk)	beseitigte Gehölzflächen (m ²)	Planung Bäume (Stk)	Planung Gehölzflächen (m ²)	Planung sonstige Grünflächen (m ²)	Erstbewertung Ausgleich vor Ort
Parkplatz Katastrophenschutzzentrum, Baufeld Nord, Solitärbebauung nördlich der Parkallee	220	24.200	274	4400	800	-
Solitärbebauung Rodelhang	0	0	→	→	→	0
Baufeld Mitte	46	3.000	58	900	5.200	0
Baufeld Süd	89	2.400	55	900	5.100	0
Baufeld Kinocenter	36	0	9	600	3.400	0
Baufeld Gelsenwasser-Parkplatz	33	6.600	9	600	3.500	-
Baufeld Schalke 04	0	6.800	→	→	→	0
Parkhaus Willy-Brandt-Allee	20	400	0	0	0	-
Fußweg und Grünfläche Arenaingang Ost (derzeit Teilbereich der multifunktionalen Platzfläche)	0	0	12	0	2.600	+
Grünfläche Ötte-Tibulsky-Weg (mögliche Kompensationsmaßnahme)	0	0	15	2.500	5.800	+
gesamt	444	44.700	432	9.900	26.400	

Als (Teil-)Kompensationsmaßnahme kommt unter anderem die oben beschriebene Aufwertungsmaßnahme am Ötte-Tibulsky-Weg in Frage. Auch die neue Zuwegung zum Arena-Eingang Ost mit ihren neu geschaffenen seitlichen Grünflächen kann als (Teil-)Kompensation, beispielsweise für Neubebauungen auf dem Vereinsgelände Schalke 04, angerechnet werden. Mittelfristig sollte besonders die Fortsetzung des Grünen Rückgrates südlich der Willy-Brandt-Allee zum Emscher-Kanalband angestrebt werden. Sie kann ebenfalls als Kompensationsmaßnahme angerechnet werden.

Zeichenerklärung zu Tabelle 2:

- = Defizitärer Neubaubereich, externe Kompensation erforderlich

0 = Neubaubereich, Ausgleich innerhalb dieses Bereiches möglich bzw. bereits i.V.m. Ausbauphase 1 erfolgt

+ = Bereich mit ökologischer Aufwertung, als Kompensationsmaßnahme geeignet

Herstellungs- und Unterhaltungskosten der Freiflächen

In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die geschätzten Herstellungskosten aufgelistet. Sie sind bereits im Hinblick auf mögliche unterschiedliche Unterhaltungsträger aufgeteilt. Insgesamt sind Aufwendungen in Höhe von ca. 3,8 Mio. € zu erwarten.

In der nachfolgenden Tabelle 4 sind die Unterhaltungskosten für die Flächen aufgelistet, auf denen sich Änderungen aufgrund der Umsetzungen der Planungen des Leitkonzeptes ergeben werden.

Freiflächen des Berger Feldes und des ARENA PARKs, die von konzeptionellen Änderungen nicht betroffen sind, sind nicht erfasst.

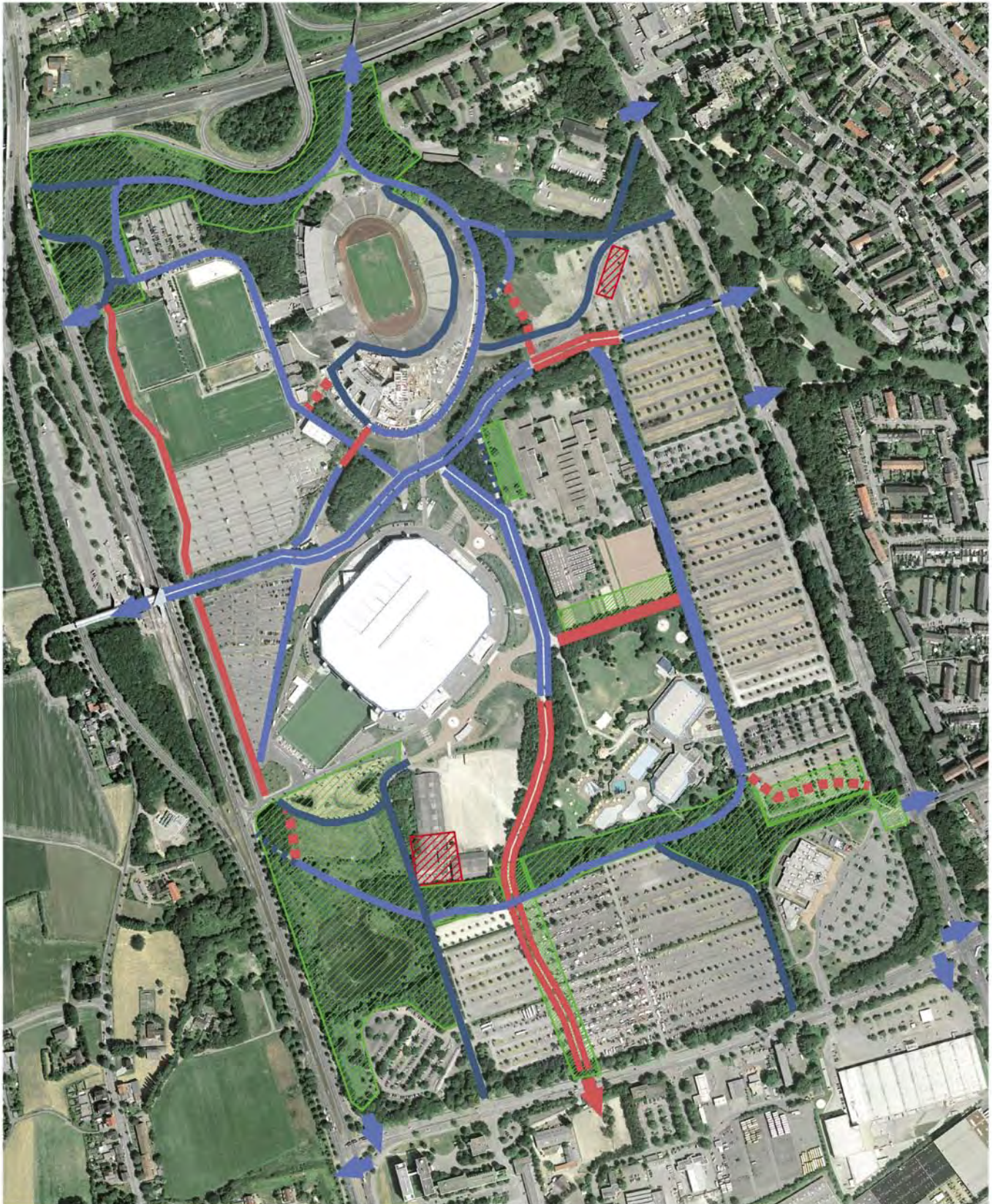
Die jährlichen Unterhaltungskosten pro Flächeneinheit sind entsprechend der Servicevereinbarung zwischen Gelsendienst und der Stadt Gelsenkirchen angesetzt. Hierbei ist anzumerken, dass für die Zukunft eine erhöhte Pflegekategorie bzw. ein erhöhter Einheitspreis pro Flächeneinheit angesetzt ist, weil der Repräsentationsgrad im Bereich des ARENA PARKs bzw. der Pflegeaufwand der Regenwasserbewirtschaftungsflächen steigt.

Tabelle 3: Herstellungskosten Freiflächen

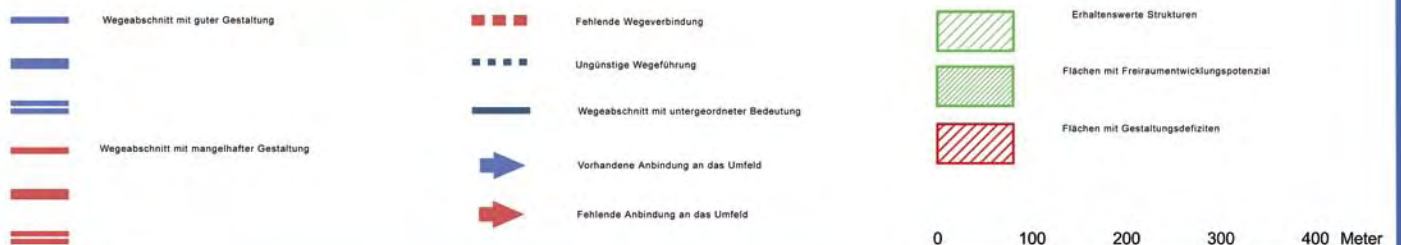
Baumaßnahme / Ort	GP gesamt (€)
Grünflächen Grünes Rückgrat und Promenade	1.080.000,00
Grünfläche Arena-Eingang Ost	372.000,00
Regenwasserbewirtschaftungsflächen (nur Begrünung)	696.000,00
Parkplatzbegrünungen und –eingrünungen	435.000,00
Wegebaumaßnahmen	367.000,00
Platzbereiche	240.000,00
geschätzte Herstellungskosten gesamt netto	3.190.000,00
zuzügl. 19 % Mwst	606.100,00
geschätzte Herstellungskosten gesamt brutto	3.796.100,00

Tabelle 4: Unterhaltungskosten Freiflächen

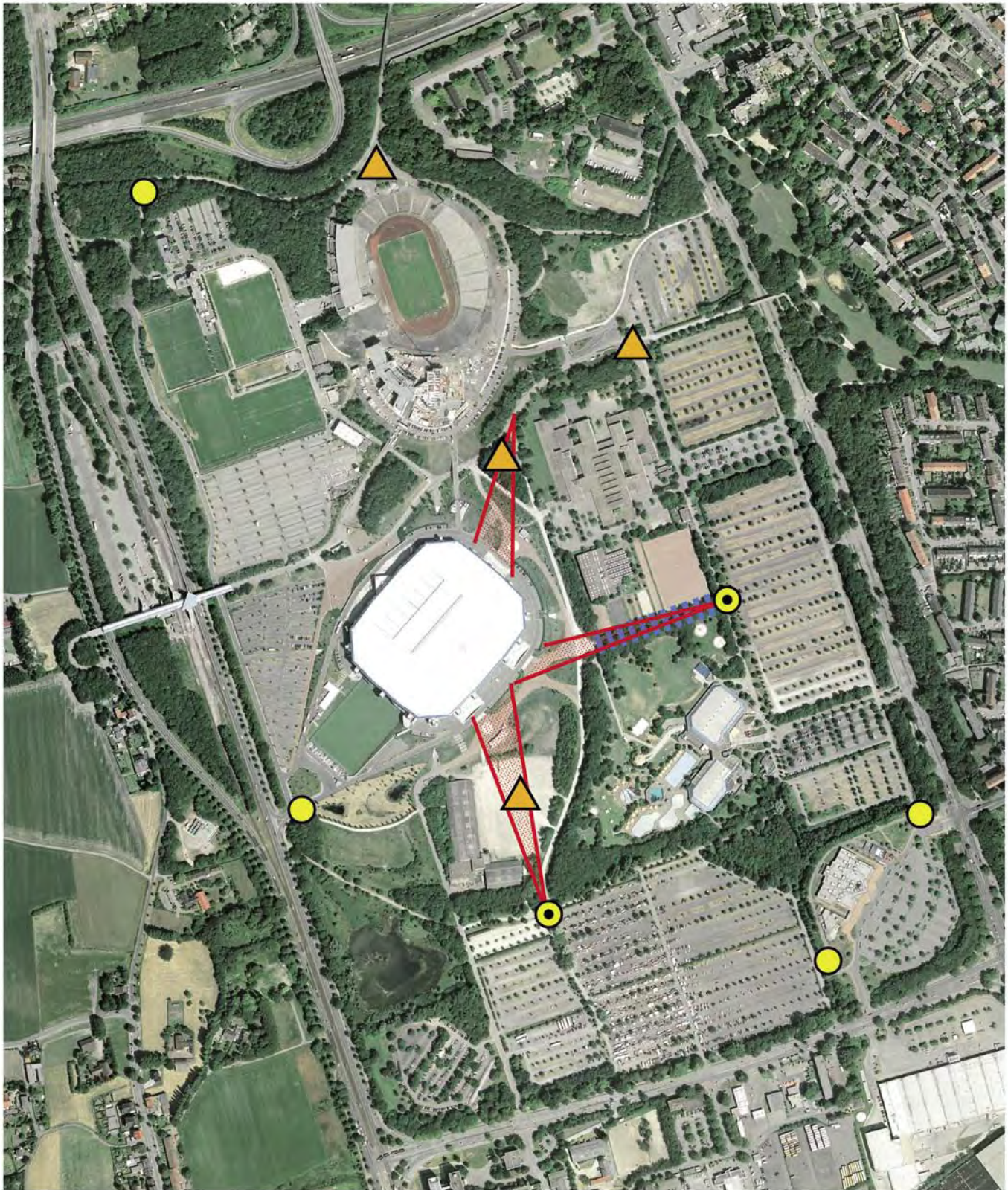
Ort / Baumaßnahme	Einh.	Vorhanden			geplant			Differenzbetrag Fläche (m²)	Differenzbetrag jährliche Pflegekosten (€)
		Menge	EP (€)	GP (€)	Menge	EP (€)	GP (€)		
Grünflächen Grünes Rückgrat und Promenade	m²	40.900	0,70	28.630,00	40.600	0,86	34.916,00	-300	6.286,00
Platzbereiche, intensive Unterhaltung	m²	0		0,00	8.450	2,34	19.773,00	8.450	19.773,00
Regenwasserbewirtschaftungsflächen	m²	0		0,00	46.400	1,41	65.424,00	46.400	65.424,00






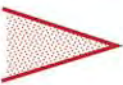

Analyse Gesamttraum - Freiraum



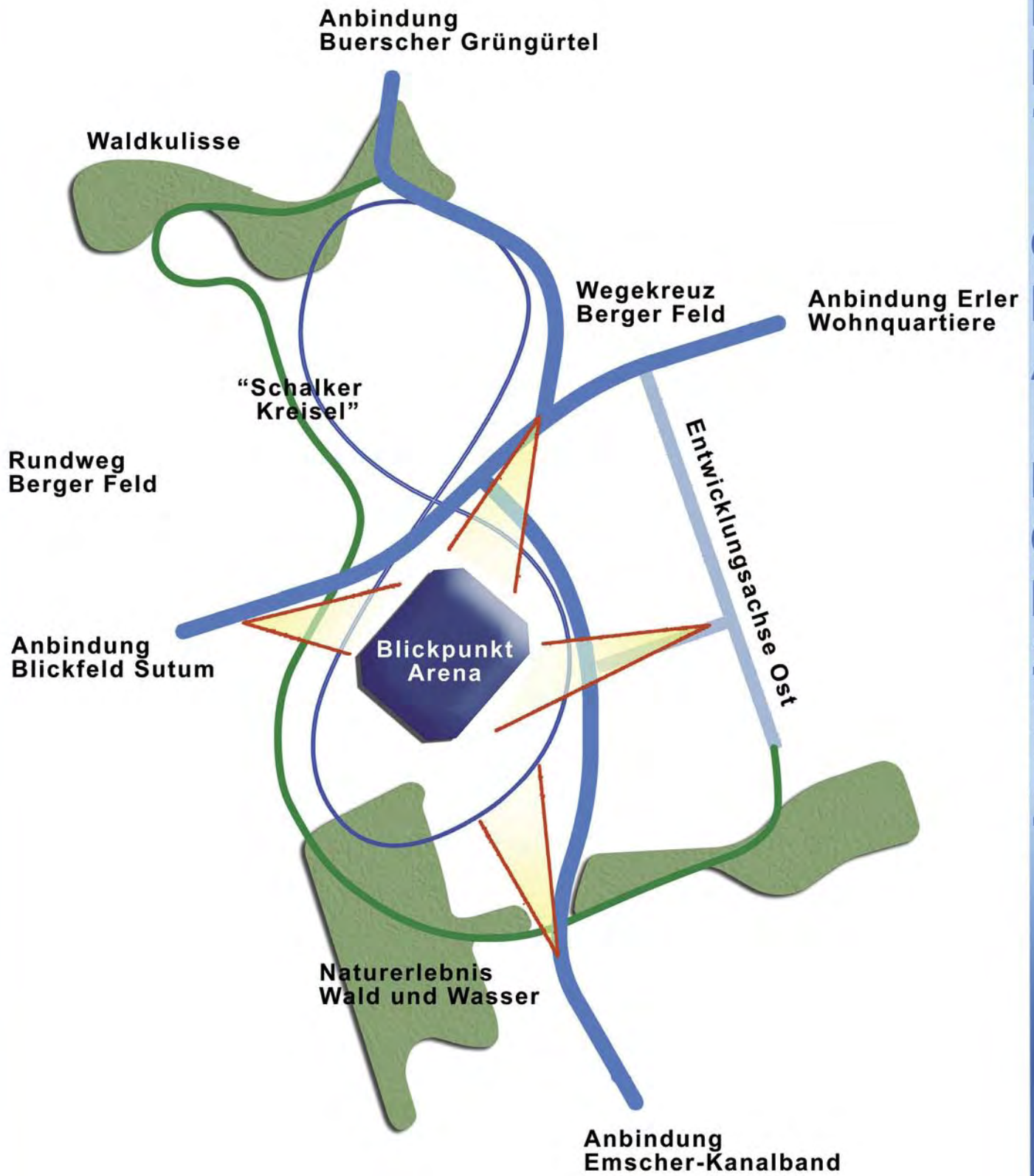
0 100 200 300 400 Meter



Analyse Anziehungspunkt Arena - Freiraum

-  Mangelhafte Freiraumorganisation
-  Bereiche mit Sammelfunktion für Arenabesucher
-  Mangelhafte Wegeorganisation
-  Fehlende / eingeschränkte Blickbeziehungen zur Arena
-  Unzureichende Wegebindung an die Arena

0 100 200 300 400 Meter

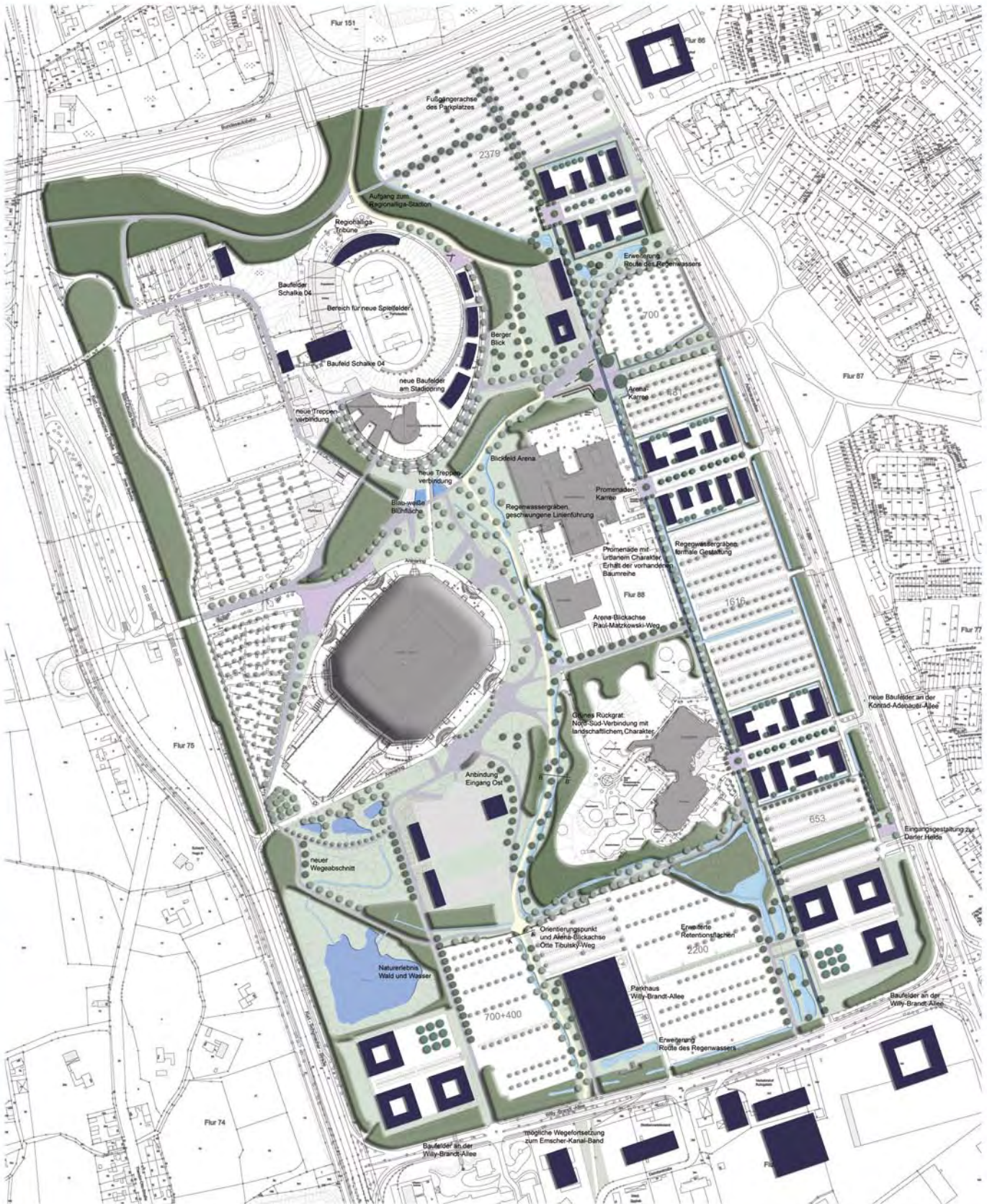




Maßnahmen - Freiraum

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | Erhalt von Biotopstrukturen |  | Neugestaltung von Platzsituationen und Eingangsbereichen |  | Rundweg Berger Feld (Markierung) |
|  | Erhalt von Gehölzkulissen |  | Anlage von Biotopstrukturen |  | Neuanlage von Wegeabschnitten |
|  | Erhalt einer Freiraumverbindung |  | Neuanlage von Gehölzkulissen |  | Trennung von Fußgänger- und Kfz-Verkehr |
|  | Erhalt des Rodelhanges |  | Mögliche Baufelder an Entwicklungsachse Ost und Stadionring |  | Rückbau von Wegeabschnitten |
|  | Freiraumgestaltung |  | Wegeentwicklung "Promenade" | | |
|  | Alternative Fläche für Freiraumgestaltung |  | Wegeentwicklung Paul-Matzkowski-Weg | | |
| | |  | Rundweg "Schalker Kreis" (Markierung) | | |

0 100 200 300 400 Meter



Schnitt A-A'
Blick auf die Arena von Süden:
säulenförmige Bäume an der Kreuzung von Otte-Tibulsky-Weg und Ernst-Kalwitzki-Weg bilden einen Orientierungspunkt im Wegenetz und schaffen den Blickfang für die Arena



Schnitt B-B'
Transparent auf dem Otte-Tibulsky-Weg:
eine unregelmäßig begrenzte Gehölzkulisse sorgt für Spannung im Raum. Versetzt angeordnete Einzelbäume verstärken den landschaftlichen Charakter



Das Freiraumkonzept greift die vorhandenen, raumprägenden Freiraumstrukturen auf und stärkt deren Charakter.

Eine landschaftlich geprägte Akzentuierung in Nord-Süd-Richtung erfolgt über das "Grüne Rückgrat". Es ist ein Freiraum, der den Bierschen Grüngürtel mit dem Erscher-Kanal-Band verbindet. Geschwungene, wegebegleitende Regenwassergräben verstärken den landschaftlichen Eindruck, aufgelockerte Gehölzkulissen sorgen für mehr "Durchblick" an der Arena.

Ein urbaner Freiraum - die Promenade - entsteht entlang der Neubebauung parallel zur Konrad-Adenauer-Allee. Baumreihen, Regenwassergräben und Wege verbinden hier in klarer und geradliniger Gestaltung die neue und die vorhandene Bebauung. Platzartige Erweiterungen - die Karrees - gliedern rhythmisch die Promenade.

Die vorhandenen ost-west-orientierten Gehölzbestände an der BAB A2 vermitteln zum Bierschen Grüngürtel, die ost-west-verlaufenden Gehölzstrukturen im Süden unterstützen die neue städtebauliche Gliederung.





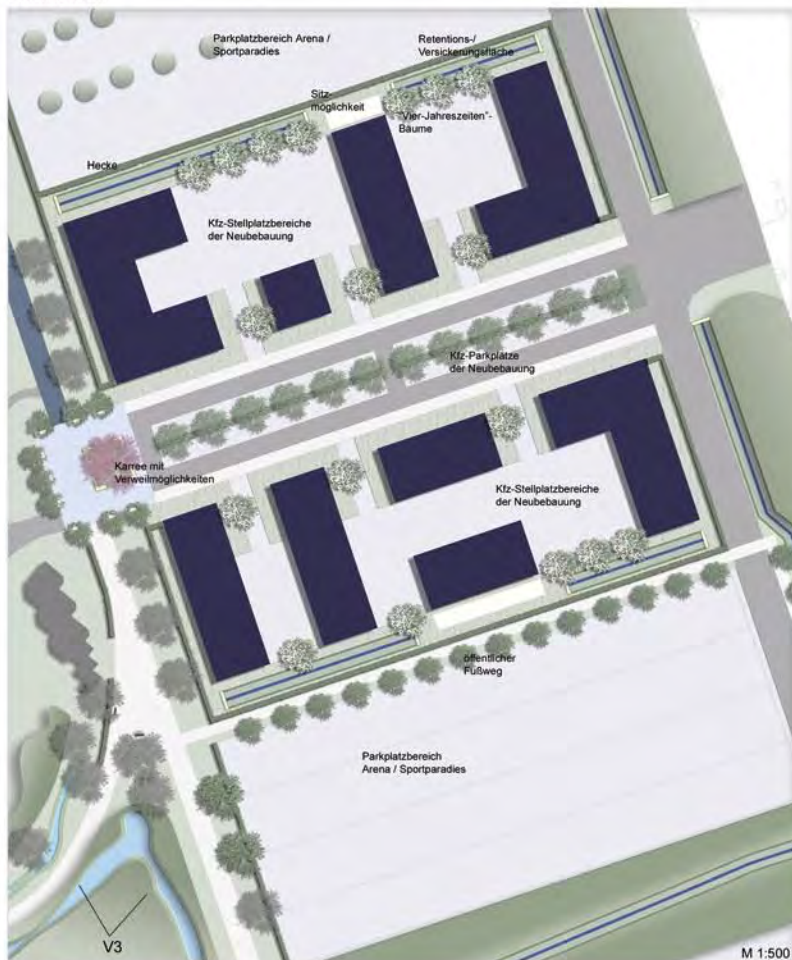
Baufeld Mitte

Freiflächen der Baufelder:

Die Freiflächengestaltung der neuen Baufelder nimmt die prägenden Gestaltungselemente wie z. B. die Grabenstrukturen und Hecken entlang der Promenade auf, hebt die Neubebauung durch besondere Akzente aber auch aus den umliegenden Freiflächen heraus. Schnitthecken bilden eine klare Grenze zu den Arena-Parkplätzen. Die straßenseitigen Vorzonen sind transparent gestaltet, die Gebäude können ihr repräsentatives "Gesicht" zur Straße zeigen. Die rückwärtigen Freiflächen an den Nord- und Südrändern der Neubebauung dienen zur Erweiterung der Maßnahmen der Route des Regenwassers in einer urban geprägten Gestaltform. An ausgewählten Stellen sind Sitzmöglichkeiten entlang der Retentions- und Versickerungsflächen möglich. Innerhalb eines Baufeldes dominiert jeweils eine Leitbaumart. Sie trägt durch ihren besonderen Blüten-, Frucht- oder Laubschmuck zu einer unverkennbaren Gestaltstruktur des jeweiligen Baufeldes bei.

Die Karrees:

Kleine Plätze bilden am Ende der neuen Erschließungsstraßen gleichzeitig die neu definierten Eingangssituationen zu Gesamtschule und Sportparadies. In der Längsachse der Promenade sind sie durch die konturierenden säulenförmigen Laubbäume bereits von Weitem erkennbar. Ein solitär gestellter markanter Laubbaum markiert die Mitte des Platzes. Sitz- und Verweilmöglichkeiten am Rande der Karrees ermöglichen es, sich hier für den Besuch einer Veranstaltung zu verabreden, aufeinander zu warten oder eine kleine Pause zu verbringen. Karrees und Promenade erhalten ein einheitliches Material- und Ausstattungskonzept.



Baufeld Süd

Ergänzende Wegeverbindungen:

Am Südrand des südlichen Baufeldes verläuft ein neuer öffentlicher Weg. Fußgänger, die aus dem Kreuzungsbereich von Konrad-Adenauer-Allee und Darler Heide kommen, können über ihn die Promenade und die Arena erreichen. Außerdem bildet dieser Wegeabschnitt einen wichtigen Lückenschluss im Wegenetz der ortsnahen Kurzzeiterholung für die Erler Wohnquartiere.

Visualisierung 1:

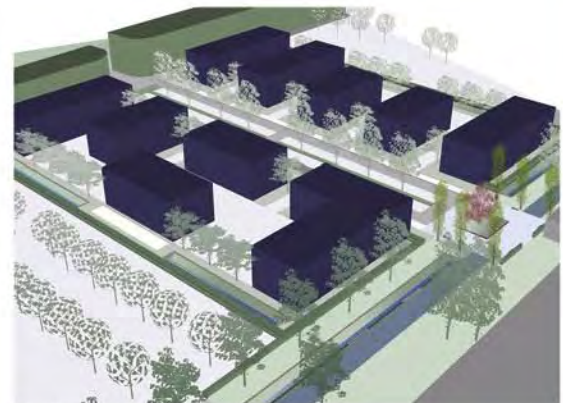
Blick vom Nord-Westen auf das mittlere Baufeld

Visualisierung 2:

Blick auf Promenade und Karree

Visualisierung 3:

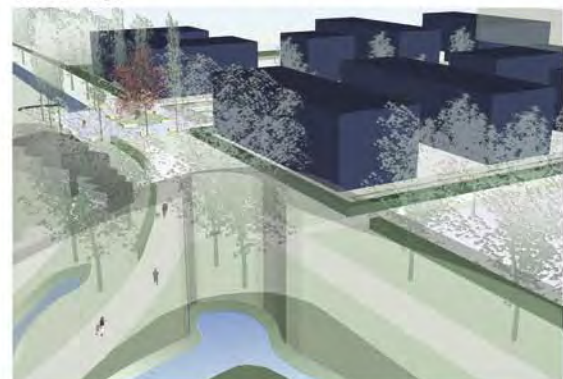
Blick vom Süd-Westen auf das südliche Baufeld



Visualisierung 1

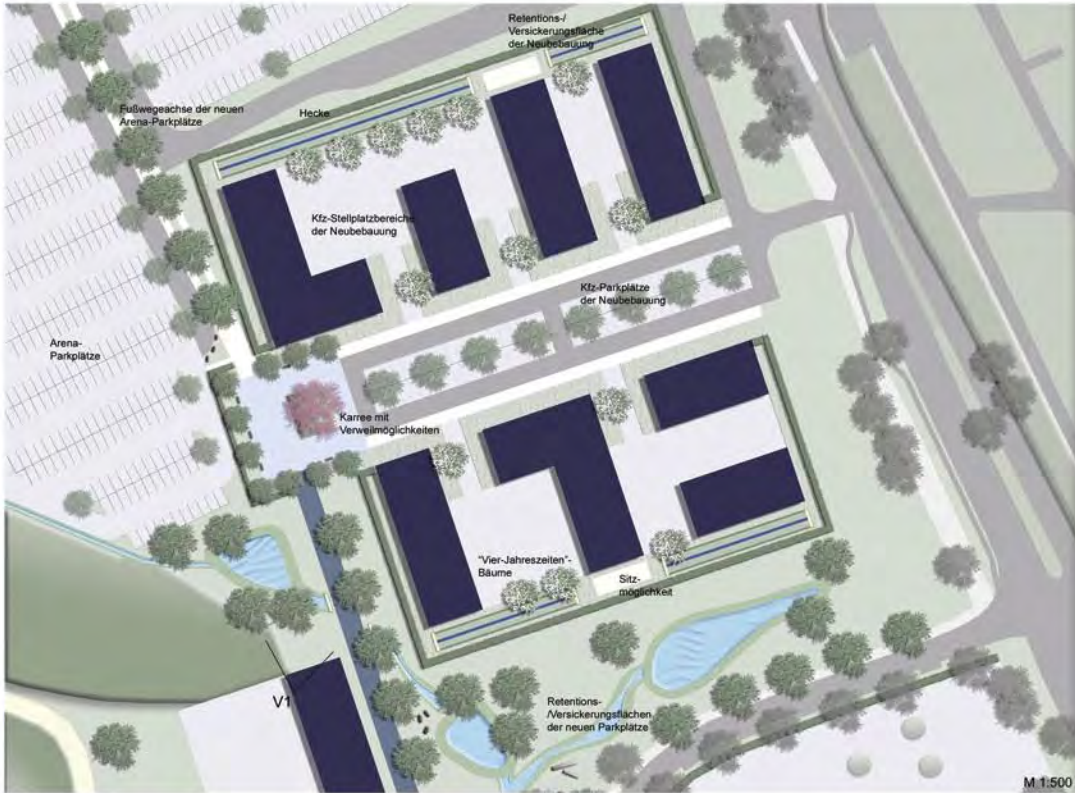


Visualisierung 2



Visualisierung 3

Berger Feld - Arena Park



Baufeld Nord

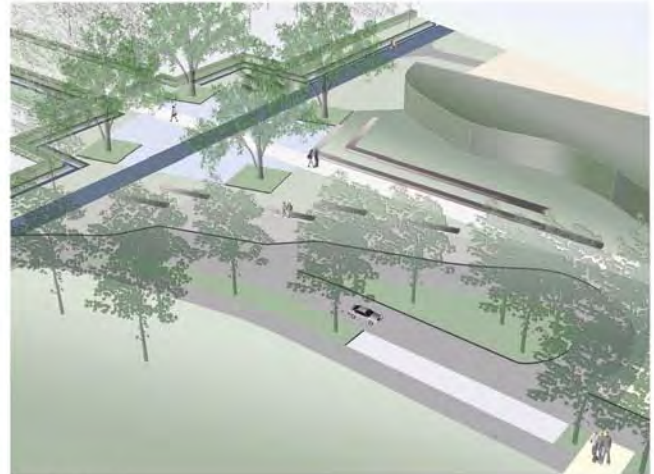
Baufelder und angrenzendes Karree:

Auch nördlich der Parkallee werden die Gestaltungsprinzipien fortgesetzt, die bereits für die südlich gelegenen Bereiche am Sportparadies und an der Gesamtschule entwickelt wurden. Platzgestaltung und Baukörperstellung tragen aber hier der besonderen Situation am Nordrand der baulichen Entwicklung Rechnung. Das durch den nordwestlichen Baukörper begrenzte Karree markiert von Süden aus betrachtet den Endpunkt der Promenade. Es ist zu den neu geschaffenen Parkplätzen durch eine umgebende Hecke abgegrenzt. Der zentrale, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg der neuen Parkplätze mündet auf den Platz westlich der Neubebauung. Über Platz und Promenade führt die fußläufige Verbindung von den Parkplätzen zu Parkallee und Arena.

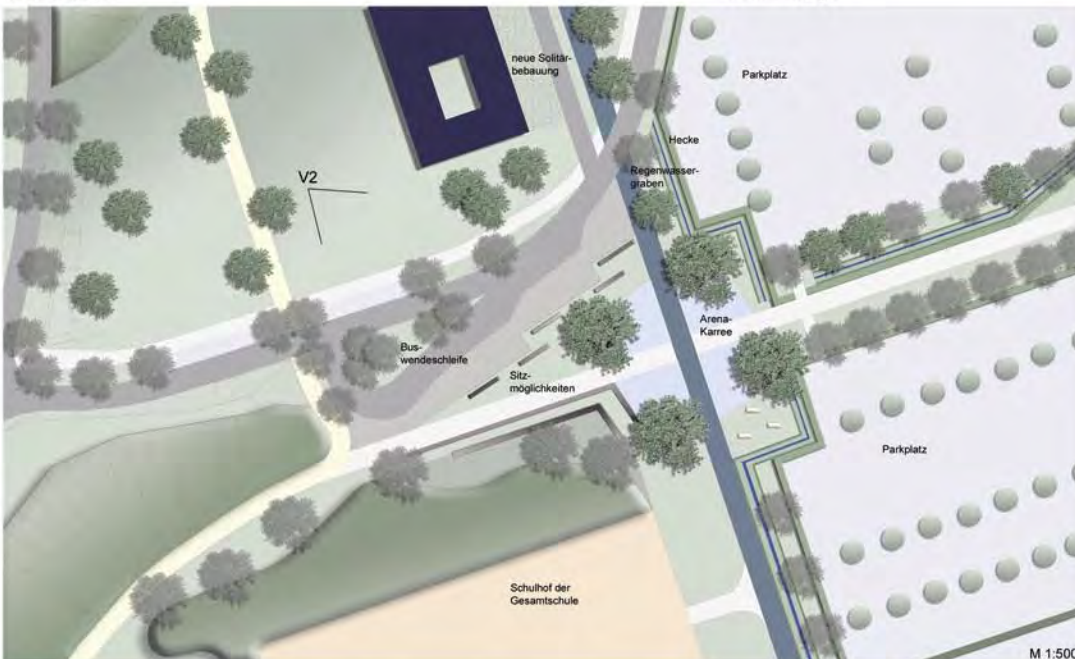
Visualisierung 1: nördliches Karree, Blick vom Süden



Visualisierung 1



Visualisierung 2

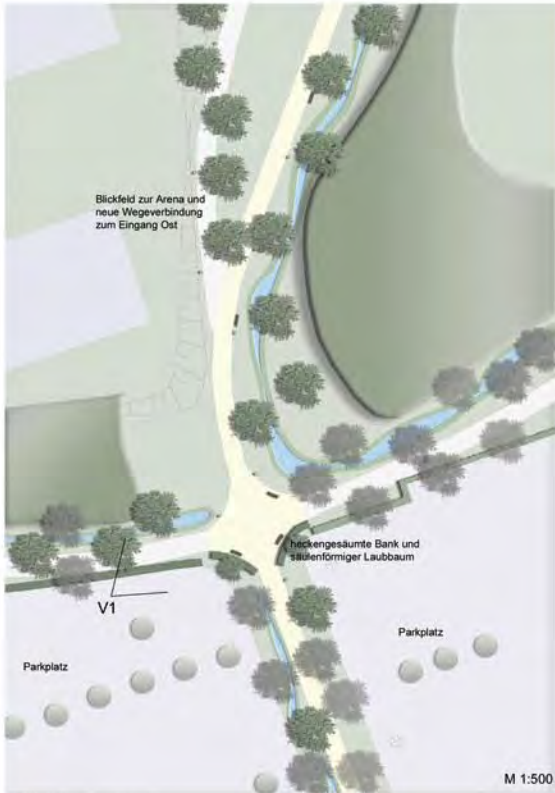


Detail Buswendeschleife - formale Variante

Arena-Karree:

Zwischen Parkallee und Gesamtschule liegt ein Freiraum von besonderer funktionaler und gestalterischer Bedeutung. Hier treffen sich nicht nur mehrere Rad- und Fußwege, die für die innere Erschließung des Arena-Parks und die Durchquerbarkeit des Berger Feldes sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung bedeutsam sind. Hier ist auch der Halt des Bus-Shuttles zur Arena. Für Besucher der Einrichtungen am Stadionring und des neuen Solitärs nördlich der Buswendeschleife kann dieser Freiraum ein erster repräsentativer "Aufsicht" an der Parkallee sein. Seiner besonderen Bedeutung entsprechend erhält dieser Freiraum auch eine besondere Gestaltung. Vier markante Einzelbäume markieren die Eckpunkte einer platzartigen Erweiterung. Querende Wegeverbindungen werden in unterschiedlicher Materialität des Wegebelauges kenntlich gemacht. Raumgliedernde und -begrenzende Mauersegmente sind sowohl Orientierungslinien zur Arena als auch informelle Sitzgelegenheiten.

Visualisierung 2: formale Platzlösung für Arena-Karree und Buswendeschleife, Blick vom Stadion-Ring



Detail Ötte-Tibulsky-Weg

Zwischennutzungen der Freiräume nördlich der Parkallee:
So lange die Baufelder nördlich der Park-Allee nicht bebaut sind, werden die geschlossenen Gehölzbestände an der Konrad-Adenauer-Allee erhalten. Der zentrale, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fußweg der neu geschaffenen Parkplätze wird entlang des Wohnmobil-Camps geführt und an die Park-Allee angebunden.
Der überwiegende Teil der Freiflächen nördlich der Park-Allee verbleibt als Wiesenfläche, die von einem aufgelockerten Baumbestand gegliedert wird. Der offene Freiraum ermöglicht einen weiten Ausblick vom Stadionring über den Arena Park in Richtung Gelsenkirchen-Erle.

Der Ötte-Tibulsky-Weg:
Zukünftig wird der Ötte-Tibulsky-Weg ausschließlich Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stehen. Am Kreuzungspunkt mit dem Ernst-Kalwitzki-Weg wird der Blick in Richtung Norden auf die Arena frei sein, zurzeit blickversperrende Gehölzkulissen werden zurückgenommen. Säulenförmige Laubbäume kennzeichnen diesen besonderen Ort im Wegenetz. Bänke ermöglichen es, vor oder nach dem Arena-Besuch hier aufeinander zu warten oder beim Spaziergang durch das Berger Feld für einen Augenblick hier zu verweilen. Zu den Parkplätzen erfolgt eine Abschirmung mit Hecken.

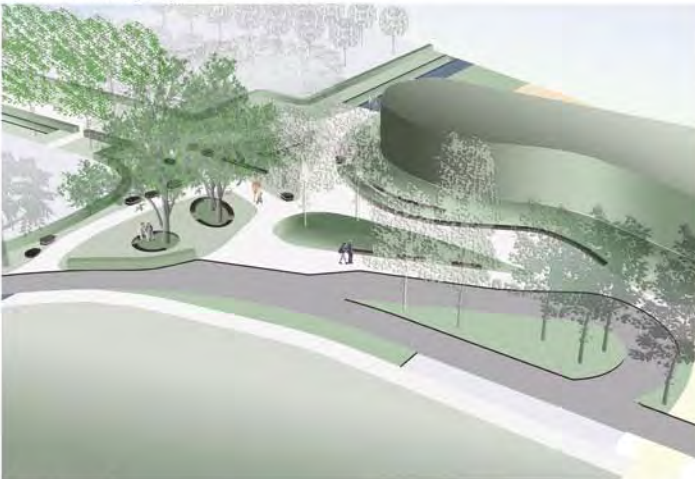
Visualisierung 1:
Wegekreuz Ötte-Tibulsky-Weg, Blick vom Süd-Westen



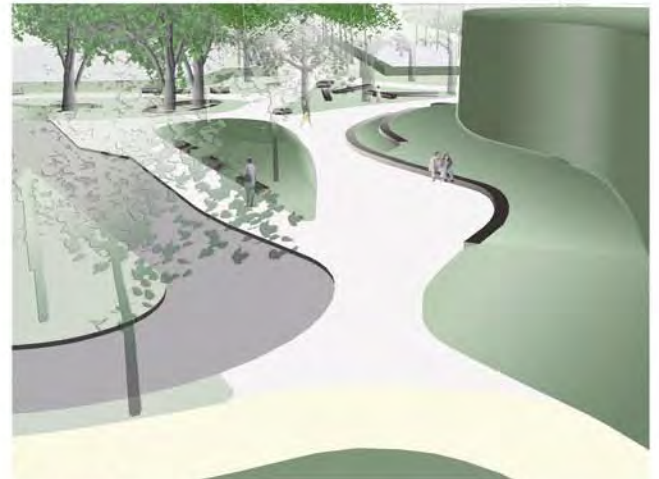
Zwischennutzung nördlich der Park-Allee



Visualisierung 1



Visualisierung 2



Visualisierung 3



Detail Buswendeschleife - organische Variante

Gestaltungsalternativen zum Arena-Karree:
Auf der Freifläche zwischen Parkallee, Gesamtschule und den vorhandenen Arena-Parkplätzen befinden sich eine Reihe erhaltenswerter Bäume, die eine Alternativgestaltung zur formalen Lösung des Arena-Karrees nahe legen. Bei dieser alternativen Lösung bleiben vorhandene Wege und Wieseninseln mit ihrem Baumbestand in ihrer geschwungenen Form erhalten. Sie werden durch neue Bauminseln dort ergänzt, wo die Freiflächen zurzeit übermäßig versiegelt sind. Aus dem Spiel mit dem Mikrorelief - durch den Erhalt vorhandener Mulden und die Neuanlage kleiner, inselartiger Wiesenhügel - entsteht der besondere Gestaltcharakter dieser Freifläche.
Auch bei dieser Lösung übernehmen Mauersegmente Leit- und Orientierungsfunktion zur Arena. Spiel- und Kletterelemente in den baumüberstandenen Wieseninseln können von den Kindern auf dem Weg von und zur Gesamtschule im "Vorbeigehen" genutzt werden.

Visualisierung 2:
organische Platzlösung an der Buswendeschleife, Blick vom Stadion-Ring

Visualisierung 3:
organische Platzlösung an der Buswendeschleife, Blick vom Süd-Westen



Baufeld Schalke 04 :
beseitigte Gehölzgruppen: 6800m²

Katastrophenschutzzentrum, Baufeld Nord:
beseitigte Gehölzgruppen: 24200m²
beseitigte Bäume: 220 St
geplante Bäume: 274 St
geplante Grünfläche der Baufelder: 4400 m²
geplante Gehölzfläche der Baufelder: 784 m²

Baufeld Mitte:
beseitigte Gehölzgruppen: 3000 m²
beseitigte Bäume: 46 St
geplante Bäume: 58 St
geplante Grünfläche der Baufelder: 5200 m²
geplante Gehölzfläche der Baufelder: 900 m²

Baufeld Süd:
beseitigte Gehölzgruppen: 2400 m²
beseitigte Bäume: 89 St
geplante Bäume: 55 St
geplante Grünfläche der Baufelder: 5100 m²
geplante Gehölzfläche der Baufelder: 900 m²

Baufeld Kinocenter:
beseitigte Bäume: 36 St
geplante Bäume: 9 St
geplante Grünfläche der Baufelder: 3400 m²
geplante Gehölzfläche der Baufelder: 600 m²

Baufeld Gelsenwasser:
beseitigte Gehölzgruppen: 6600 m²
beseitigte Bäume: 33 St
geplante Bäume: 9 St
geplante Grünfläche der Baufelder: 3500 m²
geplante Gehölzfläche der Baufelder: 600 m²

Ötte-Tibulsky-Weg:
geplante Bäume: 15 St
geplante öffentliche Grünfläche : 5800 m²
geplante Gehölzfläche : 2500 m²

- Erhalt von Biotopstrukturen
- Umgestaltung eines landschaftlich geprägten Freiraumes - ökologisch gleichwertige Umstrukturierung
- Neubebauung - annähernd ökologisch gleichwertige Umstrukturierung
- Umgestaltung - ökologische Aufwertung
- ökologische Wertigkeit abhängig von gewählter Umstrukturierungsalternative
- Neubebauung - geringere ökologische Wertigkeit
- beseitigte Gehölzgruppen
- umzustrukturierende Gehölzbestände

Der Verkehr

Ausgangssituation

Das Berger Feld in Gelsenkirchen ist bedeutender Standort für freizeitwirtschaftliche Nutzungen mit regionaler Bedeutung. Mit dem nördlich der Veltins-Arena errichteten ersten Baustein des ARENA PARKs hat das gesamte, parkähnlich strukturierte Gelände bereits einen wesentlichen Impuls zur weiteren Attraktivitätssteigerung erhalten.

Im Jahr 2001 wurde eine Rahmenplanung für das Berger Feld entwickelt (RKW, 2001). Wesentliches Planungsziel der Rahmenplanung war eine Konzentration der Stellplätze in mehrgeschossigen Parkdecks an der Willy-Brandt-Allee. Im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Berger Feld“ (Brilon Bondzio Weiser, 2004) wurde die Verkehrserschließung dieser Parkhäuser als verkehrlich nicht darstellbar eingeschätzt.

Aufgrund von neuen Überlegungen seitens des FC Schalke 04 und der Stadt Gelsenkirchen soll jetzt im Zuge einer weiteren baulichen Entwicklung die Rahmenplanung in Form eines Leitkonzeptes für das Berger Feld und den ARENA PARK fortgeschrieben werden. Dabei ist insbesondere die Möglichkeit einer Verlagerung der im Bereich neuer Bauflächen fortfallender Stellplätze auf das Gelände des Katastrophenschutzentrums aus städtebaulicher, verkehrlicher und landschaftsplanerischer Sicht zu prüfen.

Die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH wurde von der Stadt Gelsen-

kirchen damit beauftragt, die verkehrlichen Aspekte des Leitkonzeptes zu bearbeiten. Dazu gehört in erster Linie die Überprüfung der verkehrlichen Verträglichkeit größerer Stellplatzanlagen im Bereich des Katastrophenschutzentrums sowie der Möglichkeiten der Neuordnung des Parkraums im Berger Feld.

Die Arbeiten waren in enger Abstimmung mit dem Büro für Stadtplanung Scheuens+wachten (Dortmund) sowie dem Landschaftsarchitekturbüro Glacer (Essen) durchzuführen.

Analyse der Verkehrsinfrastruktur

Erschließung

Der ARENA PARK im Berger Feld ist von den drei benachbarten Autobahnen A 2, A 42 und A 52 auf neun gut ausgebauten und ausgeschilderten Routen zu erreichen. In der folgenden Abbildung sind die Hauptzufahrtsrouten im Gelsenkirchener Hauptstraßennetz dargestellt.

Abb.1 Mögliche Anfahrtsrouten zum ARENA PARK

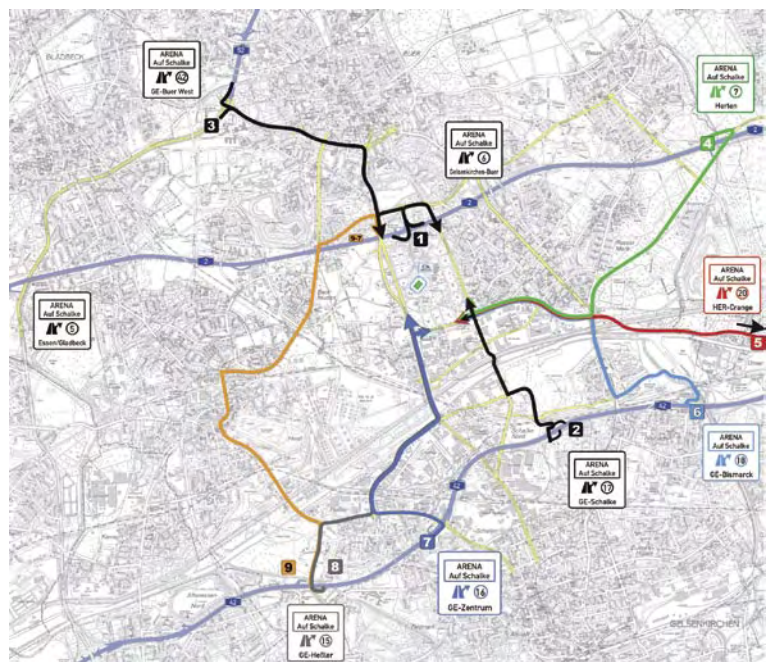


Abb.2 Straßennetz und Fußwegeverbindungen



Von den Anschlussstellen aus führt die Anreise über das gut ausgebaute, leistungsfähige Hauptstraßennetz von Gelsenkirchen zum ARENA PARK sowie zur Veltins-Arena. Alle Fahrten zu den offiziellen Parkplätzen treffen schließlich auf eine der vier, den ARENA PARK umgebenden Hauptverkehrsstraßen. Im Westen führt die Kurt-Schumacher-Straße entlang, in deren Mittellage die Straßenbahnlinie 302 verläuft. Im Süden befindet sich die Willy-Brandt-Allee, im Osten die Adenauerallee und im Norden die Emil-Zimmermann-Allee. Alle umliegenden Straßen sind vierstreifig ausgebaut. Die zugehörigen Knotenpunkte weisen folglich einen erheblichen Ausbaustand auf. Bis auf den Kreisverkehr an der Anschlussstelle GE-Buer werden alle großen Knotenpunkte im Umfeld des ARENA PARKs mit einer Lichtsignalanlage betrieben. Die vorhandenen Signalsteuerungen wurden für die Fußballweltmeisterschaft 2006 modifiziert und stellen für den jeweiligen Ausbaustand des Knotenpunktes die opti-

male Kapazität für die Anreise- und Abreiseströme zur Veltins-Arena bereit. Es wurden spezielle Sonderprogramme installiert.

In der folgenden Abbildung ist das Hauptstraßennetz rund um das Berger Feld in schwarz dargestellt. Zusätzlich gibt es zwei Zuwegungen im Berger Feld, die eine besondere Bedeutung aufweisen. Sie sind in der Abbildung 2 in rot dargestellt. Einerseits handelt es sich um die Parkallee, die die dort vorhandenen Nutzungen (Courtyard-Hotel, Medicos, Parkhaus) an die Adenauerallee anschließt. Zum anderen gibt es den Berni-Klodt-Weg, der von der Willy-Brandt-Allee auf das südlich der Veltins-Arena gelegene Gelände des FC Schalke 04 führt. Dieses Gelände mit einer großen multifunktionalen Platzfläche sowie ehemaligen Tennishallen soll im Rahmen des Leitkonzeptes ebenfalls überplant werden.

Das Berger Feld weist darüber hinaus ein im Rahmen der Fußballweltmeisterschaft gut ausgebautes Fußwegenetz auf (in gelb dargestellt).

Parkraum

Im Bereich des Berger Feldes befinden sich mehrere Großparkplätze, die während der Veranstaltungen in der Veltins-Arena genutzt werden können. Insgesamt stehen auf den umliegenden Parkplätzen bis zu 13.500 Stellplätze für Pkws zur Verfügung. Davon können etwa 11.080 Stellplätze kostenlos genutzt werden. Die folgende Abbildung gibt die Lage und die Kapazität der Parkplätze wieder. Die in weiß dargestellten Parkplätze sind kostenpflichtig und wurden bei der

Erstellung des Leitkonzeptes nicht weiter behandelt.

Abflusskonzept

Während die Besucher bei der Anreise zur Veltins-Arena über einen Zeitraum von bis zu 3 Stunden zeitlich versetzt ankommen, treten die Abreiseströme zeitlich stark komprimiert auf. D.h. die Besucher wollen nach einer Veranstaltung alle gleichzeitig so schnell wie möglich das Gelände des Berger Feldes verlassen. Im Vorfeld der Fußballweltmeisterschaft 2006 wurde im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Berger Feld“ (Brilon Bondzio Weiser, 2004) in Zusammenarbeit mit der Stadt Gelsenkirchen dazu ein Abflusskonzept entwickelt (vgl. Abbildung 4). Dieses Konzept berücksichtigt die vorhandene Kapazität des Straßennetzes und seiner Knotenpunkte. Mit diesem Konzept wird eine Entleerung der Parkplätze nach Veranstaltungsende innerhalb von 1 bis 1,5 Stunden erreicht.

Sicherheitskonzept / Fantrennung

Der FC Schalke 04 und die Polizei wenden bei Fußballspielen in der Veltins-Arena ein Sicherheitskonzept zur gezielten Fantrennung im südlichen Bereich der Veltins-Arena an. Bei Vereinsspielen des FC Schalke 04 werden die Busse der Gastmannschaften auf den Parkplatz GW geleitet und die Fans unter Beobachtung der Polizei entweder über den Ernst-Kalwitzki-Weg oder entlang der Kurt-Schumacher-Straße zur Veltins-Arena geführt (vgl. Abbildung 5).

Bei internationalen Spielen ohne Beteiligung der Mannschaft des FC Schalke 04 (z.B. Länderspielen oder Champions-League-Spie-

Abb.3 Parkplätze im Berger Feld im Bestand

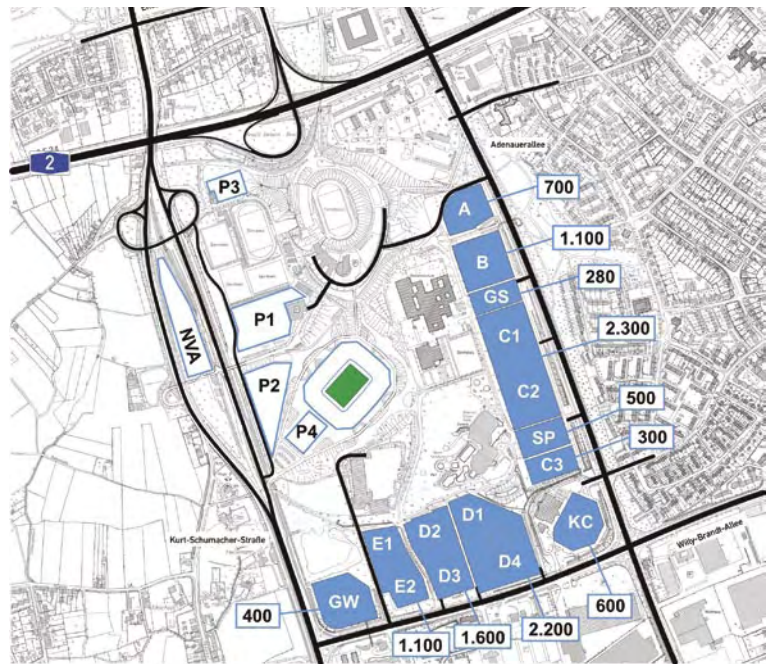


Abb.4 Heutiges Abflusskonzept bei Veranstaltungen in der Veltins-Arena

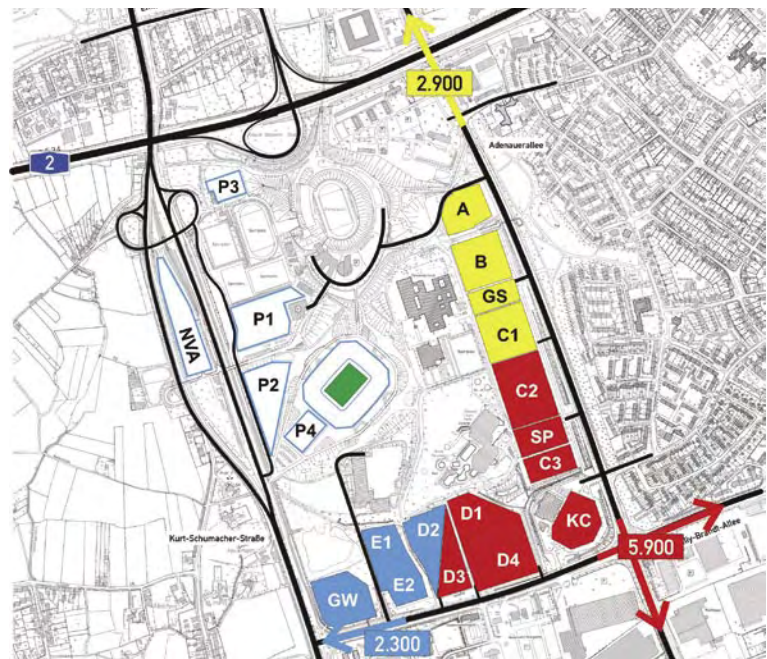
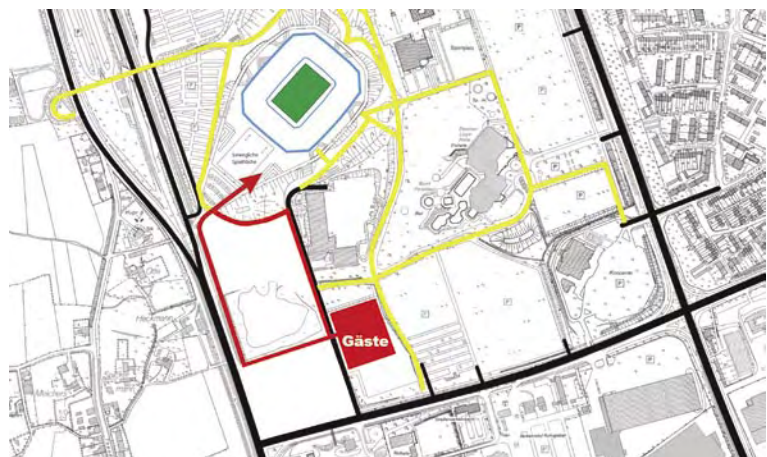


Abb.5 Führung der Gästefans



len) werden von Seiten der Stadt Gelsenkirchen für die gegenüber normalen Vereinspielen deutlich erhöhte Anzahl an Reisebussen mehrere Parkplätze für den Pkw-Verkehr gesperrt und zusätzliche Stellflächen für die Reisebusse geschaffen.

lungen aus dem Jahren 2001 und 2003 geringfügig darunter. Die Verteilung der Stromverkehrsstärken an den einzelnen Knotenpunkten hat sich nur am Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee / Adenauerallee leicht verändert, was auf die neue Anschlussstelle zurückzuführen ist.

Verkehrsnachfrage

Grundbelastungen im Netz

Die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Hauptstraßennetz wurden von der Stadt Gelsenkirchen übernommen. Es liegen aktuelle Zählraten aus dem Jahr 2006 vor, die nach der Fußballweltmeisterschaft erhoben wurden. Die neue Autobahnanschlussstelle der A42 „GE-Schalke“ ist darin berücksichtigt. Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsstärken an den vier wichtigen Knotenpunkten im Umfeld des Berger Feldes an einem Werktag in der Einheit Kfz pro 24 Stunden.

Die dargestellten Belastungen liegen im Vergleich mit den Zähl-

Veranstaltungsverkehr

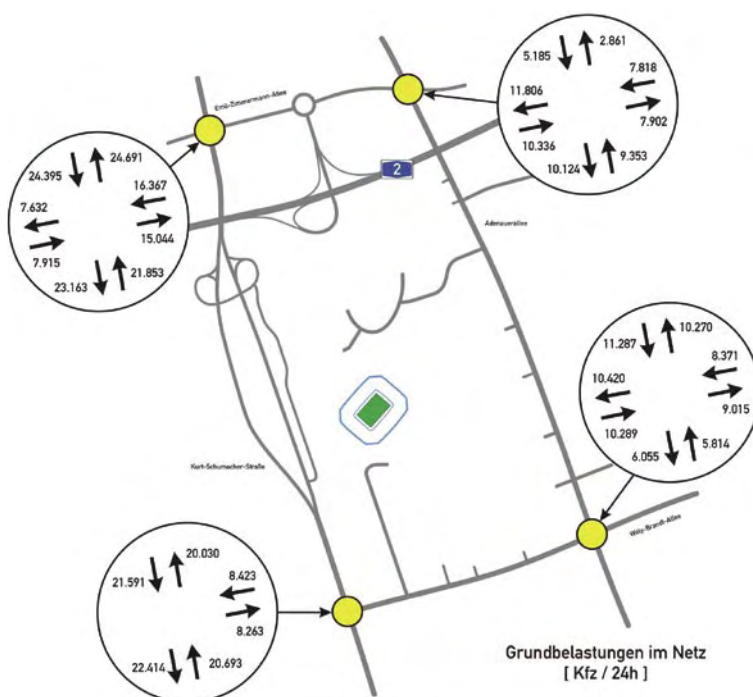
Bei Veranstaltungen in der Veltins-Arena, die zwischen 53.000 und 61.000 Besucher aufweisen, sind die 13.500 Stellplätze im Umfeld der Arena häufig hoch ausgelastet. Nach der „Verkehrsuntersuchung Berger Feld“ (Brilon Bondzio Weiser, 2004) beträgt das zusätzliche Verkehrsaufkommen z.B. bei nationalen Vereinsspielen des FC Schalke 04 etwa 14.300 Fahrzeuge.

Aufgrund der für die WM 2006 durchgeführten Maßnahmen in den Bereichen Straßenbau und Signaltechnik im Umfeld der Veltins-Arena war gegenüber der o.g. Verkehrsuntersuchung mit einer anderen Verteilung des Veranstaltungsverkehrs zu rechnen. Daher wurde an den für die vorliegende Fragestellung relevanten Knotenpunkten

- Adenauerallee / Emil-Zimmermann-Allee
 - Adenauerallee / Willy-Brandt-Allee
 - Kurt-Schumacher-Straße / Willy-Brandt-Allee
- eine ergänzende Knotenstromzählung durchgeführt.

Der für das Hauptstraßennetz ungünstigste Belastungsfall stellt ein Vereinsspiel an einem Werktag dar, weil sich die veranstaltungsbezogenen Verkehre mit den Grund-

Abb.6 Werk tägliche Verkehrsbelastungen im Hauptstraßennetz [Kfz/24h]



belastungen im Netz überlagern. Die Verkehrszählung wurde am Mittwoch, den 31.01.2007 durchgeführt. An diesem Tag fand um 20:00 Uhr das Bundesligaspiel des FC Schalke 04 gegen Alemannia Aachen statt. Es wurden die Knotenströme bei der Anreise im Zeitraum zwischen 18:00 und 20:00 Uhr sowie bei der Abreise zwischen 21:30 bis 23:30 erfasst. In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsstärken in den einzelnen Zu- und Ausfahrten der Knotenpunkte dargestellt.

Leitkonzept ARENA PARK

Zielvorstellungen

Für die Fortschreibung der Rahmenplanung für das Berger Feld und den ARENA PARK wurden aus verkehrsplanerischer Sicht die folgenden Zielvorstellungen definiert:

Erschließung

- Nutzung vorhandener Erschließungssysteme

Bei der durch die geplante städtebauliche Entwicklung erforderliche Neuordnung des Parkraums sollten die vorhandenen Anbindungen des Berger Feldes an das Hauptstraßennetz berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 2). Das gilt vor allem für die im Vorfeld der WM 2006 optimierten Parkplatzzufahrten entlang der Adenauerallee und der Willy-Brandt-Allee.

- Trennung unterschiedlicher Verkehrsarten (MIV, FG, ÖPNV)

Für eine optimale Abwicklung des Verkehrsaufkommens ist eine getrennte Führung der verschiedenen Verkehrsarten anzustreben. In der heutigen Situation treten bei Veranstaltungen in der Veltins-Arena sowohl bei der Anreise als auch

Abb.7a Verkehrsaufkommen bei einer Veranstaltung in der Veltins-Arena; Anreise [Kfz/2h]

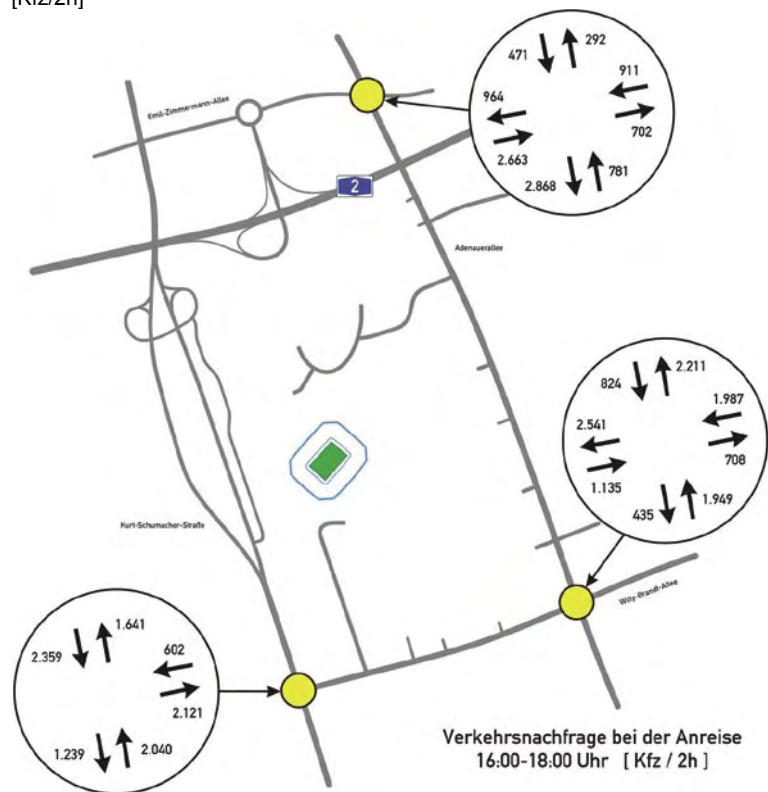
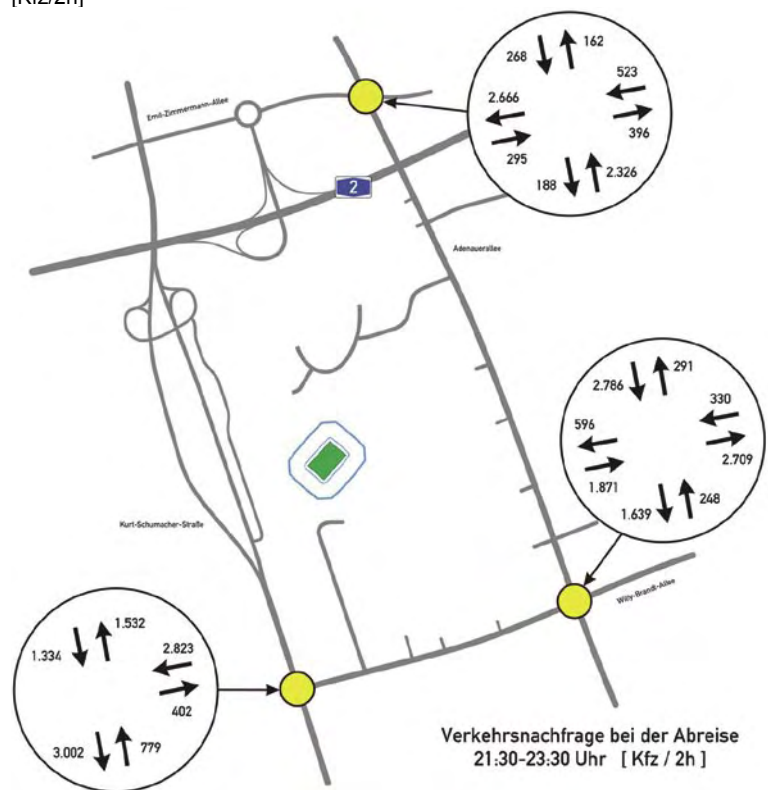


Abb.7b Verkehrsaufkommen bei einer Veranstaltung in der Veltins-Arena; Abreise [Kfz/2h]



bei der Abreise z.B. im Zuge der Adenauerallee Konflikte zwischen den starken Fußgängerströmen und dem MIV auf. Besonderes Augenmerk war hier auf den Bereich der Parkallee, Parkplatz A und der Fußgängersignalanlage an der Schweidnitzer Straße zu legen.

- Optionale Trennung des Veranstaltungs- und des sonstigen Verkehrs

Im Berger Feld treten mit der Gesamtschule und dem Sportparadies sowie mit den vorhandenen Nutzungen an der Parkallee (Hotel Courtyard, Medicos) bereits veranstaltungsunabhängige Verkehre auf. Durch die städtebauliche Entwicklung und die Ansiedlung neuer Gewerbenutzungen werden sich diese Verkehre noch deutlich verstärken.

Da Veranstaltungen in der Veltins-Arena sowie auf dem Gelände des FC Schalke 04 (Regionalligastadion) auch zu normalen Bürozeiten stattfinden können, ist eine Trennung des veranstaltungsbezogenen und des sonstigen Verkehrs anzustreben.

Parkraum

- Ausgeglichene Stellplatzbilanz

Heute stehen im Berger Feld bei Veranstaltungen etwa 11.080 kostenlose Stellplätze zur Verfügung. Da trotz dieser großen Anzahl an Stellplätzen auch massiv in dem angrenzenden Wohngebiet von Erle geparkt wird, ist bei der Aufstellung des Leitkonzeptes eine ausgeglichene Stellplatzbilanz zwingend gefordert.

- Optimierte Stellplatzbeschickung und Beibehaltung des Abflusskonzeptes

Bei einer Neuordnung des Park-

raums ist eine optimierte Stellplatzbeschickung zu entwickeln. Zugleich sollte das heutige optimale Abflusskonzept für den Abreiseverkehr beibehalten werden können.

- Modulare Entwicklung der Stellplatzanlagen

Analog zur städtebaulichen Entwicklung, bei der verschiedene Baufelder nacheinander entwickelt werden sollen, ist auch bei einer Neuordnung des Parkraums durch Schaffung neuer Stellplätze in verschiedenen Ausbaustufen zu planen. Das gilt vor allem für die Fläche des Katastrophenschutz-zentrums.

- Möglichkeit der Fantrennung

Wie unter ‚Sicherheitskonzept / Fantrennung‘ beschrieben wird bei Fußballspielen in der Veltins-Arena vom FC Schalke 04, der Polizei und von der Stadt Gelsenkirchen eine Fantrennung im Rahmen eines Sicherheitskonzeptes angewendet.

Bei der Entwicklung eines Leitkonzeptes für das Berger Feld war zu berücksichtigen, dass auch zukünftig eine Fantrennung möglich sein muss.

Entwicklung neuer Standorte

Lage der Standorte

Das städtebauliche Entwicklungskonzept für das Berger Feld sieht folgende Standorte für neue Nutzungen vor (vgl. Abbildung 8):

- 4 Baufelder entlang der Adenauerallee (Baufelder 1, 2, 3 und 6)
- 1 Baufeld am Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee / Adenauerallee (Baufeld 4)
- 1 Baufeld am Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee / Kurt-Schumacher-Straße (Baufeld 5)

Abb.8 Standorte der geplanten verkehrsrelevanten Nutzungen

- 1 Baufeld an der Parkallee (Baufeld 7)
- Ergänzende Bebauungen am Stadionring (Baufeld 8)

Art der Nutzung und Größenordnung

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht auf den unter ‚Lage der Standorte‘ dargestellten Baufeldern 1 bis 8 eine Bruttogeschossfläche von etwa 136.400 qm vor. Diese Fläche soll hauptsächlich als Büro im Dienstleistungssektor genutzt werden. So könnte jedes einzelne Baufeld als Büropark ausgebildet werden. Die beiden Baufelder an der Willy-Brandt-Allee könnten auch als „Headquarter“ einer großen prominenten Firma genutzt werden.

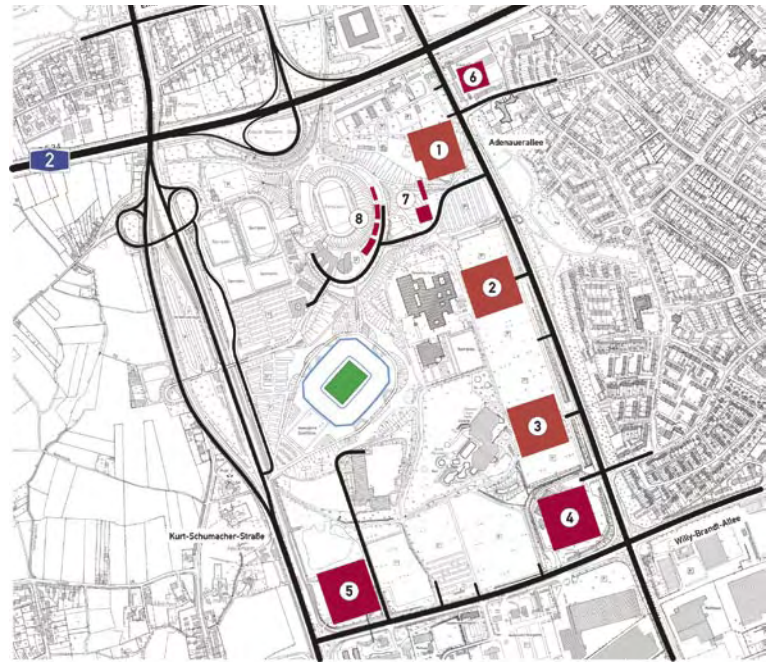
Verkehrliche Bedeutung

Durch die Gewerbenutzungen auf den betrachteten Baufeldern ergibt sich gegenüber der heutigen Situation eine geänderte Verkehrsnachfrage im Hauptstraßennetz.

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen durch die geplanten Baufelder wurden gebräuchliche Kennziffern zum Zusammenhang zwischen Flächennutzung und Verkehrsaufkommen herangezogen (vgl. Hessisches Landesamt, 2000).

Dabei werden für den Beschäftigtenverkehr folgende Annahmen getroffen:

- Die Anzahl der Beschäftigten beträgt etwa 1 Beschäftigter pro 40 qm BGF.
- Jeder Beschäftigte legt etwa 2,5 Wege pro Tag zurück.
- Der Anteil der mit dem Pkw anreisenden Beschäftigten wird bei der Lage der Standorte auf 85 % geschätzt. Der Pkw-Besetzungs-



grad wird mit 1,1 Personen pro Pkw angenommen.

- Der Anteil des Quellverkehrs kann unter Anwendung gebräuchlicher Ganglinien des Berufsverkehrs für die Nachmittagsspitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 11,75 % berechnet werden.
- Der Anteil des Zielverkehrs beträgt in der Nachmittagsspitzenstunde danach 1,25 %.

Der Besucherverkehr wurde wie folgt berechnet:

- Für die Besucher werden 0,5 Wege pro Beschäftigtem angesetzt.
- Der MIV-Anteil wurde ebenfalls mit 85 % angesetzt. Der PKW-Besetzungsgrad wurde mit 1,1 Personen pro Pkw angenommen.
- Der Anteil des Quellverkehrs kann unter Anwendung gebräuchlicher Ganglinien des Wirtschaftsverkehrs für die Nachmittagsspitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 8,75 % berechnet

werden.

- Der Anteil des Zielverkehrs beträgt in der Nachmittagsspitzenstunde danach 6,75 %.

In der werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16:00 und 17:00 Uhr beträgt der Mehrverkehr etwa 414 Kfz/h.

Die Berechnung des Neuverkehrs durch diese neuen Nutzungen ist in den folgenden beiden Tabellen getrennt nach den einzelnen Baufeldern zusammengestellt.

Werden zusätzlich die Baufelder 6 bis 8 bebaut, beträgt das zusätzliche Verkehrsaufkommen insgesamt etwa 3.950 Kfz pro Tag. Dies entspricht in der werktäglichen Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16:00 und 17:00 Uhr einem Mehrverkehr von insgesamt etwa 528 Kfz/h.

Für die fünf großen Baufelder im Berger Feld ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von etwa 3.100 Kfz pro Tag zu rechnen.

Tabelle 1: Verkehrserzeugungsrechnung für die geplanten Baufelder 1-5

Verkehrserzeugung		Baufelder				
		1	2	3	4	5
BGF	qm	16.000	17.500	17.500	28.000	28.000
Anzahl Beschäftigte	1 Be / 40 qm BGF	400	438	438	700	700
Beschäftigtenverkehr						
- Wege	2,5 Wege / Be					
- MIV-Anteil	85 %					
- Pkw-Besetzung	1,1					
Anzahl der Wege pro Tag		772	846	846	1.352	1.352
- Quellfahrten		386	423	423	676	676
- Zielfahrten		386	423	423	676	676
Nachmittagsspitze	16:00 - 17:00 Uhr					
- Quellfahrten	11,75 %	45	50	50	79	79
- Zielfahrten	1,25 %	5	5	5	8	8
Besucherverkehr						
- Wege	0,5 Wege / Be					
- MIV-Anteil	85 %					
- Pkw-Besetzung	1,1					
Anzahl der Wege pro Tag		154	170	170	270	270
- Quellfahrten		77	85	85	135	135
- Zielfahrten		77	85	85	135	135
Nachmittagsspitze	16:00 – 17:00 Uhr					
- Quellfahrten	8,75 %	7	7	7	12	12
- Zielfahrten	6,75 %	5	6	6	9	9
Neuverkehr Gesamt						
Nachmittagsspitze	16:00 – 17:00 Uhr					
- Quellfahrten	Kfz / h	52	57	57	91	91
- Zielfahrten	Kfz / h	10	11	11	17	17
Summe	Kfz / h	62	68	68	108	108
Summe Baufeld 1-5	Kfz / h	414				

Tabelle 2: Verkehrserzeugungsrechnung für die geplanten Baufelder 6-8

Verkehrserzeugungsrechnung		Baufelder		
		6	7	8
BGF	qm	11.700	8.500	9.200
Anzahl Beschäftigte	1 Be / 40 qm BGF	292	212	230
Beschäftigtenverkehr				
- Wege	2,5 Wege / Be			
- MIV-Anteil	85 %			
- Pkw-Besetzung	1,1			
Anzahl der Wege pro Tag		564	410	444
- Quellfahrten		282	205	222
- Zielfahrten		282	205	222
Nachmittagsspitze	16:00 - 17:00 Uhr			
- Quellfahrten	11,75 %	33	24	26
- Zielfahrten	1,25 %	3	2	3
Besucherverkehr				
- Wege	0,5 Wege / Be			
- MIV-Anteil	85 %			
- Pkw-Besetzung	1,1			
Anzahl der Wege pro Tag		112	82	88
- Quellfahrten		56	41	44
- Zielfahrten		56	41	44
Nachmittagsspitze	16:00 – 17:00 Uhr			
- Quellfahrten	8,75 %	5	4	4
- Zielfahrten	6,75 %	4	3	3
Neuverkehr Gesamt				
Nachmittagsspitze	16:00 – 17:00 Uhr			
- Quellfahrten	Kfz / h	38	28	30
- Zielfahrten	Kfz / h	7	5	6
Summe	Kfz / h	45	33	36
Summe Baufelder 6-8	Kfz / h	114		

Das Hauptstraßennetz rund um das Berger Feld stellt außerhalb von Veranstaltungszeiten der Veltins-Arena eine ausreichende Kapazität zur Abwicklung dieser zusätzlichen Verkehrsstärken zur Verfügung. Da werktägliche Veranstaltungen in der Veltins-Arena in der Regel abends nach 20:00 Uhr stattfinden, ist nicht von einer Überlagerung des Verkehrs mit dem Verkehr aus den Baufeldern auszugehen.

Erschließung

Bei der Planung der Baufelder wurde darauf geachtet, dass die vorhandenen Erschließungssys-

teme des Berger Feldes an das Hauptstraßennetz weitestgehend genutzt werden können.

So liegen die beiden Baufelder 2 und 3 unmittelbar an den vorhandenen Zuwegungen zur Gesamtschule und zum Sportparadies.

Das Baufeld 4 befindet sich auf dem Gelände des heutigen Kinocenters und kann sowohl über den signalisierten Knotenpunkt Adenauerallee / Darler Heide als auch über die Zufahrt zum Parkplatz D1/4 erschlossen werden. Hierbei ist ein kleines Brückenbauwerk über den vorhandenen Graben zu errichten.

Das Baufeld 5, das den Bereich des heutigen Parkplatzes GW umfasst, kann wie heute über den Berni-Klodt-Weg an die Willy-Brandt-Allee angebunden werden. Das Baufeld 1 befindet sich auf dem Gelände des Katastrophenschutz-zentrums und des Wohnmobilplatzes. Hier ist eine neue Anbindung an die Adenauerallee zu schaffen. Das Baufeld 6 ist bereits an die Schweidnitzer Straße angebunden. Die Baufelder 7 und 8 liegen direkt an der Parkallee.

Neuordnung des Parkraums

Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht die Ansiedlung mehrerer Baufelder auf den Flächen von vorhandenen Parkplätzen vor. Es ist jedoch für den Betrieb in der Veltins-Arena zwingend erforderlich, dass sowohl während als auch nach der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Dafür muss der Parkraum im Berger Feld neu geordnet werden.

Lage

Als ein Standort für neue ebenerdige Stellplätze kommt das Gelände des Katastrophenschutz-zentrums in Betracht. Es liegt südlich der Autobahn A2 direkt an der Adenauerallee (vgl. Abbildung 9).

Als ein großer Vorteil dieses Standortes ist die Entzerrung der Konflikte zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr auf der Adenauerallee zu nennen. Heute sind bei Vereins-spielen des FC Schalke 04 sowohl bei der Anreise als auch bei der Abreise massive Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrs durch die Adenauerallee querenden Fußgängerströme zu beobachten.

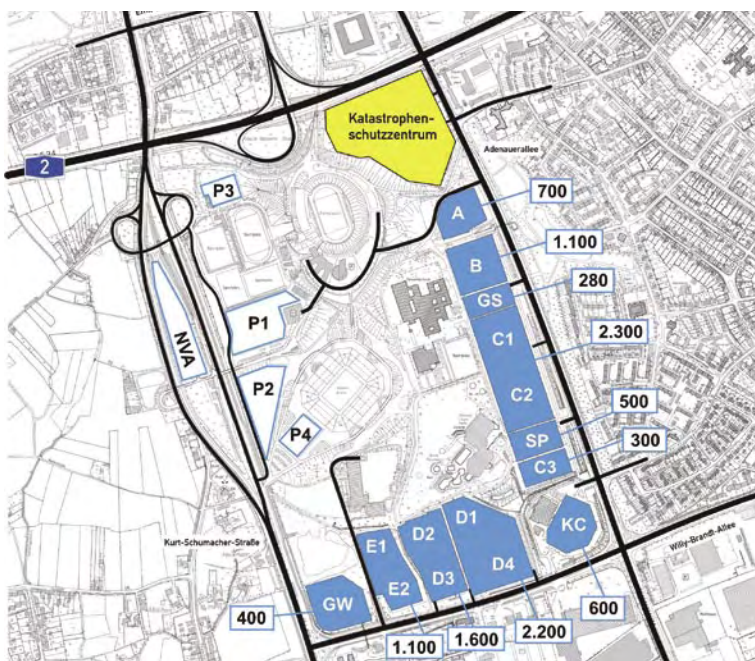
Durch eine Verlagerung zahlreicher Stellplätze von den Parkplätzen A-C entlang der Adenauerallee auf das Gelände des Katastrophenschutz-zentrums verringert sich das Verkehrsaufkommen im MIV im Bereich der heutigen Querungsstelle an der Schweidnitzer Straße erheblich.

Anzahl der Stellplätze

Durch die geplanten Nutzungen fallen vorhandene Stellplatzanlagen weg. Zur Erreichung einer ausgeglichenen Stellplatzbilanz müssen diese Stellplätze in ähnlicher Größenordnung auf einer anderen Fläche, wie z.B. die des Katastrophenschutz-zentrums, neu angelegt werden.

Im Hinblick auf die Kapazität des angrenzenden Straßennetzes und seiner Knotenpunkte können jedoch auf dem Gelände des Katastrophenschutz-zentrums nicht beliebig viele Stellplätze angelegt werden, sofern auch zukünftig eine optimale Abreise gewährleistet sein soll.

Abb.9 Lage des Katastrophenschutz-zentrums



In der heutigen Situation dauert die Abreise nach Veranstaltungen in der Veltins-Arena etwa 1,5 Stunden. Dies ist auf die Kapazität des Kreisverkehrs (1.500 Kfz/h) an der Anschlussstelle GE-Buer im Norden des Berger Feldes sowie auf die Kapazität der beiden Knotenpunkte im Zuge der Willy-Brandt-Allee südlich des Berger Feldes zurückzuführen (vgl. Abb.11).

Um die Verkehrssituation bei der Abreise gegenüber heute nicht zu verschlechtern, sollte die geplante Parkplatzanlage auf dem Gelände des Katastrophenschutzentrums daher nicht mehr als 2.500 Stellplätze aufweisen. In diesem Fall kann bei weitgehender Beibehaltung des heutigen Abflusskonzeptes von einem Abreisezeitraum in ähnlicher Größenordnung wie heute ausgegangen werden.

Erschließung

Die Erschließung eines Parkplatzes an das Hauptstraßennetz hängt in erster Linie von der Größe des Parkplatzes ab. Im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung Berger Feld“ (Brilon Bondzio Weiser, 2004) wurden die Kapazitäten der einzelnen Parkplatzzufahrten im Zuge der Adenauerallee ermittelt. Ergänzend dazu wurden weitere Erhebungen während der Verkehrszählung am 31.01.2007 durchgeführt.

Danach ist bei einer einstreifigen Zufahrt ohne nennenswerte Störungen mit einer Kapazität von etwa 1.200 Kfz/h zu rechnen. Eine Voraussetzung für eine optimale Abwicklung im Zufahrtbereich ist dabei die Anlage eines Abbiegestreifens auf der Hauptfahrbahn.

Abb.10 Kapazität im Straßennetz bei der Anreise

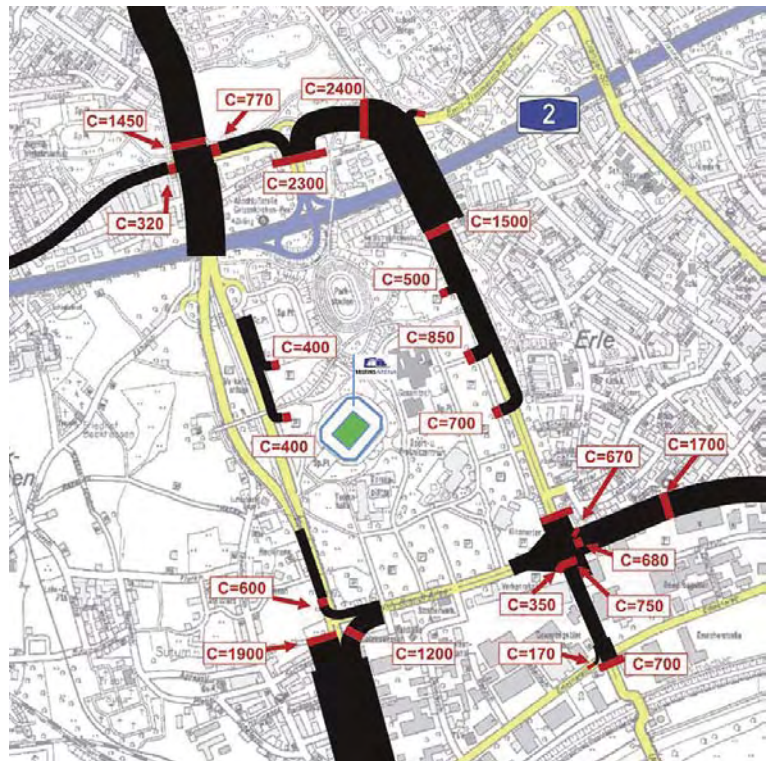
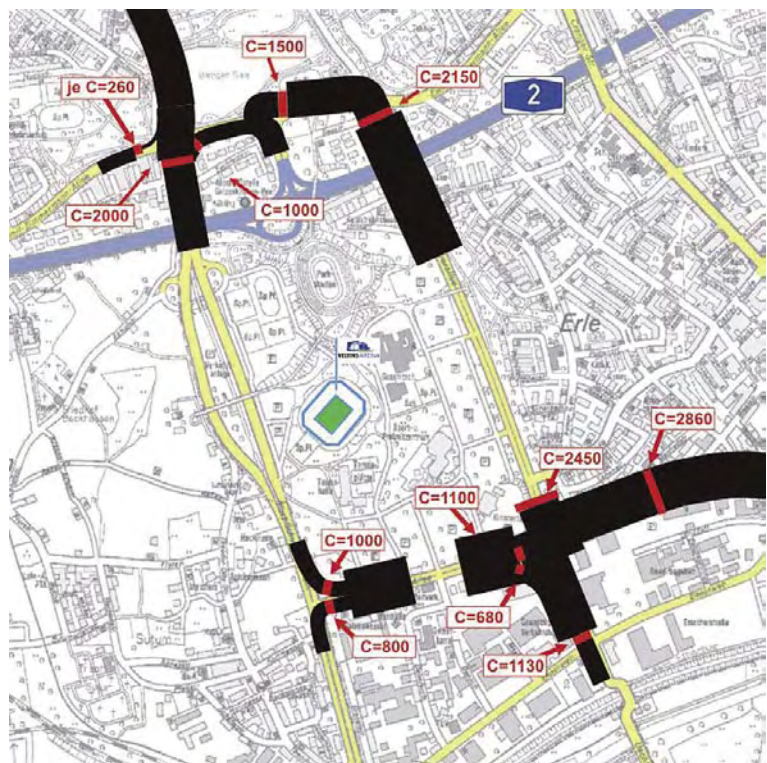


Abb.11 Kapazität im Straßennetz bei der Abreise



Der geplante Parkplatz auf dem Gelände des Katastrophenschutz-zentrums kann unter Berücksichtigung der Kapazität der benachbarten Knotenpunkte eine Größe von bis zu 2.500 Stellplätze aufweisen. Für die Erschließung dieses Parkplatzes an die Adenauerallee sollten daher mindestens zwei Zu- und Ausfahrten angelegt werden. Die folgende Abbildung zeigt die beschriebene Problematik.

Vorplanung eines neuen Parkplatzes auf dem Gelände des Katastrophenschutz-zentrums
Mit den zuvor genannten Randbedingungen wurde auf dem Gelände des Katastrophenschutz-zentrums ein neuer Parkplatz entworfen. Dieser kann modular in bis zu vier Abschnitten abhängig von der städtebaulichen Entwicklungsstufe im Berger Feld gebaut werden.

Im Hinblick auf einen störungs-freien Verkehrsablauf im Zuge der Adenauerallee müssen vor den beiden Zufahrten separate Rechts-abbiegefahrstreifen angelegt werden. Die Länge des nördlichen Abbiegefahrstreifens wird durch das Brückenbauwerk der BAB 2

begrenzt, weil unter der Brücke kein weiterer Fahrstreifen angelegt werden kann.

Die nördliche Zufahrt des Parkplatzes ist auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Katastrophenschutz-zentrum vorgesehen. Für die Lage der südlichen Zufahrt wurden zwei Varianten erarbeitet.

- Variante 1: Anbindung an den Knotenpunkt mit der Schweidnitzer Straße

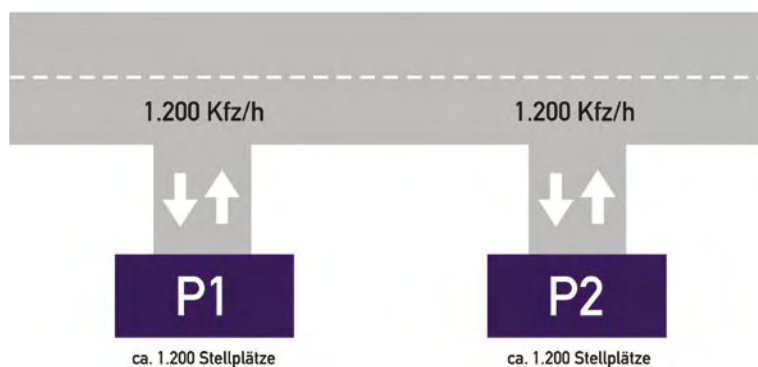
Derzeit ist die Zufahrt der Schweidnitzer Straße im Knotenpunkt stark aufgeweitet. Bei einer Umgestaltung des Knotenpunktes in eine Kreuzung ist der Knotenpunktarm der Schweidnitzer Straße zurück-zubauen. Die Fußgängerquerungs-stelle bleibt davon unberührt.

Bei dieser Lösung besteht aus Platzgründen wie heute nicht die Möglichkeit, separate Aufstell-be-reiche für die Linksabbieger von der Adenauerallee einzurichten. Das ist für den baufeldbezogenen Verkehr ungünstig.

- Variante 2: Anbindung in der Mitte des neuen Baufeldes

Bei Variante 2 erfolgt die südliche Anbindung des Parkplatzes etwa auf Höhe der heutigen Zufahrt zum Wohnmobilplatz. Damit liegt sie zukünftig unmittelbar mittig vor dem neuen Baufeld. Bei dieser Lösung kann der Einmündungs-be-reich der Schweidnitzer Straße un-verändert bleiben. Es wird jedoch empfohlen, die Fußgängersignal-anlage nach Süden verlegen, um den Konflikt zwischen Fußgängern und dem Kfz-Verkehr zu verrin-gern. Dadurch muss der neuwer-tige Rechtsabbiegefahrstreifen zur Parkallee um einige Meter verkürzt

Abb. 12 Schematische Darstellung zur Dimensionierung neuer Parkplätze



werden, was bei dem zukünftigen Beschickungskonzept für Parkplatz A, dieser soll über Parkplatz B angefahren werden, aufgrund geringer Verkehrsnachfrage unproblematisch ist.

Bei den vorhandenen Platzverhältnissen zwischen der Schweidnitzer Straße und der Parkallee bietet Variante 2 zudem die Möglichkeit, in der südlichen Zufahrt der Adenauerallee einen separaten Linksabbiegefahrstreifen anzulegen. Dafür muss die Fahrbahn der Adenauerallee südlich der Schweidnitzer Straße etwas nach Osten versetzt werden.

Der zu dieser südlichen Parkplatzanbindung zugehörige Rechtsabbiegefahrstreifen der Adenauerallee kann gegenüber Variante 1 deutlich länger ausgebildet werden. Das begünstigt wiederum den Verkehrsablauf auf der Hauptfahrbahn der Adenauerallee.

Bei beiden Lösungen kann die innere Erschließung des Parkplatzes gleich ausgebildet werden. Es wird empfohlen, den Verkehr bei der Anreise auf dem Parkplatz zunächst weit nach hinten zu führen und erst dort in die einzelnen Parkgassen abbiegen zu lassen. Nur so können Rückstaus vom Parkplatz auf die Adenauerallee durch rangierende Fahrzeuge verhindert bzw. die Störungen auf den restlichen Verkehr in ihrer Wirkung vermindert werden.

Bei der Abreise bieten die Fahrgassen im Ausfahrtsbereich die Möglichkeit, sich zweistreifig aufzustellen und somit einen zügigen Verkehrsablauf zu erreichen.

Abb.13 Neuer Parkplatz auf dem Gelände des Katastrophenschutzzentrums – Variante 1



Abb.14 Neuer Parkplatz auf dem Gelände des Katastrophenschutzzentrums – Variante 2



Abb.15 Neuordnung der Parkplätze A und B



Abb.16 Neuordnung der Parkplätze C1 und C2



Neuordnung der Parkplätze A und B

Wie Abbildung 15 zeigt, sieht das Konzept ein neues Baufeld auf der Fläche von Parkplatz GS sowie auf Teilflächen von Parkplatz B und C1 vor. Um die Kapazität der vorhandenen Anbindung der Gesamtschule zu nutzen, wird die Einrichtung einer Verbindung des Parkplatzes A (700 Stellplätze) mit dem zukünftig kleineren Parkplatz B (481 Stellplätze) unter der Fußgängerbrücke hindurch empfohlen. Damit soll der Konflikt zwischen den Fußgängern und dem Kfz-Verkehr im Bereich der heutigen Zufahrt zum Parkplatz A entflechtet werden.

Neuordnung der Parkplätze C1 und C2

Für die beiden Baufelder vor der Gesamtschule und vor dem Sportparadies muss der Parkplatz C1/2 um etwa 700 Stellplätze reduziert werden. Es verbleiben bei optimierter Anordnung noch 1.616 Stellplätze. Der Parkplatz kann über zwei Zufahrten von der Adenauerallee angefahren werden.

Neuordnung der Parkplätze SP, C3 und KC

Dem Sportparadies stehen heute etwa 500 befestigte unmittelbar vor dem Gebäude gelegene Stellplätze auf dem Parkplatz SP zur Verfügung. Sofern der Parkplatz SP überbaut wird, müssen alternativ nördlich oder südlich dieses Baufeldes befestigte Stellplätze mit einem ähnlichen Ausbaustand wie heute hergestellt werden. Der Parkplatz C3 wird aufgrund des vorhandenen Erdwalls zukünftig in zwei Bereiche geteilt.

Das Baufeld KC soll über die vorhandene Zufahrt zum Parkplatz D1/4 erschlossen werden. Dafür ist ein Ausbau dieser Zufahrt erforderlich. Die heute vorhandene Zufahrt zum Kinocenter wird geschlossen. Der vorhandene Rechtsabbiegefahrstreifen wird bis zur Parkplatzzufahrt verlängert. Darüber hinaus ist auch der Linksabbiegefahrstreifen von der Willy-Brandt-Allee auf den Parkplatz D1/4 längen- und breitenmäßig anzupassen.

Auf der Willy-Brandt-Allee sind separate Abbiegefahrstreifen für die Links- bzw. Rechtsabbieger zum Parkhaus einzurichten, um den Verkehrsablauf im Zuge der Willy-Brandt-Allee nicht über das normale Maß hinaus zu beeinträchtigen. Hinter dem Parkhaus können bei einer optimierten Gestaltung der Fläche von Parkplatz D2 noch 447 Stellplätze geschaffen werden.

Planung eines Parkhauses auf der Fläche des Parkplatzes D3
 Sofern alle geplanten Baufelder entwickelt werden, reicht der Neubau eines Parkplatzes auf dem Gelände des Katastrophenschutzentrums für eine ausgeglichene Stellplatzbilanz nicht aus. Es würde ein Defizit an Stellplätzen auftreten.

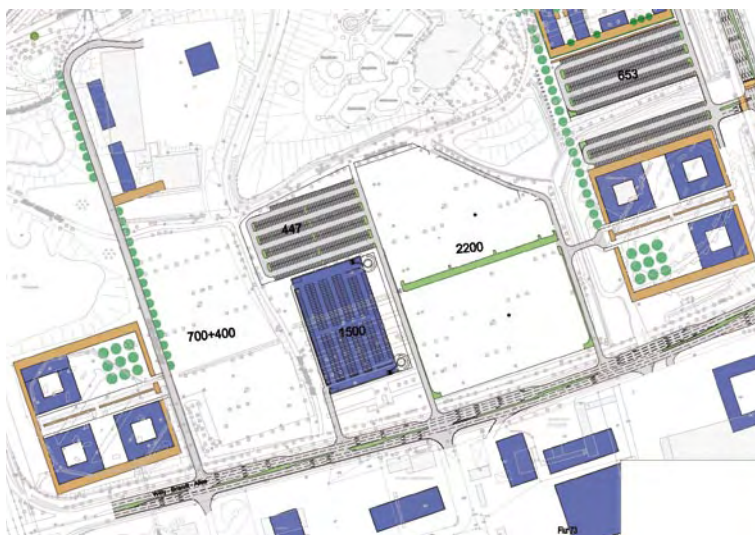
Im Falle der vollständigen Entwicklung aller Baufelder wird demnach weiterer Neubaubedarf erforderlich. Da jedoch über das Berger Feld hinaus keine Flächen zur Verfügung stehen, muss der Neubau eines Parkhauses innerhalb des Berger Feldes erfolgen. Als Fläche dafür wird der Parkplatz D3 empfohlen. Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Parkhauses.

Mit dem Neubau eines Parkhauses müssen die Parkplätze D2 und D3 komplett neu gestaltet werden. Die Größe des Parkhauses sollte an dieser Stelle nicht mehr als 1.500 Stellplätze betragen, um noch eine leistungsfähige An- und Abreise über eine Zu- und Ausfahrt an der Willy-Brandt-Allee zu ermöglichen. Das Parkhaus hätte dann vier Parketagen mit etwa 375 Stellplätzen pro Etage.

Abb.17 Neuordnung der Parkplätze SP und C3



Abb.18 Neubau eines Parkhauses an der Willy-Brandt-Allee



Stellplatzbilanz

Bei der Entwicklung des Leitkonzeptes für das Berger Feld lag das Hauptaugenmerk aus verkehrsplannerischer Sicht auf einer ausgeglichenen Stellplatzbilanz. Diese lautet mit vollständiger Entwicklung aller Baufelder einschließlich des Neubaus eines Parkhauses auf D3:

- Bestand 11.080 Stellplätze
- Konzept mit vollständiger Entwicklung 11.076 Stellplätze

Abb.19 Berger Feld nach vollständiger Entwicklung aller Baufelder und mit Neuordnung des Parkraumes



Parkraumsituation bei unterschiedlichen Entwicklungsstufen

Entwicklung Adenauerallee
 In der ersten Entwicklungsstufe werden die drei Baufelder an der Adenauerallee betrachtet. Während sich auf den Flächen der Parkplätzen D und E sowie KC (Kinocenter) und GW (Gelsenwasser) nichts ändert, ist auf den Parkplätzen B und C sowie GS (Gesamtschule) und SP (Sportparadies) entlang der Adenauerallee eine Neuordnung der Stellplätze erforderlich.

Die Parkplätze GS und SP fallen durch die geplante Bebauung vollständig weg und die Parkplätze B, C1 und C2 werden um etwa 2.000 Stellplätze reduziert. Sofern diese drei Baufelder vollständig realisiert werden, ist der Neubau des kompletten Parkplatzes auf dem Katastrophenschutzzentrum erforderlich, um keine negative Stellplatzbilanz aufzuweisen.

Die Stellplatzbilanz für diese Entwicklungsstufe lautet wie folgt:

- Bestand 11.080 Stellplätze
- Entwicklung Adenauerallee 11.376 Stellplätze
- Bilanz + 296 Stellplätze

Entwicklung Adenauerallee und Baufeld KC

Wenn neben den Baufeldern an der Adenauerallee (vgl. ‚Entwicklung Adenauerallee‘) auch das Baufeld KC entwickelt wird, muss der Parkplatz C3 von 300 auf die maximal mögliche Größe von etwa 658 Stellplätzen erweitert werden. Aufgrund des vorhandenen Erdwalls muss der Parkplatz in zwei Bereiche aufgeteilt werden.

Die Stellplatzbilanz für diese Entwicklungsstufe lautet wie folgt:

Abb.20 Parkraumsituation bei Entwicklung der Baufelder an der Adenauerallee



Abb.21 Parkraumsituation bei Entwicklung der Baufelder an der Adenauerallee sowie dem Baufeld KC

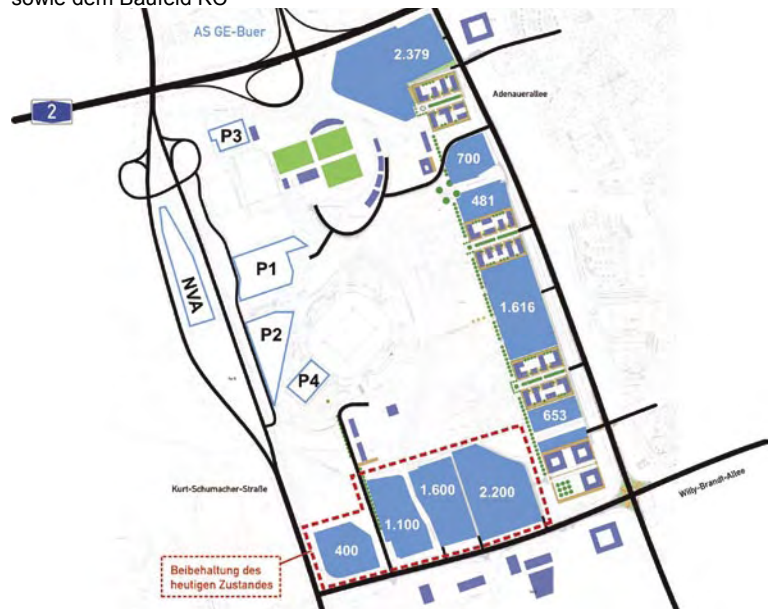
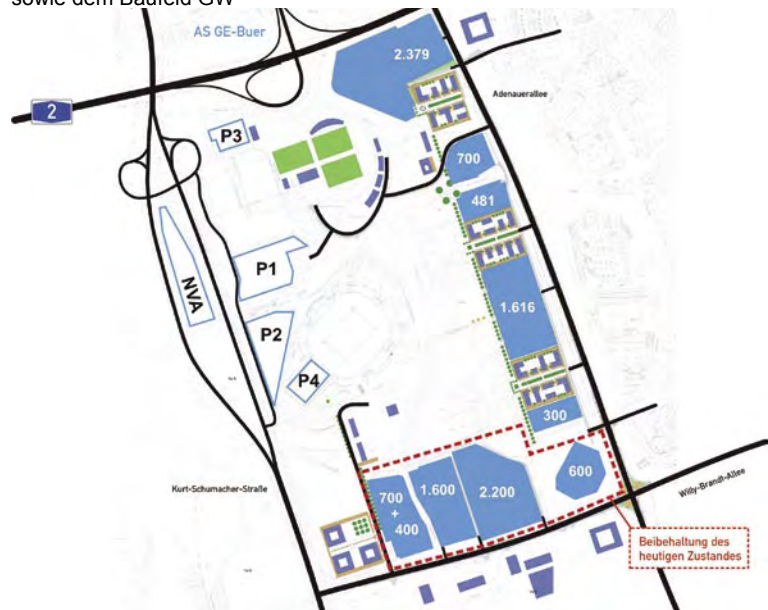


Abb.22 Parkraumsituation bei Entwicklung der Baufelder an der Adenauerallee sowie dem Baufeld GW



- Bestand 11.080 Stellplätze
- Entwicklung Adenauerallee und Baufeld KC 11.129 Stellplätze
- Bilanz + 49 Stellplätze

Entwicklung Adenauerallee und Baufeld GW

Wenn neben den Baufeldern an der Adenauerallee (vgl. ‚Entwicklung Adenauerallee‘) alternativ auch das Baufeld GW entwickelt wird, ist ein weiterer Stellplatzneubau nicht zwingend erforderlich.

Die Stellplatzbilanz für diese Entwicklungsstufe lautet wie folgt:

- Bestand 11.080 Stellplätze
- Entwicklung Adenauerallee 10.976 Stellplätze
- Bilanz - 104 Stellplätze

Entwicklung aller Baufelder

Wenn neben den Baufeldern an der Adenauerallee (vgl. ‚Entwicklung Adenauerallee‘) auch die beiden Baufelder GW und KC entwickelt werden, ist ein weiterer Stellplatzneubau zwingend erforderlich. Wie unter ‚Neuordnung des Parkraums‘ beschrieben, kommt an der Willy-

Brandt-Allee auf der Fläche von Parkplatz D3 der Neubau eines Parkhauses in Frage.

Die Stellplatzbilanz für die komplette Entwicklung lautet dann:

- Bestand 11.080 Stellplätze
- Entwicklung aller Baufelder 11.076 Stellplätze
- Bilanz - 4 Stellplätze

Abflusskonzept

Bei der Neuordnung des Parkraums wurde auch das heutige Abflusskonzept überprüft und für die zukünftige Situation bei vollständiger Entwicklung aller Baufelder modifiziert.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Kapazitäten an den benachbarten Knotenpunkten wird das in Abbildung 24 skizzierte Abflusskonzept empfohlen.

Das Konzept sieht folgende Verkehrslenkung vor:

- Fahrtrichtung Nord:
Parkplatz N1 bis N4
Parkplatz A (50 %)
Parkplatz B (50 %)
- Fahrtrichtung Süd+Ost:
Parkplatz A (50 %)
Parkplatz B (50 %)
Parkplatz C1, C2, C3
Parkplatz D1, D2, D4
- Fahrtrichtung West:
Parkplatz D3 (Parkhaus)
Parkplatz E1, E2

Insgesamt liegen die Verkehrsstärken der geleiteten Ströme in ähnlicher Größenordnung wie bei dem heutigen Abflusskonzept.

Abb.23 Parkplätze nach kompletter Entwicklung aller Baufelder



Abb.24 Zukünftiges Abflusskonzept bei Veranstaltungen in der Veltins-Arena

Sicherheitskonzept / Fantrennung

Das Leitkonzept für das Berger Feld sieht eine Überbauung des heutigen Parkplatzes GW vor. Dadurch fällt diese Fläche als Gästeparkplatz weg.

Für die Fantrennung bei Vereinsspielen des FC Schalke 04 wird empfohlen, die Gästebusse zukünftig auf den Parkplatz E1 zu leiten. Die Fans können dann unter Polizeischutz wie heute über den Berni-Klodt- und Hermann-Eppenhoff-Weg oder entlang der Kurt-Schumacher-Straße zur Veltins-Arena geführt werden. Somit ist eine Anwendung des Sicherheitskonzeptes des FC Schalke 04 und der Polizei weiterhin uneingeschränkt möglich.

Bei internationalen Spielen ohne Beteiligung der Mannschaft des FC Schalke 04 (z.B. Länderspielen oder Champions-League-Spielen) werden die Reisebusse heute auf den verschiedenen nicht befestigten Parkplätzen nach einem von der Stadt Gelsenkirchen entwickelten System abgestellt.

Bei vollständiger Entwicklung aller Baufelder und der damit verbundenen Neuordnung des Parkraums stehen zukünftig nur noch die Parkplätze E2, D1 und D4 in ihrer heutigen Ausbauf orm zur Verfügung. Sollten jedoch weitere darüber hinausgehende Stellplätze für Reisebusse benötigt werden, kann auch der umstrukturierte Parkplatz C1 und C2 herangezogen werden.



Schalltechnischer Planungsbeitrag

Im Zusammenhang mit der Durcharbeitung von Details wurde auch untersucht, inwieweit Veränderungen der Geräuschemissionen durch das vorliegende Leitkonzept zu erwarten sind. So erfolgte ein Vergleich der Bestandssituation mit der Planungssituation.

Die schalltechnische Untersuchung der Parkplätze im Verlauf der Adenauerallee zeigt eine für die Anwohner im Bereich Lindemannsweg/Pierenkämpfer Straße spürbare Reduzierung der Beurteilungspegel. Im Bereich der Schweidnitzer Straße ist dagegen eine leichte Erhöhung der Beurteilungspegel zu erwarten, die durch den neuen Parkplatz auf dem ehemaligen Gelände des Katastrophenschutzentrums bedingt ist. Die ermittelten „Folgen“ werden im Vorfeld einzelner Bau- bzw. Verlagerungsmaßnahmen z.B. im Zusammenhang mit der Aufstellung von Bauleitplänen zu prüfen sein.

Literaturverzeichnis

- Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Sportanlagenlärmschutzverordnung – 18. BImSchV, vom 18. Juli 1991
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (Hrsg.):
Parkplatzlärmstudie, 4. vollständig überarbeitete Auflage, Schriftenreihe Heft 89, Augsburg 2003
- Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH:
Verkehrsuntersuchung Berger Feld. Bochum, 2004
- Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG vom 15. März 1974
Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge.
- DIN 18005
Schallschutz im Städtebau, 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001, Fassung 2005. Köln, 2005
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, Ausgabe 1991. Köln, 1992
- Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Wiesbaden, 2000
- Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen (Hrsg.):
Geräuschemissionsprognose von Sport- und Freizeitanlagen – Berechnungshilfen -. Merkblätter, Nr. 10., Essen, 1998
- RKW, Architektur und Städtebau:
Städtebaulicher Rahmenplan Berger Feld in Gelsenkirchen. Hannover, 2001
- RWTÜV
Gutachten – Geräuschemissionen des geplanten Mehrzweckstadions Schalke-ARENA in Gelsenkirchen, Stand 29.10.1999
- Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz
Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm, vom 26. August 1998 (GMBI. S. 503)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV, vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036)

