

Städtebauliche Fortschreibung Integriertes Handlungskonzept.

Das Integrierte Handlungskonzept für den Stadtteil Wehringhausen wurde 2007/8 erarbeitet. In zwei Workshops hatten Wehringhauser Bürger mit Fachleuten aus der Verwaltung, unter Leitung des Stadt- und Regionalplanungsbüros Dr. Paul G. Jansen GmbH die Schwächen und Potentiale des Stadtteils identifiziert, sowie Ziele und Maßnahmen entwickelt, die zur Stärkung des Stadtteils beitragen sollten.

Im Dezember 2012 bekam die Stadt Hagen den Bescheid, dass der Stadtteil Wehringhausen in das Förderprogramm „Soziale Stadt“ aufgenommen wurde.

Im nördlichen Teil des Programmgebietes (im Integrierten Handlungskonzept als Unterstadt betitelt) hat es seit Erstellung des Konzeptes große städtebauliche Veränderungen gegeben. Die hohe Verkehrsbelastung der Wehringhauser Straße wurde auf eine neugebaute Umgehungsstraße, die Bahnhofshinterfahung verlagert. Dadurch haben sich für den Stadtteil neue Flächenpotentiale ergeben, die dazu beitragen können das vorhandene Defizit an Freiraum im Stadtteil auszugleichen.

Um sich ein genaues Bild von den derzeitigen Stärken und Schwächen des Stadtteils zu machen und den in den Jahren 2007/08 erarbeiteten Maßnahmenkatalog neu zu überprüfen, wurden drei Fachplanungsbüros beauftragt, sich vertiefend mit den Themen Spielen, Freiraum, Verkehr und Mobilität zu befassen.

1. Das Landschaftsarchitekturbüro Hoff bekam den Auftrag, einen Spielleitplan für das Gebiet "Soziale Stadt" zu erstellen. Eine Dokumentation über die Vorgehensweise und die Ergebnisse wurde erstellt und floss in die Masterpläne Freiraum, Verkehr und Mobilität mit ein.

1.1. Ziele

Grundsätzliches Ziel ist eine möglichst effiziente kommunale Daseinsvorsorge mit öffentlichen Freiflächen zum Spielen und zur Erholung aller Bevölkerungsschichten. Das Vorhandensein einer guten und ausreichenden Versorgung ist ein wichtiger Standort- und Entwicklungsfaktor.

1.2. Beteiligungsergebnisse: Streifzüge/Lebensraumanalysen

Im Rahmen der Beteiligungsverfahren wurden Streifzüge mit ausgewählten Gruppen (Altersgruppe: Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schule, Erwachsene) durchgeführt. Die Streifzüge wurden in Kleingruppen von 3 bis max. 8 (nur Erwachsene) Personen durchgeführt. Im Rahmen dieser Lebensraumanalyse wurden die bestehenden öffentlichen Spiel- und Freiflächen, Wegeverbindungen und sonstig genutzten Spiel-, Aufenthalts- und Freiräume gezeigt/begangen, bewertet, mittels Fotoapparat von den Beteiligten dokumentiert und in einer abschließenden Plenumsrunde vorgestellt. Jede Gruppe wurde durch mind. einen/einer moderierenden und befragenden MitarbeiterIn begleitet. Anschließend wurden die Ergebnisse dokumentiert. Neben Fragen zur Spiel- und

Freifächensituation wurden weitere allgemeine Aspekte zur Lebenssituation (Wohnen, Soziales) abgefragt. Diese Angaben wurden für die parallel laufenden Untersuchungen zur allgemeinen Freiraum- und Verkehrssituation erhoben. Die Streifzüge erfolgten im Zeitraum Oktober bis Dezember 2014. Die Anzahl der zu beteiligenden Personen wurde mit ca. 80 Personen durch die Stadt Hagen festgelegt und wird insgesamt repräsentativen Anforderungen gerecht. Eine Auswahl der Gruppen erfolgte in Absprache mit der Stadt Hagen und deckte den ganzen Stadtteil ab, wobei nicht mit allen (Alters-)Gruppen jeweils der komplette Stadtteil begangen werden konnte. Für die Altersgruppe der Jugendlichen wurden, neben einem Streifzugtermin, zwei weitere Runde Tische angeboten. Insgesamt nahmen ca. 90 Personen an Streifzügen bzw. Runden Tischen teil. Zusammengefasste, ausführliche Protokolle aller Streifzüge/Runder Tische finden sich im Anhang.

1.2.1 Zusammenfassung Kleinkinder

Die Spielplätze Wilhelmsplatz und Pelmekestraße wurden aufgrund der altersgerechten Ausstattung gerne angenommen und waren weitgehend bekannt. Während die Eugen-Richter-Straße (eher unbekannt) und die Dömbergstraße aufgrund fehlender altersgerechter Ausstattung verhalten aufgenommen wurden. Entsprechend des Alters bewegen sich die beteiligten Kinder weitgehend noch nicht alleine durch den Stadtteil, nutzen teils aber den Straßenraum vor dem Wohnhaus zum Spielen. Der Stadtwald und Stadtgarten werden als gern besuchtes Ausflugsziel genannt.

1.2.2. Zusammenfassung Kinder

Als gern besuchte Spielorte wurden der eigene Schulhof (mit eingezäuntem Ballspielplatz), die Hangwiese (Rodelhang), der Stadtgarten und der Volksgarten in der Innenstadt genannt. Der Bodelschwingplatz wurde aufgrund der fehlenden altersgerechten Ausstattung verhalten beschrieben. Auffällig war ein teils stark ausgeprägtes spielerisches und unkritisches Aneignen von öffentlich zugänglichen Flächen und Ausstattungen. Offenbar bestanden keine negativen Erfahrungen mit von Erwachsenen ausgesprochenen Verboten. So wurde z.B. die Nutzung des Rollbands (auch in gegengesetzter Richtung) im angrenzenden Einkaufszentrum von Erwachsenen über einen längeren Zeitraum toleriert und freundlich beobachtet. Teils wurde eine starke soziale Einbindung in den Stadtteil deutlich (Grüßen von Bekannten auf der Straße; hier wohnt der Onkel, da die Freundin...). Manche angesprochene, aber nicht aufgesuchte Spielflächen waren nicht immer bekannt (Rehstraße, Eugen-Richter-Straße, Bodelschwingplatz). Der Bodelschwingtunnel wurde aufgrund des Drogenmilieus/Substituierte sehr negativ und als Angstraum beschrieben; eine alleinige Durchquerung ist in der Regel untersagt.

1.2.3. Zusammenfassung Jugendliche

Gern und regelmäßig besuchte Spielflächen konnten von den Jugendlichen nicht genannt werden (Ausnahme Stadtgarten als Ausflugsziel). Als negativ wurde der tendenziell schlechte Ruf des Stadtteils erwähnt und die Problematik am Bodelschwingtunnel. Für

ältere Kinder/Jugendliche ist vor allem der angrenzende Innenstadtbereich interessant. Aus Sicht der Befragten fehlt jedoch eine größere Ballspielfläche im Stadtteil.

1.2.4. Zusammenfassung Erwachsene

Generelle Wünsche waren eine erhöhte Aufenthaltsqualität im Freiraum. Neben mehr Sitzgelegenheiten wurde die Anlage eines Bouleplatzes (Wilhelmsplatz) oder einer Mehrgenerationenspielanlage (Seniorenplatz, ohne Ortsvorschlag) genannt. Aufgrund der teils schwer zu bewältigenden Gefällestrecken im Stadtteil, wurden Vorschläge zur Ausweisung einer möglichst ebenen Route gemacht (Bachstraße, Bleichstraße), die vermehrt mit Sitzgelegenheiten und kleinen Aufenthaltsflächen auszustatten wäre. Es wurde der Vorschlag einer „Mitnahmebank“ gemacht (z.B. Lange Straße); hier signalisieren Sitzende den Vorbeifahrenden, dass sie mitgenommen werden möchten. Positiv wurden der angrenzende Stadtgarten und Stadtwald genannt. Als negativ wurden durchgängig die Müll- und Hundekotproblematik und das Drogenmilieu/Substituierte am Bodelschwingtunnel bezeichnet. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Durchgängigkeit des Tunnels im Stadtteil, wurden Vorschläge zur Verlagerung (Leerstand Ecke Minerva-/Augustastrasse) gemacht, die zudem mit einer höheren sozialen Kontrolle verbunden wären. Baulich wurde, neben einer angenehmeren Gestaltung, eine Fassadenbegrünung der angrenzenden Gebäude angeregt, um diese gestalterisch aufzuwerten (Sicht von Bahntrasse).

1.3. Beteiligungsergebnisse: Fragebögen

Um einer breiten Mehrheit der Bürger in Wehringhausen die Möglichkeit zur Meinungsäußerung zu geben, wurde eine Fragebogenaktion zur Freizeitgestaltung im Freiraum und Defizite bezüglich Spiel- und Freizeitflächen durchgeführt.

1.3.1 Zusammenfassung Kinder

Bei den befragten Kindern zeigte sich eine grundsätzlich positive Einstellung zum Stadtteil, die Anzahl der vorhandenen Spielmöglichkeiten wurde jedoch als erweiterbar beschrieben. Weiterhin sind nicht alle der vorhandenen Spielflächen sicher erreichbar. Bei einer Bewertung der Spielflächen mit den Schulnoten von 1-6 stellte sich heraus, dass der Bodelschwing- und der Wilhelmsplatz am schlechtesten bewertet wurden. Ein Kletterpark innerhalb einer großen Spielanlage, aber auch mehr Spielgeräte entlang der Straße wurden als fehlend beschrieben. Weiterhin wurde allgemein der Wunsch nach neuen Spielgeräten auf den vorhandenen Spielplätzen geäußert; ferner eine Fläche zum Ballspiel.

1.3.2. Zusammenfassung Jugendliche

Die Angaben zur Gesamtsituation in Wehringhausen und zum Zustand der Aufenthaltsmöglichkeiten wurden insgesamt kritischer gesehen. Da die meisten

Jugendlichen in ihrer Freizeit nach der der Schule Sport treiben oder sich mit Freunden im Stadtteil treffen, wurden mehr Treffpunkte mit Bänken im öffentlichen Raum, gepaart mit mehr Sportmöglichkeiten gewünscht. Hierbei wurden vornehmlich Trendsportarten und Ballspiel genannt. Aus den Wünschen ergeben sich zum einen ein Bedarf an großflächigen Spiel- und Freizeitanlagen mit altersgerechten Angeboten, zum anderen ein Bedürfnis nach kleinräumigen Treffpunkten im öffentlichen Raum.

1.3.3 Zusammenfassung Erwachsene

Im Vergleich zu den Jugendlichen sind die befragten Erwachsenen mit der Gesamtsituation etwas zufriedener. Der Zustand der vorhandenen Spielanlagen wird aber als stark verbesserungsfähig beschrieben. Die Orte Stadtgarten und Stadtwald, haben im Zusammenhang mit einem Spaziergang oder einer Alltagspause eine hohe Bedeutung. Insgesamt wird sich eine bessere Aufenthaltsqualität im Stadtteil, mit Gastronomie und altersgerechten Sport- und Freizeitmöglichkeiten gewünscht.

2. Mit der Erstellung des Masterplan Freiraum wurde das Planungsbüro Scape beauftragt. Auf den Grundlagen der in der Spielleitplanung durch die Beteiligung der Bewohner und Bewohner erarbeiteten Maßnahmenideen und in engem Austausch der einzelnen Arbeitsschritte und Ergebnisse mit den andern Fachplanungsbüros wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die in verschiedenen Power Point Vortragen den Interessierten Bürgern vorgestellt wurden und als Diskussionsgrundlage dienten. Leider liegt der Entbericht zum Masterplan Freiraum in schriftlicher Form noch nicht vor. Bei Bedarf wird dies in einer der nachfolgenden politischen Sitzungen nachgeholt.
3. Das Planungsbüro Planersocietät bekam den Auftrag für die Erstellung des Masterplan Verkehr und Mobilität. Die Dokumentation als Endbericht liegt nun vor. Daraus ergeben sich folgende Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.

3.1. Ziele

Der Masterplan Verkehr und Mobilität soll für diesen Bereich das Hauptziel unterstützen, eine Förderung der Nahmobilität zu erreichen. Hinter dem Anliegen nach mehr Nahmobilität, also des Fuß- und Radverkehrs, stehen eine Reihe von Bürgerwünschen, die sich ergänzen und überschneiden. Eines der Ziele im Rahmen der Verbesserung des Nahverkehrs ist für alle Menschen im Quartier die Gewährleistung einer eigenständigen und unabhängigen Mobilität. Niemand soll durch die Struktur und Ausprägung des öffentlichen Raums gezwungen sein, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu benutzen oder auf eine Mobilitätsoption verzichten zu müssen. Stattdessen soll sich jeder Quartiersbewohner und -gast im Rahmen der individuellen Entscheidung frei und selbstbestimmt fortbewegen können.

Aus diesem Ziel leitet sich die Forderung ab, direkte, sichere, attraktive und barrierefreie Geh- und Radwegeverbindungen als Grundlage des Nahverkehrs zu stärken. Durch den Abbau von Barrieren soll für alle Bewohner die Basis für eine gleichberechtigte Teilhabe am sozialen

Leben sichergestellt werden.

Das zweite Ziel ist die Aufwertung des öffentlichen Raums, welches eine Erhöhung der Lebensqualität für die Bewohner des Quartiers beinhaltet. Dies macht auch die Umgestaltung freiwerdender Verkehrsflächen zu Bereichen mit Aufenthaltsqualität unentbehrlich. Dies hat zum einen positive Effekte für die Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier und zum anderen erhöht es den Wohlfühlfaktor. Zugleich kann durch lebenswertere, attraktive Räume die Chance eines Wandels der Wirkung des Quartiers nach Außen hin genutzt werden.

Nebeneffekte der Förderung der Nahmobilität im Stadtteil sind: 1. die Umweltbelastung durch den fließenden Verkehr wird reduziert, 2. die Bewohner legen mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück und 3. entstehen durch die Verkehrsreduzierung gesündere Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Werden diese Ziele auf Hagen – Wehringhausen übertragen, wird deutlich, dass eine positive Stadtteilentwicklung für das ganze Quartier nur vonstattengehen kann, wenn südlicher und nördlicher Quartiersbereich zusammenwachsen und als ein Quartier wahrgenommen werden. Die Hauptprobleme der Analyse beziehen sich auf die Verbindung zwischen Süden und Norden bzw. resultieren aus der bislang mangelhaften Verzahnung beider Quartiersteile. Die Potenziale, die im bislang abgeschnittenen nördlichen Quartiersbereich liegen (Bodenschwinghplatz, veränderte Rahmenbedingungen der Wehringhauser Straße, die Freifläche Bohne, Varta-Insel), können nur entfaltet werden, wenn die Isolation des Quartierteils aufgehoben wird und die Angebote eine Nutzung durch Quartiersbewohner aus anderen Teilen Wehringhausens und Hagens erfahren. Daher sollte eine starke und direkte Verbindung zwischen nördlichem und südlichem Quartiersbereich sowie (perspektivisch) ein „Brückenschlag“ über die Bohne und Varta-Insel geschlagen werden.

Die unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen haben spezifische Anforderungen an ihr Umfeld. Das Verhalten der Fußgänger/innen z.B. und die Ansprüche, die sie an den Raum stellen, hängen von unterschiedlichen Faktoren ab. So haben beispielsweise der Zweck ihrer Fortbewegung, der demographische Hintergrund, das infrastrukturelle und soziale Umfeld oder die momentane Wetterlage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Aber nicht nur die gruppenspezifischen Anforderungen (Fußgänger, Fahrradfahrer, Nutzer Öffentlicher Verkehrsmittel und PKW-Fahrer) an das Umfeld haben Einfluss auf die Wahl der Fortbewegungsart. Nutzungshemmnisse betreffen nicht nur infrastrukturelle Ansätze, sondern auch Themen wie Kommunikation und Service. Unter dem lokalen Aspekt der Topografie lassen sich z.B. Effekte auf den Radverkehr, aber auch auf den Fußverkehr ableiten. Orte, die ein Angstgefühl oder ein subjektives Unbehagen auslösen, haben in Wehringhausen beispielsweise Einfluss auf jedes Verkehrsmittel des Umweltverbunds (z.B. komplett wegbrechende Zuwege zur S-Bahn und Wegeverbindungen zwischen südlichem und nördlichem Quartiersteil entlang der Gleisunterführungen).

Der Masterplan hat die Aufgabe diese Barrieren herauszufiltern und Möglichkeiten zu benennen, diese zu beseitigen oder zu mindern, wobei der Aufwand und die Möglichkeit sie zu beseitigen sehr unterschiedlich sind (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung kann mit einfachen Mitteln erreicht werden, die Schaffung eines attraktiven S-Bahnhaltepunktes übersteigt die derzeitigen Fördermittel für die Soziale Stadt). Nur durch attraktive Alternativen zur Fortbewegung lassen sich Verkehrsgewohnheiten ändern.

3.2.1 Nutzungshemmnisse im Fußverkehr

Der Stadtteil Wehringhausen zeichnet sich durch eine bewegte Topografie in Nord/Süd Richtung aus. Dies erweist sich als ein Hemmnis im Besonderen für ältere-, bzw. gehbehinderte Menschen und Eltern mit Kinderwagen aus. Fehlende Überquerungshilfen auf der Lange Straße und Buschey/Eugen Richter Straße führen zu Verunsicherungen der Fußgänger. Die Gestaltung der Straßenräume, die in erster Linie dem fließenden und ruhenden Verkehr Rechnung trägt, bietet dem Fußgänger keine Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Diese spielen aber für den Fußgänger eine wichtige Rolle.

3.2.2. Nutzungshemmnisse im Radverkehr

Wie für die Fußgänger wirkt sich die Topografie des Stadtteils auch negativ auf die Nutzung eines Fahrrads aus. Der vorhandene Marktboom der Pedelecs könnte sich diesbezüglich positiv auf die zukünftige Fahrradnutzung sowie Mobilität im Stadtteil auswirken. Nicht nur im Stadtteil sondern auch im ganzen Hagener Stadtgebiet fehlt es an einer Radverkehrskultur. In Wehringhausen ist die Radverkehrsinfrastruktur noch nicht ausreichend vorhanden, was unter anderem ein Grund dafür ist, das Rad als Verkehrsmittel nicht zu wählen.

3.2.3. Nutzungshemmnisse im ÖPNV

Die Barrierefreiheit spielt für die Nutzung des ÖPNV eine bedeutende Rolle. Der Zugang zum S-Bahnhaltepunkt und die meisten Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgestattet. Viele Bushaltestellen haben weder eine Überdachung, noch Sitzmöglichkeiten und wirken wenig einladend. Des weiteren wird die ausschließlich in Ost/ West Richtung verlaufende Ausrichtung der Busroute von den Bewohnern als negativ angesehen.

3.3. Handlungskonzept

Aus den Ergebnissen der Bestands- und Zustandsanalyse wurde ein Strategie- und Handlungskonzept entwickelt. Die daraus entwickelten Maßnahmenempfehlungen wurden mit der Stadt Hagen, sowie mit den weiteren Planern rückgekoppelt und basieren oftmals auf Hinweise und Ideen aus der Öffentlichkeit (u.a. öffentliche Termine mit dem Lenkungsreis, Planungswerkstätten usw.).

3.3.1. Fußverkehr

Barrierefreiheit ist eine elementare Aufgabe für eine selbständige und uneingeschränkte Mobilität aller Quartiersbewohner. Schwerpunktsetzung sollte hierbei der schrittweise Ausbau baulich barrierefreier Strukturen im Quartier sein. Dabei sollten die Belange der bewegungseingeschränkten Personen stark berücksichtigt werden, d.h. dass insbesondere die Bordabsenkungen, sowie Oberflächen/Gehbereiche mit Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen etc. problemlos passierbar sein sollten. Taktile Leitelemente sollten punktuell

zum Einsatz kommen (z.B. an Haltestellen an Querungshilfen).

Um die Attraktivität, Wege zu Fuß zurück zu legen, zu steigern, soll ein barrierefreies

Komfortwegenetz geschaffen werden. Dabei sollen alle wichtigen Bereiche

Wehringhausens durch das qualitativ hochwertige Gehwegenetz erreichbar sein.

Besondere Berücksichtigung sollen die Verbindungen finden, die sich als Ergebnisse der

Streifzüge, die das Landschaftsarchitekturbüro Hoff im Rahmen des Projekts Spiel- und

Freiraumkonzepts mit Bewohnern durchgeführt hat, als besonders wichtig heraus

kristallisiert haben. Wesentliche, identifizierte Hauptroutenachsen sind beispielsweise die

Ost-West-Verbindungen wie die Buschey-/Eugen-Richter-Straße und die Lange Straße, die

topografisch flach sind und an denen Buslinien, sowie wichtige Nutzungen entlang

verlaufen. Die Augusta- und die Minervastraße waren zu den Zeitpunkten der Begehung

ebenfalls sehr belebt und werden stark von Fußgängern genutzt, nicht zuletzt wegen des

dort ansässigen Supermarkts. Im Verlauf zwischen südlichem und nördlichem

Quartiersbereich sind die beiden im Quartier befindlichen Unterführungen als wichtige

Verbindungselemente zwischen "Ober- und Unterstadt" mit zu berücksichtigen, welche

beide eine dringende Aufwertung benötigen.

Die Aufwertung bestehender und die Schaffung neuer **Querungsmöglichkeiten** sind ein

weiterer wichtiger Baustein zur Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs. Die

Verkehrsräume im Projektgebiet Hagen-Wehringhausen sind häufig mit einer schweren

Überquerbarkeit verbunden. Besonders an der Lange Straße wird von den Bewohnern das

Querungsangebot als nicht ausreichend eingestuft.

Räumliche Barrieren und Undurchlässigkeiten erschweren es den Fußgängern, auf

kurzen Wegen zu ihren Zielen zu kommen. Zum Beispiel wäre ein zweiter Zugang des

Friedhofs von der Lange Straße aus, eine mögliche Maßnahme, um eine neue

Fußwegeverbindung zu schaffen, die insbesondere für die Bereiche

Buscheystraße/Grünstraße bedeutsam ist.

Die **Aufwertung der Unterführungen** ist eine dringende Notwendigkeit, um das obere und

das unter Wehringhausen zu verbinden. Generell sind dabei eine Verbesserung der

Beleuchtung und eine farbliche Aufhellung hilfreich.

Zur besseren **Sicherung der Gehweg- und Überquerungsbereiche** sind mehrere

Maßnahmen sinnvoll, die das Zuparken von Gehwegen und Überquerungsbereichen durch

Autos und Krafträder möglichst verhindern sollten. Zum einen gibt es die "weichen

Maßnahmen", dies sind Aktionen, die z.B. den Falschparker durch Fleyer auf sein

fehlerhaftes Parken aufmerksam machen, zum anderen können bauliche Maßnahmen ein

Beparken von Gehwegen und Überquerungsbereichen unmöglich machen.

Eine weitere Chance zur Stärkung des Fußverkehrs im öffentlichen Raum wird auch durch

die **Einrichtung von Spielpunkten** gesehen. Diese Spielpunkte werden entlang

ausgewählter Stellen installiert. Priorität sollten dabei die Standorte innerhalb des

entwickelten Komfortwegenetzes und in den verkehrsberuhigten Bereichen haben. Bei den

Spielpunkten kann es sich sowohl um die Installation von Spielgeräten, als auch um

Bodenmarkierungen handeln. Entscheidend ist, dass es sich um definitionsoffene

Möblierungen handelt.

Eine weitere Möglichkeit ist die **temporäre Sperrung von Straßen zu "Spielstraßen auf**

Zeit". Im Quartier besteht ein genereller Mangel an Freiflächen. Daher wird zusätzlich

vorgeschlagen, ausgewählte Spielstraßen temporär zu sperren, um sie als Spiel- und

Bewegungsflächen für Kinder unterschiedlicher Altersgruppen, z.B. zum "Bolzen", nutzbar

zu machen. Während der Sperrung, die bspw. einmal wöchentlich von 14 bis 17 Uhr

angesetzt werden kann, ist somit die verkehrliche Nutzung dieser Bereiche ausgeschlossen

(Ausnahme: Rettungsfahrzeuge). Die bestehenden und neuen verkehrsberuhigten Bereiche

bieten für solche Sperrungen gute Rahmenbedingungen, da dort das Verkehrs- und Lieferaufkommen generell recht gering ist. Eine **temporäre Umnutzung von Kfz-Stellplätzen** ist eine weitere Möglichkeit die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Die Idee basiert darauf, dass Stellplätze z.B. über außergastronomische Nutzungen für einen gewissen Zeitraum in dafür geeigneten Monaten umgenutzt werden. In einer Erprobungsphase können z.B. das Cafe` Europa oder der Griechische Spezialitätenladen "Zum Wilhelmsplatz" diese Form der Außergastronomie austesten. Bei Erfolg kann das Modell flexibel räumlich und thematisch erweitert werden.

3.3.2. Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist nicht nur in der Schaffung von neuen Radwegen zu sehen, sondern sollte ein mehrdimensionales Maßnahmenbündel aus unterschiedlichen Bereichen darstellen. Es sollten nicht nur Maßnahmen im Bereich Infrastruktur abgedeckt werden, sondern auch in den Tätigkeitsfeldern Service (z.B. Radabstellanlagen) und Kommunikation/Information (weiche Maßnahmen wie z.B. Kampagnen und Aktionen). Um eine gezielte Förderung gewährleisten zu können, ist es wichtig, heutige und zukünftige Radwegeverbindungen innerhalb des Quartiers zu identifizieren. So wurden die bereits heute als wichtige Radverkehrsachsen genutzten Straßen analysiert und Maßnahmen entwickelt, um sie für den Radfahrer weiter zu sichern und attraktiver zu machen.

Die Bereitstellung eines ausreichenden Angebots an Radabstellanlagen von hoher Qualität ist neben den Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. So wird u.a. empfohlen an der S-Bahnhaltestelle eine Radabstellanlage zu installieren, die auch längeres Parken ermöglicht. Sie sollte überdacht und beleuchtet sein, sowie über sichere und komfortable Abstellvorrichtungen verfügen.

Eine weitere Fortbewegungsmöglichkeit bietet das Pedelec. Insbesondere für Hagen-Wehringhausen, als topografisch bewegter Stadtteil sind die Elektrofahrräder eine gute Alternative zum Fahrrad. Um Bewohnern die Möglichkeit zu bieten, diese Trendentwicklung selbst auszutesten und die Vorteile eines Pedelecs oder E-Bikes zu erfahren, wird vorgeschlagen, eine Pedelec-Verleihstation am Wilhelmsplatz einzurichten. Diese sollte zusätzlich auch ein E-Lastenfahrrad zur Verfügung stellen, um mit dem Bewohner größere Einkäufe befördern zu können.

Auch wenn die Infrastruktur die Basis erfolgreicher Radverkehrsförderung darstellt, ist es besonders in Hagen-Wehringhausen wichtig, der Bewohnerschaft nicht nur infrastrukturelle Lösungen anzubieten, sondern auf das Fahrrad an sich als ideales Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. Zusätzliche Maßnahmen wären z.B. die Organisation einer Jugend-Fahrradwerkstatt und die Durchführung von Fahrrad- und Pedelec-Kursen (z.B. für Ältere, Migrantinnen).

3.3.3. ÖPNV

In der Analyse wird deutlich, dass alle Quartiersbereiche mit Buslinien und Haltestellen bereits gut bedient werden. Allerdings weisen einige Bushaltestellen Qualitätsmängel, wie fehlender Wetterschutz, mangelnde Sitzgelegenheiten sowie fehlende Barrierefreiheit auf. Daher wird vorgeschlagen, die ausgewiesenen Qualitätsmängel sukzessiv zu beseitigen. Der unattraktive S-Bahnhaltepunkt Hagen-Wehringhausen, der am ehemaligen Schlachthof

liegt, ist sowohl von seiner Lage her ungünstig, als auch von seiner aktuellen Gestaltung verbesserungswürdig. Eine Verlagerung des Haltepunktes zum Bodelschwinghplatz würde eine bessere Erreichbarkeit für die Fahrgäste bedeuten und könnte gut in die Neugestaltung des Bodelschwinghplatzes integriert werden.

3.3.4. Fließender Kfz-Verkehr

Zur Reduzierung der Luft- und Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr, sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, in einzelnen Straßenabschnitten das Tempo auf 30 km/h zu drosseln. Zusätzlich sollen in der Lange Straße Installationen zu Geschwindigkeitsregelung angebracht werden und darüber hinaus sollen Fahrbahnmarkierungen an ausgewählten Knotenpunkten zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs beitragen.

3.3.5. Ruhender Kfz-Verkehr

An vielen Stellen in Wehringhausen herrscht ein Stellplatzmangel. Eine Lösungsmöglichkeit ist die Einrichtung von Quartiersgaragen. Dazu müssten aber private Investoren gefunden werden.

3.4. Zukünftige Mobilität und alternative Mobilitätsangebote

Eine individuelle Ergänzung zu im Vorhinein organisierten Mitfahrerangeboten und dem klassischen ÖPNV können Anhalter-Haltestellen in Form von sogenannten **Mitfahrbänken** sein. Auf dem Wilhelmsplatz könnte eine **CarSharing-Station** untergebracht werden. Ein **Stadtteiltaxi** wäre insbesondere für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Personen von großem Nutzen. Beim Stadtteiltaxi würde auf vorhandene Fahrzeugparks von ansässigen Organisationen, Institutionen, Einrichtungen und Verbänden zurückgegriffen werden.

Im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt Wehringhausen sind die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen für den Zeitraum des STEP 2015 zur Förderung angemeldet bzw. beantragt worden.

Erst aufgrund der Ergebnisse der inzwischen vorliegenden Spielleitplanung sowie der Masterpläne Freiraum und Verkehr / Mobilität sind Konkretisierungen der Maßnahmen und damit der Förderanträge möglich. Mit der Erstellung der Entwurfsplanung wurden und werden für einige der Einzelmaßnahmen nach einem Angebotsverfahren Aufträge an Planungsbüros vergeben. Das weitere Verfahren für die Einzelmaßnahmen sieht gleichlautend vor, dass auf der Grundlage von vorgeschalteten Planungswerkstätten Entwürfe und Kostenschätzungen erarbeitet werden, die dann im Lenkungskreis behandelt und der Bezirksvertretung Mitte zur Fassung des Durchführungsbeschlusses vorgelegt werden. Danach werden die Einzelmaßnahmen des STEP 2015 der Bezirksregierung zur Genehmigung vorgelegt und die zur Umsetzung benötigten Fördermittel beantragt. Das Ziel ist, mit der Vorbereitung der Ausschreibung noch in 2015 beginnen zu können.

Da die Planung und Abwicklung der Baudurchführung überwiegend an Planungsbüros vergeben werden soll, werden die dafür zu erwartenden Kosten separat ausgewiesen.
Da die Planung und Abwicklung der Baudurchführung überwiegend an Planungsbüros vergeben werden soll, werden die dafür zu erwartenden Kosten separat ausgewiesen.

A 1 Neugestaltung und Aufwertung der Lange Straße im Zentrum (1. Bauabschnitt)

Herstellungskosten brutto:	144.000 €
Kosten Planung und Bauleitung brutto:	26.000 €
Förderfähige Gesamtkosten brutto:	170.000 €

Die Oberbauleitung WBH in Höhe von 8.000 € brutto sind nicht förderfähige Kosten.

Größe des Straßenraums: 360 lfm Straße mit ca. 13,5 m Breite (rd. 4800 m²)Flächengröße: ca. 3.100 m²

Die Ausführung der Maßnahme erfolgt erst nach Bewilligung der Fördermittel.

Derzeitige Situation

Die Lange Straße ist die zentrale „Einkaufsstraße“ von Wehringhausen. In diesem Zusammenhang sind bei der Umgestaltung die verschiedenen Anforderungen von Anwohnern, Geschäftsleuten und Kunden zu beachten, die sich wiederum in Gruppen von Fußgängern, Radfahrern, Autofahrern, Lieferverkehr und ÖPNV aufteilen. Im Dialog mit Händlern und Anwohnern ist man zu dem Schluss gekommen, dass an der grundsätzlichen Aufteilung des Straßenraums (Fahrbahn, Parkstreifen, Gehwege) festgehalten werden soll, auch im Hinblick auf die intakte Asphaltdecke. Da in Wehringhausen der Bevölkerungsanteil von älteren Menschen sehr hoch ist und zudem im beschriebenen Bauabschnitt ein Seniorenheim ansässig ist, soll die Lange Straße barrierefrei umgebaut werden.

Ausbau- und Gestaltungsplanung

Der erste Bauabschnitt der Lange Straße erstreckt sich vom Bergischen Ring bis zur Bachstraße, ausgenommen der gepflasterte Bereich vor dem Wilhelmsplatz (Moltkestraße/Roonstraße).

Es ist geplant die Einmündungsbereiche der Querstraßen (Södingstraße, Sternstraße, Mauerstraße, Christian-Rohlf's-Straße, Bleichstraße, Bachstraße) mit taktilen Elementen zu überplanen. Zudem sollen die vorhandenen Bordsteinabsenkungen so angepasst werden, dass sie sowohl den Bedürfnissen von seh- als auch mobilitätseingeschränkten Menschen entsprechen (siehe Plan).

In Höhe Bachstraße, sowie Höhe Sternstraße werden neue Fußgängerüberwege FGÜ („Zebra-Streifen“) installiert. Dies soll zum einen das Überqueren der Lange Straße erleichtern, als auch geschwindigkeitsreduzierend wirken. Zudem wird zu diesem Zweck an der Sternstraße, als auch auf der Höhe des Seniorenheims (Haus Nr.11) der Fahrbahnquerschnitt auf eine Breite von 4,75m verengt.

Die Bushaltestellen vor den Häusern Lange Straße Nr.10/17 werden ebenfalls barrierefrei ausgebaut, wobei die Haltestelle vor dem Haus Nr. 11 dabei zu einer Kaphaltestelle umgebaut wird. Hierzu rückt der Hochbord (Buskapstein) an den Fahrbahnrand, d.h. er wird um die Breite des vorhandenen Parkstreifens nach vorne gezogen.

Zur besseren Akzeptanz und Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (30km/h) werden sogenannte Dialogdisplays an mehreren Standorten installiert. Ein vielerorts bewährtes Gestaltungselement sind Anzeigen mit „Smileys“ und „Frownys“. Wird die Geschwindigkeit vom vorbeifahrenden Kfz eingehalten, wird ein „Smiley“ angezeigt. Überschreitet der Fahrer die Höchstgeschwindigkeit, blinkt ein „Frowny“ („trauriger Smiley“) auf.

Das derzeitige Halteverbot auf der südlichen Fahrbahnseite, zwischen Bachstraße und Roonstraße wird durch ein eingeschränktes Halteverbot ersetzt. Um den Parkdruck abzumindern soll dann in gekennzeichneten Bereichen, in der Zeit von 19:00 – 08:00 Uhr, das Parken auf der

Fahrbahn ermöglicht werden. Zudem wird die auf der nördlichen Seite das Parken mit Parkscheibe, werktags zwischen 7:00 und 19:00 Uhr, um eine Stunde auf dann zwei Stunden verlängert.

An den Einmündungsbereichen der Querstraßen soll eine zusätzliche Beleuchtung installiert werden, um die Atmosphäre ansprechender zu gestalten.

A 2 – A 4 Kinderspielplätze

Das Integrierte Handlungskonzept von 2008 stellt zu den Spielangeboten im Stadtteil Wehringhausen fest, dass es im Untersuchungsgebiet im Allgemeinen ein Defizit an beispielbaren Freiräumen, sowie bei den Spielplätzen und Schulhöfen einen teilweise erheblichen Aufwertungsbedarf gibt. Die fußläufige Erreichbarkeit der Spielplätze und Schulhöfe ist - mit Berücksichtigung von Barrieren, wie große Straßen und der Bahntrasse - in einem Radius von 200 m nicht für alle Bereiche gegeben. Insbesondere in dem zentralen Gebiet zwischen Borsigstraße und Palmkestraße, sowie von der Eugen-Richter-Straße bis zur Minervastraße und dem nord-östlichen Teil zwischen Sternstraße und Bergischem Ring fehlt es an Kinderspielplätzen.

Im Rahmen des Spiel- und Freiraumkonzeptes fanden Ende 2014 umfangreiche Bürgerbeteiligungen in Wehringhausen statt, um Nutzungsansprüche, Wünsche und Gestaltungsvorstellungen der Menschen in Bezug auf ihren Freiraum zu ermitteln. So gab es insgesamt elf (11) Streifzüge mit Kindergarten- und Schulkindern, Jugendlichen und Erwachsenen, sowie eine Fragebogenaktion an einem der Markttag. Außerdem wurden ca. 200 Fragebögen von den Bürgern und ihren Kindern beantwortet. Die Ergebnisse bildeten die Basis für die Empfehlungen des und Spiel- und Freiraumkonzeptes, welche Freiflächen im Stadtteil eine Aufwertung erhalten sollten. Im Dezember 2014 wurde unter Einbeziehung dieser Empfehlungen in Abstimmung zwischen Quartiersmanagement und Verwaltung ein Maßnahmenkatalog erarbeitet und eine Prioritätenliste für die Förderjahre 2015 – 2017 erstellt. Der Lenkungskreis Wehringhausen beschloss im Januar 2015 für das Förderjahr 2015/16 zunächst zehn (10) Einzelmaßnahmen, darunter auch die Umgestaltung des Kinderspielplatzes Rehstraße. Um die Ideen und Änderungswünsche der späteren Nutzer für ihre Spielplätze zu konkretisieren, fand am 21.02.2015 eine Planungswerkstatt für zunächst drei (3) Spielplätze mit reger Bürgerbeteiligung statt.

Zum Abbau der genannten Defizite sollen mit dem jetzigen Förderantrag ab 2016 zunächst die Maßnahmen zur Umgestaltung von 2 vorhandenen Spielplätzen und der Rollschuhbahn umgesetzt werden.

A 2 Kinderspielplatz Rehstraße

Flächengröße:	1.679 m ²
Herstellungskosten brutto:	90.000 €
Architektenhonorar brutto:	26.000 €
Förderfähige Gesamtkosten brutto:	116.000 €

Die Oberbauleitung WBH in Höhe von 2.500 € brutto sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Dieser Spielplatz entstand vor ca. 13 Jahren am Westrand der Sozialen Stadt Wehringhausen. Er wurde als Treffpunkt für die Wehringhauser Kinder und Jugendlichen konzipiert, die die Realschule unweit dieses Spielplatzes besuchten. Da es auf dem Gelände der Realschule auch Spielmöglichkeiten gab, bestand die Ausstattung des Platzes, seinem Zweck als Treffpunkt entsprechend, hauptsächlich aus einer Pergola und einem offenen Pavillon mit diversen Sitzgelegenheiten.

Inzwischen wurde die Realschule in eine Förderschule für Lernbehinderte umgewandelt und die Wehringhauser Jugendlichen besuchen die weiterführenden Schulen der benachbarten Stadtteile. Die Spielangebote auf dem Schulhof der Förderschule stehen den Jugendlichen nur noch eingeschränkt zur Verfügung, da der Schulalltag der Jugendlichen nun auf anderen Schulhöfen stattfindet.

Den Aussagen des Integrierten Handlungskonzeptes; aber auch der aktuellen Hagener Spielleitplanung entsprechend, soll auch der Platz an der Rehstraße mit neuen attraktiven Spielgeräten oder Ausstattungselementen aufgewertet werden, um die Versorgung mit Spieleinrichtungen zu verbessern.

Planungsziel

Die Zielgruppe der Fläche richtet sich vor allem an Familien aus der näheren Umgebung und ältere Jugendliche. Als Planungsvorgabe wurde die Aufwertung des Spielplatzes mit attraktiven Spielgeräten und Ausstattungsgegenständen für diese Zielgruppe entwickelt. Dabei sollten - neben dem Erhalt des grünen Rahmens wie Bäume und Sträucher- auch alle beliebten und gut erhaltenen Spielinhalte bestehen bleiben.

Die gepflasterten Flächen am Eingang der Rehstraße, die Pergola, die Natursteinmauern, die sonstigen Ausstattungsgegenstände und das Spielgerät „Gurtsteg“ befinden sich in einem guten und erhaltenswerten Zustand und werden daher in die Umgestaltung integriert. Die Tischtennisplatte und der Pavillon werden abgebrochen. Der östliche 3,00 x 3,00 m breite Zugang wird durch Bestandspflaster aus den befestigten Flächen um den Pavillon neu angelegt. Ein 3,00 m breiter wassergebundener Weg verbindet die beiden Eingänge und führt über die Flächen. Die Flächen seitlich des Weges werden begrünt und dienen als Spiel- und Picknickfläche. Durch leicht modellierte Hügel wird die Fläche zusätzlich spannend ergänzt.

Auf der erhöhten, rechteckigen Fläche im Bereich des Pavillons werden zwei große Kletterfelsen mit einer Höhe von ca. 3 m, die durch ein Netz verbunden sind, angeordnet. Für den notwendigen umlaufenden Fallschutz wird der in der Unterhaltung kostengünstige Perlkies verwendet.

Östlich der großen Kletteranlage wird eine kleine Sandfläche mit umgesetzten Bestandsnatursteinblöcken (Findlinge) erstellt. Des Weiteren werden auf dem Spielplatz Flächen für drei Fitnessgeräte hergestellt. Ein Gerät, der Liegestütztrainer, wird im Zuge der Umgestaltung oberhalb des Spielgeräts „Gurtsteg“ eingebaut, die anderen beiden Geräte im Bereich der Kletteranlage.

Die bestehende Gehölzstruktur wird im Osten im Bereich der Treppe zur Straße ergänzt. Zusätzlich wird die leicht modellierte Landschaft durch Natursteinblöcke und bis zu 1,5 m hohen Bambus komplettiert. Die Bambuspflanzen erhalten eine Wurzelsperre in Form von Betonringen, um die unkontrollierte Ausbreitung zu vermeiden. Der Spielplatz wird mit einem neuen, 1,20 m hohen Stabgitterzaun eingefasst. Die Zugänge werden mit entsprechenden Wegesperren ausgestattet.

A 3 Kinderspielplatz Palmkestr.

Flächengröße: 1.890 m²

Herstellungskosten brutto: 108.000 €

Architektenhonorar brutto: 33.500 €

Förderfähige Gesamtkosten brutto: 141.500 €

Die Oberbauleitung WBH in Höhe von 3.500 € brutto sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Der Spielplatz Palmkestraße, mit einem Angebot für Kinder und Jugendliche befindet sich am Südrand des zentralen Wehringhausens. Es ist der zurzeit einzige Spielplatz in dem, lt. Integriertem Handlungskonzept mit Spielangeboten unterversorgten zentralen

Wehringhausen zwischen Borsig- und Palmkestraße. Deshalb soll ein Teilbereich dieses Spielplatzes modernisiert werden, um zusammen mit dem neu gestalteten bisherigen Rollschuhplatz Dömbergstraße dem Bedarf an Spielangeboten gerecht werden zu können.

Planungsziel

Als Planungsvorgabe wurde die Aufwertung und Neuordnung des Spielplatzes mit attraktiven Spielelementen bei gleichzeitigem Erhalt des Baumbestandes, des Durchgangsweges und aller beliebten und gut erhaltenen Spielgeräte gesetzt.

Die Planung sieht eine Dreiteilung des Spielplatzes vor. Nördlich entsteht ein komplett neuer Spielbereich für Kleinkinder der Altersklasse 0-6 Jahre und für Kinder von 6-12 Jahren. Der südliche Bereich wird lediglich hinsichtlich einiger Spielanlässe ergänzt. Als dritter Bereich fungiert mittig die Ost-West-Achse als verbindende Platzfläche.

Die zentrale Ost-West-Achse ist als befestigte Platzfläche aus Betonsteinpflaster (Format 20/10/8 cm, Farbton grau) geplant. Von hier aus können alle Spielbereiche erreicht werden und zudem dient sie multifunktional als Spiel- und Lauffläche. Im Osten befindet sich als neuer Treff- und Spielpunkt eine Sitzecke mit vorhandener Tischtennisplatte und Bänken. Die vorhandene Böschung zwischen Tischtennisplatz und Trampolin wird durch eine neue L-Steinmauer und Bepflanzung mit Durchlaufschutz ersetzt. Funktional dient die Achse auch als Zufahrt für Pflegefahrzeuge. Die Zufahrt im Bereich der Palmkestraße wird mit zwei neuen Wegesperren ausgestattet.

Nördlich der Platzfläche schließen zwei neue Spielbereiche an. Diese bestehen zum einen aus einer ca. 60 m² großen Sandspielfläche für kleine Kinder bis 6 Jahre mit einer neuen Sandbaustelle. Der andere Bereich ist ein ca. 210 m² großer Spielbereich mit einer Kletter-Balancier-Anlage und einer optionalen Rutsche. Diese Spielanlage bietet Kindern von 6-12 Jahren ein spannendes Klettererlebnis und integriert sich gut in die vorhandene Baumkulisse. Ggf. wird die vorhandene Wippe in diesem Bereich umgesetzt.

Die Spielbereiche sind umlaufend mit einem Kantenstein gefasst und werden durch eine 2,00 bis 3,00 m breite Wegeverbindung optisch und funktional getrennt. In den Randbereichen bieten vorhandene, aber neu positionierte Bänke neue Sitzbereiche für Jung und Alt. Die vorhandenen Betonkugeln werden in den Pflasterflächen als Spielelemente neu integriert. Der umlaufende, vorhandene Zaun wird in Teilbereichen zurück gebaut, in anderen Teilbereichen erneuert und auf die Außenkante der Pflanzflächen versetzt. In Abschnitten erfolgt eine robuste, pflegeextensive Strauchpflanzung unter den Bestandsbäumen. Südlich der Ost-West-Achse werden die vorhandenen Spielelemente Trampolin und Drehscheibe erhalten bleiben. Ergänzt wird dieser Bereich durch die umzusetzende vorhandene Doppelschaukel und durch ein neues Spiel- und Sitzelement für Jugendliche, dem „Lümmelblatt“. Hinter dieser Bezeichnung verbergen sich miteinander verbundene Dreiecksnetze, die attraktive Sitz- und Liegeflächen bieten.

Die vorhandenen Strauchpflanzungen der südlichen Spielfläche werden in den Randbereichen ergänzt und etwas erweitert.

A 4 Rollschuhplatz Dömbergstr.

Flächengröße:	910 m ²	
Herstellungskosten brutto:		130.000 €
Architektenhonorar brutto:		31.000 €
Förderfähige Gesamtkosten brutto:		161.000 €

Die Oberbauleitung WBH in Höhe von 3.500 € brutto sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Der Platz befindet sich am Südrand des Fördergebietes Soziale Stadt Wehringhausen in unmittelbarer Nähe zum Spielplatz Palmkestraße. Er wurde vor über 40 Jahren als ergänzende Bewegungsfläche zum Spielplatz gebaut. Als Fläche zum Fahrradfahren,

Rollern oder Inlinern ist dieser Platz nach heutigem Standard jedoch viel zu klein. Er soll deshalb – nach heutigem Stand - zum kommunikativen Erholungs- und Bewegungsraum für alle Generationen gewandelt werden. Die Einzelheiten der zukünftigen Nutzung werden zunächst durch den Masterplan für Freiraum, welcher eine intensive Bürgerbeteiligung vorsieht, ausgelotet.

Planung

Das Ergebnis der Werkstatt ergab, dass die Funktion einer „asphaltierten Bewegungsfläche“ auch weiterhin bestehen bleiben soll, jedoch durch gezielte Planungsmaßnahmen auf der ca. 900 m² großen Fläche aufzuwerten ist.

Unter dem Motto „Eine runde Sache ... für alles was ein, zwei, drei oder vier Räder hat“, soll der Platz zukünftig die Kinder aus dem Quartier zum Toben, Spielen, Fahren, Üben oder einfach nur zum Rennen einladen.

Mittig der Platzfläche befindet sich die ca. 360 m² große Rollschuhbahn. Die Einfassung aus Beton wird erhalten und dient auch zukünftig als Anfahrtsschutz. Die Asphaltdecke wird saniert. Im Randbereich bieten 1.10 m hohe Edelstahlgeländer in Abschnitten den weniger geübten Fahrern Festhaltungsmöglichkeiten und eine ca. 10 m lange, 40 cm breite und 45 cm hohe, beidseitig nutzbare Hockerbank aus Beton-Werkstein neue Aufenthaltsmöglichkeiten. Mittig der Rollschuhbahn bietet ein geneigtes Skateelement aus Beton mit integrierter Sitzfläche den geübten Fahrern einen zusätzlichen, spannenden Bewegungsspot.

Die Rollschuhbahn wird umlaufend von einer Platzfläche aus Betonwerkstein (Format 20/10/8, Farbton grau) gerahmt. Für Geburtstagsfeiern steht den Nutzern zukünftig in der nord-östlichen Platzecke ein multifunktional nutzbarer Treffpunkt zur Verfügung. Ein großes Sitzpodest mit einem Baum in der Mitte lädt zum gemeinsamen Sitzen, Liegen oder dem Aufbau einer Geburtstagstafel ein. Zudem bieten neue Langbänke neue attraktive Aufenthaltsbereiche.

Der Platz wird umlaufend von einem grünen Band aus robusten und pflegeextensiven Sträuchern gerahmt, welches sich Richtung Bachstraße um einen 2,00 m breiten Rasenstreifen aufweitet. Hier wurde eine kleine Platzfläche mit drei Fahrradbügeln, zwei Hundekotstationen und die Pflanzung von zwei neuen Solitäräumen integriert. Ein Zugang erfolgt im Bereich der Dömbergstraße über einen 4,00 m breiten und mit zwei Wegesperren gesicherten Weg. Der zweite Zugang erfolgt über eine 1.20 m breite Toranlage im Bereich der Bachstraße. Entlang beider Straßen wird der Zaun vollständig durch einen 1.20 m hohen Stabgitterzaun ersetzt, entlang der Grundstücksgrenzen wird der Bestandszaun erhalten.

A 5 Teilmaßnahme Grünanlage Bohne

Flächengröße: 8.540 m² von 13.000 m² Gesamtfläche

Herstellungskosten brutto: 150.000 €

Kosten Planung und Bauleitung brutto: 21.000 €

Förderfähige Gesamtkosten brutto: 171.000 €

Ausschreibung und Bauleitung WBH 15.500 € sind nicht förderfähige Kosten.

A 5a Freizeitpark Bohne

Herstellungskosten brutto: 310.000 €

Kosten Planung brutto: 42.500 €

Förderfähige Gesamtkosten brutto: 352.500 €

Ausschreibung und Bauleitung WBH 33.500 € sind nicht förderfähige Kosten.

Situation

Die geplante Grünfläche mit dem Arbeitstitel „Bohne“ liegt nördlich des Bodelschwingplatzes zwischen der Bahnhofshinterfahung und den Grundstücken an der Wehringhauser Straße. Die Fläche wird zur Bahnhofshinterfahung hin von einem Lärmschutzwand und in Richtung zur Wehringhauser Straße von einer mehrgeschossigen Wohnbebauung begrenzt.

Die geplante Grünfläche ist an mehreren Stellen direkt von der Wehringhauser Straße aus zugänglich. Somit besteht auch eine direkte Verbindung zum Bodelschwingplatz. Zusammen mit dem Platz bildet die Grünfläche „Bohne“ ein wichtiges Bindeglied in der Achse Stadtwald - Oberstadt Wehringhausen – Phillipshöhe.

Es handelt sich um eine ehemalige Gewerbefläche, auf der im Zuge der Baumaßnahme Bahnhofshinterfahung vorhandene belastete Aushub- und Abbruchmassen nach einem Sanierungsplan (Bodenmanagement) aufgebracht und modelliert werden und die mit einer bituminösen Anspritzung versiegelt und einer Deckschicht aus schwer bindigem unbelastetem Boden versehen wird. Es ergibt sich eine Fläche, die zum Lärmschutzwall hin ansteigt. Die Modellierung wird im Rahmen der Baumaßnahme Bahnhofshinterfahung so hergestellt, dass eine Anpflanzung von Bäumen an bestimmten Stellen möglich ist. Durch die Tatsache, dass die Straßenbaumaßnahme zeitlich vorweggelaufen ist und die Soziale Stadt mit ihren Nutzungsanforderungen erst jetzt verspätet aufsatteln kann, muss es gelingen, trotz des Baufortschritts bei der Umsetzung des Sanierungsplans, das Gelände oberhalb der Versiegelungsschicht mit Mitteln der Sozialen Stadt so herzurichten und umzugestalten, dass es den Freiraum- und Freizeitansprüchen des Stadtteils gerecht wird. Das bedingt einen komplexen Abstimmungsprozess. Da vielfältige Schnittstellen und Randbedingungen zweier Fördertöpfe abzustimmen sind, hat bei der Bezirksregierung ein Gespräch mit beiden zuständigen Dezernaten stattgefunden. Dabei wurde deutlich, dass eine Änderung des Sanierungsplans erforderlich ist, eine exakte inhaltliche und kostenmäßige Trennung erwartet wird und die Maßnahme aus der Sozialen Stadt unmittelbar auf die bereits laufende Baustelle des Sanierungsplans aufzusatteln ist. Die ursprünglich in einem 2. Bauabschnitt vorgesehene Umgestaltung der nordöstlichen Teilfläche muss daher vorgezogen werden. Hierfür wird ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn zu beantragen sein. Die Durchführung der Maßnahme macht es zudem notwendig, dass die Ausschreibung und Bauleitung in einer Hand liegen und daher durch den WBH durchgeführt werden. Die Ingenieurleistungen des WBH werden sich in Höhe von ca. 49.000 € für die Gesamtmaßnahme belaufen.

Planungsziel Gesamtmaßnahme

Eine erste Planungskonzeption im Rahmen vom Planungsbüro Scape zur Gestaltung der Bohne laut Masterplan Freiraum sieht eine Wegeerschließung vor, die einen Rundgang erlaubt. Eine Aufenthalts- und Aussichtsfläche an der höchsten Stelle bietet einen Blick über die Straße in das Tal der Ennepe und macht so den durch den Fluss gebildeten Talraum erlebbar. Aufgrund des erheblichen Defizits an Spieleinrichtungen soll der nordöstliche Bereich als Spiel- und Freizeitanlage hergestellt werden. Wegen der benachbarten Wohnbebauung hat ein Lärmgutachter bereits mögliche von nicht möglichen Nutzungen differenziert.

Mit der Konkretisierung der Planung wurde nach einem Angebotsverfahren das Planungsbüro wbp aus Bochum beauftragt. Dieses hat am 28.05.2015 eine Planungswerkstatt durchgeführt und hat entsprechend den Ergebnissen einen Entwurf mit Kostenschätzung erarbeiten, der Ende Juni 2015 dem Lenkungskreis vorgestellt wird. In der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 10.06.2015 wurde über die Ergebnisse der Planungswerkstatt berichtet und auf die Notwendigkeit einer Dringlichkeitsentscheidung zum Durchführungsbeschluss bis Mitte Juli 2015 hingewiesen. Die Planung sieht im hinteren Teil auf der mit belasteten Boden aufgeschütteten Fläche eine Pumprack für Mountain Biker vor, die aber auch gerne mit anderen Fahrzeugen vom Skateboard, über Kinderfahrrad bis Bobby Car befahren werden kann. Ferner ein Streetball-Feld in den Maßen 20,00 x 10,00m mit zwei Körben. Ergänzt werden diese Freizeitangebote wie z.B. durch Tischtennisplatten. Ein überdachter Unterstand rundet das Angebot der Anlage ab.

A 6 Sitzplatz in der Grünanlage der Villa Post

Flächengröße:	6.500 m ²	
Herstellungskosten brutto:		26.000 €
Städtische Planung:		0
Förderfähige Gesamtkosten brutto:		26.000 €

Ausschreibung und Bauleitung WBH in Höhe von 2.400 € brutto sind nicht förderfähige Kosten.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes Soziale Stadt Wehringhausen liegt unmittelbar an der Wehringhauser Straße die Industriellenvilla Post. Die historische unter Denkmalschutz stehende Villa befindet sich in städtischem Besitz und wird seit 1998 als Volkshochschule genutzt.

Der zur Villa gehörende Park präsentiert sich mit großzügigen Rasenflächen und umfangreichem Baumbestand. Er wird durch die Wehringhauser Str. von der Wohnbebauung der Wehringhauser Unterstadt getrennt und bietet bisher praktisch keine Nutzungsmöglichkeiten. Das im Zusammenhang mit dem Bau der Bahnhofshinterfahung entstandene Landschaftsbauwerk, einem bis auf ca. 4 m Höhe in Richtung der Straße ansteigenden, mit Rasen eingesättem und punktuell mit Sträuchern bepflanztem Erdkörper, schafft zukünftig eine optische Ausweitung der Grünfläche bei gleichzeitiger Abschirmung der Straßenimmissionen. Außerdem besteht die Möglichkeit durch die Verbindung zur in unmittelbarer Nähe geplanten Grünfläche Bohne den Park aus seiner bisherigen isolierten Lage zu befreien. Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, den Park so auszustatten, dass er für die Erholung im unmittelbaren Wohnumfeld nutzbar wird.

Planung

In direkter Nähe des Gebäudes soll ein Außensitzplatz mit Hochbeeten entstehen. Dieser wird verschiedenen Nutzungen dienen.

Die geplante Maßnahme wurde im Rahmen des durchgeführten Soziale-Stadt-Projektes „Garten.Reich! – Wehringhausen“ zusammen mit der VHS entwickelt und wurde in den abgeschlossenen „Masterplan Freiraum“ als Maßnahme mit aufgenommen. Sie wurde außerdem durch die Planungswerkstatt am 28.02.2015 mit Wehringhauser Bürgern bestätigt. In direkter Nähe des Gebäudes soll ein Außensitzplatz mit Hochbeeten entstehen. Dieser wird verschiedenen Nutzungen dienen.

Maßnahmen für den Zeitraum des STEP 2016

Für die Förderung in 2016 werden nachfolgende bauliche Maßnahmen beantragt. Die zur Förderung zu beantragenden Projekte sind im Lenkungskreis beschlossen worden.

B 1 Teilmaßnahme Bodelschwingplatz

Flächengröße: 3.020 m²

Herstellungskosten brutto: 550.000 €

Kosten Planung und Bauleitung brutto: 120.000 €

Gesamtkosten brutto: 670.000 €

Die Oberbauleitung WBH 14.500 € sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Früher einmal war der Bodelschwingplatz mit seinem von den Bürgern gestifteten Brunnen das Herzstück der Wehringhausener Unterstadt. Nach dem Ausbau der Wehringhauser Straße als Bundesstraße B7 verkommt der idyllische Platz zum Leid der Anwohner in Autoabgase und Verkehrslärm. Gerade noch als Parkplatz ist die Fläche interessant. Der Besatz der umliegenden Geschäfte ist nach und nach zurückgegangen; an das ehemalige rege Geschäftsleben kann sich kaum jemand noch erinnern. Obwohl Wehringhausen zu den dicht besiedelsten Stadtteilen Hagens gehört, lebten 2005 am Bodelschwingplatz und der näheren Umgebung nur noch 838 Personen, davon ca. 43 % ausländischer Nationalität. Im Erdgeschoss der Bebauung rund um den Bodelschwingplatz und am Bodelschwingplatz

befinden sich viele leere Ladenlokale.

Durch die Planung einer neuen Umgehungsstraße (Bahnhofshinterfahung) ergeben sich neue Entwicklungsmöglichkeiten um den historischen Bodelschwinghplatz wieder zum zentralen Aufenthaltsort der Wehringhauser Unterstadt zu machen. Nachdem der Bau der seit langem geplanten Bahnhofshinterfahung konkreter wurde, initiierte die Stadt Hagen bereits 2005 eine Planung zur Neugestaltung des Bodelschwinghplatzes in Form eines kooperativen Werkstattverfahrens. In Gesprächen mit Anwohnern und Nutzern des Platzes wurden in 3 Monaten Ideen zur Umgestaltung des Platzes entwickelt. Auf dieser Grundlage entwickelten die teilnehmenden Büros ihre Entwürfe für den Platz. Der ausgewählte Siegerentwurf des Büros Scape-Landschaftsarchitekten wurde als Beitrag der Stadt Hagen im Landeswettbewerb Stadt macht Platz – NRW macht Plätze 2004/2005 eingereicht und seitens des Landes damals als förderungswürdig angesehen. Allerdings wurde eine Modifizierung des Wettbewerbsentwurfs durch Einbeziehung der Wehringhauserstraße gefordert. Die Realisierung des Platzes wurde zunächst bis zur Baudurchführung der Bahnhofshinterfahung zurückgestellt.

Das im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt Wehringhausen bereits im Jahre 2008 durch das Büro Dr. Jansen, Köln erarbeitete Integrierte Handlungskonzept stellt zum Bodelschwinghplatz fest: „Heute präsentiert sich der Platz in einem trostlosen Zustand. Die Hälfte des Platzes wird als Parkfläche genutzt. Die Geräte des Spielplatzes sind „in die Jahre“ gekommen.

Insgesamt wirkt die Fläche nicht als Platz sondern wie ein „Sammelsurium“ verschiedener Nutzungen, ohne durchgängige Gestaltung. Darüber hinaus bietet er keine Aufenthaltsqualitäten, was durch den sehr starken Verkehrslärm der Eisenbahntrasse und der Wehringhausener Straße noch verstärkt wird. Einzig der Brunnen wurde vor wenigen Jahren saniert.“

Planungsziel

Vor dem Hintergrund der historischen Bedeutung des Bodelschwinghplatzes, war es das zentrale Planungsziel des Entwurfs aus dem Jahre 2005, wieder eine Mitte für den Stadtteil Wehringhausen zu schaffen, die den Ansprüchen der Bürgerschaft an einen intensiv und vielfältig nutzbaren Ort gerecht wird. Die Planung sah vor, dass die Parkplatz-Nutzung überwiegend aufgegeben und der Brunnen in eine neue Struktur aus Grünflächen und neuem Bodenbelag eingebettet und der Spielplatz erneuert wird. Die Umsetzung der Platzgestaltung soll mit der Realisierung der Bahnhofshinterfahung und einer Umnutzung der umliegenden Wohngebäude zu einem Dienstleistungsstandort erfolgen. In dieser Neugestaltung und Neuausrichtung stellt der Platz ein wesentliches Verbindungselement zwischen „Unterstadt“ und „Oberstadt“, aber auch ein wesentliches grünes Freiraumelement innerhalb des geplanten neuen Konzepts für mehr Grün und Freiflächen im Stadtteil dar. Dabei ist der Bodelschwinghplatz ein Baustein, der im Zusammenhang mit der zukünftig verkehrsberuhigten Wehringhauser Straße und mit der Anbindung zur Oberstadt und an den SBahn-Haltepunkt Wehringhausen sowie die nördlich gelegene Grünfläche „Bohne“ zu sehen ist. Die Weiterführung geplanter Wege über eine neue Promenade entlang der Ennepe hinauf zum Naherholungsbereich Philippshöhe kann zu weiteren positiven Impulsen für den belasteten Stadtteil führen.

Nachdem der 1.Baubschnitt der Bahnhofshinterfahung Mitte Juli 2014 für den Verkehr freigegeben wurde, sind die ersten Voraussetzungen zur Aufwertung des Bodelschwinghplatzes geschaffen. Die endgültige Planung zur Umgestaltung des Bodelschwinghplatzes soll nach Vorliegen der Ergebnisse der soeben beauftragten Masterpläne Freiraum und Verkehr im Frühjahr 2015 in Auftrag gegeben werden. Die Realisierung ist dann für 2016 vorgesehen.

B 2 Teilmaßnahme Umgestaltung der Wehringhauser Straße

Flächengröße: 2.650 m²

Herstellungskosten brutto:	400.000 €
Kosten Planung und Bauleitung brutto:	50.000 €
Gesamtkosten brutto:	450.000 €

Die Oberbauleitung WBH 6.000 € sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Für die Situation an der Wehringhauser Straße gilt das bereits zum Bodelschwinghplatz Gesagte.

Im Zusammenhang mit dem Bodelschwinghplatz wird auch der angrenzende Bereich der Wehringhauser Straße in einem ca. 160 m langen Teilbereich durch den Bau der Bahnhofshinterfahung vom Durchgangsverkehr entlastet. Dadurch bietet sich auch hier die Möglichkeit einer Umgestaltung, die in Einheit mit dem Platz zu sehen ist. Aus diesem Grund hatte die Bewertungskommission NRW im Landeswettbewerb Stadt macht Platz – NRW macht Plätze 2005 bereits eine Modifizierung des ausgewählten Wettbewerbsentwurfs zur Neugestaltung des Bodelschwinghplatzes die Einbeziehung der Wehringhauserstraße gefordert.

Planungsziel

Durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite können die vorhandenen Stellplätze vom Bodelschwinghplatz verlagert und entlang der Straße angeordnet werden. Zudem besteht die Möglichkeit den Straßenraum zur vorrangig fußläufigen Nutzung bzw. als Aufenthaltsbereich bei punktueller Begrünung zu gestalten.

B 3 Unterführung Bodelschwinghplatz-Augustastraße

Flächengröße: Ca. 100 lfm Wegefläche (ca. 4,5-5 m breit) zzgl. ca. 200 m² Böschung

Herstellungskosten: 80.000 €

Kosten Planung und Bauleitung brutto: 20.000 €

Gesamtkosten brutto: 100.000 €

Die Oberbauleitung WBH 2.400 € sind nicht förderfähige Kosten.

Vorgeschichte und Situation

Die Bahngleise liegen in der Höhe gestaffelt sowohl höhengleich zur Augustastraße und zum Bodelschwingh-Platz, der ca. 3,00m tiefer als die Augustastraße liegt. Um die Gleise zu unterqueren gibt es parallel zum Gehweg der Augusta-Straße eine sowohl breite Treppenanlage, wie auch eine langgestreckte Rampe mit ca. 10 % Gefälle bis zur Mündung der Unterführung.

Die Fläche gehört der Deutschen Bahn, die Wegeflächen sind jedoch langjährig schon in der Unterhaltung und Verkehrssicherung der Stadt Hagen. Die Bahn AG erteilt ihre Zustimmung zur Umgestaltung der Unterführung, wird sich jedoch nicht an den Kosten beteiligen.

Die Wände der Unterführung werden regelmäßig von Sprayern verunstaltet. Die Treppenanlage und die Unterführung sind zunehmend zum Aufenthaltsort von Menschen geworden, die ihren Platz eher am Rande der Gesellschaft haben. Für einen Großteil der Bevölkerung Wehringhausens ist die Unterführung Augustastraße ein „Unort“, der gemieden wird.

Planungsziel

Durch bauliche Veränderungen soll die derzeitige Situation unter Einbeziehung der Nutzer und Anwohner entschärft und damit auch für alle Bewohner Wehringhausens wieder zu einer gerne genutzten Wegebeziehung zwischen der Oberstadt und der Unterstadt, dem neu gestalteten Bodelschwinghplatz und der neuen Freifläche nördlich der Wehringhauser Straße werden.

Die Maßnahmen im Einzelnen:

- Ein neuer Wegebelag soll den Platzbelag des Bodelschwingh-Platzes aufnehmen, ihn in der Unterführung fortsetzen und so eine Verbindung zur Augusta-Straße auf der anderen Seite der Bahntrasse herstellen.
- Die verschmierten Wandflächen sollen einen neutralen Grundanstrich erhalten und

können dann z.B. als frei gegebene Flächen für Sprayer und Street-Art-Künstler zur Verfügunggestellt werden.

- Ein neues Beleuchtungskonzept zielt bewusst auf die Nutzung des ‚Tunnels‘ als ‚Kunstort‘ ab.

B 4 Wilhelmsplatz

Eine erste Planungskonzeption im Masterplan Freiraum sieht vor, dass der Wilhelmsplatz im zentralen Bereich vom ruhenden Verkehr befreit wird und Stellplätze nur in den Randbereichen angeordnet werden. Dies wird als notwendig angesehen, wenn man die Aufenthaltsqualität auf dem Platz verbessern will.

Der Wilhelmsplatz ist im räumlichen Zusammenhang mit der Maßnahme Umgestaltung Lange Straße, 1. BA zu sehen. Eine Entwurfsentwicklung auf der Grundlage der Masterpläne Verkehr / Mobilität und Freiraum soll an ein externes Planungsbüro vergeben werden, das dann, wie auch für andere Maßnahmenbereiche vorgesehen, eine Planungswerkstatt im Herbst 2015 veranstaltet.

Nach Erfahrungen mit verschiedenen Umgestaltungen des Wilhelmsplatzes in der Vergangenheit zeichnet sich ab, dass eine Verlagerung von Stellplätzen ohne Angebot von Ersatzflächen im Nahbereich im Stadtteil und politisch keine Resonanz finden wird. Eine Verlagerung von Stellplätzen ist aber nur mit Fördermitteln finanzierbar. Vor Veranstaltung einer Planungswerkstatt ist daher die Förderfähigkeit des vorgesehenen Umgestaltungskonzeptes mit der Bezirksregierung zu klären.

Kostenzusammenstellung der Maßnahmen zum Förderantrag Soziale Stadt Wehringhausen

Projekt Nr.	Bezeichnung	Baukosten Brutto	Honorar	Förderfähige Gesamtkosten	WBH
A 1	Umgestaltung Lange Str. 1 BA	144.000 €	26.000 €	170.000 €	8.000 €
A 2	KSP Rehstr.	90.000 €	26.000 €	116.000 €	2.500 €
A 3	KSP Palmkestr.	108.000 €	33.500 €	141.500 €	3.500 €
A 4	Rollschuhplatz Dömbergstr.	130.000 €	31.000 €	161.000 €	3.500 €
A 5	GA Bohne	150.000 €	21.000 €	171.000 €	15.500 €
A 5a	Freizeitpark Bohne	310.000 €	42.500 €	352.500 €	33.500 €
A 6	GA Villa Post, 1. BA - Sitzplatz	26.000 €	0 €	26.000 €	2.400 €
	A Projekte Gesamt			1.138.000 €	
B 1	Neugestaltung Bodelschwinghplatz	550.000 €	120.000 €	670.000 €	14.500 €
B 2	Umgestaltung Wehringhauser Str.	400.000 €	50.000 €	450.000 €	6.000 €
B 3	Unterführung Bodelschwinghplatz	80.000 €	20.000 €	100.000 €	2.400 €
B 4	Neugestaltung Wilhelmsplatz				
B 5	Umgestaltung Lange Str. 2 BA				
	B Projekte Gesamt			1.220.000 €	