



# Wohnumfeldverbesserung Neue Stadt

Vorschläge und Anregungen

	Seite
• Vorwort	4
<b>1. Einleitung</b>	
• Ausgangssituation, Planungsanlaß	5
• Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmenvorschläge	6
<b>2. Ruhender Verkehr-Stellplätze</b>	
• Übersicht: Situation, Problemschwerpunkte, Zielsetzung und Vorschläge	10
• Anlage von Stellplätzen auf den Grundstücken der Einfamilienhäuser	11
• Anlage dezentraler Gemeinschafts carpports	12
• Anlage von offenen Stellplätzen im Bereich der Großgaragen	13
• Zusammenfassung	14
<b>3. Infrastruktur – Verkehr</b>	
• Situation, Defizite und Ziele	15
• Übersicht: Bestandsaufnahme der Straßenzustände	16
• Übersicht: Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraums	17
• Verkehrsberuhigungsmaßnahmen am Beispiel Otto-Hahn-Straße	18
• Straßenraumgestaltung in der Otto-Hahn-Straße	19
• Gestaltung von Park- und Wendeanlagen	20
• Gestaltung Siedlungseingang Söderblomstraße	21
• Umbau Einmündung Nansenstraße/Sraelener Straße	22
• Querung über die Sraelener Straße	23
• Die Maßnahmen im Überblick	24
<b>4. Grün- und Freiflächen</b>	
• Übersicht: Situation, Problemschwerpunkte, Zielsetzungen und Maßnahmen	26
• Grünanlage an der Nordumgehung („Bürgerwäldchen“)	28
• Gestaltung Spielplatz Paul-Ehrlich-Straße	30
• Ausbau und Gestaltung des Fuß- und Radweges im Grünzug	31
<b>5. Bauliche Veränderungen/Nachverdichtung</b>	
• Übersicht: bauliche Situation, Ziele und mögliche Maßnahmen	32
• Beispiele	34
<b>6. Umgestaltung Concordienplatz</b>	
• Situation, Defizite und Zielsetzung	36
• Vorschläge zur Umgestaltung	37

## Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger der Neuen Stadt,  
als die Neue Stadt in den 70er Jahren gebaut wurde, war der Name gleichzeitig Programm.

Weil Wohnraum dringend gebraucht wurde, sollten die zunächst für die Bedürfnisse der Besatzungsstreitkräfte bebauten Bereiche ergänzt und zu einem neuen Wohngebiet für die gesamte Stadt entwickelt werden. Neu, nicht nur im Sinne neuer Gebäude, sondern auch eines zeitgemäßen, modernen Städtebaus.

So entstand ein Lebensraum mit eigenständigem Charakter und qualitätsvollen Strukturen, besonders geprägt durch die einheitliche Gestaltung der Bebauung und die Großzügigkeit der Straßenräume und Grünflächen.

In den vergangenen 30 Jahren wurde die Neue Stadt ein lebendiger Teil Kempens, ein Zuhause für über 8.000 Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt.

Die Mischung der unterschiedlichen Wohnformen, die gute Infrastruktur mit Schule und Nahversorgungsbereichen sowie die schönen Grünflächen bewährten sich in diesen 30 Jahren als tragende Grundpfeiler dieses Stadtviertels.

Gleichzeitig veränderten im Laufe der Zeit Bereiche ihr Gesicht, Ausstattungen und Baustrukturen kamen in die Jahre, Nutzerwünsche wandelten sich. Mit der schrittweisen Veränderung der Situation entwickelten sich naturgemäß auch geänderte Anforderungen und Auffassungen, besonders im Hinblick auf die Regelung des Verkehrs, den Parkraumbedarf, die Gestaltung des Straßenraums und die öffentlichen Plätze.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, hat der Rat der Stadt die Verwaltung beauftragt, bestehende Problempunkte zu untersuchen und Vorschläge zu ihrer Lösung zu entwickeln.

Diese Broschüre möchte Sie über die Arbeitsergebnisse informieren, Anregungen geben für individuelle Aktivitäten und für eine ausführliche Diskussion über sinnvolle und wünschenswerte Verbesserungsmaßnahmen.

Das Ergebnis dieser Diskussion soll die Grundlage für die Entscheidung bilden, welche Vorschläge berücksichtigt und schrittweise umgesetzt werden sollen.

In diesem Sinne hoffe ich, dass die Lektüre Ihr Interesse findet und Anstoß gibt für eine lebendige Diskussion sowie für weitere Anregungen und Ideen aus der Bürgerschaft, damit auf dieser Basis die Grundlagen für die Weiterentwicklung der Lebensqualität in Ihrem Stadtteil geschaffen werden können.



Karl Hensel  
Bürgermeister

Die Entwicklung der Siedlung „Neue Stadt“ begann in den späten 60er Jahren und wurde durch Wohnraummangel ausgelöst. Angestrebt war eine deutliche Steigerung der Einwohnerzahl Kempens.

Aufgrund einer durchgeführten Sanierung der Altstadt, mit der 1968 begonnen wurde, konnte eine funktionsfähige Innenstadt, die den Anforderungen der Gegenwart gerecht wird entwickelt werden.

Parallel zu der beginnenden Durchführung der Sanierungsmaßnahmen wurde die Gründung der „Neuen Stadt“ beschlossen. Es war zunächst vorgesehen, Wohnraum für Stationierungstreitkräfte der NATO bereit-zustellen.

Die Stadt Kempen führte einen Ideenwettbewerb durch, um ein optimales städtebauliches Ergebnis zu erzielen. Unter Beratung mit dem Regierungspräsidium sowie dem Landesstraßenbauamt wurde der Entwurf von Herrn Dipl.-Ing. Hebestreit als Grundlage für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 6 im Jahre 1964 ausgewählt. Ziel war die Gründung einer qualitätsvollen Siedlungsstruktur mit einheitlichem städtebaulichem Erscheinungsbild.

### Die Entwicklung der „Neuen Stadt“

Folgende Merkmale fanden besondere Berücksichtigung:

- Vermeidung jeglichen Durchgangsverkehrs durch die Wohnbereiche und Aufteilung des Ziel- und Quellverkehrs.
- Straffe Gliederung der Baukörper unter Verwendung 2-geschossiger Reihenhausbauten für Eigenheime, 4-geschossiger Bauzeilen für Mietwohnungen und 8-geschossiger Häuser als Dominanten am Grünzug, der als Fußgängerbereich die Wohngebiete verbindet.
- Höhendifferenzierung der Baukörper, Anordnung von Sammelgaragen an den Eingangsstellen des Verkehrs, funktionelle Einordnung von Schulen, Festhalle und Ladengeschäften.

### Besondere Merkmale



Im Jahre 1969 wurde der bestehende Bebauungsplan Nr.6 um ca. 240 Wohneinheiten erweitert und zum Bebauungsplan 6a umgewidmet.

1969 wurden die Bebauungspläne 21, 22 und 23 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden St. Hubert und Schmalbroich aufgestellt und erweitern den Bereich nach Norden.

### Siedlung von hoher Qualität

Insgesamt besitzt die Neue Stadt eine für Siedlungen dieser Art hohe städtebauliche Qualität. Dies ist zum einen durch die homogene Architektur begründet, durch die es ermöglicht wurde, unterschiedliche Haus- und Wohnformen gestalterisch zusammenzuführen. Zum anderen ist die Bebauung eingebettet in eine hochwertige Grünstruktur.

### Defizite

Wie die Ergebnisse einer Voruntersuchung, sowie sonstige augenscheinliche Prüfungen ergeben, zeigen sich heute in der Neuen Stadt spezifische Defizite funktionaler sowie gestalterischer Art:

- Durch die enorme Zunahme des fließenden und ruhenden Verkehrs seit der Planung und Umsetzung der Siedlung „Neue Stadt“ bestehen Parkraum- und Verkehrssicherheitsprobleme.
- Die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze sowie von Grün- und Freiflächen und deren Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten sind verbesserungswürdig.
- Es besteht Nachfrage nach baulichen Veränderungen, insbesondere nach Erweiterung vorhandener Gebäude.
- der Concordienplatz ist als zentraler Quartiersplatz zu schwach ausgeprägt und weist gestalterische und funktionale Mängel auf.

### Zielsetzung

#### Die inhaltlichen Ziele sind:

- funktionale und gestalterische Verbesserungen im öffentlichen Straßenraum
- Stärkung der Aufenthaltsqualität im Bereich der öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen
- Schutz vorhandener Qualitäten und Weiterentwicklung des Siedlungsbildes
- Prüfung von Erweiterungs- und Veränderungsmöglichkeiten der Bebauung.
- Zentrumsbildung am Concordienplatz und Stärkung der Identität der Neuen Stadt

### Handlungsfelder

#### Um diese Ziele zu erreichen sind Vorschläge für die folgenden Handlungsfelder erarbeitet worden:

- Ruhender Verkehr – Stellplätze
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Straßenraum- und Platzgestaltung
- Gestaltung von Grün- und Freiflächen
- bauliche Veränderungen/Nachverdichtung
- Gestaltung Concordienplatz

Seit der Planung und Bebauung der Neuen Stadt kam es zu einer enormen Zunahme des fließenden und ruhenden Verkehrs, die in diesem Umfang nicht vorhergesehen wurde. So sieht die Stellplatzbemessung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 6a für Eigenheime einen Schlüssel von 1 Stellplatz pro Wohneinheit, und für Mietwohnungen lediglich 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit vor. Der tatsächliche Bedarf liegt heute jedoch bei ca. 1,5 bis 2 Stellplätzen pro Wohneinheit. Es besteht ein hoher Parkdruck auf die Wohnstraßen, die ihre Funktion so nur eingeschränkt erfüllen können.

### **Anzustreben wäre:**

- zusätzliche Parkangebote zu schaffen
- den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu ordnen
- Die Stellplätze verstärkt den Grundstücken zuzuordnen

### **Die Vorschläge für den ruhenden Verkehr setzen hier an:**

- Schaffung von Einzelstellplätzen auf Privatgrundstücken
- Errichtung von Gemeinschaftsgaragen
- Anlage offener Stellplatzanlagen im Bereich der Sammelgaragen
- Gliederung und Gestaltung der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum

Die Anlagen für den fließenden Kfz-Verkehr sind sowohl in den überörtlichen, das Gebiet tangierenden Straßen, als auch in den gebietsinternen Wohn- und Sammelstraßen sehr breit und zu großzügig gestaltet. Besonders im nördlichen Siedlungsteil werden wegen der oft zurückliegenden oder niedrigen Gebäude keine deutlichen Raumkanten gebildet. Dies verführt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten, die die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer beeinträchtigt. Vorhandene verkehrsberuhigende Maßnahmen sind teilweise problematisch (zu steile Schwellen). Auch die Einmündungen von drei der vier Zugangsstraßen in die Neue Stadt sind überdimensioniert. Hier besteht ein relativ hohes Verkehrsaufkommen mit hohen Fahrgeschwindigkeiten.

### **Anzustreben wären:**

- Verbesserungen der räumlichen Qualität und Proportionierung der Straßenverkehrsflächen
- eine höhere Verkehrssicherheit

### **Die Vorschläge für den fließenden Verkehr setzen hier an mit:**

- dem Ersetzen der vorhandenen Fahrbahnschwellen durch Fahrbahnverschwenkungen und -einengungen
- der Umgestaltung der Profile überbreiter Straßen
- Baumpflanzungen im Straßenraum
- der Umgestaltung der zu sanierenden Park- und Wendeanlagen
- dem Rückbau der Einmündungen auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen

## Ruhender Verkehr

## Fließender Verkehr

## Grün- und Freiflächen

Im öffentlichen Raum zeigen sich unterschiedliche Qualitäten und Problemschwerpunkte. In der nördlichen Neuen Stadt überwiegt eine deutliche Trennung zwischen privaten und öffentlichen Freiflächen, es gibt viele intensiv nutzbare Gärten.

Im südlichen Teil sind öffentliche und private Grünflächen gut miteinander vernetzt. Das städtebauliche Konzept sah in weiten Teilen eine Gestaltung der Grünflächen als regelmäßig gemähte Wiesen oder Rasen vor, der den Bewohnern insgesamt als gemeinschaftliches Grün zugänglich ist. Die Qualität dieser öffentlichen Grünflächen liegt vor allem in ihrer ästhetischen Wirkung in Verbindung mit den frei in der Fläche stehenden Geschosswohnungsbauten.

## Bauliche Veränderungen/ Nachverdichtung

### Anzustreben wären:

- der Erhalt und die Stärkung der offenen Grünbeziehungen
- eine Stärkung des Angebotes für Kinder und Jugendliche
- eine Verbesserung der sozialen Kontrolle der öffentlichen Räume

### Die Vorschläge für die Gestaltung von Grün- und Freiflächen setzen hier an mit:

- der Weiterentwicklung der Grünanlage an der Nordumgehung, dem sog. „Bürgerwäldchen“
- der Schaffung / Verbesserung von Sichtbeziehungen durch Freischneiden wichtiger Blickachsen
- der Neugestaltung und teilweisen Verlagerung von Spielplätzen
- der Verbreiterung der Hauptwegeverbindung im zentralen Grünzug

Die neue Stadt ist prinzipiell abschließend bebaut. Für Nachverdichtungen in größerem Umfang sind keine geeigneten Flächen vorhanden. Einzelne Gebäude könnten jedoch baulich erweitert werden, hier besteht eine entsprechende Nachfrage seitens der Hauseigentümer.

### Anzustreben wäre:

- eine für das Siedlungsbild verträgliche Gestaltung bei baulichen Erweiterungen

### Die Vorschläge für bauliche Erweiterungen setzen hier an mit:

- der Zulassung von baulichen Erweiterungen (Dachgauben) in geordneter Form in mehreren geeigneten Teilbereichen des Gesamtgebietes.
- der Eröffnung der Möglichkeit einer Neubebauung am nördlichen Siedlungsrand (Verlagerung des Bolzplatzes Thomas-Mann-Str.)
- der möglichen Erweiterung von Gebäuden in der Thomas-Mann-Str.

Der Concordienplatz stellt das eigentliche Zentrum der Neuen Stadt dar. Hier kommt es vor allem darauf an, seine zentrumsrelevanten Qualitäten in funktionaler und gestalterischer Hinsicht zu stärken.

### **Anzustreben wären:**

- eine stärkere räumliche Fassung des Platzes
- eine Gliederung und Zonung der undifferenzierten Fläche
- eine Reduzierung der im Vergleich zur Randbebauung zu großen Platzfläche
- eine Stärkung der Aufenthalts- und Identifikationsfunktion
- eine verbesserte Anbindung des Concordienplatzes an den Grünzug

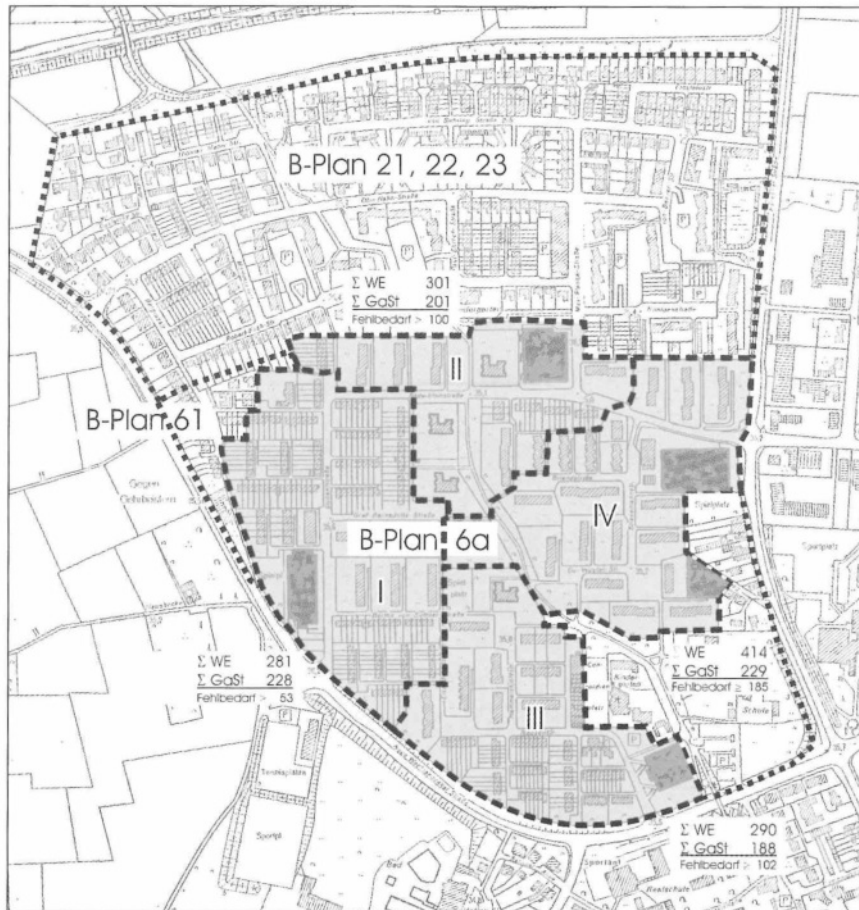
### **Die Vorschläge für eine Umgestaltung des Concordienplatzes setzen hier an mit:**

- dem Vorschlag einer Aufstockung bzw. einer einheitlichen, optisch erhöhten Fassadengestaltung der westlichen Platzrandbebauung
- einer Fassung und Reduzierung der freien Flächen durch raumwirksame bauliche Elemente (Pergola, Hecken, zusätzliche Baumpflanzungen)
- der Anordnung zusätzlicher Sitzgelegenheiten an geeigneten, attraktiven Stellen
- der Anregung zur Schaffung von Außengastronomie
- der Anlage einer Spielfläche als Übergang und Anbindung zum Grünzug

## **Umgestaltung Concordienplatz**

# Ruhender Verkehr, Stellplätze

## Situation



### Nördlicher Teil:

- Stellplatzmangel im Bereich der Geschosswohnungsbauten
- Straßen bieten hier noch Auf-fangpotential
- Anlage von privaten Stellplätzen auf Privatgrundstücken zulässig.

### Südlicher Teil:

- Wohnungen sind zentralen Gemeinschaftsgaragen zugeordnet (vier Teilgebiete)
- Verkehr sollte an diesen Punkten abgefangen werden
- Stellplätze auf Privatgrundstücken sind nicht zulässig

- Kapazität der Großgaragen zu gering, da ursprünglich teilweise nur 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit vorgesehen wurden.
- geringe Akzeptanz der Großgaragen, Abstand zur Wohnung zu groß
- zusätzlich Mehrbedarf durch Besucherparken
- hoher Parkdruck in den Straßen, „wildes“ Parken im öffentlichen Raum
- teilweise bereits erfolgte Anlage von Einzelstellplätzen auf Privatgrundstücken

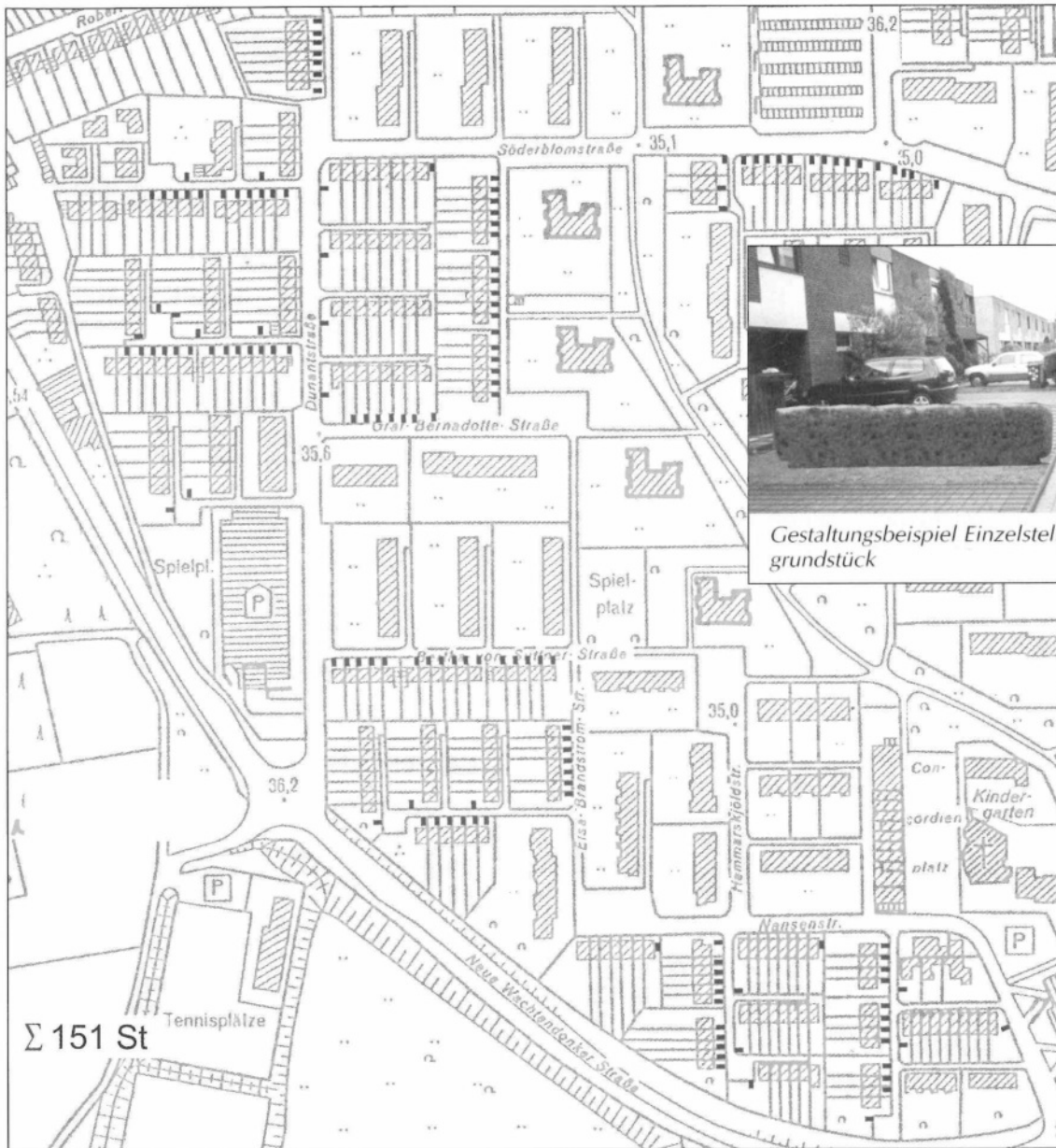
## Defizite

- Ausweisung neuer Flächen für Stellplätze und Garagen
- Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr
- Stellplätzen in der Nähe der Wohnungen

## Zielsetzung



## Stellplätze auf Grundstücken der Einfamilienhäuser



Gestaltungsbeispiel Einzelstellplatz auf Privatgrundstück

### Vorschläge: Gestaltung der Stellplätze:

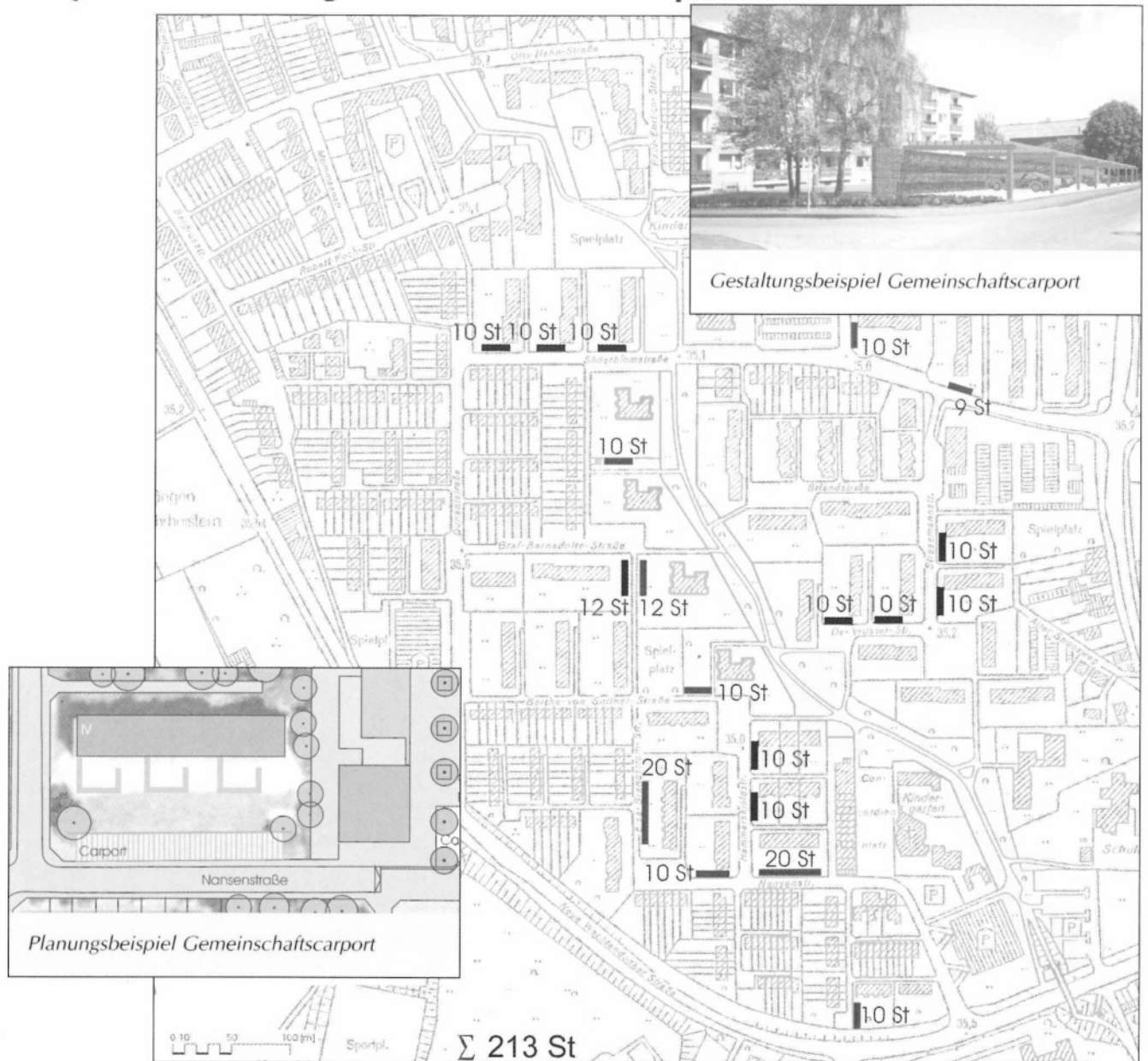
- Errichtung von Einzelstellplätzen auf Privatgrundstücken im Bereich des Bebauungsplans 6a zulassen.
- Aus stadtgestalterischen Gründen sind mehrere Stellplätze je Gebäude in den Gärten bei Parzellenbreiten von ca. 7 m nicht empfehlenswert.
- Kriterien: ausreichende Tiefe des Vorgartens, ausreichende Zufahrtsmöglichkeit
- Es ergeben sich insgesamt 151 potentielle Stellplätze aus diesem Lösungsansatz

### Gestaltung der Stellplätze:

- Grundsätzlich nur offene, nicht überdachte Lösungen.
- Carports und Garagen sind an einzelnen Standorten (vor Giebelseiten von Gebäuden) möglich
- Die Stellflächen sollten mit einem offenfugigen Belag versehen werden, eventuell auch Schotterterrassen, damit sie sich möglichst gut in die Gärten einfügen.

# Ruhender Verkehr, Stellplätze

## Stellplätze durch Anlage von Gemeinschaftscarports



### Vorschläge:

- Schaffung von offenen Stellplatzflächen oder Carports auf den Grundstücken des Geschosswohnungsbaus
- Gemeinschaftscarports nur für fest vergebene Stellplätze (Vermeidung von „Parkplatzsuchverkehr“ in Wohnungsnahe)
- Beim Ausbau ist auf Baumbestand in der Örtlichkeit Rücksicht zu nehmen, die Carports sind wieder einzugrünen.

- Aus stadtgestalterischen (Vermeidung von langweiligen „Garagenfassaden“) und funktionalen Gründen (häufigeres Ein- und Aussteigen und damit verbundene längere Zu- und Abfahrtszeiten) **keine mit Toren verschließbare Garagen sondern offene Carports**
- Carports sollen zu den privaten Grünflächen hin aus Schallschutzgründen geschlossen ausgebildet sein.

Insgesamt ergeben sich 213 mögliche Stellplätze aus diesem Lösungsansatz

## Herstellung offener Stellplatzanlagen im Bereich der Großgaragen



Beispiel:  
Erweiterung Sammelgarage

### Vorschläge:

- Erweiterung der an den Siedlungseingängen vorhandenen Sammelgaragen durch **offene Stellplatzanlagen**

### Standorte:

**1. Dunantstraße:** Umnutzung der Spielplatzfläche, Verlagerung des Spielplatzes an den Grünzug als Ergänzung des Spielplatzes am Kindergarten

**2. Nansenstraße:** Nutzung der Freifläche südlich der Gemeinschaftsgarage

### Begründung:

- Höhere Akzeptanz und Sicherheit der offenen und kostenfrei zu nutzenden Flächen
- Schaffung von zusätzlichen 128 Stellplätzen
- Stärkung des Grünzuges durch Konzentration der Spielflächen in diesem Bereich

## Zusammenfassung

- Ursprünglich wurde bei der Bemessung von Stellplätzen im **südlichen Teil der Neuen Stadt** (Bebauungsplan 6a) teilweise von nur 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit ausgegangen. Der heutige Bedarf liegt jedoch bei 1 bis 1,5 Stellplätzen pro Wohneinheit.
- Die privaten Stellplätze wurden in Großgaragen an den Siedlungseingängen nachgewiesen, um die Neue Stadt vom Autoverkehr zu entlasten. Die Akzeptanz der vorhandenen Großgaragen ist bereits heute nicht gut; die Garagen werden oft nicht benutzt. Deshalb werden hier offene Stellplatzanlagen als Erweiterung vorgeschlagen. Neben den privaten Stellplätzen stehen im öffentlichen Raum 288 Parkplätze zur Verfügung, welche für Besucher und erhöhten Mehrbedarf einzelner Wohneinheiten vorgesehen sind. Es ergibt sich also Defizit, das durch die vorgeschlagenen Maßnahmen reduziert werden kann.
- Um Stellplätze auf Privatgrundstücken zuzulassen ist eine Änderung des Bebauungsplanes erforderlich.
- Für eine Realisierung der Gemeinschaftsgarports gilt es, das Interesse der jeweiligen Grundstückseigentümer zu wecken.
- Die vorgeschlagenen Lösungen sind unabhängig voneinander realisierbar.

## Vorschlag:

- Änderung des Bebauungsplanes 6a, Zulassung von Stellplätzen auf Privatgrundstücken.
- Regelung der Ausgestaltung in einer Gestaltungssatzung

## Fließender Verkehr

- das vorhandene Straßennetz innerhalb der „Neuen Stadt“ ist prinzipiell funktionsfähig
- es gibt keinen störenden Durchgangsverkehr, dies liegt auch an der Sperrung in der Söderblomstraße
- die funktionale Trennung des Fuß- und Radwegenetzes vom Kfz-Verkehr ist günstig
- in einigen Straßen sind verkehrsberuhigende Maßnahmen in Form von Aufpflasterungen vorhanden
- die einzelnen Straßen sind in unterschiedlicher Qualität sanierungsbedürftig.

### Situation

- die vorhandene Erschließungsstruktur ist in weiten Teilen überdimensioniert (Fahrbahnbreiten von siedlungsinternen Straßen entsprechen oft denen von Hauptverkehrsstraßen)
- die Straßenflächen weisen aufgrund ihrer großen Breite einen hohen Versiegelungsgrad auf
- Straßenräume wirken daher teilweise ungestaltet und „steinern“
- teilweise sind zu hohe Fahrgeschwindigkeiten möglich
- dadurch Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, vor allem für Fußgänger und Radfahrer
- die Ausbildung der vorhandenen Aufpflasterungen im Straßenraum ist problematisch
- die Einmündungstrichter der Zufahrten in die „Neue Stadt“ sind teilweise zu groß, es sind zu hohe Fahrgeschwindigkeiten möglich.

### Defizite

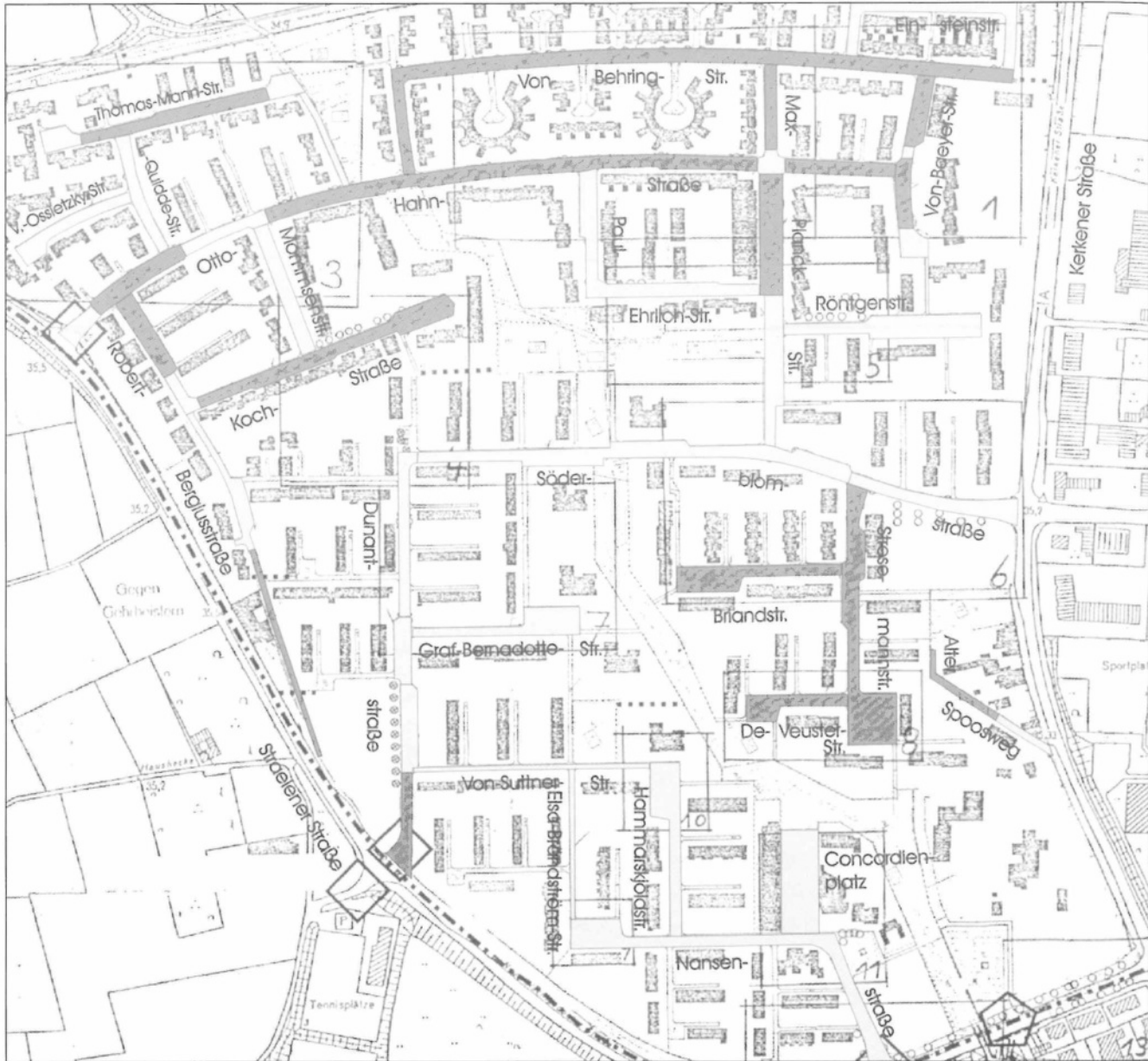
- verträgliche Verkehrsberuhigung herstellen
- Anpassung der Straßengestaltung an zulässige Geschwindigkeiten
- hohe Verkehrssicherheit, auch für Fuß- und Radverkehr erreichen
- Verbesserung der Zufahrten für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge
- Optimierung des Parkplatzangebotes auf öffentlichen Verkehrsflächen bei gleichzeitiger punktueller oder flächiger Sanierung von Straßen, Kanälen und Versorgungsleitungen
- funktionale und gestalterische Verbesserung des Straßenraums
- Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

### Zielsetzungen



# Infrastruktur, Verkehr

## Straßenzustand Neue Stadt – Bestandsaufnahme

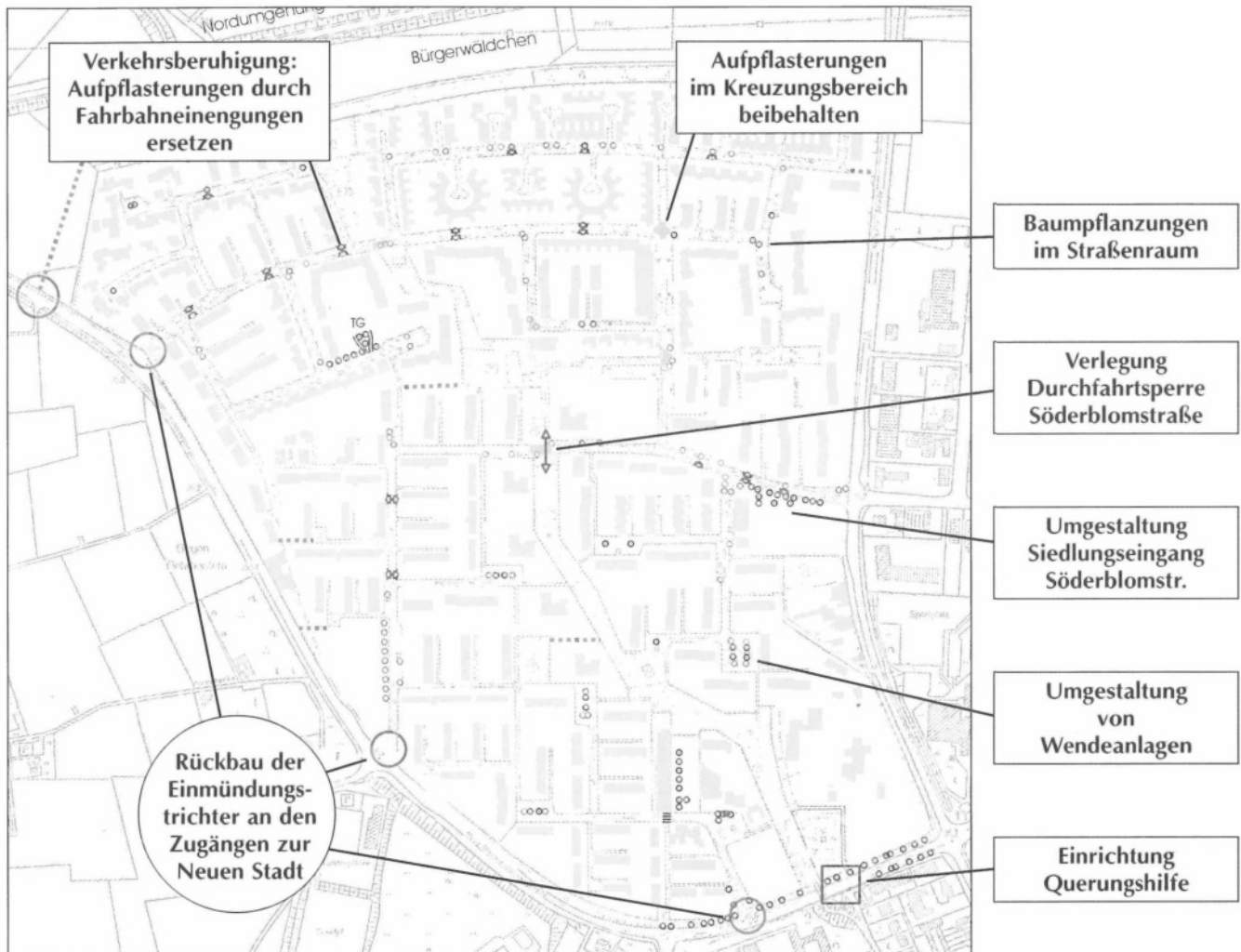


### Legende:

-  mittelfristiger Sanierungsbedarf
-  langfristiger Sanierungsbedarf

- Die Übersichtskarte zeigt den mittel- und langfristigen Sanierungsbedarf der Straßen in der Neuen Stadt.
- erfasst sind Zustände der Straßenoberflächen sowie der Sanierungsbedarf an Ver- und Entsorgungsleitungen
- der Sanierungsbedarf in den einzelnen Straßen ist unterschiedlich stark ausgeprägt

## Maßnahmen-Übersicht



### Maßnahmen

- Entfernung zu hoher Fahrbahnschwellen
- Verkehrsberuhigung durch Fahrbahneinengungen und – verschwenkungen („Baumtore“)
- gezielte Baumpflanzungen an gestalterisch sinnvollen Stellen
- teilweise Umgestaltung von Park- und Wendeanlagen
- Rückbau und Gestaltung der Einfahrten in die Neue Stadt
- Evtl. Verlagerung der Durchfahrtsperre Söderblomstraße, sofern Akzeptanz der geänderten Erreichbarkeit von Garagen erlangt werden kann
- Einrichtung einer Querungshilfe im südl. Teil der Sraelener Straße

### Begründung:

- durch den Ersatz der Aufpflasterungen in den Straßen in Form von begrünten Fahrbahnverengungen kann eine verträgliche Verkehrsberuhigung erreicht werden
- durch Neuordnung einiger Park- und Wendeanlagen wird geordnetes Parken gewährleistet und zusätzlicher Parkraum geschaffen.
- der Straßenraum wird durch Grün gestalterisch aufgewertet und gegliedert
- ein Rückbau der Zufahrten der Neuen Stadt führt zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten und damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit
- die Hauptwegeverbindung im Grünzug wird gestärkt
- die Schulwegesituation wird sicherer, der Übergang an der Sraelener Straße geschützt

## Straßenraumgestaltung am Beispiel Otto-Hahn-Str.:



### Situation:

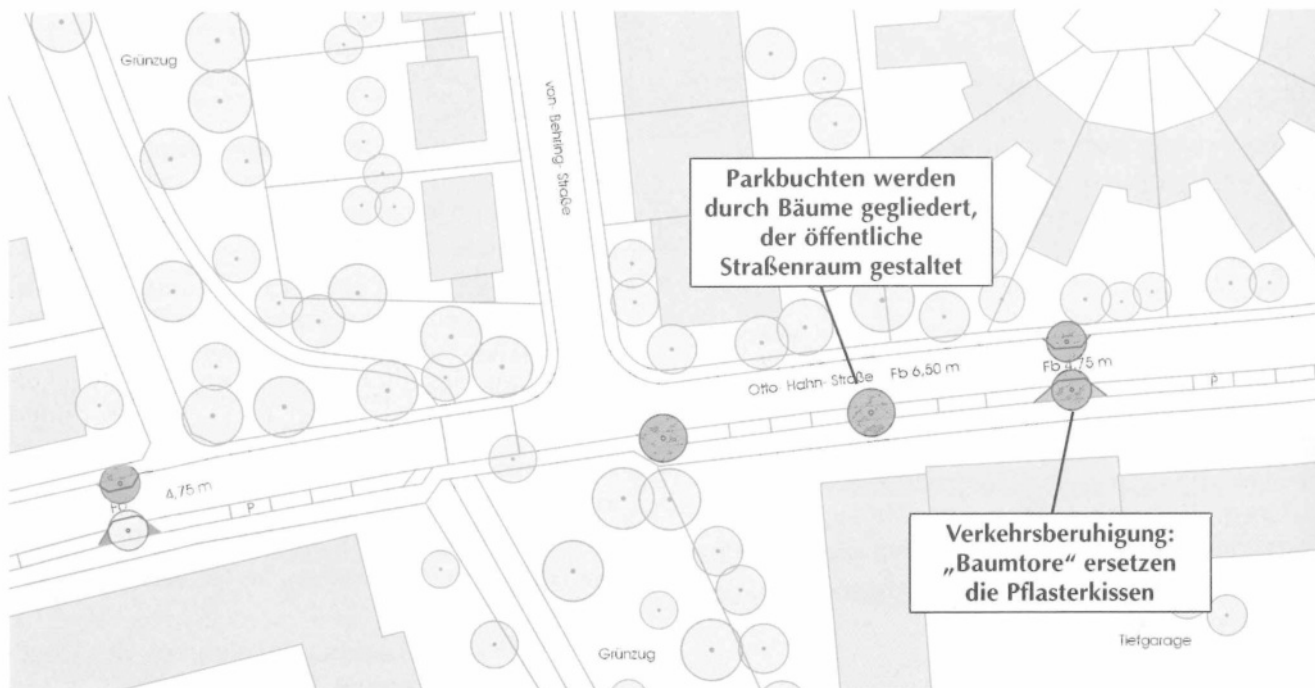
- die bestehenden „Pflasterkissen“ sind teilweise zu steil
- hoher Grad an Flächenversiegelung
- teilweise ungestalteter, überdimensionierter Straßenraum
- ungegliederte Parkbuchten

### Ziele:

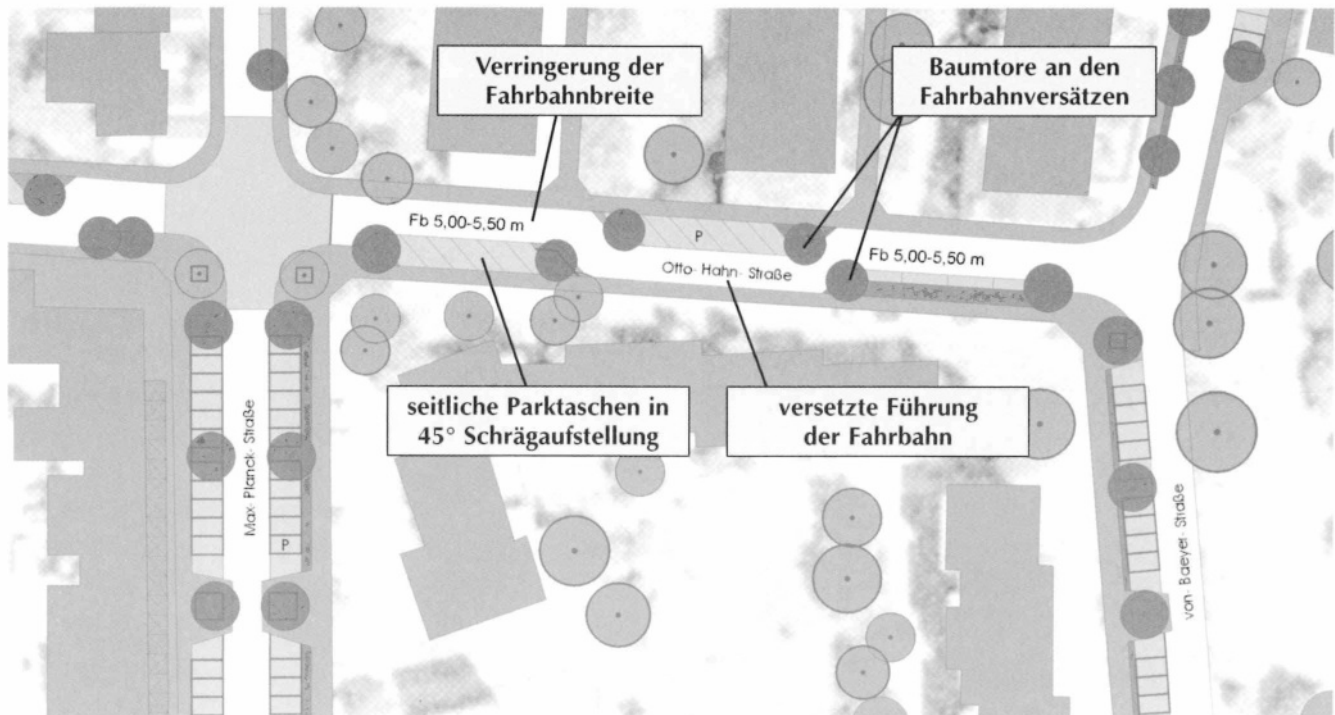
- funktionale Verbesserung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen
- Flächenentsiegelung
- Gestaltung des Straßenraums

### Maßnahmen/Instrumente:

- Ersetzen der bestehenden Pflasterkissen durch begrünte Fahrbahnverengungen („Baumtore“)
- Gliederung der Parkbuchten durch Baumgrün
- Gestaltung und optische Reduzierung des Straßenraums durch Baumpflanzungen



## Straßenraumgestaltung in der Otto-Hahn-Straße, Alternative



### Situation:

- der Zustand der Straßenoberfläche (s. Straßenbewertung) macht mittelfristig flächige Sanierungsmaßnahmen an der Otto-Hahn-Straße notwendig.
- darüberhinaus stehen hier kurzfristig Kanalsanierungen an
- statt der oben beschriebenen punktuellen Einzelmaßnahmen ist daher alternativ auch eine umfassende Neugestaltung der Otto-Hahn-Straße in Erwägung zu ziehen.

### Vorschlag:

- Entfernung der vorhandenen Pflasterkissen
- versetzte Führung der Fahrbahn
- seitliche Parktaschen in 45° Schrägaufstellung
- Verringerung der Fahrbahnbreite auf 5,00 m-5,50 m
- „Baumpflanzungen“ an den Fahrbahnversätzen

### Effekt

- Verkehrsberuhigung ohne Schwellen
- insgesamt kostengünstigerer Ausbau
- verbessertes Angebot an Stellplätzen im Straßenraum. Beispiel Otto-Hahn-Straße im Abschnitt Mommsenstr. bis Von-Bayer-Str.:
 

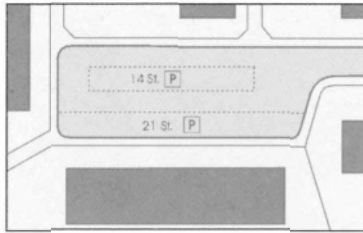
• in Parktaschen vorh.:	36 Stpl.
• „wildes“ Parken im Straßenraum:	15 Stpl.
• insgesamt vorhanden:	51 Stpl.
- Planung: 59 Stpl.

### Aussicht

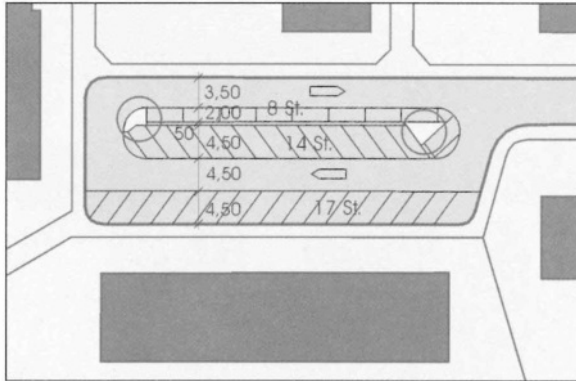
Für die ebenfalls mittelfristig zu sanierende Von-Behring-Straße und die Robert-Koch-Straße könnten analoge Gestaltungsvorstellungen entwickelt werden und damit weiterer Parkraum gewonnen werden.

# Infrastruktur, Verkehr

## Gestaltung Park- und Wendeanlagen



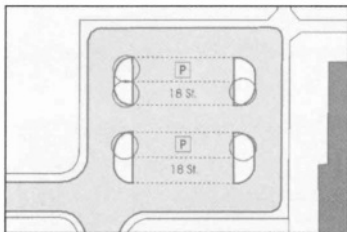
Bestand  
Wendeanlage  
**Briandstraße:**  
35 Stellplätze  
vorhanden



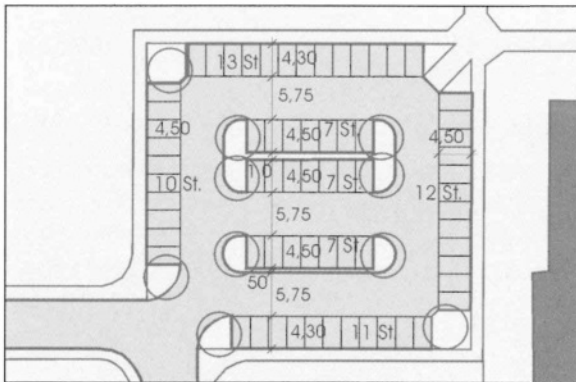
### Vorschlag **Briandstraße:**

geplant: 39 Stellplätze (Bilanz: +4 Stellpl.)

Dieser Vorschlag ist auf die Wendeanlage in der **de-Veuster-Straße** übertragbar. (Bilanz: +6 Stp.)



Bestand Wendeanlage  
**Stresemannstr.:**  
36 Stellpl. in Park-  
taschen + 26 Stell-  
pl. im Straßenraum  
vorhanden



### Vorschlag **Stresemannstraße:**

geplant: 67 Stellplätze (Bilanz + 31 bzw. + 5  
Stellplätze bei Berücksichtigung der bisherigen  
Parkmöglichkeiten im Straßenraum)

### Situation

- hoher Bedarf an Stellplätzen im öffentlichen Raum
- „wildes“ Parken im Bereich der Park- und Wendeanlagen
- teilweise Behinderung der Fußgänger und größerer Fahrzeuge
- Park- und Wendeanlagen teilweise ungestaltet, hohes Maß an versiegelter Fläche

### Ziele:

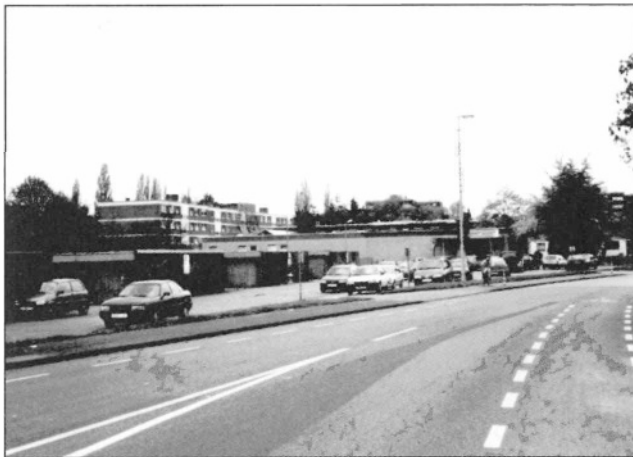
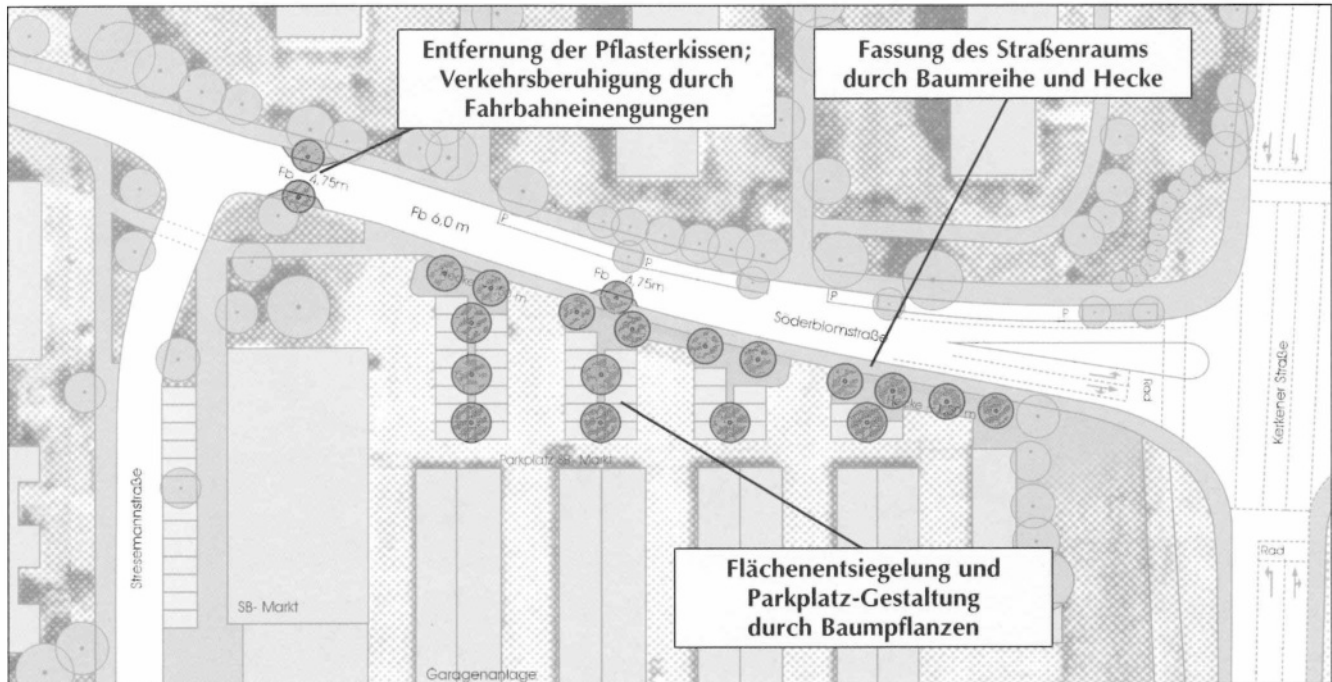
- geordnetes Parken und Befahren ermöglichen
- Behinderungen vermeiden
- Flächen entsiegeln
- gestalterische Verbesserungen herbeiführen
- die technisch notwendigen Funktionen (Abfallentsorgung, Feuerwehrezufahrten, Rettungsdienste) müssen aufrechterhalten werden können

### Maßnahmen:

- Im Zuge der fälligen Sanierung der Straßenoberflächen sind flächige Umbauten nur an einigen Park- und Wendeanlagen sinnvoll. (**Briandstraße, de-Veuster-Straße, Stresemannstraße**)
- In der Wendeanlage **Stresemannstraße** kann durch Umgruppierung der Parktaschen das teilweise störende Parken im Straßenraum vermieden und ein Stellplatzgewinn erzielt werden.
- In den Wendeanlagen **Röntgenstraße und Robert-Koch-Straße** ist bei Umgruppierung der Stellplätze nur ein geringer Stellplatzgewinn zu erzielen, hier müßte ein Baum entfallen, die Wendemöglichkeit würde sich verschlechtern.
- In den Wendeanlagen **Hammerskjöldstraße, Nansenstraße und Graf-Bernadotte-Str.** ist durch Umgruppierung kein Stellplatzgewinn zu erzielen; der Straßenzustand rechtfertigt hier keinen flächigen Umbau. Hier kann durch punktuelle Maßnahmen jedoch eine **gestalterische Verbesserung** erreicht werden:
  - Gliederung durch Grünstreifen
  - Baumpflanzungen



## Gestaltung Siedlungseingang Söderblomstraße



### Situation:

- Die Söderblomstraße bildet an dieser Stelle eine wichtige Eingangssituation in die Neue Stadt

### Defizite:

- keine räumliche Fassung der Söderblomstraße an ihrer Südseite
- gestalterische Mängel; (Rückseite SB-Markt, Garagen)
- ungegliederte Parkflächen mit hohem Versiegelungsgrad

### Ziele:

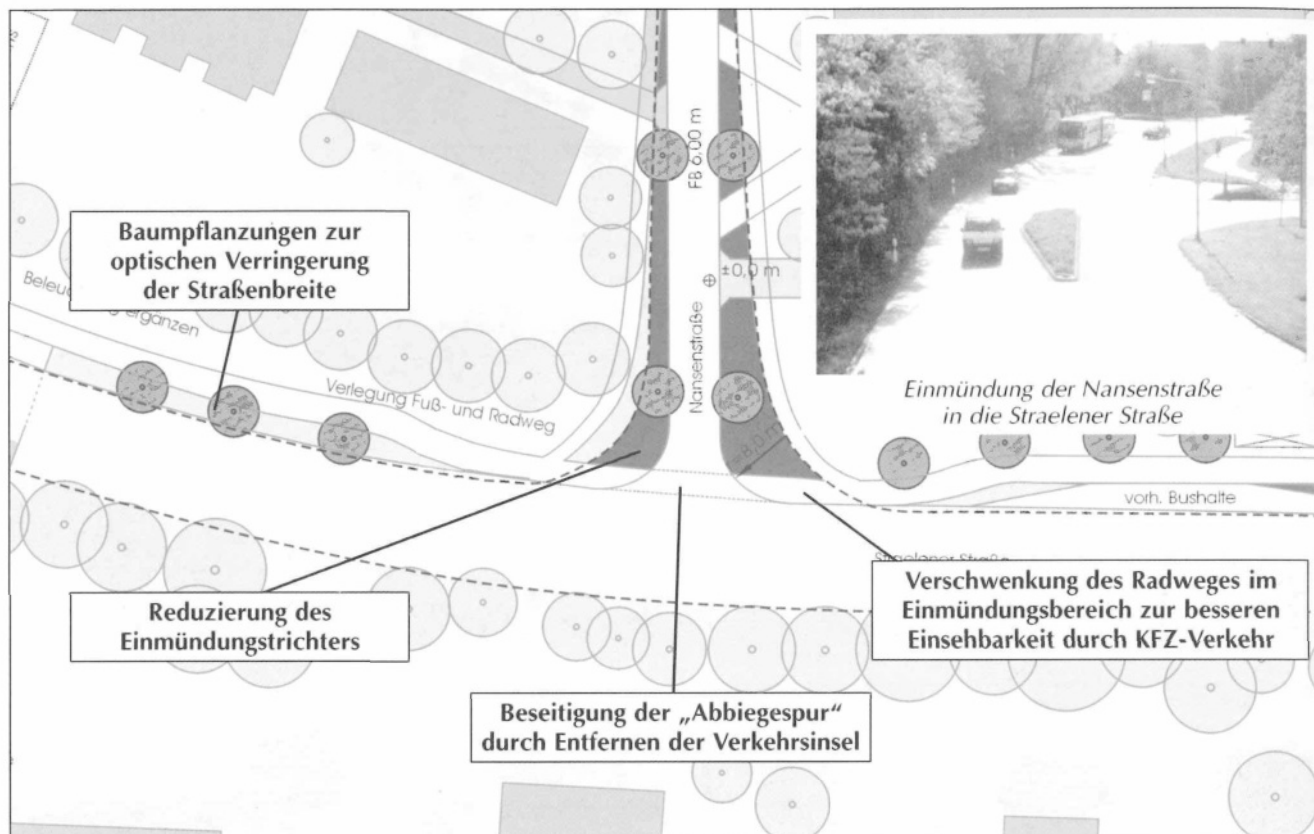
- räumliche Fassung und Gliederung der Söderblomstraße
- Flächenentsiegelung

### Maßnahmen:

- Pflanzung einer strassenbegleitenden Baumreihe und Hecke
- Gliederung der Parkplatzfläche durch Grünstreifen mit Bäumen
- Ergänzung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen durch Baumpflanzungen im Straßenraum

## Rückbau der Siedlungseingänge

Beispiel: Einmündung der Nansenstraße in die Straelener Straße



### Situation:

- Die Straelener Straße ist eine wichtige innerörtliche Verkehrsverbindung.
- Über die Nansenstraße erfolgt Anliegerverkehr und die Belieferung des Concordienplatzes

### Defizite:

- die Abbiegeradien sind zu groß, zu schnelles Fahren wird ermöglicht
- die Einmündung „Nansenstraße“ ist als Eingangssituation in die „Neue Stadt“ gestalterisch unbefriedigend

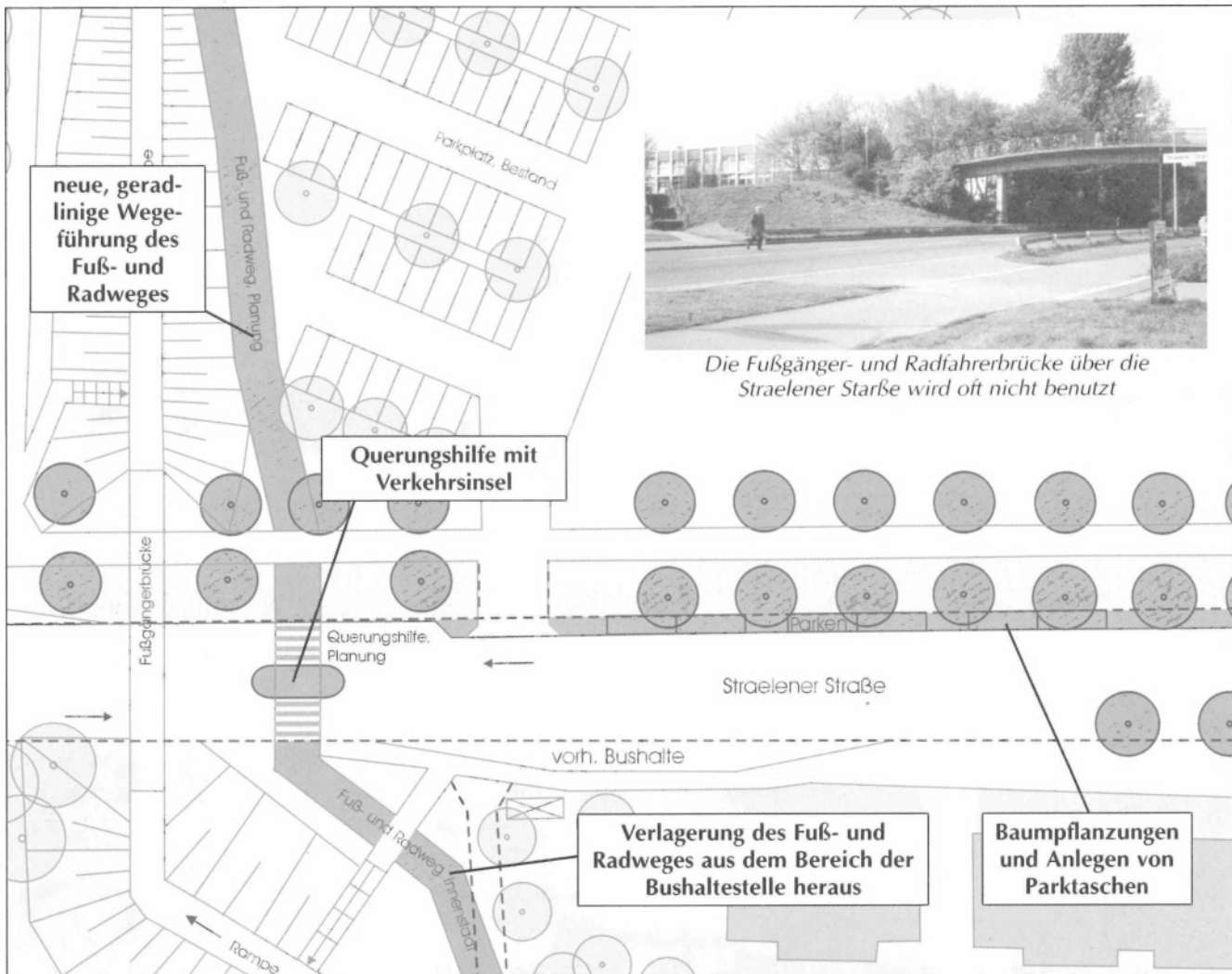
### Ziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- gestalterische Verbesserungen

### Maßnahmen:

- deutliche Verengung des Einmündungstrichters in die Nansenstraße zur Verkehrsberuhigung
- Rückbau des Abbiegestreifens in die Nansenstraße
- Verschwenkung der Radwegeführung an die Straelener Straße im Einmündungsbereich der Nansenstraße zur besseren Einsehbarkeit

## Straelener Straße-Querung und Gestaltung



### Situation:

Diese Stelle stellt für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Wegeverbindung zur Innenstadt dar und ist hoch frequentiert. Als Querungshilfe über die stark befahrene Straelener Straße besteht eine Fußgängerbrücke.

### Problemschwerpunkte:

- die Fußgängerbrücke wird von vielen Passanten nicht angenommen (zu umständlich, zu steile Rampenneigungen)
- Radverkehr erfolgt vorwiegend über Schulparkplatz, es besteht Konfliktpotential
- alternative Querungshilfen liegen entlang der stark befahrenen und daher unattraktiven Straelener und Kerkener Straße.

### Zielsetzung:

- Herstellung einer sicheren, ebenerdigen Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
- übersichtliche Wegeführung

### Maßnahmen:

- Rückbau der Straelener Straße durch Anlegen von Parktaschen und Einbau eines doppelten Fahrbahnversatzes zur Verkehrsberuhigung
- ebenerdig Querungshilfe mit Verkehrsinsel und ggf. Bedarfsampel
- neue, direkte Führung des Fuß- und Radweges entlang der Rampe

## Infrastruktur, Verkehr

### Die Maßnahmen im Überblick

Straße	Ziel	Maßnahmenvorschlag
Thomas-Mann-Str.	Verkehrsberuhigung  Gestaltung und Gliederung der Wendeanlagen	einseitige Fahrbahnverengung durch Pflanzinsel mit Baum und gegenüberliegende Baumpflanzung in der Parktasche Anlage von Bauminseln mittig in beiden Wendeanlagen
von-Ossietzky-Str.	Gestaltung und Gliederung der Wendeanlage	Herstellung einer mittigen Bauminsel in der Wendeanlage
von-Behring-Str.	Verkehrsberuhigung, Gestaltung des Straßenraums	einseitige Fahrbahnverengungen an drei Stellen durch Pflanzinseln mit Baum und gegenüberliegende Baumpflanzung in der Parktasche
Otto-Hahn-Str.	Rückbau des Einmündungstrichters in die Straelener Str. Alternative zu bestehender Verkehrsberuhigung (Pflasterkissen)	Reduzierung Einmündungstrichter auf 8m-Radius, Entfernung Abbiegespur und Mittelinsel  Entfernung der Aufpflasterungen, Herstellung von beidseitigen Fahrbahnverengungen auf 4,75m an 5 Stellen (teilw. mit Baumpflanzung, teilw. an vorhandenen Bäumen) alternativ: flächige Umgestaltung mit Fahrbahnverschwenkungen und seitlichen Parktaschen in 45° Schrägaufstellung. Beibehaltung Aufpflasterung im Einmündungsbereich Straelener Straße, am Übergang Grünzug und Kreuzung Max-Planck-Str.
Robert-Koch-Str.	Gestaltung Grünfläche im Bereich Tiefgarageneinfahrt	Baumpflanzungen auf Grünfläche vor Tiefgarage und auf der Grüninsel der Tiefgaragen-Einfahrt
Grünzug	Verbreiterung des Weges	beidseitige Verbreiterung um je 1 m. (s. Grünflächen)
Paul-Ehrlich-Str.	Gestaltung/Fassung der Parktaschen	Baumpflanzungen in den Parktaschen an zwei Stellen
von-Baeyer-Str.	Gestaltung der Parktaschen	Baumpflanzungen in den Parktaschen an drei Stellen
Söderblomstraße	Alternative zu bestehender Verkehrsberuhigung (Pflasterkissen) Gestaltung des Siedlungseingangs Entsiegelung/Gestaltung Parkplatz vor Garagen Sicherung Querung Grünzug	Entfernung der Aufpflasterungen, Herstellung von Fahrbahnverengungen auf 4,75m an 3 Stellen (teilw. mit Baumpflanzung, teilw. an vorhandenen Bäumen)  Baumpflanzungen in vorhandenen Grünstreifen  Herstellung von Grünstreifen mit Baumpflanzungen  Verlagerung der Durchfahrtsperre an den Grünzug

Dunantstraße	Verkehrsberuhigung Straßenraumgliederung Rückbau des Einmündungstrichters in die Straelener Str.	Herstellung von Fahrbahnverengungen auf 4,75m an 2 Stellen Reduzierung Einmündungstrichter auf 8 m-Radius, Entfernung Abbiegespur und Mittelinsel
Graf-Bernadotte-Str.	Gestaltung der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung	Herstellung eines Grünstreifens und 2 Baumpflanzungen zwischen den Parkbuchten der Wendeanlage
Hammarskjöldstr.	Gestaltung der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung	Herstellung eines Grünstreifens und Baumpflanzungen zwischen den Parkbuchten der Wendeanlage
Nansenstraße	Gestaltung der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung Erhöhung der Verkehrssicherheit Rückbau des Einmündungstrichters in die Straelener Str.	Herstellung eines Grünstreifens und Baumpflanzungen zwischen den Parkbuchten der Wendeanlage  Herstellung einer Querungshilfe (Zebrastrreifen)  Reduzierung Einmündungstrichter auf 8 m-Radius, Entfernung der Abbiegespur und Mittelinsel
Stresemannstraße	Umbau der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung	Flächige Oberflächensanierung und Umgruppierung der Stellplätze in der Park- und Wendeanlage
Briandstraße	Umbau der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung	Flächige Oberflächensanierung und Umgruppierung der Stellplätze in der Park- und Wendeanlage
De-Veuster-Str.	Gestaltung der Park- und Wendeanlage, Flächenentsiegelung	Herstellung einer mittigen Pflanzinsel mit Baum in der Wendeanlage
Concordienplatz	Verbesserung der räumlichen Fassung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, funktionale u. gestalterische Zonung, Flächenentsiegelung	Anlegen einer Spielwiese im nördlichen Bereich Anlegen einer Aufenthalts- und Ruhezone als baumumstandene Rasenfläche Schließung der baulichen Lücke zwischen Kindergarten und Kirche Aufstockung der Ladenzeile auf 2 Geschosse Alternativ: 2-geschossige Blendarkade Schaffung eines Außencafés Schaffung von Sitzgelegenheiten und Raumabschluß zur Nansenstraße durch Baumreihe und Hecken



# Grün- und Freiflächen

## Grün- und Freiflächen

### Situation:

Es bestehen umfangreiche Grünstrukturen auf den einzelnen privaten Grundstücken sowie auf den privaten Freiflächen.

Allerdings hat der stark entwickelte Bewuchs inzwischen zum Teil negative Auswirkungen auf Sichtbeziehungen, gesamträumliche Zusammenhänge und soziale Kontrolle der Parkflächen.

Zwischen dem älteren Siedlungsteil im Süden und dem neueren Teil im Norden bestehen unterschiedliche städtebauliche Konzepte.

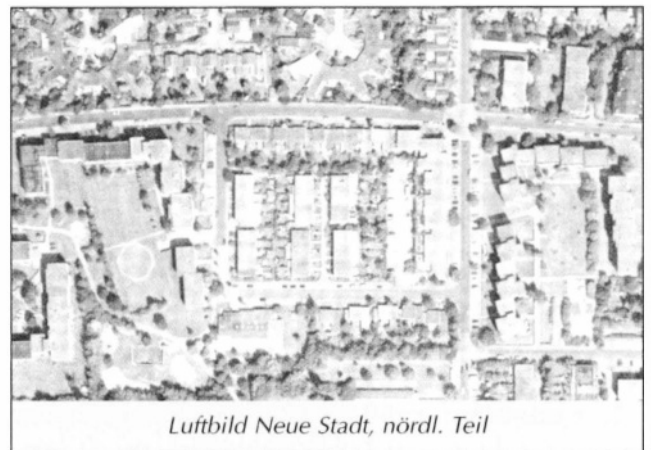
### nördlicher Siedlungsteil:

- geprägt durch eine Mischung aus unterschiedlichen Wohnformen: Reihenhäuser, Hofhäuser und freistehende Einfamilienhäuser
- Die privaten Freiflächen sind mehrheitlich zur öffentlichen Seite hin geschlossen und als Gärten individuell nutzbar. (Ausnahme: in der Nachbarschaft des grünen Weges)

### südlicher Siedlungsteil:

- besonders einheitliche Bebauung und Gestaltung der Grünflächen
- weitgehend offene Wiesen oder Rasenflächen, öffentlich zugänglich
- ästhetische Wirkung in Verbindung mit frei in der Fläche stehenden Geschossbauten (achtgeschossige Punkthäuser und mehrgeschossige Riegel)
- die Freiflächen der Geschossbauung gehen in die öffentlichen Grünflächen über
- es besteht noch ein relativ großzügiger Gesamteindruck

Die öffentlichen Grünflächen bilden eine Grünachse, die durch die Mitte der neuen Stadt verläuft. Hier befindet sich die Hauptfuß- und -radwegeverbindung der Siedlung. Sie führt im Süden bis zur Kempener Innenstadt.

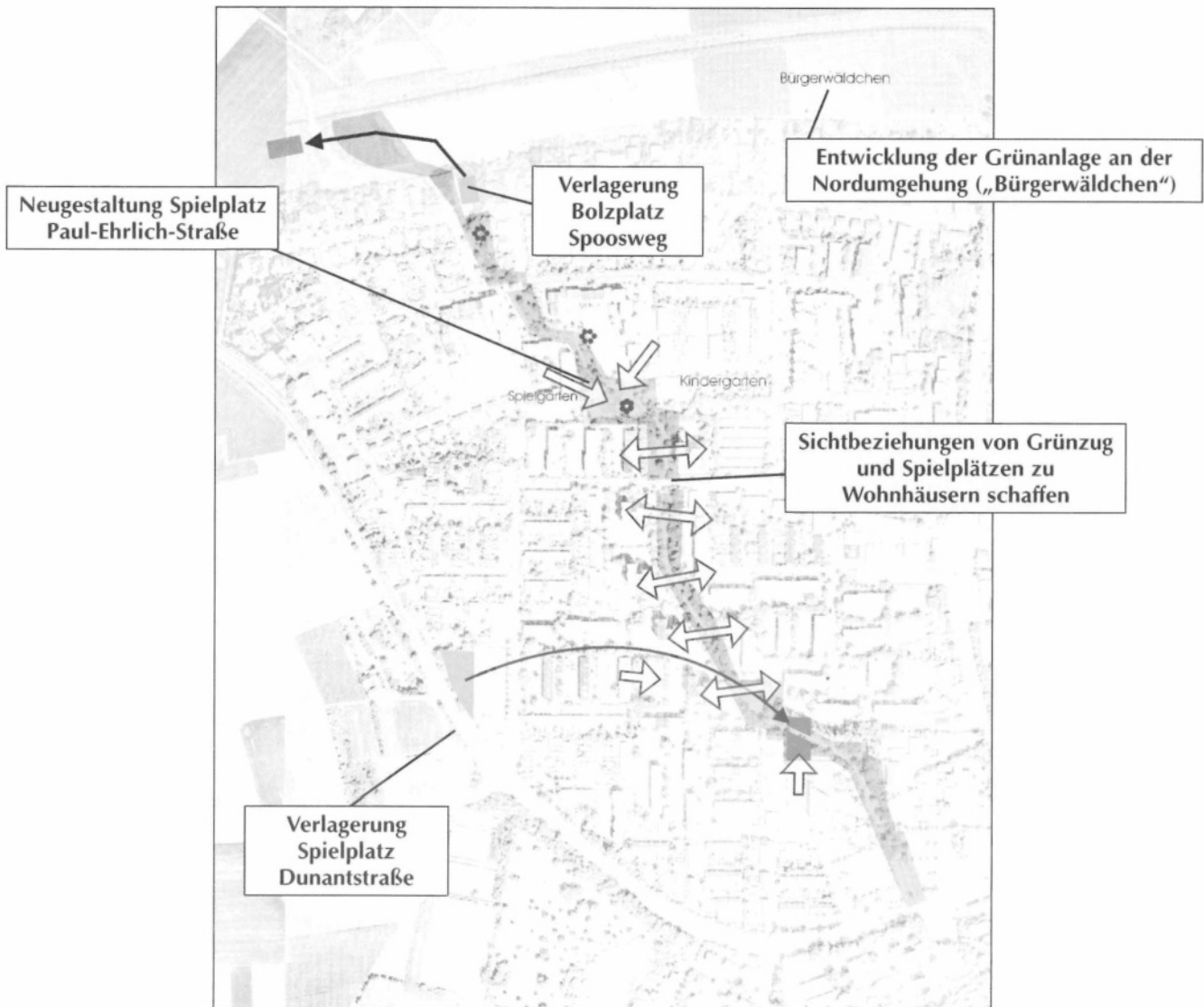


Luftbild Neue Stadt, nördl. Teil



Luftbild Neue Stadt, südl. Teil

## Grün- und Freiflächen: Übersicht



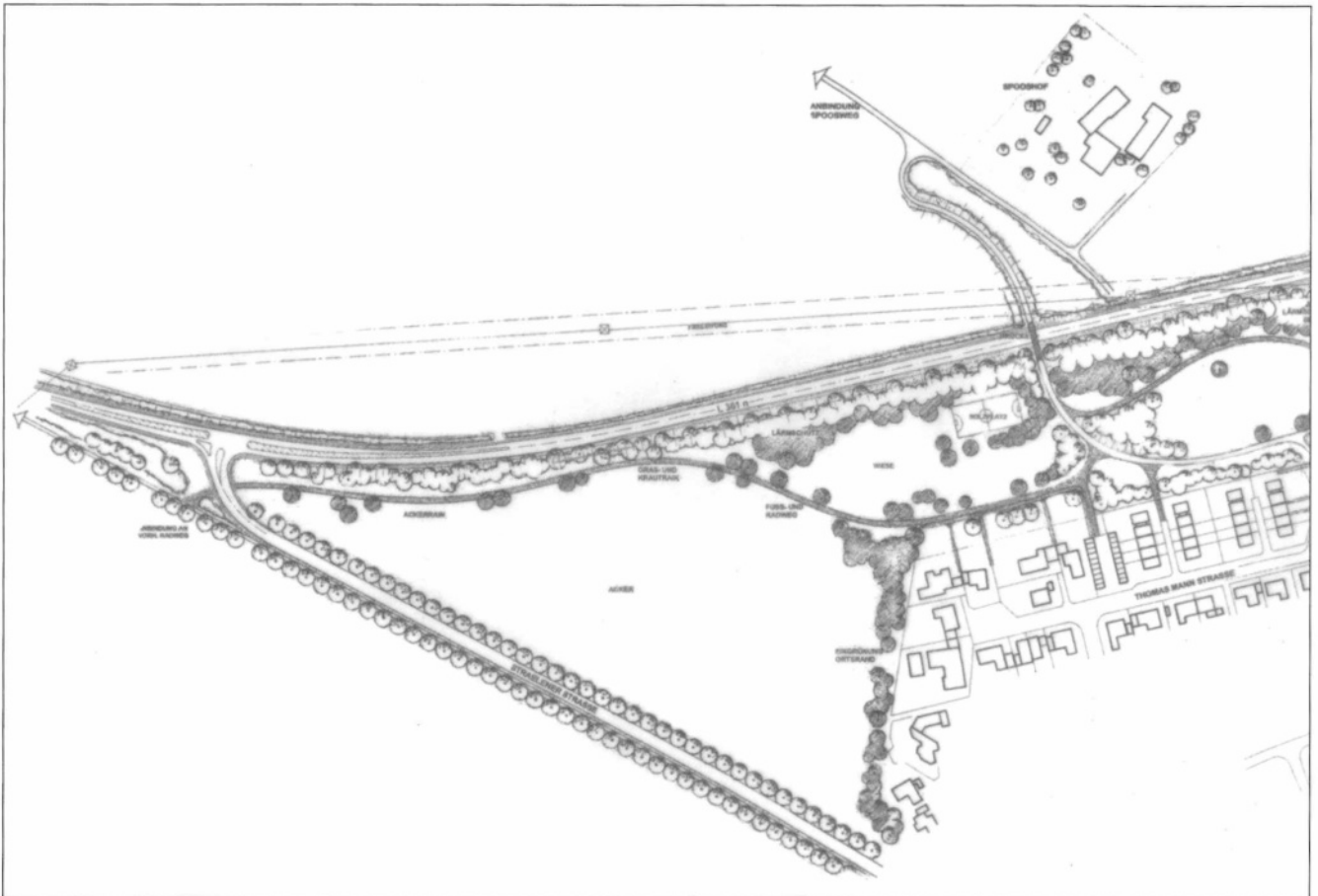
### Zielsetzungen:

- Abstimmung der Neugestaltung von Grünflächen auf das vorhandene Siedlungsbild
- Wiederherstellung offener Grünbeziehungen
- Stärkung des Angebotes für Kinder und Jugendliche
- Verbesserung der sozialen Kontrolle des öffentlichen Raumes
- Gestaltung der Übergänge zur offenen Landschaft
- Gestaltung bebauungsnahe Erholungsfunktionen
- Minderung der Nutzungskonflikte Fußgänger-Radfahrer auf der zentralen Wegeachse

### Maßnahmen:

- Entwicklung der Grünanlage an der Nordumgehung („Bürgerwäldchen“)
- Schaffung und Verbesserung von Sichtbeziehungen durch Freischneiden wichtiger Blickachsen
- Neugestaltung und teilw. Verlagerung von Spielplätzen
- Verbreiterung des Weges im zentralen Grünzug mit „offener“ Pflasterstruktur
- Anlage von Baumgrün auf öffentlichen Straßen und Plätzen

### Grünanlage an der Nordumgehung „Bürgerwäldchen“



#### Situation:

Am 8. Oktober 1994 wurde mit der ersten Baumpflanzung im sogen. „Bürgerwald“ der Startschuß für eine Grünanlage im Norden des Wohnquartiers gegeben.

Die mögliche Gesamtfläche umfaßt insgesamt eine Fläche von 11 Hektar, wovon bisher 4 Hektar umgesetzt worden sind.

#### Vorschlag:

- Schaffung einer wohnungsnahen Erholungsfläche durch Anlage von Gehölz- und Wiesenflächen sowie eines Rad- und Fußwegesystems.
- schrittweiser Ankauf der restlichen, noch landwirtschaftlich genutzten Flächen
- Verlegung eines Bolzplatzes aus der Wohnbebauung in die Grünanlage nahe der Überführung des Spooßweges
- Anbindung an das übergeordnete Radwegesystem der Kerkener- und Straelener Straße



### Begründung

- Bereitstellung einer gut dimensionierten Grünanlage für die fußläufige Kurzzeiterholung
- Schaffung eines Angebotes an freien Spielflächen für Alt und Jung
- Verringerung der Lärmbelastigung der Anwohner durch die Bolzplatzverlegung
- Schaffung einer Möglichkeit der baulichen Nachverdichtung
- Ökologische Aufwertung als Ausgleich für anderweitige Baugebiete

## Spielgarten Paul-Ehrlich-Straße



### Situation:

- Der Spielplatz ist sehr zentral gelegen, und wird intensiv genutzt.
- Aufgrund der üblichen Abnutzungserscheinungen werden in nächster Zeit Erneuerungsmaßnahmen erforderlich.
- die vorhandene Flächengröße bietet ausreichend Gestaltungspotential für ein vielseitiges Angebot.

### Vorschlag:

- Erweiterung des bestehenden Konzeptes
- Entfall der stark abgenutzten Kletterburg, stattdessen Ausformung des vorhandenen Hügels zu einer Spirale mit „Aussichtsplattform“
- naturnahe Gestaltung des Spielplatzes, Anlage einer Lehm- und Sandgrube



## Ausbau und Gestaltung Grünzug



### Situation

- einheitliche, freistehende Bebauung; Geschößbauten (Punkthäuser und Riegelbauten) stehen frei auf den Rasenflächen
- ursprünglich gute Vernetzung öffentlicher u. privater/halbprivater Grünflächen
- zentraler Grünzug als Hauptfuß- und -radwegverbindung

### Defizite:

- Der Weg ist mit 3 m Breite bei Begegnungsfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu schmal
- aufgrund der dichten Begrünung bestehen kaum Sichtbeziehungen zu den angrenzenden Gebäuden

### Zielsetzung:

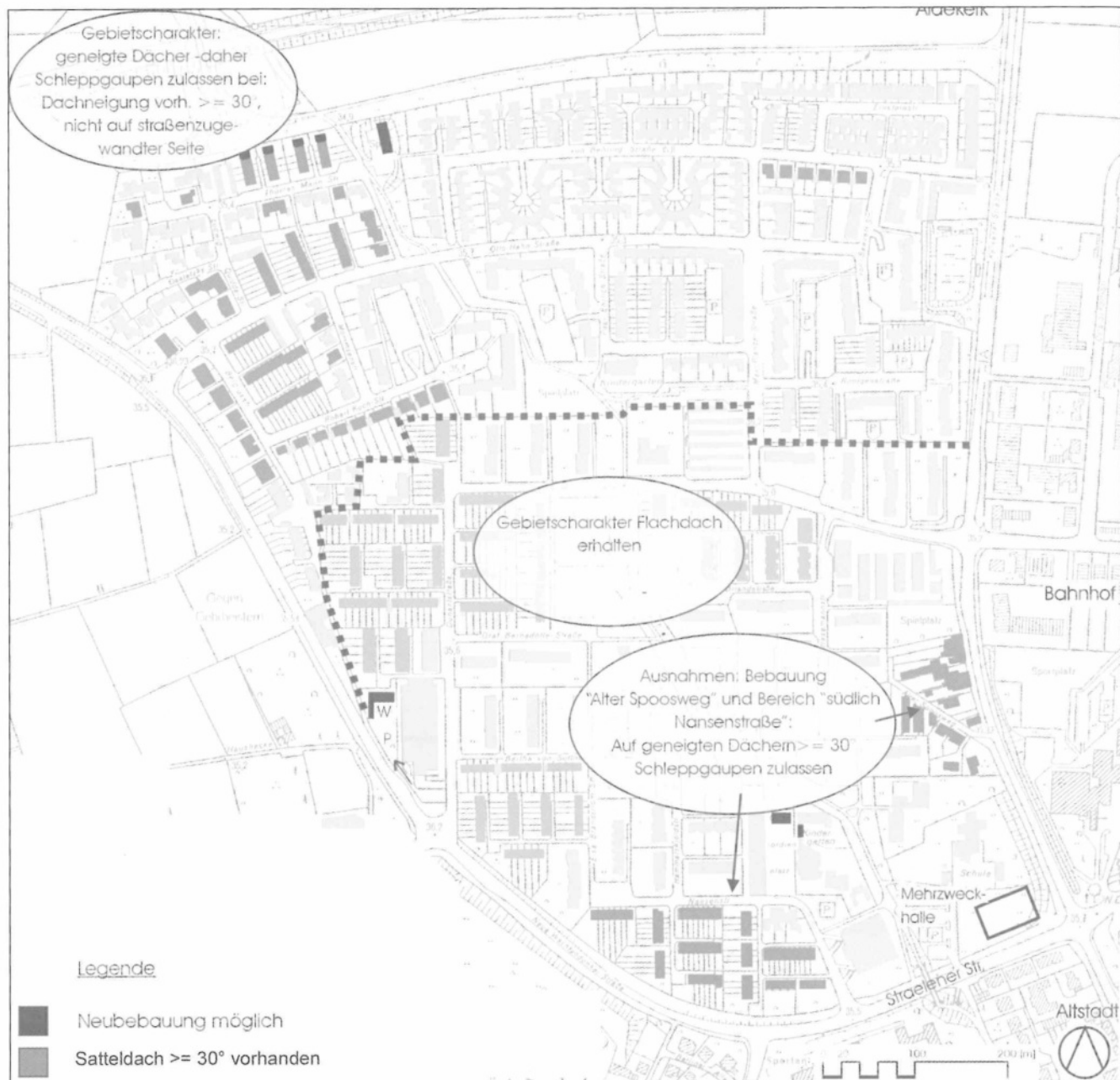
- funktionale Verbesserung unter Beibehaltung der hohen Gestaltungsqualität des Grünzugs
- Verbesserung der sozialen Kontrolle
- Bewahrung des offenen, landschaftlichen Charakters der Siedlung

### Maßnahmen:

- beidseitige Verbreiterung des Weges mit offenfugigen Kunststoffwaben um je einen Meter (hoher Grünanteil, guter Fahrkomfort)
- Auslichtung des seitlichen Pflanzenbewuchses zur Herstellung von Sichtbeziehungen

# Bauliche Veränderung/Nachverdichtung

## Bauliche Veränderungen/Nachverdichtung



### Situation:

- Die Neue Stadt bietet ein geschlossenes und hochwertiges Erscheinungsbild, dessen Charakter auch durch einheitliche Dachformen geprägt ist.
- Grundsätzlich bieten sich nur geringe Nachverdichtungsmöglichkeiten, denn die Neue Stadt ist prinzipiell abschließend bebaut
- Mehrfach wurden Anfragen auf Ausbauten, Anbauten und Aufstockungen gestellt.

### Zielsetzung

- an geeigneten Stellen bauliche Erweiterungs- und Ausbaumöglichkeiten schaffen
- Erhalt des hochwertigen, einheitlichen Erscheinungsbildes

### Situation:

#### Nördlicher Siedlungsteil:

##### Bebauungsplan 21, 22, 23 und 61

- Die im nördlichen Siedlungsteil gültigen Bebauungspläne 21, 22, 23 lassen Dachneigungen bis maximal 30 Grad zu.
- Dachaufbauten sind allgemein unzulässig.

##### Bebauungsplan 61:

- Im Bereich des Bebauungsplanes 61 sind die Dachneigungen und -formen aufeinander abzustimmen.
- Dachaufbauten und -einschnitte sind bei Dachneigungen unter 30 Grad nicht gestattet.

#### Südlicher Siedlungsteil:

##### Bebauungsplan 6a:

- bei Um- und Neubauten von Wohngebäuden innerhalb einer bestehenden Hausgruppe ist die örtlich vorhandene Dachneigung zu übernehmen.
- Dachaufbauten und Dachgauben sind bisher nur ab einer Dachneigung von 35° zulässig

##### Vorschläge:

- die bestehenden Flachdächer sollen erhalten werden.
- Dachgauben sollen in axialer Zuordnung zu vorhandenen Öffnungen in Fassaden zugelassen werden, wenn die Gebäude folgende **Kriterien** erfüllen:
- Vorh. Dachneigung  $\geq 30^\circ$
- nur auf Seiten, die nicht direkt der Straße oder Erschließungsstraßen zugewandt sind.
- Dachgauben sollen als Einzelgauben in Form von SchlepPGAuben ohne Dachüberstände zugelassen werden
- Dachneigung der Gauben ca.  $10^\circ$
- An den im Plan dunkel dargestellten Gebäuden sind Dachgauben in der beschriebenen Form möglich
- die Gestaltungssatzung soll entsprechend geändert werden

## Bauliche Veränderung/Nachverdichtung



### Begründung:

#### Reihenhäuser mit Flachdach

Die gegebenen klaren gestalterischen Absichten aus der Bauleitplanung sollen hier beibehalten werden.

#### Geschosswohnungsbau mit Flachdach

Bei Gebäuden mit Flachdächern sollen diese beibehalten werden.



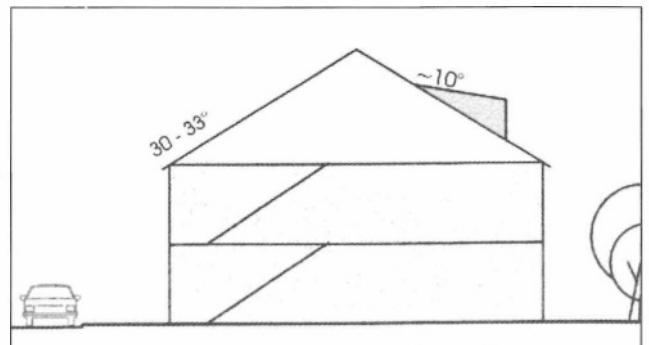
#### Satteldächer-Straßenseite

Für Gebäude mit Satteldächern, wie hier in der Nansenstraße sollen keine Dachaufbauten zur öffentlichen Seite zugelassen werden. Der Siedlungsteil zeichnet sich durch ein ruhiges und gut durchdachtes Straßenbild aus, das konsequent erhalten werden sollte. Dachflächenfenster sind möglich.



#### Satteldächer-Gartenseite

Auf den Gebäudeseiten, die nicht direkt der Straße zugewandt sind, sollen Dachgauben zugelassen werden. Die Gestaltung der Gauben soll klar geregelt sein, wobei hier Schleppegauben ohne Dachüberstände mit einer Dachneigung von ca.  $10^\circ$  vorgeschlagen werden.



## Bauliche Veränderung/Fassadengestaltung

### Situation

- Das geschlossene, einheitliche Erscheinungsbild ist eine städtebauliche Qualität der Neuen Stadt.
- es ist gelungen, unterschiedliche Wohnformen durch einheitliche Gestaltung zusammenzuführen
- Kennzeichen sind Fassaden aus naturbelassenen Ziegeln, bei den Geschossbauten durch die charakteristische horizontale Bänderung durch helle Steine geprägt ist, und die klare, rhythmische Fassadeneinteilung in offene und geschlossene Flächen



### Problem:

- durch bereits geschlossene Loggien gestalterische Beeinträchtigung und ungeordnetes Erscheinungsbild

### Zielsetzung

- Erhalt der architektonischen Qualität durch Sicherung der wesentlichen Gestaltungsmerkmale

### Vorschlag

- Erhalt der Loggien
- keine weiteren An- oder Vorbauten vor Fassaden, wie Balkone oder auskragende Wintergärten



### Maßnahmen

- diesbezügliche Anpassung der Gestaltungssatzung





# Umgestaltung Concordienplatz



Der Concordienplatz von Süden



Der Bereich südlich der Kirche

## Situation:

- Platzfassung: auf der westlichen Seite wird der Platz durch die überwiegend eingeschossige Ladenzeile nur unzureichend gefaßt, auf der östlichen Seite teilweise durch die katholische Kirche begrenzt
- Die Nordseite schließt an den Grünzug an, im Süden ist die Platzfläche völlig ungefaßt und offen zur Nansenstraße
- Zentrumsfunktion: Am Concordienplatz befinden sich die wichtigsten zentralen Einrichtungen der „Neuen Stadt“, wie die katholische Kirche, ein Kindergarten, mehrere Läden, eine Bank und der Wochenmarkt
- Gestaltung: die Platzfläche ist durchgehend gepflastert; es gibt vereinzelte Pflanzgefäße und eine Baumreihe vor der Ladenzeile

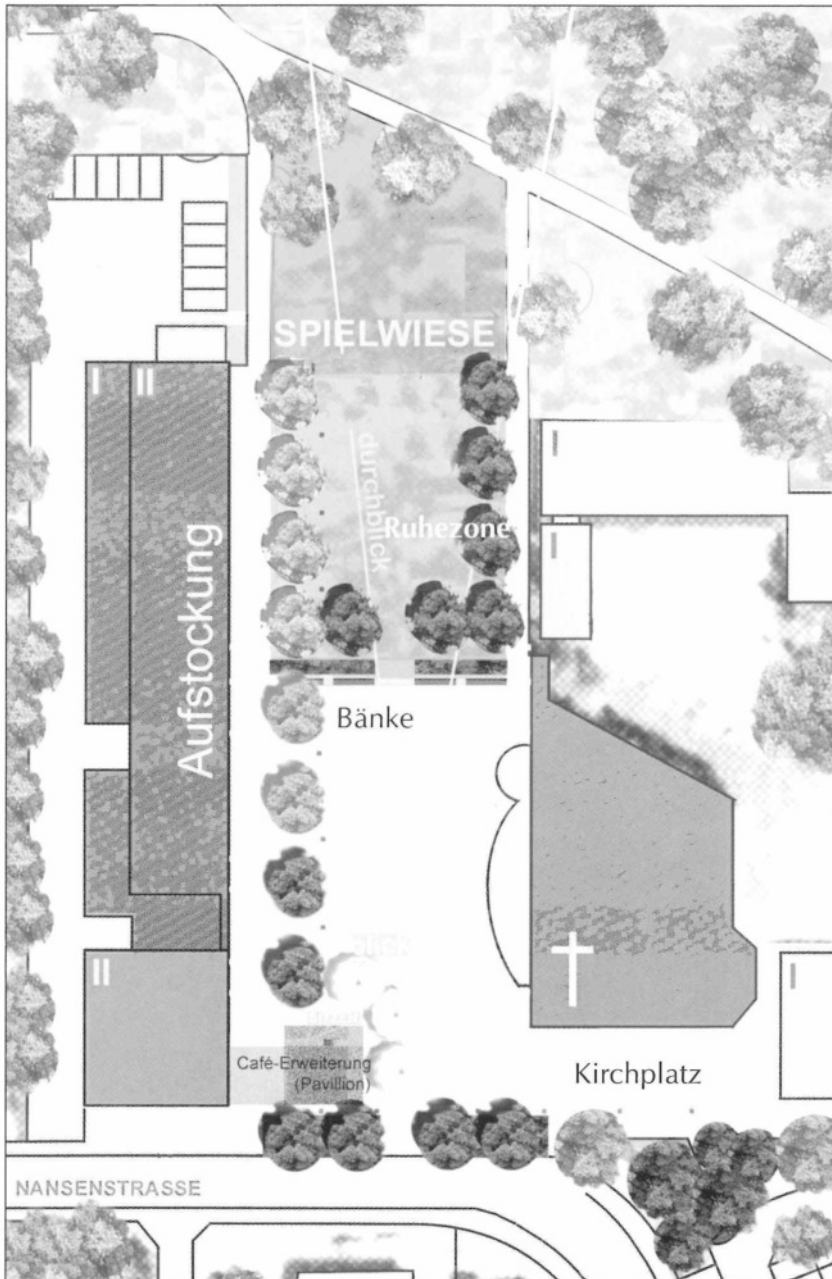
## Defizite:

- Ungleichgewicht der Platzfassung: die eingeschossige Ladenzeile ist als Raumkante zu schwach, die Kirche sehr dominant, zur Nansenstraße fehlt der räumliche Abschluß
- die durchgehende Platzfläche ist ungegliedert und bietet wenig Aufenthaltsgelegenheiten
- die Sichtbeziehung zum Grünzug im Norden fehlt
- die „Königswand“ der Kirche wird oft als Fußball-Torwand mißbraucht und dabei beschädigt
- durch die fehlende Wohnnutzung fehlt besonders nachts die soziale Kontrolle
- der Bereich südlich der Kirche ist räumlich zu schwach gefaßt

## Zielsetzung

- Verbesserung der Platz-Proportion:
  - bessere Fassung und Zonierung des Platzes auf der Westseite
- Stärkung der Sichtbeziehung zum Grünzug
- Verbesserung der sozialen Kontrolle und der Aufenthaltsqualität

## Entwurf Concordienplatz



### Maßnahmenvorschläge:

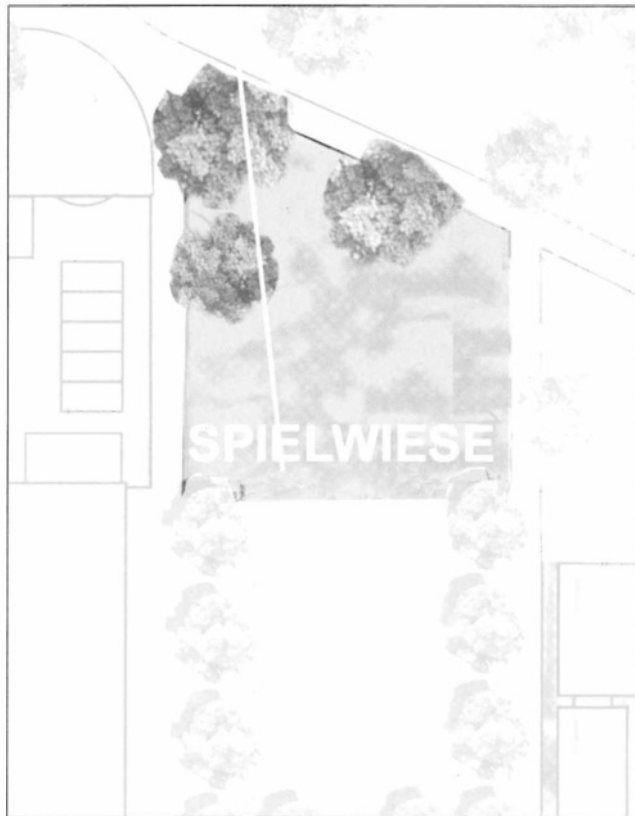
- Neue Zonung des Platzes durch Verkleinerung der befestigten, kahlen Platzfläche und Öffnung zum Grünzug mittels Anlegen einer Spielwiese und Auslichtung des Bewuchses
- Anlegen einer Aufenthalts- und Ruhezone als baumumstandene Rasenfläche
- Schließung der baulichen Lücke zwischen Kindergarten und Kirche
- Raumabschluß durch Baumreihe und Hecke; gleichzeitig Schutz der Kirchenwand
- Aufstockung der Ladenzeile auf 2 Geschosse (Alternativ: Fassadengestaltung durch Blendarkade)
- Ergänzung der Baumreihe
- Möglichkeit zur Schaffung eines Cafés
- räuml. Fassung des „Kirchplatzes“
- Schaffung von Sitzgelegenheiten und Raumabschluß zur Nansenstraße

### Begründung:

- die Zonierung der Platzfläche in verschiedene Nutzungsbereiche verbessert die Aufenthaltsqualität und vermeidet Monotonie
- insgesamt werden hierdurch ausgewogenere Platzproportionen geschaffen
- die Öffnung und Sichtbeziehung zum Grünzug verbessern den Anschluß an diese wichtige Fuß- und Radwegeachse
- die räumliche Trennung zur Nansenstraße stärkt den Charakter eines geschlossenen Platzes
- die Abgrenzung durch Baumgrün macht „Poller“ weitgehend überflüssig und ist gestalterisch sinnvoll
- durch die bessere Fassung des Bereiches südlich der Kirche wird diese Zone zum eigenständigen „Kirchplatz“

# Umgestaltung Concordienplatz

## Die Maßnahmen im Einzelnen:



### Die Spielwiese

Die neue Spielwiese im Norden des Concordienplatzes: eine offene Rasenfläche mit Sichtkontakt zum Grünzug. Das dichte Unterholz wird ausgelichtet, hochstämmige Bäume werden erhalten.



### Die Aufenthalts- und Ruhezone

Im Anschluß an die Spielwiese entsteht eine Ruhezone mit Aufenthaltsmöglichkeiten, die teilweise durch die vorhandenen, teilweise durch neue Bäume gefaßt wird. Wichtig ist der direkte Sichtkontakt zur Spielfläche und zum Grünzug.

Den Abschluß im Süden bildet eine Baumreihe mit Hecke, vor der Bänke platziert werden.

Durch die Schaffung dieser Grünflächen wird die bisher zu große, ungegliederte Platzfläche reduziert und in Nutzungszonen gegliedert.

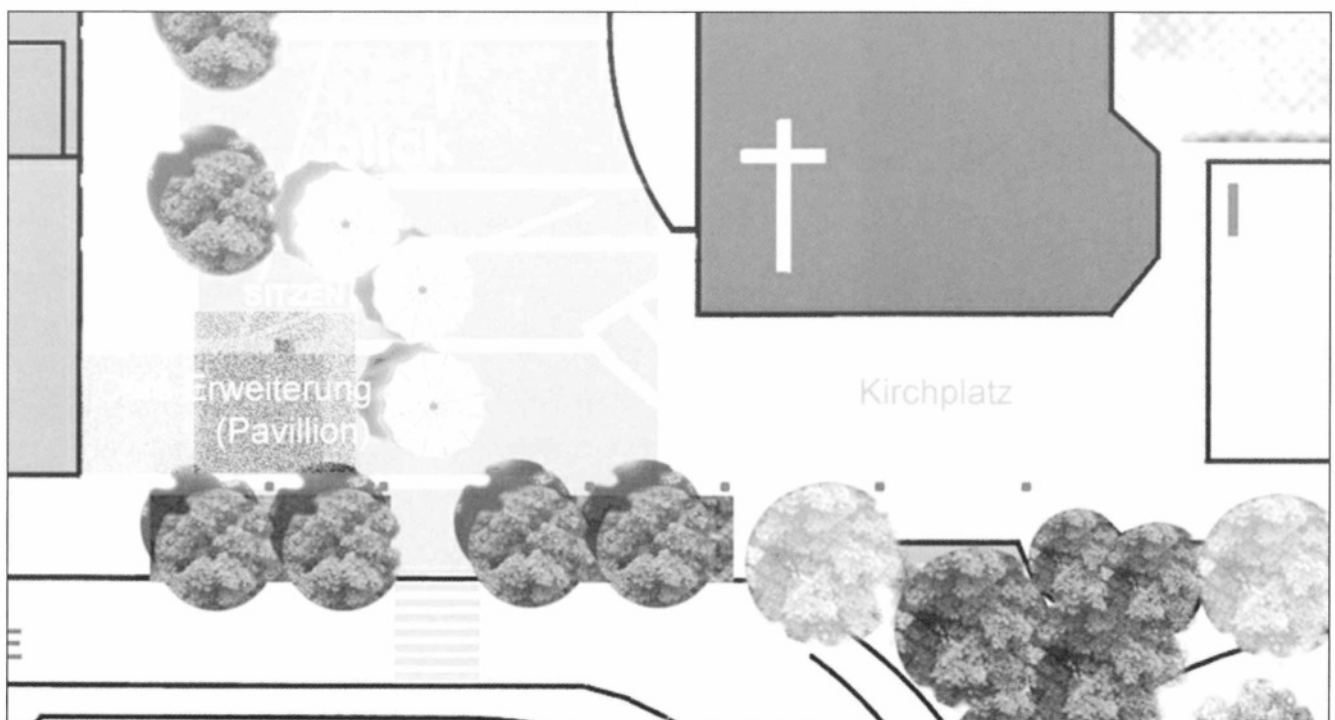
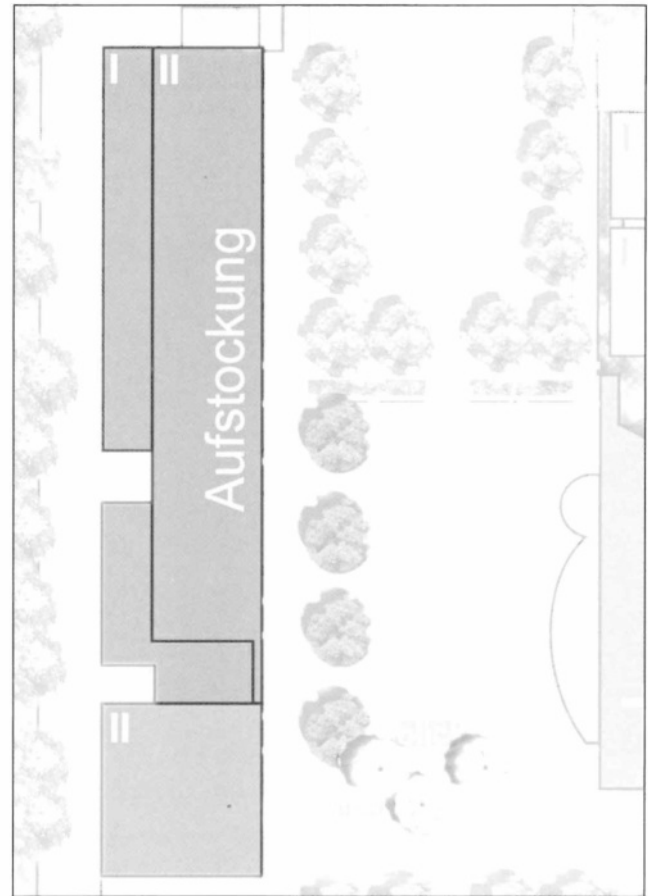
## Die Aufstockung der Ladenzeile

Der Concordienplatz kann durch eine Aufstockung der bisher eingeschossigen Ladenzeile besser gefaßt werden. Hierdurch wird das Verhältnis der Platzfläche zu den Platzwänden verbessert, der Concordienplatz erhält angenehmere Proportionen, der Platzcharakter wird gestärkt. Alternativ ist auch eine zweigeschossige Blendarkade denkbar.

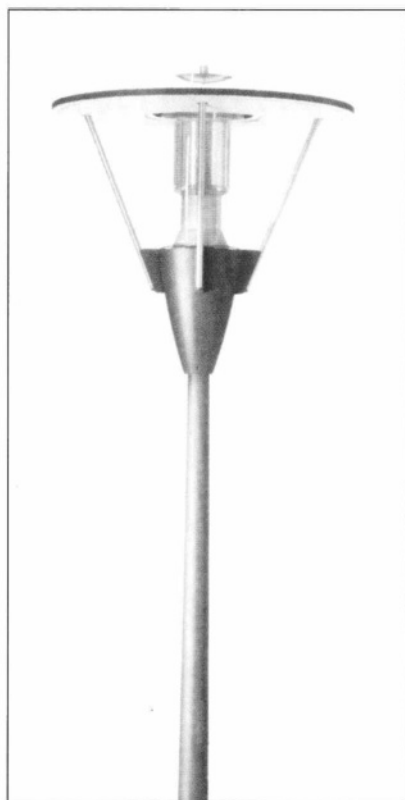
## Café-Pavillon und Kirchplatz

Vor der Ladenzeile wird eine Erweiterungsfläche angeboten, auf der z.B. ein Pavillon mit einer Cafénutzung entstehen kann.

Eine Baumreihe bildet den räumlichen Abschluß zur Nansenstraße und läßt südlich der Kirche einen „Kirchplatz“ entstehen.



## Umgestaltung Concordienplatz

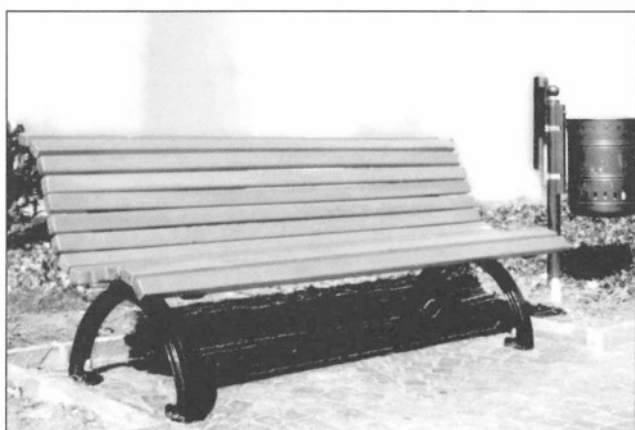


### Möblierung des Concordienplatzes

Der Einsatz hochwertiger, einheitlicher Elemente zur Möblierung fördert die Identifikation der Bewohner mit "ihrem" Platz, wertet den öffentlichen Raum auf, schafft Ambiente.

### Leuchten:

Durch eine Neugestaltung der Beleuchtung erhält der Platz eine verbesserte Ausleuchtung und Strukturierung. Aufgrund der herausgehobenen Bedeutung als zentraler Treffpunkt sollte mit dem Vorschlag des Leuchtentyps "Malmö" ein besonderer Akzent in Lichtwirkung und Gestaltung gesetzt werden.



### Bänke:

Parkbänke an der richtigen Stelle sind ein entscheidender Faktor für die Aufenthaltsqualität. Für die Möblierung am Concordienplatz wird daher die hoch wertige Parkbank "Rheinufer" vorgeschlagen.



Auch die sonstige Stadtmöblierung soll vereinheitlicht werden, indem die in Kempen bereits vielfach verwendeten und bewährten Modelle installiert werden.



# Umgestaltung Concordienplatz

Der Concordienplatz heute ...



... so kann er werden  
und wirken.



## Umgestaltung Concordienplatz

Der Platz wird gestaltet, begrünt und räumlich besser gefaßt ...



... und gewinnt durch ein mögliches, neues Café zusätzliche Aufenthaltsqualität.



**Stadt Kempen, Stadtplanungsamt**

Rathaus, Buttermarkt 1

47906 Kempen

Zimmer 226, Herr Droste

Tel.: 021 52/917-338

Zimmer 216, Herr Schaaff

Tel.: 021 52/917-336



**Kempen**

Auf gute Nachbarschaft

**Stadt Kempen - Baudezernat - Stadtplanungsamt**