
4. Arena

Bergwerk West // Kamp-Lintfort

Zusammenfassung der Ergebnisse der vierten öffentlichen Arena zum
Masterplan Bergwerk West am 3. Juli 2012

Stadthalle Kamp-Lintfort
Moerser Straße 167
47475 Kamp-Lintfort

01 // ABLAUF DER VERANSTALTUNG

Arena am 3. Juli 2012 ab 18.30 Uhr in der Lohnhalle auf dem Bergwerk West // Kamp-Lintfort

Um 18.30 Uhr beginnt das als öffentliche Arena konzipierte Zwischenkolloquium. Die Bürgerschaft ist eingeladen, sich über die Arbeitsstände der fünf Teams nach einer rund vierwöchigen Bearbeitungszeit zu informieren, Fragen zu den gehörten konzeptionellen Ideen zu stellen und den Teams Hinweise für die weitere Arbeit mit auf den Weg zu geben.

Nach der Begrüßung durch die Gastgeber Dr. Christoph Landscheidt, Bürgermeister der Stadt Kamp-Lintfort sowie Hermann Timmerhaus, RAG Montan Immobilien GmbH, erläutert Michael Passon, Redaktionsleiter NRZ/WAZ Moers und Moderator der Veranstaltung den weiteren Verlauf des Abends, in dem die Teams die Gelegenheit haben, ihre ersten Ideen zur Zukunft des Bergwerks West vorzustellen. Die Vorstellung erfolgt in der folgenden Reihenfolge.

01 // BS+ städtebau und architektur, Städtebau / Architektur, Frankfurt am Main

Architekturbüro Heinrich Böll, Architektur, Essen

Irene Lohaus Peter Carl Landschaftsarchitektur, Landschaftsarchitektur, Hannover

BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Beratung Verkehr, Hannover

Dieter Blase Projekte - Konzepte GmbH, Beratung

Immobilienwirtschaft, Essen

02 // pesch partner architekten stadtplaner, Städtebau / Architektur, Herdecke

wbp Landschaftsarchitekten GmbH, Landschaftsarchitektur, Bochum

M+O Rhein-Ruhr GmbH, Beratung Verkehr, Dortmund

CIMA Beratung + Management GmbH, Beratung

Immobilienwirtschaft, Köln

03 // spap Generalplaner GmbH & Co. KG Architektur und Stadtplanung, Städtebau / Architektur, Dortmund

Büro Drecker Landschaftsarchitekten, Landschaftsarchitektur, Bottrop

Planungsgruppe MWM Verkehrsplanung Messenholl Niedermeier, Beratung Verkehr, Aachen

BDC Consulting GmbH & Co. KG, Beratung Immobilienwirtschaft, Oberhausen

**04 // Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten Partnerschaftsgesellschaft,
Landschaftsarchitektur, Berlin**
Wessendorf Architektur Städtebau, Städtebau / Architektur, Berlin
GRI GmbH, Beratung Verkehr, Berlin

05 // Jo Coenen Architects & Urbanists, Städtebau / Architektur, Amsterdam
Buro Lubbers landscape architecture & design, Landschaftsarchitektur,
's Hertogenbosch
Goudappel Coffeng, Beratung Verkehr, Den Haag
ReVISION, Beratung Immobilienwirtschaft, Heemstede

Nach jedem Vortrag wird dem Plenum die Gelegenheit zur Kommentierung des Gehörten gegeben. Die Fragen und Antworten sind im nachfolgenden dokumentiert und dem jeweiligen Team direkt zugeordnet. Die jeweiligen Präsentationen finden Sie im Internet unter:

www.kamp-lintfort.de/masterplan

Die 4. öffentliche Arena endet gegen 21.00 Uhr.

02 // Fragen und Hinweise an die Teams

Erste Ideen zur Zukunft des Bergwerks West

01 // BS+ städtebau und architektur, Städtebau / Architektur, Frankfurt am Main

- *Der gedankliche Ansatz der Substanzsicherung (insb. der Gebäude) wird begrüßt. Gibt es über die bereits in der Auslobung als denkmalwürdig identifizierten Gebäude hinaus weitere, die erhalten bleiben sollen?*

Die ersten konzeptionellen Ideen decken sich, was den Erhalt von Gebäuden angeht, mit der in der Auslobung dargestellten Ersteinschätzung zur Denkmalwürdigkeit. Der Erhalt weiterer Gebäude ist sicherlich denkbar, aber eine Frage der Finanzierung. Daher sollte sich die Bestandssicherung zunächst auf den „Kern“ der als denkmalwürdig klassifizierten Gebäude beschränken.

- *Sind die „Energiefelder“ für die Erzeugung von Biomasse u.ä. gedacht? Wenn ja, sind sie groß genug für eine wirtschaftliche Nutzung?*

Bei den Energiefeldern handelt es sich um keine Landwirtschaft im eigentlichen Sinne. Die Felder können aber durchaus verpachtet und privatwirtschaftlich genutzt werden. Der große Vorteil solcher Felder ist, dass sie keiner intensiven Pflege bedürfen und dennoch ein interessantes Landschaftsbild entstehen lassen. Dies ist insbesondere von Vorteil, da sie als Zwischenlösung für Flächen gedacht sind, die im Verlauf der Flächenentwicklung durchaus als Bauland genutzt werden können.

- *Die Verlegung der Bahnstrecke in den östlichen Teil des Zechengeländes wird begrüßt. Allerdings stellt sich die Frage, ob an der für den Bahnhof vorgesehenen Stelle (neben der Großen Goorley) ausreichend Platz für die Anlage eines Doppelkopfbahnhofs und ein Ausweichgleis besteht.*

Derzeit werden noch zwei Varianten für den Bahnhofsstandort diskutiert, die es im Verlauf der weiteren Arbeit zu prüfen gilt. Ein Standort könnte sich in räumlicher Nähe zum Parkplatz der Hochschule befinden, die Alternative dazu würde einen Standort nahe des EKZ vorsehen. Der Charme der Verlegung der Trasse nach Osten bestünde in jedem Fall darin, dass man die bereits bestehende, mittig liegende Bahntrasse anderweitig nutzen könnte.

- *Wie sollen die Gebäude vor Vandalismus geschützt werden, solange sie noch nicht vollständig nachgenutzt sind?*

Wichtig ist, keine 0815-Lösungen angewendet, sondern kreative Antworten gefunden werden, die nicht nach Stillstand aussehen, sondern

den Charakter der Zwischenlösung glaubhaft transportieren. Erste Ideen hierzu gibt es bereits, weitere werden sich im Laufe der nächsten Arbeitsschritte ergeben.

- *Was ist mit dem Erhalt der zweiten Reihe (insbesondere den Fördertürmen)?*
Für die Fördertürme selbst ist eher keine Nachnutzung zu erwarten. Selbstverständlich wäre ein Erhalt schön, aber die Fläche kann auch ohne die Türme leben. In jedem Fall muss das Backsteinensemble entlang der Friedrich-Heinrich-Allee gesichert werden.
- *Was wird die Umsetzung Ihres Konzeptes voraussichtlich kosten?*
Zunächst einmal geht das Konzept von Maßnahmen aus, die durch die RAG pflichtgemäß ergriffen werden müssen. Demzufolge fallen keine Extrakosten an. Im weiteren Verlauf ist es dann wichtig kostensparend zu planen, indem keine unnötigen Infrastrukturen (wie Vorleistungen im Straßenbau ect.) errichtet werden. Eine konkrete Summe lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt allerdings noch nicht nennen.
- *Wie groß sind die „energetischen Flächen“, die genutzt werden sollen/können?*
Eine Flächenangabe kann dazu derzeit nicht gemacht werden. Das erfolgt im Rahmen der weiteren Bearbeitung.

02 // pesch partner architekten stadtplaner, Städtebau / Architektur,
Herdecke

- *Warum ist der Lärmschutz für die Bahntrasse notwendig?*

Für den Lärmschutz ist die Zeit nach 20 Uhr entscheidend, gibt es hierfür doch andere Richtwerte als tagsüber. Ohne Lärmschutz wäre der Bahnanschluss demnach nicht denkbar. Da herkömmliche Lärmschutzwände jedoch sehr kostenintensiv sind, soll die Bahntrasse in die Landschaft eingebettet werden. Dies hat zum einen konzeptionellen Vorteile, zum anderen finanzielle, da das Landschaftsbauwerk in jedem Fall hergestellt würde.

- *Wie wird mit dem geplanten Landschaftsbauwerk umgegangen, wenn der Bahnanschluss nicht realisiert würde?*

Bei der Realisierung des Bahnanschlusses treffen viele unterschiedliche Belange aufeinander. Die Ansiedlung der Hochschule ist ein erster wichtiger Schritt zur Nachnutzung der Bergwerksfläche und eine gute Voraussetzung für die Bahnanbindung. Wenn diese allerdings nicht realisiert würde, würde das Konzept mit dem Landschaftsbauwerk dennoch funktionieren. Entweder die Halde würde komplett aufgeschüttet oder aber die ursprünglich für die Bahntrasse angedachte Schneise anderweitig genutzt, z.B. für einen Skatepark. Obwohl sich bei letzterem aufgrund der Kosten die Frage nach der Wirtschaftlichkeit einer solchen Anlage stellen würde. Insgesamt bleibt jedoch zu bedenken, dass ohne Lärmschutz eine Wohnnutzung in der Umgebung nicht möglich wäre.

- *Wie können die Anlage von Treppen mit der eingeschränkten Mobilität einer älter werdenden Gesellschaft in Einklang gebracht werden?*

Die Treppe ist mehr als eine Bühne und Gestaltungselement zu betrachten. Alle notwendigen Verbindungswege sind natürlich barrierefrei gestaltet.

- *Wie ist die Regelung von Personen- und Güterverkehr auf der Fläche?*

Der Güterverkehr findet nur südlich der Fläche auf dem ehemaligen Kohlenlagerplatz statt. Auf der Fläche selbst wird nur Personenverkehr stattfinden.

- *Kann mit dem Turm von Schacht 1 „gerechnet“ werden?*

Der Turm ist eine Landmarke, die erhalten bleiben sollte. Allerdings braucht es hierfür eine, auch wirtschaftlich, sinnvolle Nachnutzung.

03 // spap Generalplaner GmbH & Co. KG Architektur und Stadtplanung,
Städtebau / Architektur, Dortmund

- *Muss der Turm für das Konzept zwingend erhalten bleiben? Gibt es bereits
Nachnutzungsideen?*

Der Turm ist aufgrund seiner baulichen und räumlichen Kraft städtebaulich unbedingt erhaltenswert, funktional betrachtet natürlich nicht zwingend. Diese Landmarke trägt aber entscheidend zur Identifizierung und städtebaulichen Qualität des Gebiets bei. Konzeptionell muss nach einer tragfähigen Nachnutzungsidee gesucht werden. Allerdings ist es aus unserer Erfahrung oft so, dass solche Gebäude in der Praxis eher erhalten werden, als dass sie tatsächlich wirtschaftlich tragfähig nachgenutzt werden können. Die städtebauliche Qualität der Landmarkenbildung zur Entwicklung des Gesamtgebiets steht hier vorne an - in diesem Fall besonders aufgrund der einzigartigen Monumentalität des Turmes.

- *Wie ist die Führung des Wandelswegs? Kann eine Integration des
Lehrstollens als Museum erfolgen?*

In jedem Fall ist eine überzeugende Integration des Wandelwegs in das städtebaulich- landschaftliche Konzept geplant. Konkrete Ideen werden sich im Laufe der weiteren Arbeit entwickeln.

- *Sollte der Busbahnhof nicht in den Bahnhof integriert werden?*

Da der Busbahnhof erst vor kurzem an seinem heutigen Standort gebaut wurde, ist eine Verlegung unter Umständen schwierig, auch wenn der Standort unter nun neuen Planungsparametern sicherlich diskutabel ist. Geplant ist augenblicklich die Erschließung des Bahnhofs per Bus anders zu organisieren, als in der Auslobung aufgezeigt.

**04 // Atelier LOIDL Landschaftsarchitekten Partnerschaftsgesellschaft und
Wessendorf Architektur Städtebau, Berlin**

- *Gibt es einen „Plan B“ für das Konzept, wenn die Fördertürme und die Kohlenwäsche nicht erhalten bleiben können?*

Die Errichtung neuer Gebäude wäre denkbar, benötigt die Fläche doch eine vertikale Gestaltung der zentralen Bereiche. Allerdings ist die Nachnutzung des Bestands – insbesondere der Kohlenwäsche – die bevorzugte Variante.

- *Ist die Renaturierung der Großen Goorley denkbar? Kann eine Verbindung mit anderen Wasserläufen nach Westen hergestellt werden?*

Eine Renaturierung ist denkbar und der Anschluss an andere Wasserläufe, insbesondere nach Westen, wurde bereits konzeptionell bearbeitet. Wie genau die Ausgestaltung der Anschlüsse aussehen wird, wird sich in den nun anstehenden Arbeitsschritten zeigen.

- *Verläuft die geplante Bahntrasse direkt an den Gebäuden?*

Bei der Bahntrasse wurde der vorgeschriebene Abstand von 20 Metern berücksichtigt. Der Vorteil des vorgesehenen Trassenverlaufs ist, dass der Wandelweg auf diese Weise nicht vom restlichen Freiraum getrennt wird.

- *Wo befindet sich der Bahnhof? Auf der Fläche des Parkplatzes?*

Der Bahnhof befindet sich genau auf der Höhe, des in der Auslobung genannten Standortes, nur dass er einmal gespiegelt wurde.

05 // Jo Coenen Architects & Urbanists, Städtebau / Architektur,
Amsterdam

- *Sind die von der Altsiedlung ausgehenden Verbindungen Straßen oder Wege?*
Hierzu wurde noch keine endgültige Entscheidung getroffen. Ein Ziel ist es jedoch, über diese Verbindungen möglichst vielen Menschen Zugang zur Fläche zu ermöglichen. Über die genaue Gestaltung dieser Wegeverbindungen muss jedoch noch entschieden werden.
- *Wo befindet sich der Bahnanschluss?*
Der geplante Kopfbahnhof dient als „Knoten“ bzw. „Scharnier“ zwischen Innenstadt und Bergwerksfläche. Er ist eine Kreuzung für den Reisenden, an der Infrastruktur, öffentlicher Raum und vor allem Grün zusammenkommen.
- *Wie soll die Friedrich-Heinrich-Allee von Verkehr befreit werden?*
Denkbar wäre eine mittig liegende Straße über die Fläche zu führen, die ihren südlichen Anschluss an den geplanten Logistikstandort an der B 528 findet. Auf diese Weise könnte derzeitiges „Niemandland“ zu Gunsten der Sicherung wertvoller Altbestände entlang der Friedrich-Heinrich-Allee genutzt werden.
- *Stellt die neue Straße nicht eine starke Trennung dar?*
Sicherlich kann eine neue Straße auch eine trennende Wirkung erzeugen. Daher wurde bislang auch noch keine abschließende Entscheidung getroffen und es wird in den nun anstehenden Arbeitsschritten weitere Diskussionen über die möglichen Varianten geben.

Grundsätzliche Fragen

- *Kann eine stärkere Nutzung der Bestandsgebäude durch die Hochschule erfolgen?*

Die Bestandsgebäude sind sicherlich interessant und es laufen bereits Gespräche zwischen der Stadt und der Hochschule, beispielsweise hinsichtlich einer Werkstattnutzung. Allerdings ist eine stärkere Nutzung durch die Hochschule als bisher geplant nicht sicher, da eine öffentliche Förderung eines solchen Vorhabens eher unwahrscheinlich ist.

- *Inwiefern ist eine Renaturierung der Großen Goorley möglich. Ist eine ausreichende Wasserführung gewährleistet? Wie steht es um die Wasserqualität?*

Die bergbauliche Tätigkeit im Umfeld der Schachanlage Bergwerk West hat bekannterweise zu Geländesenkungen geführt. Die Große Goorley hat daher keinen natürlichen Zufluss aus umliegenden Gewässern sowie keinen Kontakt mit dem Grundwasserspiegel. Ein natürlicher durchgehender Abfluss ist daher nicht vorhanden. Die bisherige Wasserführung resultiert aus Grubenwassereinleitungen sowie Betriebswassereinleitungen des Bergwerkes West. Weiterhin gibt es eine Reihe von Niederschlagswassereinleitungen aus dem Stadtgebiet Kamp-Lintfort. Nach Schließung des Bergwerkes West werden bis auf die Einleitung der Adsorptionsanlage alle kontinuierlichen Einleitungen entfallen. Eine dauernde Wasserführung wäre dann nur noch in beschränktem Maße vorhanden. Es gibt jedoch erste Gedanken eines neuen Wasserführungskonzeptes für den Raum Kamp-Lintfort. Dieses sieht eine Bewässerung der Großen Goorley über die Pumpanlage Vinnbruchgraben vor. Die ausreichende Wasserführung kann so hergestellt werden. Die Wasserqualität an der Vorflutpumpanlage Vinnbruchgraben ist ebenfalls gut.

- *Wie sieht der Geräuschpegel aus bei der Ansiedlung des Bahnhofs an dem östlichen Rand?*

Laut des Verkehrsgutachtens zur Realisierung eines Bahnanschlusses, wird durch die Ein- und Ausfahrt der Züge keine nennenswerte Lärmbelastung entstehen. Die zu erwartenden Lärmemissionen würden einer Tempo-30-Zone mit einer stündlichen Verkehrsbelastung von 50 bis 60 PKWs pro Stunde entsprechen. Eine Beeinträchtigung der bereits bestehenden Wohngebiete ist bei Berücksichtigung der vorgeschriebenen Abstandsflächen auch ohne zusätzlichen Lärmschutz demnach nicht zu erwarten. Dies gilt sowohl für die mittig liegende Gleisführung als auch die Verschwenkung der Bahn nach Osten.

Allgemeine Anmerkungen

- *Fördertürme*
 - Klettergarten / Klettergerüst am Förderturm
 - Großen Turm unbedingt erhalten, nicht aus ökonomischen, d.h. kurzsichtigen Gründen, zerstören!
 - Es wäre vielleicht nicht schlecht Schacht II (Stahlgerüst) zu illuminieren
 - Die Fördertürme gehören weiterhin zu Kamp-Lintfort! (siehe Landschaftspark Duisburg)
- *Bestandsgebäude*
 - Der mittlere Altbestand des bestehenden Immobilienpools könnte als Kulturstätte unter Einbeziehung von Kunsthandwerk und Gastronomie genutzt werden.
 - Ein Tourismusmagnet könnte der Lehrstollen werden.
- *Erschließung*
 - Kamp-Lintfort ist jetzt schon von der arbeitenden Bevölkerung abgenabelt. Es ist auch die Zeit vor 6 Uhr kritisch, weil es keine Verbindung nach DU gibt vor 6 Uhr.
 - Die Bahn in der Schneise hat den Vorteil, dass sicherheitstechnische Überlegungen außen vor bleiben können. Bahnübergänge sind sehr aufwendig. Zwei Querungen als Brücke sind unproblematischer.
 - Es wird angeregt, die Straße und den Bahnhof unterirdisch zu legen.
- *Sonstiges*
 - Die Öffnung hin zur Altsiedlung sollte erreicht werden.
 - Es sollte eine Offenheit gegenüber kreativen Entwicklungen gezeigt werden. Keine parteipolitischen Entscheidungen für Kamp-Lintfort! Wir haben genug Beton in Moers u.a. umliegenden Städten.
 - 30-Jahres-Plan: Wohnen + Spielen am Wasser. Kanal mit parallelem Radweg bis zum neuen See an der Nordtangente. Von da aus Verbindungen über andere Baggerlöcher / Seen bis zum Rhein. „Kamp-Lintfort den Weltmeeren öffnen“
 - Ein Universalplatz, Parkplatz (Kirmesplatz, verschiedene Veranstaltungen) auf dem Freigelände der Zeche.