Lohmar-Ort

Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept

Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept
Lohmar-Ort

im Auftrag der
Stadt Lohmar

gefördert mit Mitteln des
Landes Nordrhein-Westfalen
bewilligt
durch die
Bezirksregierung Köln

Stadtplanung und Stadtentwicklung
Hamerla, Gruß-Rinck und Partner
Ostenbergstr. 96
44227 Dortmund
Telefon 0231/ 75752
Telefax 0231/ 9766606
stadtplanung@stadtentwicklung-do.de

Jens Ebener
Kai Fischer
Hans-Joachim Hamerla
Christoph Kamplade
Wolfgang Scholz

Dortmund, April 2002

Lohmar-Ort

Stadtmarketing- und
Entwicklungskonzept

Inhalt

Ausgangssituation und Planungserfordernis **4**

Partizipationsprozess **6**

Leitbild und Zielvorstellungen **12**

Historische Entwicklung **14**

Lage und räumliche Einbindung **16**

Bevölkerungsentwicklung **18**

Wohnen **21**

Zentralität, Einzelhandel und Gastronomie **24**

Industrie, Gewerbe und Dienstleistung **30**

Soziale und öffentliche Infrastruktureinrichtungen **36**

Verkehr **40**
Verkehr allgemein 41
Öffentlicher Personennahverkehr 42
Kraftfahrzeugverkehr 44
Radverkehr 56

Parken **58**

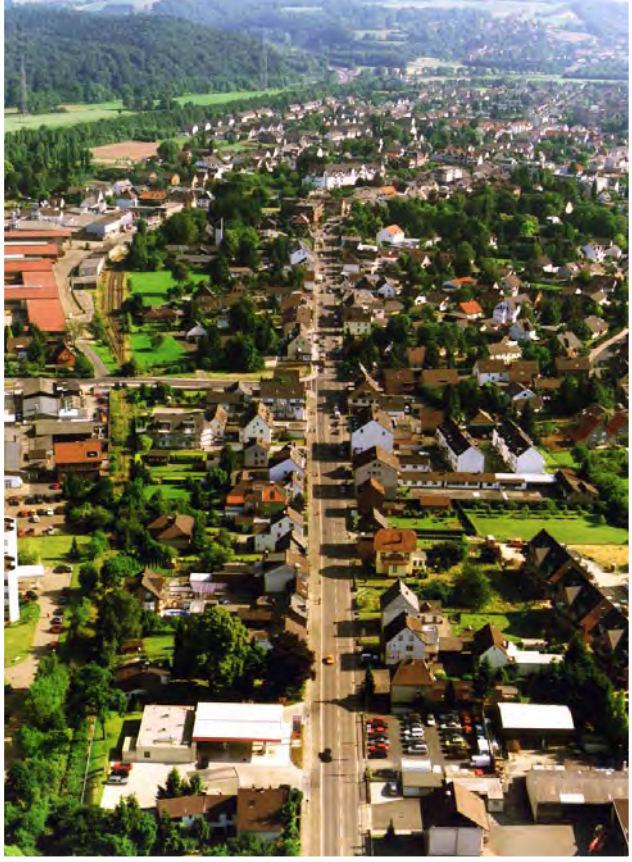
Freiraum **60**

Städtebauliche Entwicklung des Ortskerns **64**
öffentlicher Raum / Stadtbild 65
Rathausvorplatz 67
Frouardplatz 72
Rathausstraße 74
Vila-Verde-Straße 76
Villa Friedinde 77

Entwickungskonzept Lohmar-Ort **78**

Handlungs- und Maßnahmenkonzept **80**

Anhang **97**
Beschluß des Rates vom 15. Juni 1999 99
Beschluß des Rates vom 27. Juni 2000 101
Dokumentation des Partizipationsprozesses 103
Fachinhalte 107
Pressespiegel 112



Ausgangssituation und Planungserfordernis

Die Stadt Lohmar, im Nordwestteil des Rhein-Sieg-Kreises gelegen, umfaßt eine Fläche von nahezu 66 km² und zählt rund 31.000 Bürger in über 130 Orten und Weilern. Lohmar liegt reizvoll zwischen dem Aggertal und den Ausläufern des Bergischen Höhenrückens, die einen Großteil des Gemeindegebietes ausmachen.

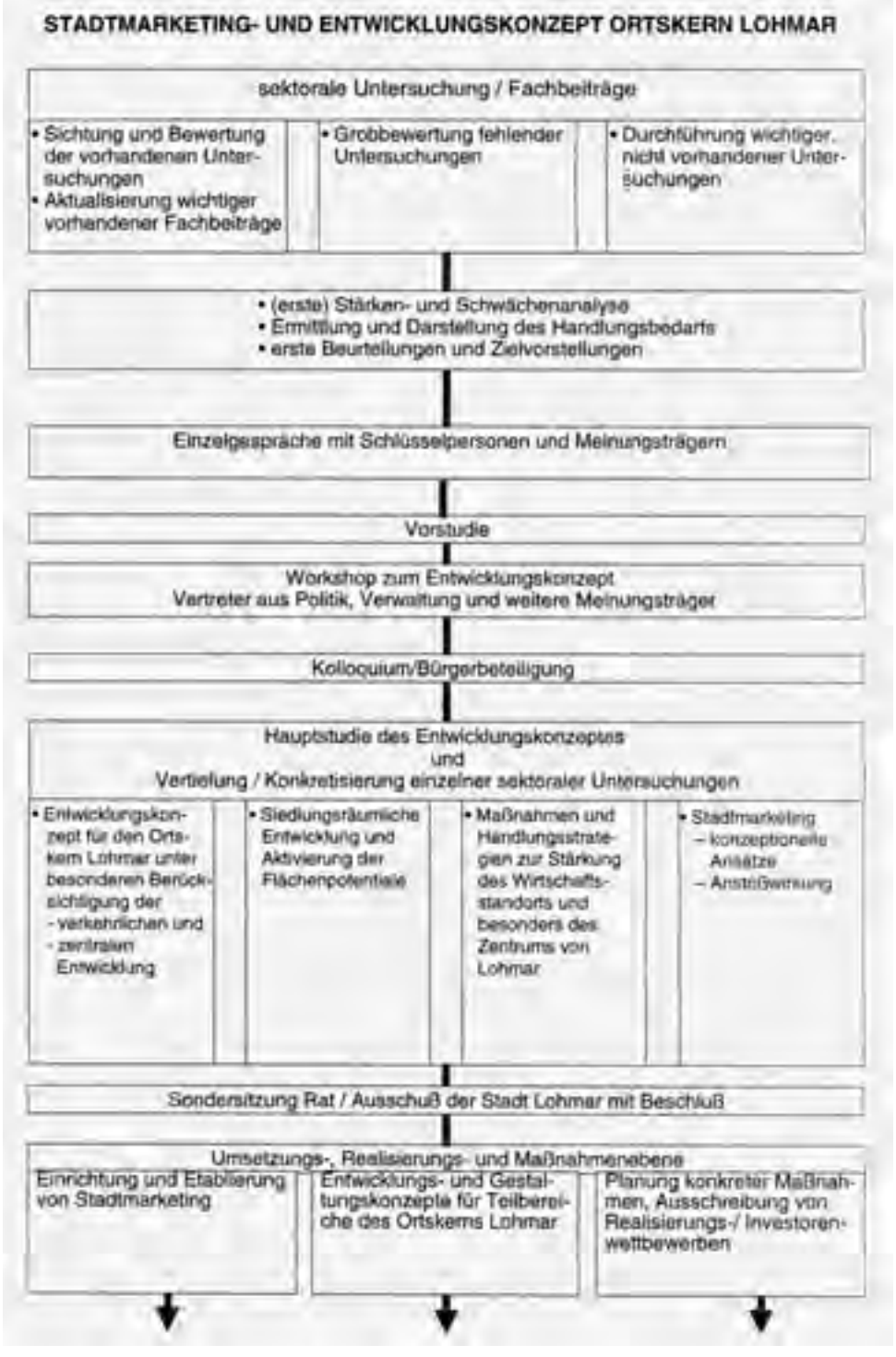
Lohmar ist über die Autobahn A 3 und die Bundesstraßen B 484 und B 56 sehr gut an das regionale und überregionale Straßennetz angeschlossen. Die direkte Nachbarschaft zum Flughafen Köln-Bonn bringt neben den positiven Effekten leider auch Lärmbelastungen mit sich.

Räumlicher Schwerpunkt des Konzeptes ist Lohmar-Ort im Süden des Stadtgebietes mit ca. 10.000 Einwohnern; gleichwohl werden die gesamtstädtischen Belange und ihre Auswirkungen auf den Siedlungsraum Lohmar im Rahmen dieses Stadtmarketing- und Entwicklungskonzepts berücksichtigt.

Lohmar-Ort ist stark durch die Verkehrsbelastung auf der den Ort durchquerenden und ihn zerschneidenden Bundesstraße B 484 geprägt. Mit dem Bau der Umgehungsstraße im Norden des Siedlungsraums und neuer Anschlußstelle an die A 3 bietet sich die Chance, den Ortskern insgesamt aufzuwerten und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Derzeit präsentiert sich das Zentrum wenig attraktiv. Die Aufenthaltsqualität wird durch die Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße stark beeinträchtigt, das Angebot ist relativ gering, qualifizierte und hochwertige Waren fehlen weitgehend; in der Folge ist die Kaufkraftbindung schlecht.

Die Stadt Lohmar bietet jedoch aufgrund ihrer verkehrsgünstigen Lage, des landschaftlich reizvollen Umfeldes und der noch entwicklungsfähigen Flächenpotentiale im Ortskern soviel Substanz, positive Ansatzpunkte und Chancen, daß auf der Grundlage einer der spezifischen Situation Lohmars entsprechenden Planungs- und Umsetzungsstrategie ein nachhaltiger Entwicklungsprozeß ausgelöst wurde.


STADTMARKETING- UND ENTWICKLUNGSKONZEPT ORTSKERN LOHMAR
sektorale Untersuchung / Fachbeiträge
• Sichtung und Bewertung der vorhandenen Untersuchungen
• Aktualisierung wichtiger vorhandener Fachbeiträge
• Grobbewertung fehlender Untersuchungen
• Durchführung wichtiger, nicht vorhandener Untersuchungen
• (erste) Stärken- und Schwächenanalyse
• Ermittlung und Darstellung des Handlungsbedarfs
• erste Beurteilungen und Zielvorstellungen
Einzelgespräche mit Schlüsselpersonen und Meinungsträgern
Vorstudie
Workshop zum Entwicklungskonzept
Vertreter aus Politik, Verwaltung und weitere Meinungsträger
Kolloquium/Bürgerbeteiligung
Hauptstudie des Entwicklungskonzeptes
und
Vertiefung / Konkretisierung einzelner sektoraler Untersuchungen
• Entwicklungskonzept für den Ortskern Lohmar unter besonderen Berücksichtigung der
- verkehrlichen und
- zentralen
Entwicklung
• Siedlungsräumliche Entwicklung und Aktivierung der Flächenpotentiale
• Maßnahmen und Handlungsstrategien zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und besonders des Zentrums von Lohmar
• Stadtmarketing
– konzeptionelle Ansätze
– Anstoßwirkung
Sondersitzung Rat / Ausschuß der Stadt Lohmar mit Beschluß
Umsetzungs-, Realisierungs- und Maßnahmenebene
Einrichtung und Etablierung von Stadtmarketing
Entwicklungs- und Gestaltungskonzepte für Teilbereiche des Ortskerns Lohmar
Planung konkreter Maßnahmen, Ausschreibung von Realisierungs-/ Investorenwettbewerben

Partizipationsprozeß

Das Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort wurde vom "ersten Tag an" mit Hilfe eines umfassenden Partizipationsprozesses, bei dem der offene, auf Konsens angelegte Dialog im Mittelpunkt stand, erarbeitet. Innerhalb dieses Prozesses wurden Zwischenstände der Bearbeitung in Arbeitsgruppen, Workshops oder im Rahmen öffentlicher Veranstaltungen immer wieder diskutiert. Der Partizipationsprozeß als Rückgrat des Stadtmarketing- und Entwickungskonzeptes Lohmar-Ort begleitete kontinuierlich die inhaltliche Arbeit des Büros für Stadtplanung und Stadtentwickung. Die Ergebnisse wurden in den städtischen Gremien schrittweise beschlossen. Das Stadtmarketing– und Entwicklungskonzept wurde somit gemeinsam mit allen Beteiligten im Gegenstromprinzip erarbeitet. Dies erhöhte die Akzeptanz und die Umsetzungschance, da die an der Entwicklung der Stadt interessierten Kräfte von Beginn an einbezogen wurden. Der Ablauf ist im einzelnen im nebenstehenden Schema dargestellt.

Zum Einstieg in die Bearbeitung des Projektes wurden parallel zu den klassischen Inhalten (Situationsanalyse, Einschätzung des Handlungsbedarfs, erste Leitbilder und Ziele, sowie daraus abgeleitete Maßnahmen) Einzelgespräche mit Meinungsträgern, Schlüsselpersonen und für Lohmar Verantwortlichen im Zeitraum Dezember 1998 bis Januar 1999 geführt. Die Ergebnisse dieser Gespräche wurden in einer gesonderten Veröffentlichung "Gepräche mit Meinungsträgern / Auswertung und Ergebnisse, Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hans-Joachim Hamerla, März 1999" dokumentiert. Die geführten Interviews fanden zu einem sehr frühen Zeitpunkt statt, damit das Fachbüro frühzeitig Informationen über den Ablauf des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes geben und zur Mitarbeit motivieren konnte. Als ein Ergebnis der Gespräche konnte die große Bereitschaft der Beteiligten an der Entwicklung der Lohmarer Innenstadt konstruktiv mitzuwirken, herausgestellt werden.

Die als offene Gespräche und nicht als Befragung anhand eines standardisierten Fragebogens angelegten Zusammentreffen, sollten ein persönliches und auf individuelle Erfahrungen basierendes Meinungsbild zu Themen der Lohmarer Innenstadtentwicklung ergeben. Die wichtigsten Themen der Gespräche waren die Stärken und Schwächen der Stadt und speziell von Lohmar-Ort wie auch die Beurteilung der Verkehrssituation sowie unterschiedliche Rückbaumöglichkeiten für die Hauptstraße.

In den Ergebnissen der Gespräche werden deutliche Hinweise auf die positiven Elemente Lohmars wie die gute Erreichbareit, die landschaftlich reizvolle Lage in der Nähe zu verschiedenen Oberzentren wodurch Lohmar als ein Standort mit hoher Lebensqualität beschrieben wird, gegeben. Bei den Nennungen der Schwächen Lohmars werden die Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße und die hieraus resultierenden Ergebnisse (z.B. fehlende Aufenthaltsqualität im Zentrum) am häufigsten angeführt.

Als Schlüssel zur Lösung der Probleme sahen viele eine Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsumgehung und einen verkehrsberuhigten Umbau der Hauptstraße.

Auf der Grundlage der ersten Untersuchungen und der Gesprächsergebnisse wurden in einer nächsten Phase fünf Workshops mit den Meinungsträgern und Schlüsselpersonen und Arbeitsgespräche mit Anliegern durchgeführt. Die Workshops waren stets öffentlich. In dieser Phase wurden die Kernthemen der Innenstadtentwicklung behandelt und ein gemeinsam getragenes Leitbild zur Entwicklung

Lohmars entworfen. Die Veranstaltungen waren keine reinen Informationsveranstaltungen, sondern Diskussionsrunden, in denen die vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung vorgestellten Inhalte erörtert wurden. Wichtig war dabei, daß keine fertigen Konzepte präsentiert wurden, sondern auf der Basis von Vorschlägen und verschiedenen Alternativen die Inhalte gemeinsam in den Runden erarbeitet werden konnten.
Der Zwischenbericht mit dem Leitbild (vgl. Kapitel Leitbild und Ziele) wurde am 7. Juni 1999 dem Stadtentwicklungsausschuß vorgelegt. Nach eingehender Erörterung beschloß der Rat der Stadt Lohmar in seiner Sitzung am 15. Juni 1999 ein Elf-Punkte-Programm.

Auf der Grundlage dieses Beschlusses wurden in der Folgezeit die Planungsinhalte weiter ausgearbeitet und konkretisiert.
Zur Entscheidungsfindung bezüglich der Hauptstraße und der Frage der Nutzung der Bahntrasse wurden zwei Verkehrsgutachten eingeholt: "Verkehrsuntersuchung Kernstadt Lohmar" mit dem Schwerpunkt Umbau der Hauptstraße und "Machbarkeitsstudie Aggertalbahn", beide Büro R+T, Düsseldorf, Mai 2000. Die Gutachten wurden der Öffentlichkeit vorgestellt und intensiv diskutiert.
Weiter wurden durch das Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hamerla vertiefende Untersuchungen zur

- Bevölkerungsentwicklung und zu den Wohnbaupotentialen in Lohmar-Ort,
- zur Einzelhandelsentwicklung, und
- zum Parkraumangebot

vorgenommen.
Szenarien für die Entwicklung des Zentrums zeigen die Vor- und Nachteile unterschiedlicher räumlicher und nutzungsbezogener Perspektiven und die

Abhängigkeiten zwischen der zentralen Entwicklung und dem Gewerbegebiet Auelsweg auf. Darüber hinaus wurden städtebauliche Lösungen, jeweils mit Planungsalternativen, für Teilbereiche im Zentrum ausgearbeitet:
- Rathausstraße
- Vila-Verde-Straße/Frouardplatz
- Raiffeisenstraße/Gewerbegebiet Auelsweg
- Umbau der Hauptstraße.

Die städtebaulichen Konzepte mit Varianten für Teilbereiche des Lohmarer Zentrums wurden in fünf einzelnen Workshops mit den Anliegern diskutiert. Die Beteiligung der Anwohner und Eigentümer wurde zu diesem frühen Zeitpunkt durchgeführt, um die Realisierbarkeit der Planungen zu überprüfen und ggf. anpassen zu können.
Die Zwischenergebnisse der einzelnen sektoralen Untersuchungen, die Ergebnisse der städtebaulichen Planungen sowie der Workshops und Diskussionsveranstaltungen wurden in dem Bericht "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen, Juni 2000" zusammengefaßt. Mit diesen Ergebnissen befaßte sich der Rat der Stadt Lohmar in seiner Sitzung am 27. Juni 2000 und faßte hierzu den im Anhang dokumentierten Beschluß.

Parallel zur Bearbeitung der sektoralen Untersuchungen und der städtebaulichen Konzepte wurden für zwei Bereiche bereits konkrete Umsetzungsschritte eingeleitet:

- Zur Bebauung des Geländes Battenfeld-Fischer wurde 1999 ein vom Büro für Bodenmanagement und Projektentwicklung, Hamerla organisierter Investorenwettbewerb ausgelobt und im Mai des Jahres 2000 entschieden. Bereits die Rahmenplanung aber auch die Durchführung des Wettbewerbs und die Erstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes erfolgte in enger Abstimmung und intensiver Zusammenarbeit mit den Anwohnern dieses Bereiches. Hierdurch konnte für eine umstrittene Fläche in kurzer Zeit eine anspruchsvolle Planung erarbeitet und umgesetzt werden, die auf einen breit angelegten Konsens aufbaut.

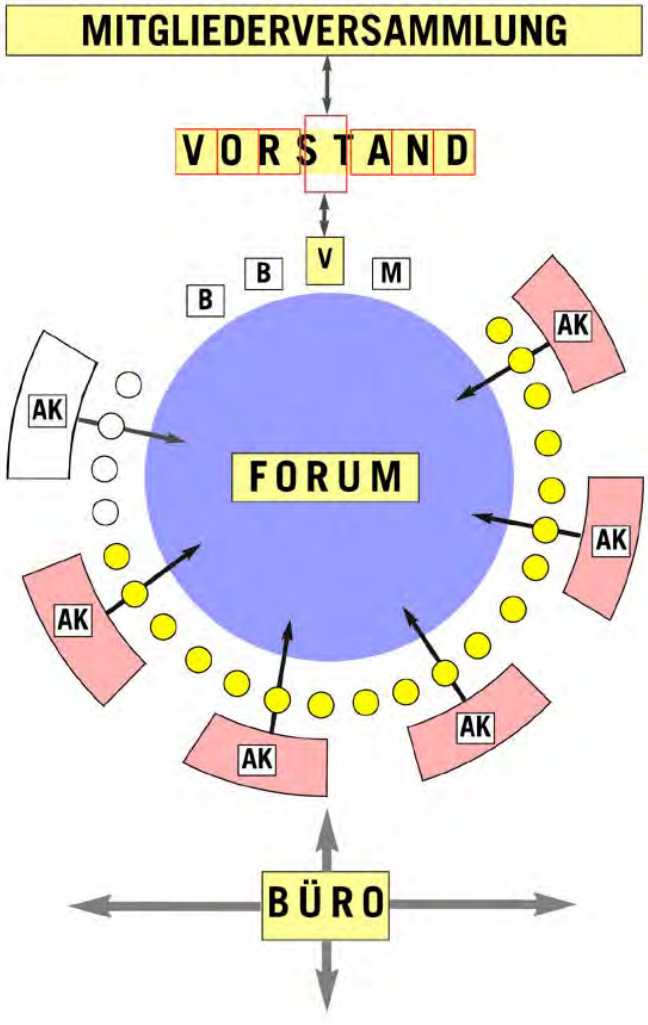
- Zur Entwicklung der wichtigsten Brachfläche im Zentrum Lohmars wurde ein Investorenauswahlverfahren "Zentrum Lohmar" von der Stadt Lohmar zusammen mit der Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH Lohmar ausgeschrieben. Das Verfahren wurde vom Büro für Bodenmanagement und Projektentwicklung, Hamerla durchgeführt. In einem Exposée wurden die vom Rat beschlossenen Rahmenbedingungen für die Planung und Ausschreibung der Fläche aufgearbeitet.
  Eine Entscheidung soll nach dem Votum des Rates über die Verkehrsführung im Zentrum von Lohmar Mitte des Jahres 2002 fallen.

Im weiteren Verfahren ist insbesondere die Detaillierung der Hauptstraßenplanung als Vorentwurf vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung zusammen mit dem Ingenieurbüro Stelter aus Siegburg vorangetrieben worden.
Parallel hierzu wurden die Ergebnisse der sektoralen Untersuchungen zur

- Bevölkerungsentwicklung und den Wohnbaupotentialen von Lohmar und Lohmar-Ort,
- Einzelhandelsentwicklung,
- Gewerbeentwicklung, zum
- Parkraumangebot und zum
- Verkehrskonzept

erarbeitet.

Organisation “Stadtmarketing Lohmar e.V.”



Die Ergebnisse der sektoralen Untersuchungen, zusammen mit den Planungen zum Umbau der Hauptstraße mit den wichtigen Untersuchungsinhalten (Radfahrer in der Hauptstraße u.ä.), wurden in interfraktionellen Workshops sowie die Ergebnisse der Hauptstraßenplanung in drei öffentlichen Veranstaltungen behandelt. Eine erste allgemeine Informations- und Diskussionsveranstaltung behandelte den Hauptstraßenumbau im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Zentrums von Lohmar. In zwei weiteren Veranstaltungen wurde den Bürgern und Anliegern die Möglichkeit gegeben, abschnittsweise mit der Stadtverwaltung und den Planern die Ergebnisse im Detail zu erörtern. Sowohl die fachlichen Untersuchungen als auch die Meinungsbildung bei den Bürgern und Politikern führten im Laufe der Zeit zu einer Präferierung der Einbahnstraßenlösung für den engeren Abschnitt der Hauptstraße.

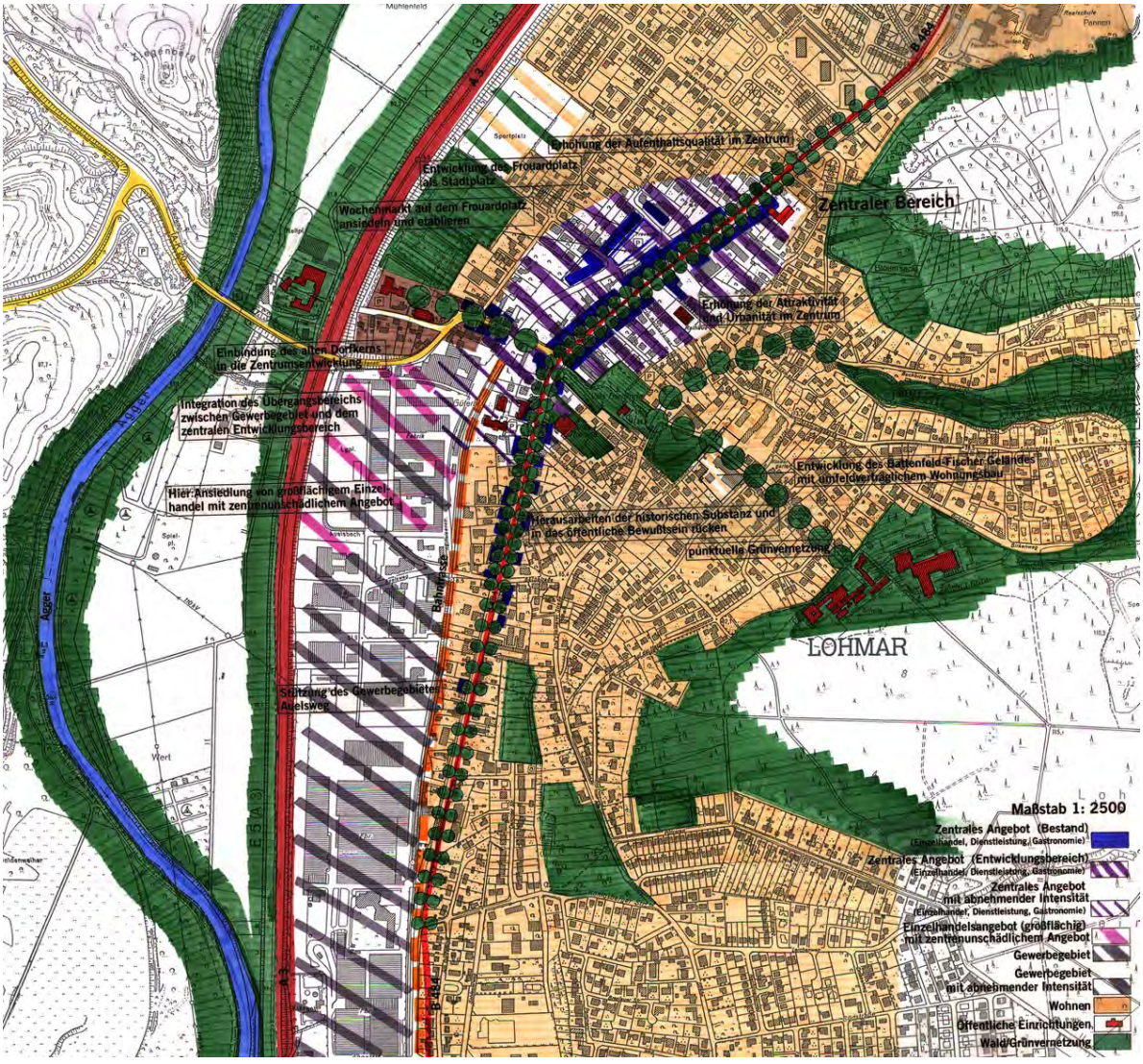
Am 23. Oktober 2001 konnte der Stadtmarketing Verein Lohmar e.V. gegründet werden.
Seit seiner Gründung hat sich der Verein, und hier insbesondere der Arbeitskreis "Hauptstraße/ Zentrums-Gestaltung", intensiv mit den Planungen der Hauptstraße befaßt. Über diesen Arbeitskreis hinaus wurden vom Stadtmarketing Verein folgende, weitere Arbeitskreise initiiert: Einzelhandel, Freizeit und Kultur, Verarbeitendes Gewerbe/ Industrie, Handwerk, Hotels und Gaststätten.
Der Verein hat das Ergebnis seiner umfassenden Beratungen zum Umbau der Hauptstraße in die erste Forumssitzung Stadtmarketing eingebracht, und eine Beschlußempfehlung an den Rat der Stadt Lohmar formuliert, die eine Einbahnstraßenlösung im engeren Abschnitt der Hauptraße und auf der Vila-Verde-Straße vorsieht.

Die nun anstehenden Projekte und Detailplanungen in Lohmar-Ort können jeweils parallel von den zuständigen Arbeitskreisen des Stadtmarketing Vereins behandelt werden. Somit wird der eingeleitete Partizipationsprozeß fortgeführt. Die Möglichkeiten, sich an der Entwicklung der Stadt zu beteiligen, werden durch den Stadtmarketing Verein erheblich gesteigert.

Die wichtigsten Ergebnisse des Planungs- und Partizipationsprozesses werden in diesem Bericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort dokumentiert. Es werden in einer Zusammenschau die Ergebnisse sämtlicher sektoraler Untersuchungen und der städtebaulichen Lösungen für die Flächenpotentiale im Ort dargestellt. Der Prozeß dient insbesondere dazu, die Zukunftsperspektiven für Lohmar-Ort und die integrierte und aufeinander abgestimmte Herangehensweise deutlich zu machen und auf die sich daraus ergebenden Synergieeffekte hinzuweisen.

Es ist vorgesehen, daß der Rat der Stadt Lohmar am 18. April 2002 einen Beschluß zu den Ergebnissen des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes Lohmar-Ort wie auch dem Vorentwurf zum Umbau der Hauptstraße faßt.

Zentrum Lohmar - Entwicklungsbereiche



Leitbild und Zielvorstellungen

Aus den Ergebnissen der Gespräche mit Meinungsträgern und Schlüsselpersonen, die detailliert im Themenheft "Auswertung der Gespräche mit Meinungsträgern" dokumentiert sind, und den vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hamerla durchgeführten Analysen und ersten Beurteilungen konnte eine Leitthese zur Entwicklung von Lohmar-Ort abgeleitet werden.
Diese Leitthese bildete die Grundlage für die Leitbilddiskussion im ersten Workshop in breiter Runde mit Vertretern des Rates und weiteren Meinungsträgern.

Themen der Leitbilddiskussion zur Entwicklung von Lohmar-Ort waren:

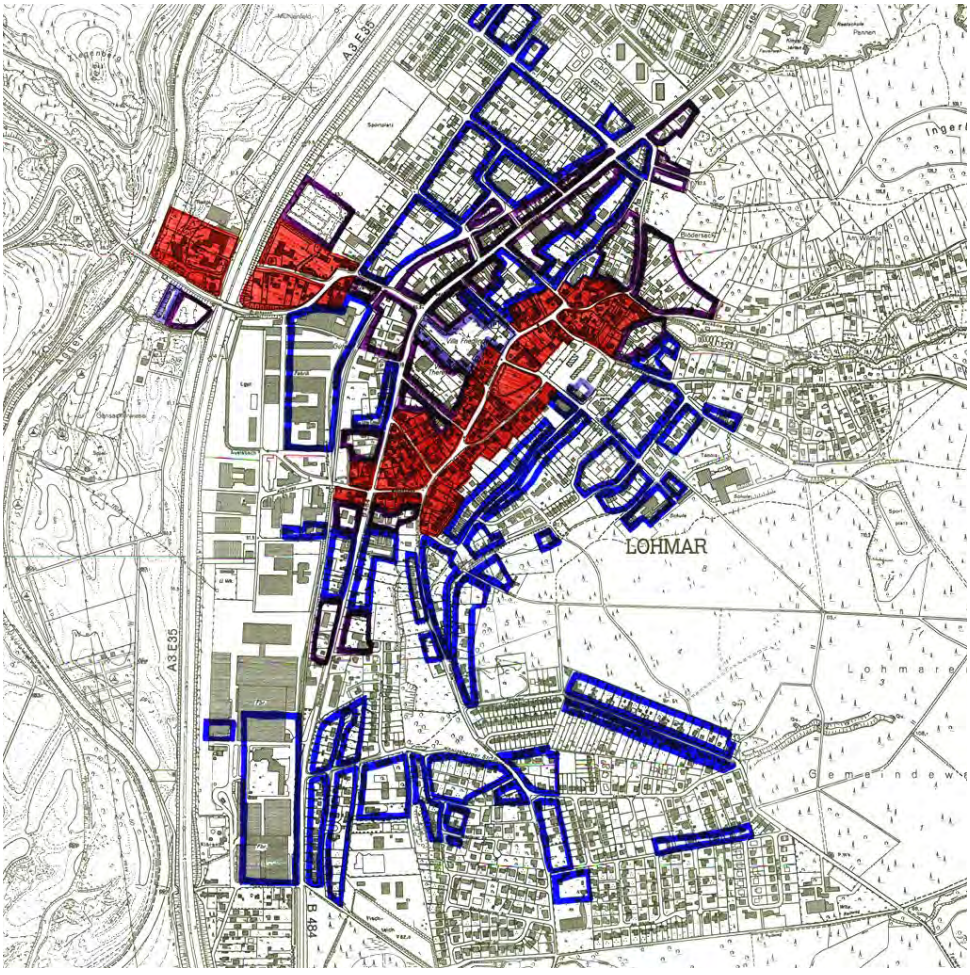
- Räumliche Entwicklung im Zentrum, insbesondere zwischen Hauptstraße-Frouardplatz und Raiffeisenstraße und in den Gewerbegebieten
- Die Verkehrskonzeption für Lohmar Ort, mit den Schwerpunkten
  - Umbaualternativen zur Hauptstraße
  - Parkraum
  - Entwicklungsperspektiven für die Flächen der Bahnstrecke Lohmar-Siegburg
- Die weitere Entwicklung in Lohmar Ort.

Das Ergebnis der Leitbilddiskussion wurde im Zwischenbericht festgehalten, der am 7. Juni 1999 dem Stadtentwicklungsausschuß vorgelegt wurde. Nach eingehender Erörterung beschloß der Rat der Stadt Lohmar in seiner Sitzung am 15. Juni 1999 das gemeinsam getragene Leitbild mit den zugehörigen Zielen:

Das Leitbild
Lohmar entwickeln als Stadt mit hoher Wohn-, Arbeits- und Einkaufsqualität
mit den Zielen:

- Erhalten und Verbessern der Wohn- und Wohnumfeldqualität
- Sichern und Entwickeln des Wirtschaftsstandortes Lohmar
- Erhalten des Freiraums und Erhöhen des Freizeitwertes
- Erhöhen der Zentralität der Stadt Lohmar
- Erhöhen der Attraktivität Lohmars als Einkaufsstadt
- Entwicklung des Zentrums zwischen Hauptstraße und der neuen Entwicklungsachse Frouardplatz und Raiffeisenstraße
- Konzentration des zentralen Angebots auf den Entwicklungsbereich Zentrum
- Erhöhen der Urbanität des Ortskerns durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität und einem verbesserten Kultur, Freizeit- und Gastronomieangebot
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn und Verminderung der Verkehrs-belastungen insbesondere auf der Hauptstraße im Zentrum
- Stützen der Erreichbarkeit des Ortskerns
- Wahren des guten Angebots an Infrastruktureinrichtungen
- Sichern des Gewerbestandorts Lohmars und Betreiben einer aktiven Gewerbe- und Ansiedlungspolitik
- Stärkere Nutzung der vorhandenen Potentiale
- Erhalten und Herausarbeiten der historischen Kerne

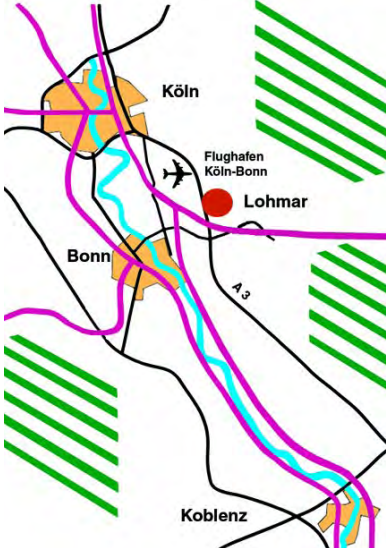
Historische Entwicklung



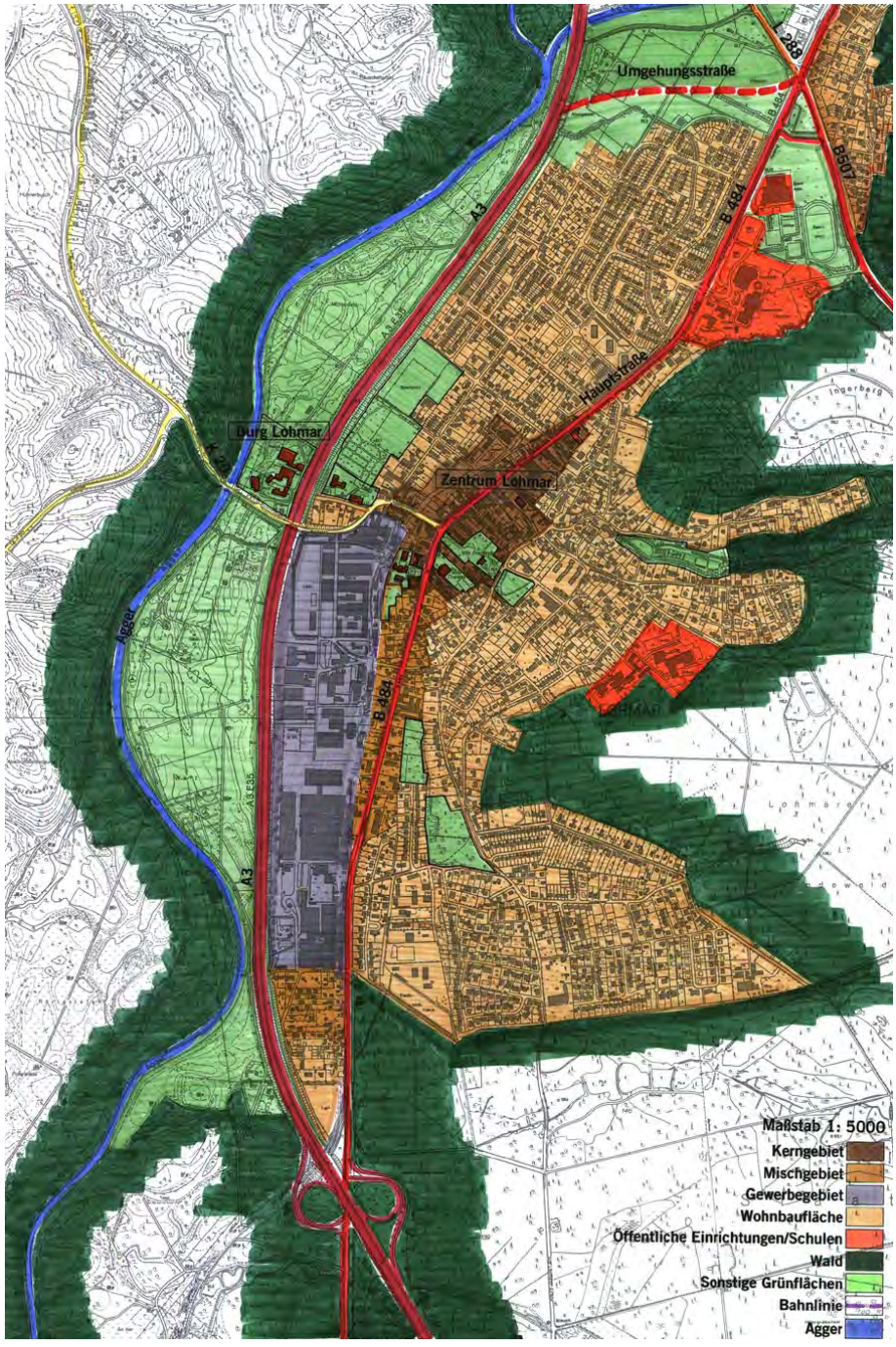
Historische Entwicklung

Das heutige Zentrum von Lohmar, der Bereich der Hauptstraße zwischen Villa Therese und dem Stadthaus stellt nicht die historische Keimzelle Lohmars dar. Dieser Bereich wurde vielmehr erst durch die Realisierung der chauseeartigen Landstraße, heute Bundesstraße B 484, bebaut. Die historischen Siedlungskerne Lohmars befinden sich um die katholische Kirche "St. Johannes Enthauptung" (1131 erstmals erwähnt), dem sogenannten Kirchdorf mit der heute durch die Autobahn abgetrennten Burg Lohmar und die Bereiche an der Bachstraße, dem sogenannten Unter- und Oberdorf. Alle drei Siedlungskeimzellen sind heute stark überformt und nur noch schwer ablesbar. Mit dem Bau der Landstraße im Jahr 1845 verlagerte sich die Siedlungstätigkeit zunehmend an die Hauptstraße, ohne allerdings einen Ortsmittelpunkt auszubilden: Das Straßendorf Lohmar entstand. Mit der Inbetriebnahme der Aggertal-Bahnlinie 1884 nahm Lohmar auch einen industriellen Aufschwung und das noch heute bestehende Gewerbegebiet entlang der Bahnlinie bildete sich.
Wie die nebenstehende Karte zeigt, verlief die Siedlungsentwicklung bis in die 30er Jahre dieses Jahrhunderts langsam. Erst nach dem 2. Weltkrieg erlebte Lohmar umfassende Siedlungstätigkeiten. Bedingt durch die räumlichen Grenzen der Autobahn wuchs Lohmar hauptsächlich nach Osten in die Talbereiche des Lohmarer Waldes hinein. Heute hat Lohmar seine topographischen und naturräumlichen Grenzen erreicht, Entwicklungen sind hauptsächlich nur noch im Innenbereich möglich.

Aus: Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling 1803-1820



Siedlungs- und Freiraum



Lage und räumliche Einbindung

Räumliche Einbindung

Um die spezifische Situation von Lohmar nachvollziehen zu können, bedarf es einer Betrachtung seiner räumlichen Einbindung.

Lohmar liegt günstig in der Nähe der Oberzentren Köln und Bonn und verkehrsgünstig an der A 3 und zum Flughafen Köln-Bonn. Diese Lagegunst belastet Lohmar aber auch erheblich durch Verkehrs- und Fluglärm. Die Lage der Autobahn wirkt für die Siedlungsentwicklung nach Westen als Zäsur.

Innerhalb des Stadtgebiets von Lohmar nimmt der Ort Lohmar eine Randlage ein. Die nördlichen Stadtteile sind nicht nur verkehrsbedingt (CityBahn und Autobahn A 4) nach Köln und Overath orientiert, einige Bereiche wie z.B. Birk und Heide sind an den Ort Lohmar nur über Umwege angebunden und die Einwohner gelangen leichter nach Siegburg.

Die unmittelbare Nähe zu Siegburg mit seinen attraktiven Einzelhandelsangeboten und zentralen Einrichtungen einer Kreisstadt schwächt zudem die Position des kleinen Zentrums von Lohmar.

Eine Besonderheit im Verkehrsnetz führt zu der starken Verkehrsbelastung in Lohmar-Ort: Autobahnfernverkehr von der A 3 (Köln-Frankfurt) zur A 4 (Köln-Siegen) und umgekehrt meidet den stauanfälligen Umweg über das Heumarer Dreieck und nutzt die Abkürzung der Bundesstraße von Overath über Wahlscheid (dort Umgehungstraße) durch Lohmar-Ort.

Siedlungs- und Freiraum

Der Siedlungsbereich von Lohmar-Ort ist durch seine topographische Lage geprägt. Zwischen den Höhen des Lohmarer Waldes im Osten und dem Aggertal liegt der langgestreckte Ort. Die Höhenzüge lassen aus dem Siedlungsbereich immer wieder reizvolle Blicke auf den Wald zu und kaum ein Straßenzug ist mehr als 500 Meter vom Waldrand entfernt. Dies erhöht die Wohnqualität von Lohmar .

Im Siedlungsbereich selbst finden sich nur vereinzelte Grünflächen, vor allem die Parks der Villen, die aber noch weitestgehend unverknüpft sind.

Den naturräumlichen Vorzügen stehen aber auch Nachteile gegenüber:

Zum einen begrenzen die Höhenzüge und Flußtäler das Siedlungswachstum, was zur Folge hatte, daß Lohmar heute an seine Expansionsgrenzen gestoßen ist. Zum anderen beeinträchtigt das Band der Autobahn A 3 im Westen, das nah am Ortskern entlang läuft, eine Entwicklung und belastet durch Verkehrslärm die angrenzenden Wohngebiete.

Zudem wird der Ort vom Verlauf der Hauptstraße (Bundesstraße B 484) in zwei Hälften geteilt.

An der Hauptstraße zwischen dem Stadthaus und der Villa Therese befindet sich auch das heutige Zentrum Lohmars mit zentralen Einrichtungen. Dieser Bereich ist als Kerngebiet ausgewiesen.

Weiter südlich schließt sich entlang der Hauptstraße ein Mischgebiet als Erweiterung des zentralen Bereichs mit vereinzeltem Einzelhandel an.

Im Südwesten liegt, bedingt durch den Bau der Eisenbahn, in direktem Anschluß an das Kerngebiet ein älteres, großes, zusammenhängendes Gewerbegebiet mit verarbeitendem Gewerbe, das ebenfalls an seine räumlichen Entwicklungsgrenzen gestoßen ist und mit Platzmangel und Zuwegungsproblemen zu kämpfen hat.

Fast alle öffentlichen Einrichtungen konzentrieren sich auf das Zentrum, lediglich die Schulen liegen außerhalb des Ortskerns, teils in peripherer Lage am Waldrand.

Vergleich der Einwohnerentwicklung zwischen Stadt und Kreis

	Rhein-Sieg-Kreis	Veränderung	Lohmar	Veränderung
EW 1990 (Hauptwohnsitz)	504.301		27.098	
EW 1995 (Hauptwohnsitz)	546.670	+8,4%	29.509	+8,9%
EW 1999 (Hauptwohnsitz)	572.637	+4,8%	30.474	+3,3%
EW-Wachstum 1990 bis 1999	+68.327	+13,5%	+3.376	+12,5%

Vergleich der Einwohnerentwicklung zwischen Lohmar und Lohmar-Ort

	Lohmar gesamt	Veränderung	Lohmar-Ort	Veränderung
EW 1990 (inkl. Zweitwohnsitz)	28.284		9.000	
EW 1995 (inkl. Zweitwohnsitz)	30.349	+7,3%	9.566	+6,3%
EW 1999 (inkl. Zweitwohnsitz)	31.371	+3,4%	9.604	+0,4%
EW-Wachstum 1990 bis 1999	+3.087	+10,9%	+604	+6,7%

Bevölkerungsprognose für das Jahr 2010

	Rhein-Sieg-Kreis	Veränderung	Lohmar Hauptwohnsitze	Veränderung inkl. (Hauptwohnsitze)	Zweitwohnsitze
Basiswert 1999	572.637		30.474		31.371
Prognosewert 2010	605.277	+5,7%	32.211	+8,9%	33.177

Entwicklung der Haushaltsgröße

	Rhein-Sieg-Kreis EW (Haupt- und Zweitwohnsitz Schätzung)	Wohnungen	EW/WE	Lohmar EW (Haupt- und Zweitwohnsitz Schätzung)	Wohnungen	EW/WE
1990	519.000	198.807	2,61	28.284	9.917	2,85
1995	563.000	215.605	2,61	30.349	11.012	2,76
1999	590.000	235.067	2,51	31.371	12.124	2,59

Bevölkerungsentwicklung

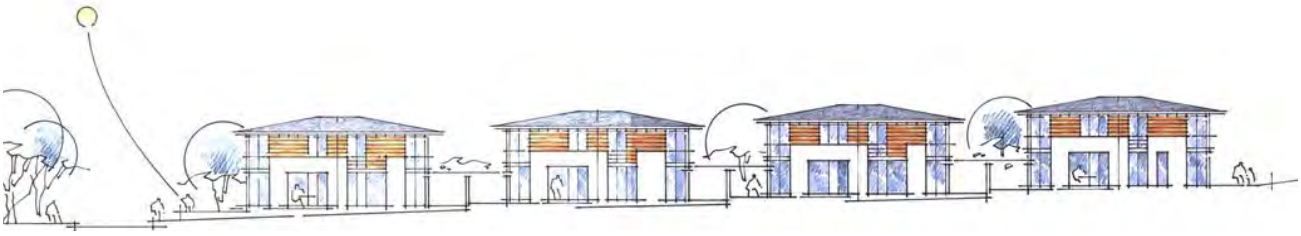
Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Lohmar in Abhängigkeit von den Flächenpotentialen für eine wohnbauliche Entwicklung ist die Grundlage für sämtliche stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen. In der Praxis ist die real mögliche Bevölkerkungsentwicklung in besonderer Weise von den zur Verfügung stehenden Siedlungsflächen abhängig. Sie unterscheidet sich deshalb unter Umständen erheblich von der theoretisch möglichen, durch demographische Faktoren und Wanderungen bedingten Bevölkerungsentwicklung.
Bereits in den letzten Jahren läßt sich in Lohmar-Ort eine zunehmende Verknappung der potentiellen Wohnbauflächen beobachten. Wesentliche Aufgabe der Untersuchung ist es, aufzuzeigen, ob sich dieser Trend auch in den nächsten Jahren fortsetzen wird und inwiefern es Möglichkeiten gibt, stadtentwicklungspolitisch steuernd einzugreifen.

Bevölkerungsprognose
Bei einer Fortschreibung der Bevölkerungsentwicklung in Lohmar der letzten zehn Jahre würde Lohmar im Jahr 2010 bei Berücksichtigung eines dreiprozentigen Anteils an Zweitwohnsitzen eine Einwohnerzahl von über 35.000 Einwohnern aufweisen. Eine solche Entwicklung ist strukturell nicht sinnvoll und es ist fragwürdig, ob sie mit den zur Verfügung stehenden Flächenkapazitäten in den nächsten zehn Jahren überhaupt erreicht werden kann.
Die Bevölkerungsprognose Lohmars wurde unter Berücksichtigung der vorliegenden Prognosewerte des Landesamtes für Daten und Statistik Nordrhein-Westfalen (LDS) für den Rhein-Sieg-Kreis ermittelt. Im Zeitraum von 1990 bis 1999 verzeichnete die Stadt Lohmar im Vergleich zum Kreis ein zunehmend abgeschwächtes aber dennoch nahezu parallel verlaufendes Bevölkerungswachstum. Es wird davon ausgegangen, daß sich die Bevölkerung von Lohmar in Zukunft parallel zum Kreis entwickeln wird. Lohmar hätte bei dieser Annahme im Jahr 2010 einen Bevölkerungsstand von 32.211 Einwohnern mit Hauptwohnsitz in Lohmar. Mit dem Anteil von 3% der Zweitwohnsitze ergibt sich für das Jahr 2010 eine Einwohnerzahl von 33.177 Personen.

Die Situation in Lohmar-Ort
Die Entwicklungen in der Gesamtstadt sind wichtig, um die Situation in Lohmar-Ort richtig bewerten zu können. Im folgenden gilt es nun Wechselwirkungen zwischen Lohmar-Ort und der Gesamtstadt hinsichtlich der künftigen Einwohnerverteilung aufzuzeigen. Der Einwohnerzuwachs in Lohmar-Ort war in den letzten zehn Jahren deutlich schwächer als in der Gesamtstadt. Seit Mitte der 90er Jahre stagniert die Einwohnerzahl bei rund 9.600 Einwohnern inklusive der Zweitwohnsitze.

Die Haushaltsgröße in Lohmar-Ort ist mit 2,33 EW/WE (mehr Geschoßwohnungsbau, weniger junge Familien als in den Außenorten) deutlich geringer als in Lohmar insgesamt. Bundesweit wird künftig mit einem Rückgang der Einwohnerzahl pro Wohneinheit gerechnet. Für Lohmar-Ort wird deshalb von einer Verringerung der Haushaltsgröße insgesamt auf 2,25 EW/WE in den nächsten zehn Jahren ausgegangen.

Beim Neubau gelten folgende Parameter:
In Lohmar wird sich der Neubau aufgrund der örtlichen Strukturen auf Eigenheime konzentrieren, die im Gegensatz zum Geschoßwohnungsbau vorwiegend von jungen Familien nachgefragt werden. Dementsprechend wird die Haushaltsgröße im Prognosezeitraum auf durchschnittlich 3,0 EW/WE für das Jahr 2010 geschätzt.



Einwohnerzielzahl für Lohmar-Ort

Die in der Bevölkerungsprognose ermittelten Einwohnerzahlen sind nur potentielle Werte. Die tatsächlich erreichbare Einwohnerzahl ist vom Umfang der Bauflächen und deren Verfügbarkeit im Prognosezeitraum abhängig. Nach der Untersuchung aller potentiellen Wohnungsbauflächen ergibt sich unter Berücksichtigung unterschiedlicher Umsetzungsquoten bis zum Jahr 2010 eine mögliche Anzahl im Neubau von 765 Einwohnern.

Nimmt man die prognostizierten Haushaltsgrößen für den Neubau und für Lohmar-Ort insgesamt (2010) als Basiswert, werden im Jahr 2010 im jetzigen Wohnungsbestand 526 Menschen weniger leben als heute. Dies entspräche bei Vernachlässigung der Neubauten einer Gesamteinwohnerzahl von 9078 Personen gegenüber 9604 Einwohnern zum Basiszeitpunkt (31.12.1999).

Werden die prognostizierten Haushaltsgrößen mit eingerechnet bedeutet dies, daß die oben berechneten rund 800 Einwohner im Neubau zu fast zwei Dritteln lediglich den durch Haushaltsverkleinerung bedingten Verlust im Bestand ausgleichen. Der reale Bevölkerungszuwachs durch Ausschöpfung der Flächenpotentiale beläuft sich im Prognosezeitraum auf maximal 270 Einwohner.

Auf der Grundlage dieser Berechnungen ergibt sich für Lohmar-Ort bei maximaler Ausschöpfung der Baulandpotentiale im Jahr 2010 eine

Einwohnerzielzahl von
9.900 Einwohnern
für Lohmar-Ort

Im Flächennutzungsplan der Stadt Lohmar wird für das Jahr 2006 eine Einwohnerzahl von insgesamt 31.000 bis 33.000 prognostiziert. Dieser Wert liegt im Vergleich deutlich über den Prognosen für den Rhein-Sieg-Kreis. Dennoch liegt die tatsächliche Einwohnerzahl von Lohmar im Jahr 1999 mit über 31.300 Einwohnern deutlich über der prognostizierten Zahl für das Jahr und bereits über dem Minimalwert für das Jahr 2006. Auch wenn sich die Entwicklung im Vergleich zu der ersten Hälfte der 90er Jahre deutlich abgeschwächt hat, so kann man doch davon ausgehen, daß der im Flächennutzungsplan aufgestellte Maximalwert bis zum Jahr 2006 in jedem Fall erfüllt und bis zum Jahr 2010 möglicherweise überschritten sein wird, soweit das Baulandangebot der Nachfrage angepaßt wird.

Diese Zahlen verdeutlichen, daß Lohmar ein attraktiver Wohnstandort bleiben wird. Aufgrund der akuten Flächenknappheit in Lohmar-Ort werden aber lediglich 10-15% des Bevölkerungswachstums auf den Hauptort entfallen. Der überwiegende Anteil wird sich auf die Außenorte verteilen.

Für die Stadtentwicklungspolitik bedeutet dies, daß neben der Siedlungsentwicklung in den Ortsteilen verstärkt Flächen in Lohmar-Ort mobilisiert werden müssen. Die Analyse der Wohnbaupotentiale zeigt auf, daß Lohmar-Ort trotz der topographischen Schwierigkeiten durchaus in der Lage ist, bei einer gezielten Binnenentwicklung einen Beitrag zur Stärkung der zentralen Funktionen und für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu leisten .

Wohnen

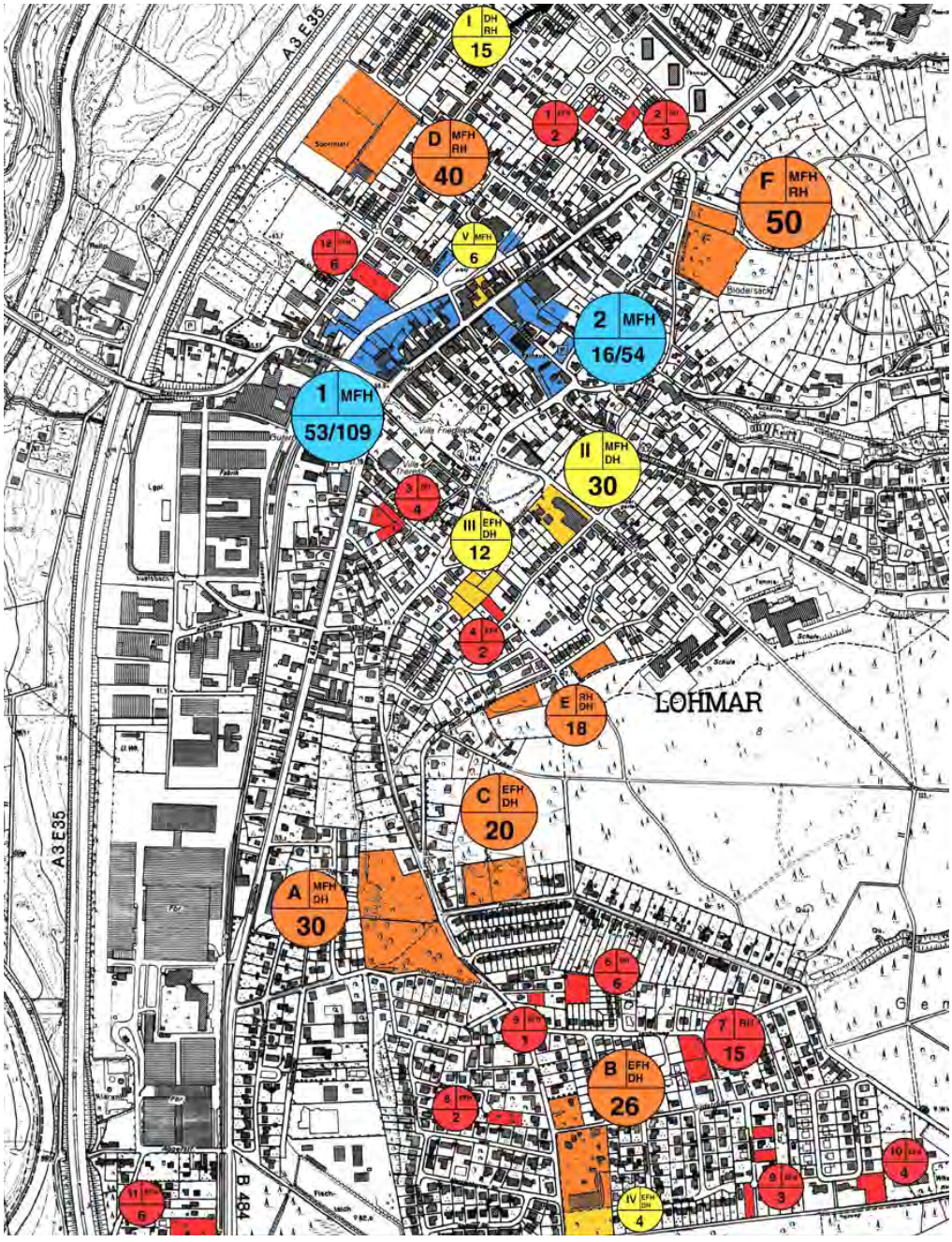
Im vorhergehenden Kapitel wurde beschrieben, daß in Lohmar-Ort relativ wenige Wohnbauflächen vorhanden sind. Zur Stärkung von Lohmar-Ort müssen deshalb die vorhndenen Potentiale ausgeschöpft werden. Die umfangreichsten Wohnbaupotentiale befinden sich in den Ortslagen außerhalb von Lohmar-Ort.

Die Steuerung der Wohnbauentwicklung in Lohmar-Ort ist besonders zur Verwirklichung der Ziele des Stadtmarketing- und Entwickungskonzeptes wichtig und sinnvoll. Alle untersuchten Potentiale sollen im Sinne einer nachhaltigen Binnenentwicklung ausgeschöpft werden. Dies geht in der Bandbreite von Nachverdichtungen im Bestand über die Schließung einzelner Baulücken bis hin zur Umnutzung des Sportplatzes teilweise zu Wohnzwecken oder auch der Entwicklung des Zentrums von Lohmar z.B. entlang der Vila-Verde-Straße. Die Schaffung von Wohnraum in Lohmar-Ort zur Stärkung des Zentrums ist hierbei ein wichtiges Thema.
Im Bereich des zentrumsnahen Wohnungsbaus konnten während der Bearbeitung des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes für zwei Teilbereiche bereits erste Ergebnisse erzielt werden, diese sollen hier beispielhaft für die Wohnsiedlungsentwicklung in Lohmar-Ort aufgeführt werden.

Für das Battenfeld-Fischer-Gelände (2. Abschnitt) wurde im Dezember 1999 ein zweiphasiger Investorenwettbewerb von der Stadt Lohmar ausgelobt. Am 17. Mai 2000 wurde einstimmig der Beitrag der Investoren/Architektengemeinschaft Schulte WohnBau GmbH, Lohmar mit den Architekten Grützner und Vitt, Köln als Sieger ausgewählt. Das prämierte Konzept nahm die von der Jury definierten Vorga-ben am besten auf.
Die Arbeit sieht eine Nutzungsmischung aus Altenwohnungen und Eigenheimen für junge Familien vor, die der Lage inmitten des gewachsenen Siedlungsgefüges von Lohmar gerecht wird. Sie stellt eine gelungene Vermittlung zwischen den bereits realisierten Gebäuden im ersten Bauabschnitt des Battenfeld-Fischer-Geländes und den offenen Einzelhausstrukturen in der näheren Umgebung dar. Die nicht alltägliche Architektur wurde als Einheit konzipiert, beinhaltet aber dennoch mit individuellen Gestaltungselementen in der Fassade und den gut nutzbaren, flexiblen Grundrissen der einzelnen Gebäude viel Abwechslung. In direktem Anschluß an den Wettbewerb wurde vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hamerla, Dortmund ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan wurde vom Rat der Stadt Lohmar am 19.12.2000 beschlossen. Zwischen Stadt und Investor wurde daraufhin ein städtebaulicher Vertrag im Zusammenhang mit dem Grundstücksverkauf geschlossen. Mittlerweile steht der erste Bauabschnitt kurz vor der Fertigstellung.

Das Umfeld der Rathausstraße bietet mannigfache Flächenrecourcen zur Realisierung kleinteiliger Wohnungsbauvorhaben. So werden z.B. durch eine neue Trassenführung der Rathausstraße neue Grundstücke geschaffen, für die bereits Konzepte eines privaten Investors vorliegen. Diese Konzepte sehen vor, eine attraktive Wohn- und Geschäftsbebauung inklusive der Aufwertung des Bestandes zu errichten, sodaß auch hier in naher Zukunft zentrumsnaher Wohnraum geschaffen werden kann.

Weitere wichtige Wohnbaupotentiale in Lohmar-Ort, die teilweise auch kurzfristig aktiviert werden können, stellen die 54 Baulücken und die 67 Wohneinheiten (inklusive 30 WE Battenfeld-Fischer-Gelände) in rechtswirksamen oder in



Legende

laufende Nummer
Gebäudetypen / Umgebung
EFH: Einfamilienhaus
MFH: Mehrfamilienhaus
DH: Doppelhaus
RH: Reihenhaus
Potentielle Wohneinheiten

Größenklassen

- > 50 Wohneinheiten
- 20 - 49 Wohneinheiten
- 10 - 19 Wohneinheiten
- < 10 Wohneinheiten

- Baulücken
- Bebauungspläne/Satzungen
- Flächennutzungsplan
- städtebaulich untersuchte Flächen

Wohnbaupotentiale Lohmar-Ort

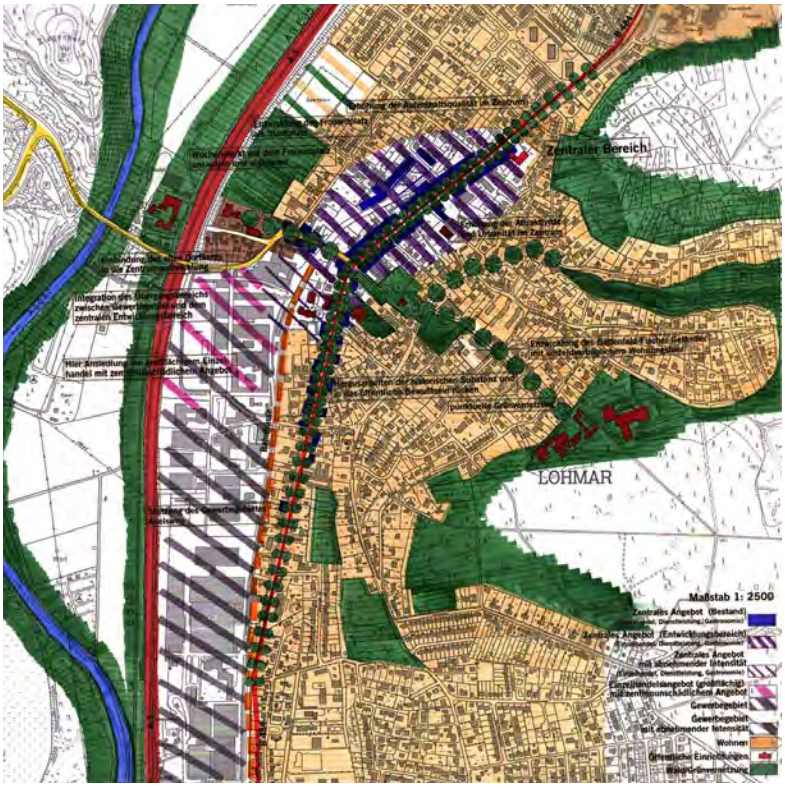
Nr.	Flächen-bezeichnung	Baulücken	Rechtswirksame und in Aufstellung befindliche B-Pläne / Satzungen	städtebaulich untersuchte Flächen		weitere im FNP ausgewiesene Flächen und Potentiale
1	Wiesenpfad	3	-	-		-
2	Eichendorffstr.	3	-	-		-
3	Steinhöfer Weg	4	-	-		-
4	Im Korresgarten	3	-	-		-
5 / A	Alte Lohmarer Straße	1	-	-		30
6	Finkenweg	6	-	-		-
7	Lerchenweg	15	-	-		-
8	Breslauer Str.	2	-	-		-
9	Südstraße	5	-	-		-
10	Am Reithof	4	-	-		-
11	Ziegelfeldweg	6	-	-		-
12	Altenrather Str.	6	-	-		-
I	Im Pesch	-	15	-		-
II	Battenfeld-Fischer	-	30	-		-
III	Humperdinckstr.	-	12	-		-
IV/B	Südlicher Reiterhof	-	4	-		26
V	Shell-Tankstelle	-	6	-		-
C	Pützerau	-	-	-		20
D	Sportplatz	-	-	-		40
E	Auf der Hardt	-	-	-		18
F	Mühlenweg	-	-	-		50
	Vila-Verde-Straße	-	-	53	109	-
	Rathausstraße	-	-	16	34	-
	Lohmar-Ort gesamt	54	67	69	163	184
	Summe Wohneinheiten	121		69 bis 163		184
		374		bis		468
	verfügbare Wohnbaupotentiale in Wohneinheiten, Umsetzung bis 2010 (geschätzt):					
		66%	60%	66%		50%
	Lohmar-Ort gesamt	36	60	77		92
	bis 2010	265				
	verfügbare Wohnbaupotentiale in Einwohnern bis 2010 (3,0 EW pro WE):					
	Lohmar-Ort gesamt	108	181	230		276
	Summe Einwohner bis 2010	795				

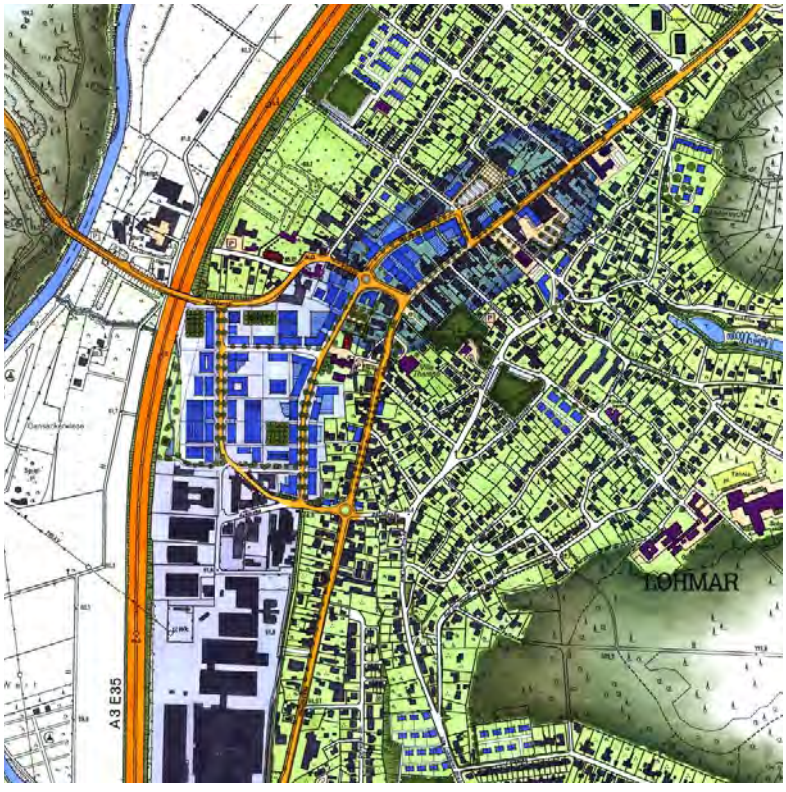
Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen dar. Je nach Bebauungskonzept können darüberhinaus in den im Entwicklungskonzept untersuchten Flächen der zentralen Bereiche von Vila-Verde-Straße und Rathausstraße bis zu 163 Wohneinheiten realisiert werden. Ein nicht zu vernachlässigendes Potential stellen die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Flächen dar. Hier ist besonders die Fläche des heutigen Sportplatzes zu erwähnen, der mit ca. 40 Einfamilienreihen- und Doppelhäusern bebaut werden kann. Für eine Bebauung mit z.B. 50 Seniorenwohnungen und –appartements bietet sich die Sonderbaufläche am Mühlenweg an. Das städtische Grundstück weist einen wertvollen Baumbestand auf. In diesen Baumbestand können architektonisch attraktive Wohngebäude integriert werden (Villen im Park), die somit ein hochwertiges Umfeld bereits vorfinden.

Der Rat der Stadt Lohmar hat beschlossen, im Bereich Wahlscheid-Ost einen neuen Allgemeinen Siedlungsbereich zur anstehenden Änderung des Gebietsentwicklungsplanes anzumelden. Dies kann zu einer mittel- bis langfristigen Sicherung der Wohnungsbauentwicklung im gesamten Stadtgebiet führen.

In Lohmar-Ort sind dagegen zukünftig keine größeren, zusammenhängenden Wohnungsbauentwicklungen realistisch vorstellbar. Aus diesem Grund gilt es, bei allen weiteren Entwicklungen -auch bei denen, die nicht im Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept aufgeführt und untersucht wurden- zumindest zu prüfen, in wie weit sich diese für Wohnungsbau eignen. Die Stadt Lohmar muß hier ihre entwicklungspolitschen Steuerungsmöglichkeiten (Festsetzungen in Bebauungsplänen, städtebauliche Verträge, etc.) intensiv nutzen, um dieses Ziel zu erreichen.

Zentrum Lohmar - Entwicklungsbereiche





Zentralität, Einzelhandel und Gastronomie

Entwicklung des Einzelhandels

Die Situation des Einzelhandels in Lohmar ist einerseits durch eine Kaufkraft der Bevölkerung, die über dem Bundesdurchschnitt liegt, andererseits durch eine extrem niedrige Kaufkraftbindung gekennzeichnet.

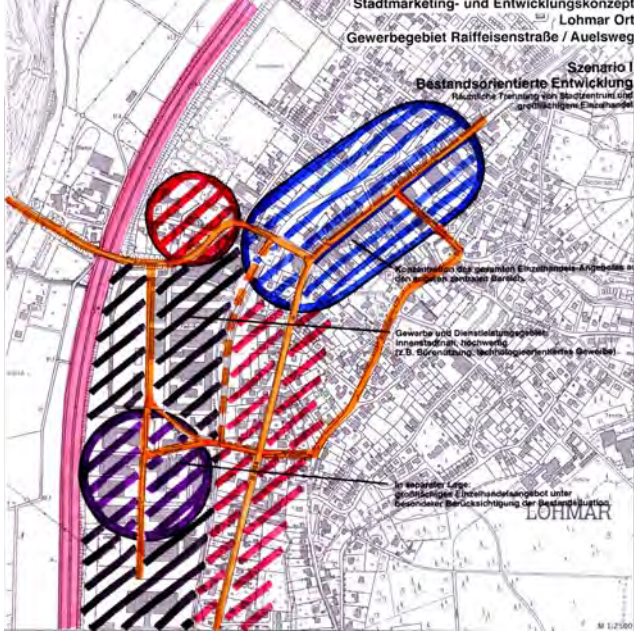
So beträgt die einzelhandelsrelevante Kaufkraft je Einwohner im Jahr 2001 (Zahlen aus GfK-Regionalforschung, Nürnberg 2001) in Lohmar 5.829 € (Vergleich: Rhein-Sieg-Kreis 5.627 €) und liegt mit 107,6 Punkten relativ deutlich über dem Bundesdurchschnitt, die Umsatzkennziffer beträgt jedoch nur 52,3 %-Punkte. Das heißt, daß ca. nur die Hälfte der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft der Lohmarer Bevölkerung (im Saldo) auch in Lohmar ausgegeben wird. In den letzten Jahren ist ein eindeutiger Trend nicht erkennbar. Betrug die Umsatzkennziffer im Jahr 1994 noch 51,8%, sank sie danach im Jahr 1997 auf 45,9%, um dann wiederum auf 48,5% (1999) und 52,3% (2001) anzusteigen. Im Vergleich zu anderen Städten und unter Berücksichtigung der Größe Lohmars ist dieser Wert äußerst gering (vgl. auch Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort).

In konkreten Zahlen bedeutet dies, daß von der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft der Lohmarer Bevölkerung von 177,6 Mio. € tatsächlich nur 82,4 Mio. € (und das auch noch im Saldowert unter Berücksichtigung der Zuflüsse) auch in Lohmar umgesetzt werden. Sicherlich spielen dabei die Nähe zu Siegburg und die strukturellen Probleme Lohmars mit einem Zentrum in Randlage eine Rolle, aber mit der derzeitigen Bindungsquote kann niemand in Lohmar zufrieden sein.

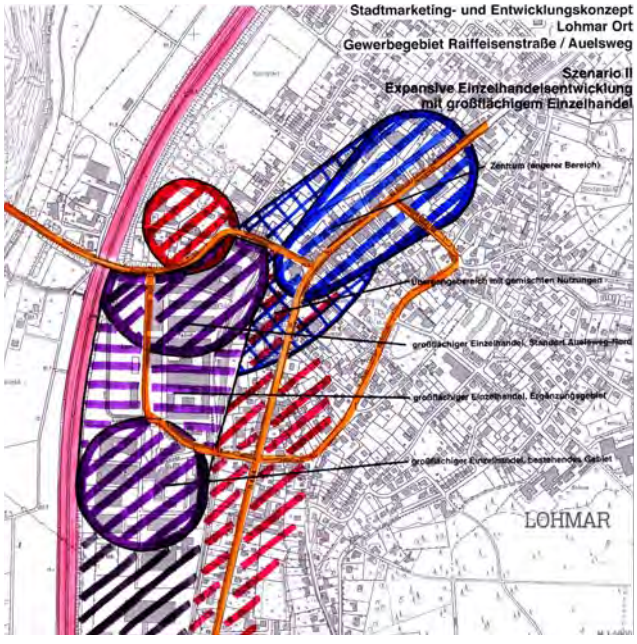
Mit dem Bau der Umgehungsstraße und der damit verbundenen Reduzierung des Durchgangsverkehrs (vgl. Verkehrsuntersuchung Büro R+T) bieten sich Chancen zu einer Umgestaltung der Hauptstraße, die die Attraktivität des Zentrums für Kunden erhöhen wird.

Ziel der Bemühungen muß eine weitere Steigerung der Kaufkraftbindung sein. Dabei sind jedoch nicht nur allein quantitative Aspekte zu berücksichtigen, sondern auch qualitative. Die hohe Kaufkraftbindungsquote von 123,1% in St. Augustin ist durch die große Anzahl großflächiger Märkte ein markantes Beispiel hierfür. (vgl. auch Diskussionsbeitrag zur Veranstaltung zur Entwicklung des Einzelhandels am 8.Mai 2000 in der Veröffentlichung "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen vom Juni 2000").

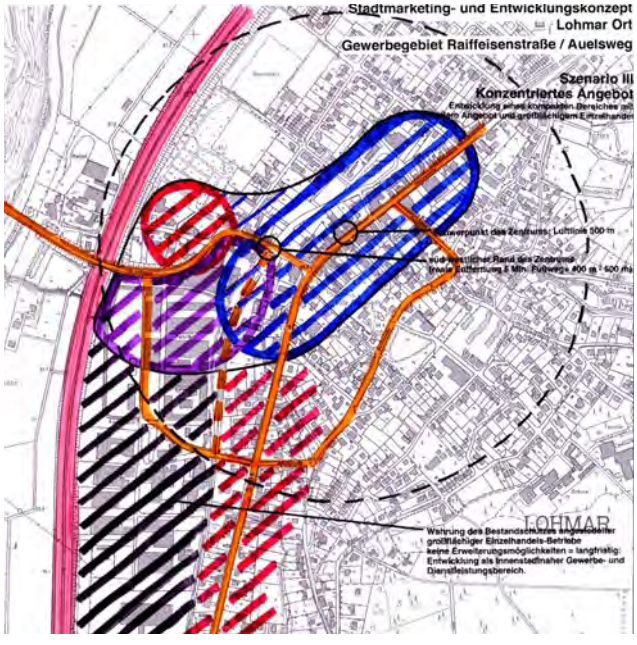
Für die Entscheidungsfindung über die Entwicklung des Einzelhandels ist neben der Attraktivitätssteigerung im Zentrum vor allem die künftige Entwicklung des großflächigen Einzelhandels u.a. im Gewerbegebiet Auelsweg von Bedeutung. So ist eine Versorgung mit Lebensmitteln im Zentrum wichtig für dessen Attraktivität. Eine Ansiedlung weiterer Lebensmittelmärkte im Gewerbegebiet oder an anderen nicht integrierten Standorten würde zwar die Kaufkraftbindung erhöhen, aber aufgrund der dort vorhandenen Standortvorteile die Sicherung von Lebensmittelangeboten im Zentrum oder gar deren Erweiterung deutlich erschweren bzw. für die nächste Zeit unmöglich machen. Dies gilt in besonderer Weise für die Ansiedlung anderer Branchen mit zentrenrelevanten Warengruppen im Gewerbegebiet. Diese würden ebenfalls aufgrund ihrer Standortvorteile eine nachhaltige Entwicklung im Zentrum mit neuen attraktiven Angeboten zumindest mittelfristig verhindern und damit den bestehenden Handel weiter schwächen und auf Dauer keine nennenswerte Erhöhung der Kaufkraftbindung bewirken.



Szenario 1



Szenario 2



Szenario 3

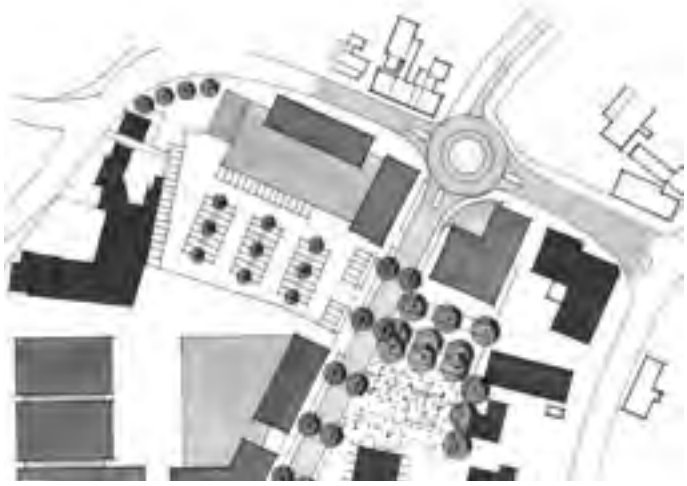
Angesiedelt werden könnten im Gewerbegebiet jedoch z.B. Baumärkte, die dann auch ihrerseits die Kaufkraftbindung erhöhen. Im Zentrum selbst ist, wenn ein Magnet angesiedelt werden soll, ein Angebot aus den Bereichen Lebensmittel (mit Nebensortimenten), Elektro/Hifi und/ oder neue Medien sinnvoll und stützend für das gesamte Zentrum.

Entwicklungsszenarien

Der Entwicklung des Einzelhandels unter Berücksichtigung der Konkurrenzsituation zwischen dem traditionellen Zentrum mit dem kleinteiligen, gewachsenen Einzelhandel und den großflächigen Einzelhandelsangeboten/SB-Märkten im Gewerbegebiet Auelsweg werden drei Szenarien gegenüber gestellt.

Szenario 1 erhält die bestehende Situation und geht von zwei Einzelhandels-Polen aus. Es stabilisiert den Einzelhandel und bietet ihm Perspektiven an. Dieses Szenario stellt eine stadtverträgliche Entwicklung dar. Die Märkte am Auelsweg werden im Bestand gesichert, erhalten Entwicklungsmöglichkeiten und werden durch neue Straßen (Verknüpfung Auelsweg mit Brückenstraße und Ausbau der Raiffeisenstraße) besser erschlossen.
Den Schwerpunkt neuer Einzelhandelsflächen bildet weiterhin das Zentrum vom Frouardplatz bis zum nördlichen Bereich der Raiffeisenstraße. Dadurch würde das Zentrum gestärkt und über Synergieeffekte auch die Kaufkraftbindung moderat steigen.

Szenario 2 sieht neben dem heutigen Standort auch im nördlichen Bereich des Gewerbegebietes an der Brückenstraße Märkte vor. Damit stiege zwar die Kaufkraftbindung, gleichzeitig aber würde das Zentrum geschwächt, da die Standorte der Märkte autark liegen und keine direkten Kundenbeziehun-



SB-Markt im nördlichen Bereich der Raiffeisenstraße

gen mit dem Zentrum eingehen werden. Zudem ließe sich eine Einzelhandelsentwicklung zwischen den beiden Standorten Auelsweg und südlich der Brückenstraße planungsrechtlich nicht verhindern, so daß hier ein großer zusammenhängender Märktebereich entstehen könnte, gegen den der traditionelle Handel im Zentrum kein Chance hätte.

Szenario 3 stellt den idealtypischen Fall dar.
Die Märkte am Auelsweg würden nach Norden zu einem neuen Standort an der Kirchstraße/nördliche Raiffeisenstraße verlagert. Dieser hätte fußläufige Verbindungen über die Vila-Verde-Straße zum Zentrum und könnte durch das Ausnutzen von Fühlungsvorteilen das Zentrum stärken. Der Standort Auelsweg hätte lediglich Bestandsschutz. Einvernehmlich müßte dieser Standort mit anderen Nutzungen (Dienstleistungen, Gewerbe) überplant werden. Er würde mit der Zeit an Bedeutung verlieren, so daß traditioneller Einzelhandel und Märkte sich räumlich zusammenhängend ergänzen könnten. Dieses Szenario ist durch das vorhandene Planungsrecht nur im Einvernehmen mit den Betroffenen zu verwirklichen. Nach eingehender Erörterung dieses Sachverhalts ist festzuhalten, daß aufgrund der anderslautenden Perspektiven der Flächeneigentümer sich dieses Szenario jedoch nur langfristig umsetzen läßt.

Räumlich-funktionales Entwicklungskonzept

Per Ratsbeschluß vom 27. Juni 2000 wurde das Szenario 1 mit zwei Einzelhandelspolen und dem Schwerpunkt auf dem Zentrum liegend, der weiteren Entwicklung Lohmars zugrunde gelegt. Der Einzelhandel wird stabilisiert und darüberhinaus werden ihm Perspektiven geboten.

Im Einzelnen hat der Rat folgendes räumlich-funktionales Entwicklungskonzept beschlossen:

- Der Ortskern Lohmar ist als leistungsfähiges Stadtzentrum auszubauen. Das zentrale Angebot ist dabei auf die Hauptstraße, zwischen dem Stadthaus im Nordosten und dem Bereich der Villa Therese und mit abnehmender Intensität weiter nach Süden bis zur Bachstraße, einer weiteren Entwicklungsachse zwischen Frouardplatz, Vila-Verde-Straße und dem nördlichen Bereich der Raiffeisenstraße sowie möglichst vieler Querbeziehungen zwischen diesen beiden Entwicklungsachsen zu konzentrieren, dies betrifft insbesondere den Einzelhandel mit zentrenrelevanten Warengruppen.
- Der nördliche Teil des Gewerbegebietes zwischen Auelsweg und Kirchstraße sowie Autobahn und Raiffeisenstraße bzw. Bahntrasse ist als ein Übergangsbereich zu entwickeln, der die zentralen Funktionen durch die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel mit zentrenunschädlichem Angebot, die Verlagerung von großflächigem Lebensmitteleinzelhandel ohne Neuansiedlungen, Dienstleistungs- und Büroangeboten und weiterem qualifizierten Gewerbe ergänzt.
  Voraussetzung für die Entwicklung dieses Übergangsbereichs ist seine stadträumliche Integration. Hierfür sind Straßenanbindungen des Auelsweg nach Norden an die Brückenstraße und ein Ost-West-Anschluss an die Raiffeisenstraße von den Flächen-/Entwicklungsbegünstigten zu schaffen.
  Im Gewerbegebiet soll über diesen Bereich hinausgehend kein weiterer großflächiger Einzelhandel angesiedelt werden.

Entwicklung des Zentrums

In Lohmar-Ort sind zwar das Nahversorgungs- und das sogenannte "Kofferraumangebot" gedeckt, es besteht jedoch ein erhebliches Defizit im mittel- und langfristigen Bedarfsgüterbereich. Die Ansiedlung von zusätzlichen qualifizierten Angeboten, vor allem Bekleidung und Schuhe bietet dem Zentrum eine nachhaltige Entwicklungschance.

Als Modellrechnung für die künftige Entwicklung des Einzelhandels wird von folgenden Parametern ausgegangen: Das konservative Berechnungsmodell sieht eine Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2010 von derzeit rund 31.500 auf 33.000 Einwohner vor. Das für den Einzelhandel zur Verfügung stehende Einkommen stagniert und die Kaufkraftbindung verbleibt auf einem geringen Niveau. Die sich in erster Linie aus den Einwohnerzuwächsen ergebende Umsatzsteigerung in Höhe von 20 Mio. € würde zusätzliche Einzelhandelsflächen in der Größe von rund 4.000 m² rechtfertigen.

In dem optimistischen Modell erhöht sich die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2010 in der Gesamtstadt Lohmar ebenfalls auf 33.000 Einwohner, das einzelhandelsrelevante Einkommen erhöht sich von 10.900 €/EW auf rund 12.500 €/EW und die Kaufkraftbindung läßt sich durch ein Maßnahmenbündel auf eine Zielzahl von 60 % erhöhen. Dies bedeutet eine Umsatzsteigerung um ca. 37 Mio € bis zum Jahr 2010. Diese ist jedoch nur mit einer Ausweitung der Einzelhandelsfläche von 7.000 m² bis 8.000 m² zu erreichen.

Ohne den bestehenden Einzelhandel durch einen Verdrängungswettbewerb zu gefährden, sind, abgeleitet aus diesen Modellrechnungen, 4.000-8.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche (bis 2010) nötig und möglich.

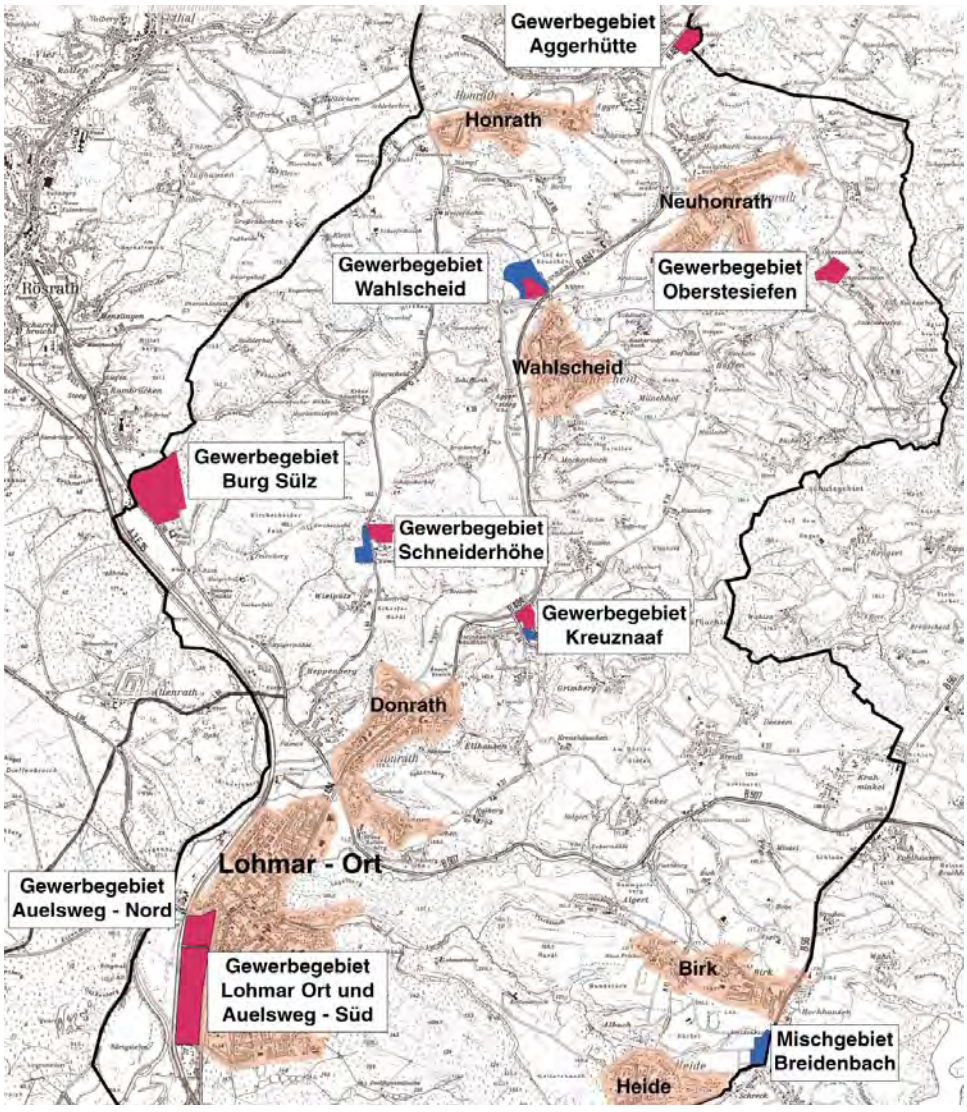
Im Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept wird empfohlen, aufgrund der Werte und der Struktur des Einzelhandels in Lohmar von einer verträglichen Größenordnung von 6-7.000 m² zusätzlicher Verkaufsfläche auszugehen. Die Stadt Lohmar, zusammen mit der Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft, suchen zur Zeit auf der Grundlage eines Auswahlverfahrens für das Projekt "Zentrum Lohmar" an der Vila-Verde-Straße einen oder mehrere Investoren. Mit diesem Projekt können von der zusätzlichen Verkaufsfläche bis zu 4.000m², ergänzt um Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen, im Zentrum schon realisiert werden. An der Vila-Verde-Straße sollte ein Magnet, z.B. auch SB-Markt, angesiedelt werden, der besonders um Textilbranchen sowie Elektro/HiFi ergänzt werden kann. Dies würde aber, wenn die einen Verdrängungswettbewerb verhindernde Obergrenze von maximal 8.000 m² akzeptiert würde, eine größere Entwicklung an anderer Stelle ausschließen.

Für sämtliche kleinteiligen Angebote (z.B. Tankstellengrundstück an der Hauptstraße gegenüber dem Rathaus) stünden dann noch bis zu 3.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche zur Verfügung, die auch unbedingt in dieser Größenordnung benötigt werden, wenn ein leistungsfähiges Zentrum entstehen soll.

Gastronomie

Das Gaststättenverzeichnis Lohmars vom 01.04. 2000 führt für die Gesamtstadt 63 Gaststätten auf. Inklusive der Vergnügungsstätten und Schnellimbißrestaurants sind hiervon 19 in Lohmar-Ort zu finden. Auf den zentraleren Bereich zwischen der Villa Therese und dem Stadthaus entfallen wiederum rd. 9 Gaststätten. Dieses Angebot weist jedoch nicht die notwendige Bandbeite für ein interessantes, heutigen Ansprüchen genügendes Zentrum auf.
Soll das Zentrum von Lohmar nachhaltig gestärkt werden, muß auch im Bereich der Gastronomie ein breit gefächertes Angebot unterschiedlicher, gastronomischer Einrichtungen vorhanden sein. Dieses Angebot muß von der Traditionsgaststätte über Cafés und Bistros bis hin zu Restaurants unterschiedlicher Preis- und Leistungsklassen die verschiedenen Sparten besetzen. Zur Belebung des Zentrums sind insbesondere die Gastronomiebetriebe wichtig, die außerdem attraktive Außengastronomie anbieten.
In das neue Zentrum zwischen Hauptstraße und Vila-Verde-Straße sollen Dienstleistungen, Büros und vor allem Gastronomie integriert werden. Für Restaurants, Gaststätten und/oder Cafés ist die Lage ideal. Das Anknüpfen an vorhandene Angebote und die städtebaulichen Voraussetzungen, öffentliche und private Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, bieten beste Standortbedingungen. Insgesamt kann und soll hier ein erlebnisorientierter, zentraler Bereich mit möglichst vielfältigen Angeboten geschaffen werden.
Zu diesem zentralen Bereich kann auch ein Hotel mit seinen Angeboten gehören. Als Standort für ein solches Hotel bietet sich der Bereich zwischen dem Frouardplatz und der Vila-Verde-Straße an.
Alle Möglichkeiten zur Belebung der zentralen Plätze müssen genutzt werden. In die Neugestaltung des Frouardplatzes werden die umliegenden Gastronomiebetriebe mit Außengastronomie intensiv eingebunden. Die Möglichkeiten zur Integration eines Gastronomiebetriebes werden bereits in die Neugestaltung des Rathausvorplatzes aufgenommen. Zur Hauptstraße hin kann beispielsweise in das südlich angrenzende Gebäude ein Café integriert werden, das sich mit entsprechender Außengastronomie zum Platz orientiert und zur Belebung beiträgt.

Gewerbe - Potentiale



Mischgebiet gem. FNP

Gewerbe- und Industriegebiet gem. FNP

Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen

Im aktuellen Gebietsentwicklungsplan (GEP) ist neben dem Gewerbegebiet Burg Sülz nur das Gewerbeband in Lohmar-Ort, von der Autobahnauffahrt bis zur Kirchstraße, als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB) ausgewiesen. In Lohmar besteht die Problematik, daß die Ausweisung neuer gewerblicher oder industrieller Bauflächen durch die Topographie wie auch durch umfangreiche naturräumliche Vorgaben stark eingeschränkt wird. Die Stadt Lohmar kann u. a. aus den oben angeführten Gründen für die Überarbeitung des Gebietsent-wicklungsplanes (GEP) keine Neu-Ausweisung von Gewerbe- und Industriebereichen (GIB) beantragen. Diese Voraussetzungen machen eine zukunftsweisende und vorausschauende Gewerbeentwicklungsplanung für die Stadt nicht leicht.

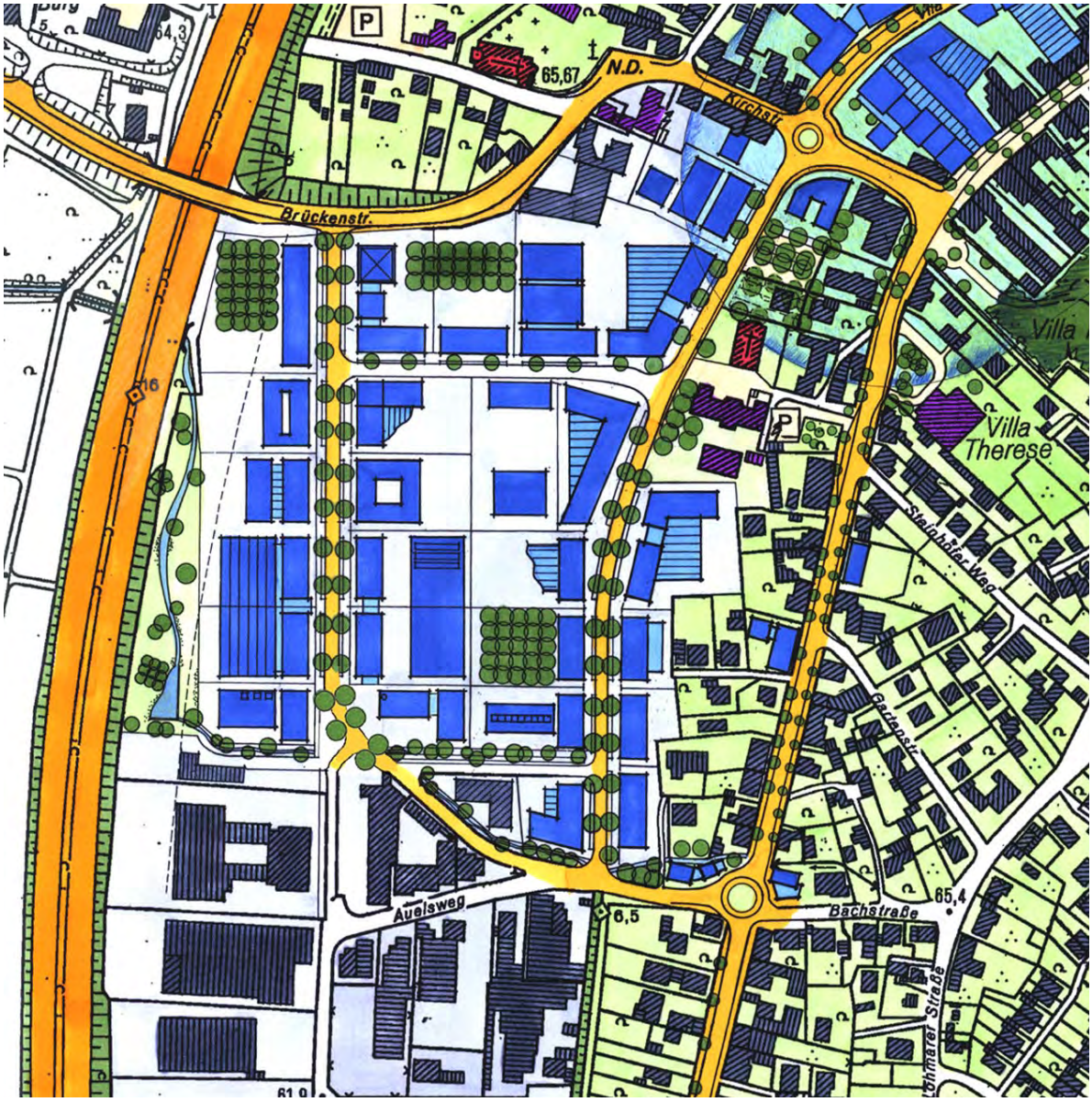
Der bis zum Jahr 2010 ausgelegte Flächennutzungsplan (FNP) hat im Bereich Gewerbeflächen kaum noch Flächenreserven zu bieten. Wenn bis zum Jahr 2003/2005 das Gewerbegebiet Burg Sülz vollständig entwickelt ist oder zumindest die Flächen verkauft sind, hat die Stadt Lohmar nur noch marginale gewerbliche Flächenreserven, die hauptsächlich für die Bestandssicherung einzelner Betriebe benötigt werden (siehe Detailuntersuchung der Gewerbeflächenpotentiale im Anhang). Untersucht man darüberhinaus auch die zur Zeit in Lohmar bestehenden Gewerbegebiete und größeren Mischgebiete, so wird schnell deutlich, daß zur Bestandsicherung der Gewerbe- und Industriebetriebe im Gewerbegebiet Auelsweg-Süd inkl. der Betriebe GKN Walterscheid und EMITEC alle Möglichkeiten, inklusive einer Nutzung der aufgegebenen Gleistrasse, ausgeschöpft werden müssen. Darüberhinaus ist erkennbar, daß sich das Gewerbegebiet Auelsweg-Nord am Beginn einer Umbruchphase befindet. Hier sind Flächenkapazitäten auf städtischen wie auch privaten Grundstücken zu finden. Im Zusammenhang mit den Veränderungsabsichten der hier ansässigen Firmen (Knipp, Mobau; Overrath; und Lüghausen) sowie mit weiteren städtischen Flächen an der Kirchstraße stellt dieses Gebiet das Hauptentwicklungspotential für innerörtliches Gewerbe dar. Die Flächenreserven entlang der Raiffeisenstraße und der ehem. Bahntrasse können im Detail erst im Zusammenhang mit einem neuen städtebaulichen Konzept und einem daraus folgenden Bebauungsplan beziffert werden.

Entwicklung Gewerbegebiet nördlicher Auelsweg
(Dienstleistungs- und Technologiegebiet Lohmar)
Nach der Auswertung und Analyse der Gewerbesituation in Lohmar stellt sich die Frage nach den zukünftigen gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt.

Eine Lösung besteht darin, die bestehenden Gewerbegebiete aufzuwerten und zu verdichten. Darüberhinaus gilt es, weitere mögliche Flächenpotentiale zu untersuchen.

Die Lohmarer Firmen, die in zukunftsträchtigen Branchen tätig sind und der Stadt ein positives Gewerbeimage bescheren (insbesondere Fa. GKN Walterscheid/EMITEC und ABS Pump Center AG), haben an ihrem Standort keine Entwicklungsmöglichkeiten mehr. Um insbesondere den Lohmarer "Technologiebetrieben" und auch ansiedlungswilligen Neubetrieben einen Standort anbieten zu können, sollte die momentane Umbruchsituation im Gewerbegebiet Auelsweg-Nord genutzt werden. Hier stehen rund 10 ha Gewerbefläche zur Verfügung um für Lohmar einen neuen Typ eines Gewerbe- und Dienstleistungsgebietes in die Zukunft gerichtet zu entwickeln.

Dienstleistungs- und Technologiegebiet Lohmar



Es besteht die Möglichkeit, ein höchst niveauvolles, wirtschaftlich sinnvolles und städtebaulich integriertes Gewerbe- und Technologiegebiet, z.B. mit einem Gründer- und Technologiezentrum, zu schaffen. Ein Gründer- und Technologiezentrum soll möglichst in Zusammenarbeit und/oder mit inhaltlicher Ausrichtung auf die vorhandenen Betriebe (im weitläufigen Sektor Automobil-/Fahrzeughersteller, Zulieferbetriebe) mit Forschung und Entwicklung betrieben werden. Dienstleistungs- und technologieorientierten Betrieben, die die Standortgunst Lohmars (direkter Autobahnanschluß / Nähe zum Flughafen Köln-Bonn/ direkte Innenstadtnähe / hervorragende Wohnlagen in den ländlichen Teilen Lohmars) nutzen wollen, kann dann an diesem integrierten Standort ein interessantes Angebot gemacht werden.

Will die Stadt Lohmar zwischen Raiffeisenstraße und Auelsweg ein qualitätvolles und funktionierendes Dienstleistungs- und Technologiegebiet entwickeln, ist es notwendig, die Perspektiven öffentlich-rechtlich, z.B. in Form eines Städtebaulichen Vertrages zu sichern. Ist eine rein privatwirtschaftlich finanzierte Maßnahme nicht zu erwarten und werden folglich erhebliche, nicht rentierliche Kosten kalkuliert, könnten ggf. Städtebauförderungsmittel die Realisierung unterstützen. Hierzu wäre es erforderlich, daß die Stadt die zu entwickelnden Flächen erwirbt. Unterstützend bei der Entwicklung dieses Gebiets kann eine "Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme" oder die Festsetzung eines Sanierungsgebietes wirken.

Der städtebauliche Entwurf zeigt ein Gesamtkonzept für die Neuordnung des heutigen Gewerbegebietes. Hier wird ein hochwertiges, städtebaulich stark verdichtetes (z.B. 3 geschossig), höchst flexibles Dienstleistungs- und Technologiegebiet, z.T mit Mischgebietscharakter dargestellt. Den Entwurf zeichnet primär seine hohe Flexibilität durch eine Entwicklung in Abschnitten und die Integration einzelner Bestandsgebäude unter Verwendung gliedernder Grünstrukturen aus.
Das Erschließungskonzept sieht eine grundlegende Verbesserung der Anbindung des Gebietes vor. Der Auelsweg wird nach Norden verlängert, als leistungsfähige Straße ausgebaut und an die Brückenstraße angebunden. In einem ersten Bauabschnitt werden die Fahrbahn sowie die westlichen Nebenanlagen hergestellt. Werden die östlich hieran anschließenden Grundstücke neu geordnet, können die östlichen Nebenalagen der Straße errichtet werden. Die Straße wird im Endausbau als Allee mit beidseitigen Längsparkplätzen, Rad- und Fußwegen sowie 4-5 m tiefen Vorgärten vor den Gebäuden eine neue Dimension und Qualität für die Lohmarer Gewerbeerschließung bedeuten. Die Raiffeisenstraße verläuft parallel zur Verlängerung des Auelsweges. Im Querschnitt wird sie ähnlich dimensioniert ausfallen, lediglich auf die Vorgärten soll aufgrund der fehlenden Grundstückstiefe im Osten verzichtet werden.
Die nördliche Querverbindung zwischen der Raiffeisenstraße und dem verlängerten Auelsweg ist in einem Bauwich bestehender Hallen möglich, sodaß hierfür die Hallen nicht zu Beginn der Erschließung abgerissen werden müssen. Die südliche, private Querverbindung soll als öffentlicher Fuß- und Radweg ausgebaut und gewidmet werden.
In einer Variante wird dargestellt, wie eine ideale Straßenverbindung –Brückenstraße, Auelsweg, Hauptstraße- mit Zweibahnverkehr hergestellt werden kann. Als Voraussetzung wird der Auelsbach in die Querspange nach Norden parallel zum Fuß- und Radweg verlagert, um so Platz für eine durchgängige Fahrbahn mit Begegnungsverkehr für den nördlichen Abschnitt des Auelsweges zu gewinnen.

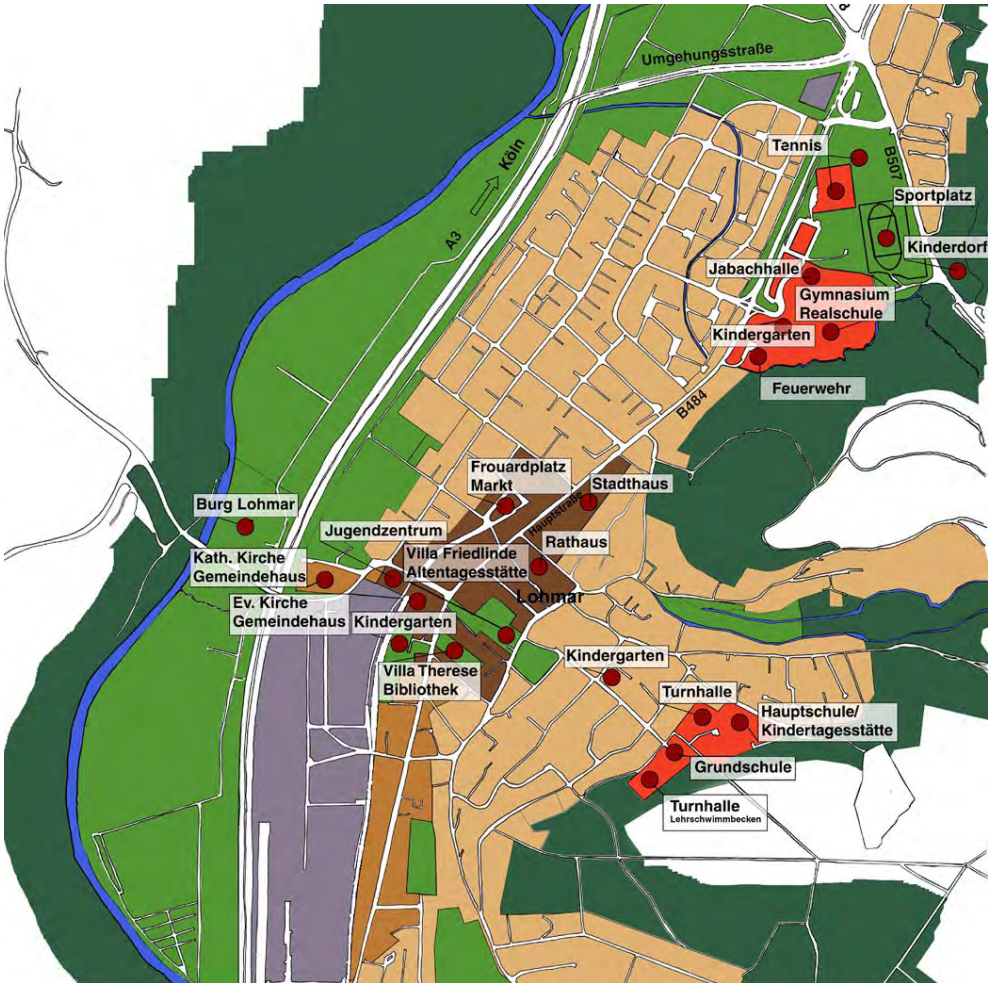
Fußläufig wird das Gebiet über die Gehwege entlang der neuen Straßen erschlossen. Darüber hinaus sind weitere Anbindungen und Querverbindungen insbesondere zur Hauptstraße wichtig. Eine Fußgängeranbindung von der Hauptstraße läßt sich über das Grundstück der evangelischen Kirche zur Raiffeisenstraße problemlos herstellen, da zukünftig keine Gleisanlagen mehr gequert werden müssen.

Um dem neuen Charakter des Gebietes auch städtebaulich und architektonisch zu entsprechen, ist es notwendig, die neuen Gebäude in einer hochwertigen Architektur zu errichten. Besonders wichtig sind hierbei die Gebäude an den Entrée-Situationen des Gebietes. Das nördliche Kopfgebäude (Technologieturm) an der Raiffeisenstraße soll einen markanten Auftakt zum Gebiet leisten. Das schmale Grundstück an der Ecke Auelsweg/Hauptstraße könnte mit einem sog. "Infozentrum-Auelsweg" bebaut werden, das Serviceleistungen für die ansässigen Unternehmen übernehmen könnte. Als dritter wichtiger Auftakt für das Gebiet ist die neue Anbindung im Norden an die Brückenstraße zu nennen. Hier sollte der Besucher direkt in das Gebiet geleitet werden.

Das Gebiet zeichnet sich in der Neuordnung der Baugrundstücke durch eine hohe Flexibilität aus, die insbesondere durch ein modulares Grundstückssystem geleistet wird. Ein einzelnes Grundstücksmodul hat eine Breite an der Straßenfront von 42 m und eine Tiefe von 64 m, was einer Grundstücksgröße von ca. 2.700 m^2 entspricht. Die Grundstücksmodule sind je nach Flächenanspruch des ansiedlungswilligen Betriebes flexibel zusammenlegbar. Der Bauwich zwischen den Modulen beträgt durchgängig 8 m, der für gemeinsame, flächen- und kostensparende Zufahrten genutzt werden kann.

Die zur Straße gewandte Bebauung sollte durchschnittlich zwei- bis dreigeschossig erfolgen, die rückwärtige Bebauung darf die Höhe der zur Straße gewandten Bebauung nicht überschreiten .

Die Stellplätze sind von den einzelnen Unternehmen auf den jeweiligen Betriebsgrundstücken unterzubringen. Hierzu bieten sich flächensparende Maßnahmen, wie abgesenkte Stellplatzanlagen unter den Gebäuden oder einfache Parkpaletten, die auch von mehreren Unternehmen gemeinsam errichtet werden können, an. Im nördlichen Bereich der Raiffeisenstraße wird eine öffentliche Parkplatzanlage errichtet, die vielfältig nutzbar ist. Zum einen können hier Besucher des Gewerbegebietes aber auch Besucher der Lomarer Innenstadt parken. Am Sonntag kann der Parkplatz dann von den Kirchbesuchern mitgenutzt werden. Dieser Parkplatz wird in einer ersten Baustufe ca. 25 und in der zweiten Baustufe (nach Abriß eines Hauses) ca. 50 Parkplätze umfassen. Darüber hinaus werden im öffentlichen Straßenraum Längsparkplätze angeboten.
Im Auelsweg-Nord stehen mit der zweiten Ausbaustufe insgesamt ca. 60 und in der Raiffeisenstraße ca. 100 Parkplätze zur Verfügung. Das ganze Gebiet soll viel stärker als heute begrünt und in bestehende Grünstrukturen eingebunden werden. Die Straßenräume markieren mit ihren großen Straßenbäumen Grünverbindungen im öffentlichen Raum. Besonders wichtig bei der Gestaltung der Freiräume ist die Einbindung des Auelsbaches. Er kann im Süden die Trennlinie zwischen dem Dienstleistungs- und Technologiegebiet und dem "normalen" Gewerbegebiet bilden. Im Westen, entlang der Autobahn, wird dem Auelsbach mehr Freiraum zugestanden, sodaß hier Ausgleichs und Erholungsfunktionen für das angrenzende Gebiet erfüllt werden können.


Umgehungsstraße
Köln
A3
Tennis
B507
Sportplatz
Kinderdorf
Jabachhalle
Gymnasium
Realschule
Kindergarten
Feuerwehr
B484
Frouardplatz
Markt
Stadthaus
Hauptstraße
Burg Lohmar
Jugendzentrum
Rathaus
Kath. Kirche
Gemeindehaus
Villa Friedlinde
Altentagesstätte
Lohmar
Ev. Kirche
Gemeindehaus
Kindergarten
Kindergarten
Villa Therese
Bibliothek
Turnhalle
Hauptschule/
Kindertagesstätte
Grundschule
Turnhalle
Lehrschwimmbecken

Soziale und öffentliche Infrastruktureinrichtungen

Grundschulen und Kindergärten
Angebot und Nachfrage von Kindergarten- und Schulplätzen stehen in engem Zusammenhang mit der Veränderung der Einwohnerzahl und -zusammensetzung einer Gemeinde. Bisher wurde das vorhandene Angebot in den Gesprächen mit Schlüsselpersonen und Meinungsträgern aus Lohmar als gut bis sehr gut bewertet. Um diese Situation beizubehalten und den Bedarf auch langfristig befriedigen zu können aber auch um keine Überkapazitäten aufzubauen, wurde eine Prognose des Bedarfes an Kindergarten- und Schulplätzen für die nächsten Jahre erstellt. Die Ergebnisse werden bewertet, um anschließend Maßnahmen hieraus abzuleiten.

Die Jahrgangsstärke der ein- bis zehnjährigen wird bei unverändertem Wohnraumangebot in den nächsten 10 Jahren von derzeit ca. 100 Kindern auf rund 75 Kinder absinken.
Bei einer Verringerung der Jahrgangsstärke auf rund 75 Kinder müßten bis zu drei Kindergartengruppen geschlossen werden oder die Gruppengröße deutlich verringert werden. Werden drei Gruppen geschlossen, so sind weitere detaillierte Prüfungen vorzunehmen. Durch eine Betrachtung der Räumlichkeiten der einzelnen Kindergärten sowie der Fahrtbeziehungen der Kinder zwischen Wohnstandorten und Kindergarten kann ermittelt werden, an welchen Standorten eine Gruppenschließung sinnvoll ist.

Möglich wäre aber auch eine Umstrukturierung, die zum Beispiel die Bildung von integrativen Gruppen einschließlich behinderter Kinder sowie die Bildung von Tagesplätzen oder Hortplätzen vorsieht und damit die bestehenden Kapazitäten auslastet.

Überträgt man die Analyseergebnisse auf die Grundschulen, so zeigt sich, daß sich die Klassenzahl von vier Klassen pro Jahrgangsstufe auf drei Klassen verringern wird.

Diese prognostizierte Entwicklung hat bereits eingesetzt und wird sich in 4 bis 5 Jahren, zunächst basierend auf o.g. Zahlen, auf die Kindergärten und in zeitlicher Ver-zögerung auch auf die Schulen auswirken.

Günde für diese Entwicklung sind vor allem in der Einwohnerentwicklung zu suchen. Sie ist in Lohmar insgesamt noch ansteigend, in Lohmar-Ort stagniert sie aber bereits seit 1995. Dies resultiert insbesondere aus der zunehmenden Anzahl an Fortzügen aus Lohmar in den letzten 10 Jahren bei einem relativ konstanten Anteil der Zuzüge und einer stetig rückläufigen Geburtenzahl in Lohmar-Ort.

Ein weiterer Grund für die oben beschriebene Entwicklung ist, daß die Anzahl der Kinder, die bedingt durch Wanderungen in Lohmar-Ort hinzukommen, in Zukunft auf fünf Kinder pro Jahrgang zurückgehen wird. Begründet wird dies insbesondere dadurch, daß junge Familien mit Kindern in Relation zur Gesamtstadt ein geringeres Wohnraumangebot in Lohmar-Ort vorfinden und sich in den Außenorten verstärkt ansiedeln werden. Weil der Anteil junger Menschen in Lohmar-Ort zurückgehen wird, werden die Geburtenzahlen weiter abnehmen.

Selbst bei einer abgeschwächten Fortschreibung der Entwicklung der letzten zehn Jahre ist davon auszugehen, daß die Geburtenzahlen in den nächsten zehn Jahren auf unter 70 Kinder im Jahr sinken werden.

Hieraus abgeleitet werden Maßnahmen zur Behebung oder zumindest zur Verlangsamung dieser Entwicklung vorgeschlagen:

- Aktivierung sämtlicher Flächenpotentiale in Lohmar-Ort für den Wohnungsbau.
- Schaffung eines attraktiven Wohnungsangebotes für junge Familien.
- Konzentration des Wohnungsneubaus auf Lohmar-Ort und behutsame Entwicklung in den Außenorten.

Kultureinrichtungen

Die Attraktivität einer Innenstadt wird in einem wesentlichen Maße durch ihren Erlebniswert geprägt. Eine zukunftsorientierte Ausrichtung Lohmars ohne eine Integration von Kulturangeboten in die Entwicklung des Zentrums wird diesem Ziel nicht gerecht. Die Stadt bietet mit dem umgebauten Rathaus, seinem großen Veranstaltungsaal und großzügigen Foyer, sowie der Villa Therese und der Villa Friedlinde im direkten Zentrum von Lohmar räumliche Angebote, die für vielfältige soziale und kulturelle Veranstaltungen genutzt werden können. Dennoch weist das Angebot an Kultur- sowie an öffentlichen Einrichtungen, die zu kulturellen Zwecken genutzt werden, Bereiche auf, die einer Verbesserung oder einer stärkeren Ausprägung bedürfen. Wichtigste kulturelle Einrichtung ist die Jabachhalle, in der für Lohmar ein umfangreiches und vielfältiges Kulturangebot geboten wird. Leider liegt diese wichtige Einrichtung räumlich isoliert am nördlichen Rand von Lohmar-Ort. Durch die große Entfernung zum Stadtkern werden von den Besuchern der Jabachhalle die anderen kulturellen und gastronomischen Angebote nicht ausreichend wahrgenommen.

Vor dem Hintergrund der Ergänzung und Aufwertung des Zentrums soll auch versucht werden, "neue Akzente" im Bereich der Kultur zu setzen, die die Synergien mit den Einzelhandelsnutzungen aber insbesondere mit den Gastronomiebetrieben nutzen können.

Kulturelle Angebote für Jugendliche und Senioren müssen auch weiterhin im Zentrum Lohmars ihren Platz haben. Aktuell wird zur Zeit ein Konzept zur Umgestaltung der Villa Friedlinde erarbeitet, das eine verstärkte Nutzung für Senioren wie Altentagesstätte, wie auch für Jugendliche wie z.B. ein Internetcafe, vorsieht. Um den Standort der Villa Friedlinde aufzuwerten und attraktiver zu gestalten, wird ein Gesamtkonzept erarbeitet, das auch die Neugestaltung der Freiflächen des Parks beinhaltet. Gerade die großzügigen Freiflächen der Villa sollen auch in Zukunft für Veranstaltungen zur Verfügung stehen und einen Baustein bei der Attraktivierung des Zentrums darstellen.
Wichtig bei der Erarbeitung des Freiraumkonzeptes ist die Beachtung der seit längerem gewünschten Verbindung zur Villa Therese. Gerade vielfältige fußläufige Verbindungen und räumliche Verknüpfungen führen zu einer verbesserten Aufmerksamkeit für die im Verborgenen liegenden Einrichtungen wie auch Veranstaltungen an beiden Standorten.

Um den Kulturstandort Lohmar auch für (über-) regionale Kundschaft attraktiv zu gestalten, sollten über das Kulturangebot hinaus begleitende und unterstützende Maßnahmen erfolgen. Dies könnte zum Beispiel die Ansiedlung eines Youth-Hostels sein. Auch jüngere Menschen erhielten an Wochenenden, an denen ein Kulturevent z.B. parallel in der Jabachhalle und in der Innenstadt stattfindet, die Möglichkeit, eine bezahlbare Unterkunft zu finden.

Damit auch weniger professionell und nicht rein kommerziell betriebene Kultur angeboten werden kann, sollten untergenutzte sowie leerstehende Räumlichkeiten/ Gebäude Initiativgruppen, Künstlern oder jungen, innovativen Gastronomen zur Verfügung gestellt werden.
Mit Unterstützung der Eigentümer könnten so Stadt und Stadtmarketing Verein im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten diese Initiativen fördern.

Ideenwettbewerbe initiieren

Interessierte könnten sich mit ihren Projektideen und Konzeptionen bewerben. Dem Träger der innovativsten Ideen würden dann die vorhandenen Räumlichkeiten zur Umsetzung des Projektes zur Verfügung gestellt werden. Denkbar wäre, jedem Projekt eine gewisse (Übergangs-)Zeit zur Profilierung zu gewähren, bevor es sich finanziell eigenständig tragen muß. Durch eine derartig organisierte und von der Stadt, Stadtmarketing und Dritten (Sponsoren, Eigentümer) getragene kulturelle Vielfalt in der Innenstadt, wird die Kultur- "Landschaft" um unkonventionelle Angebote erweitert und um ”Besonderheiten” bereichert.

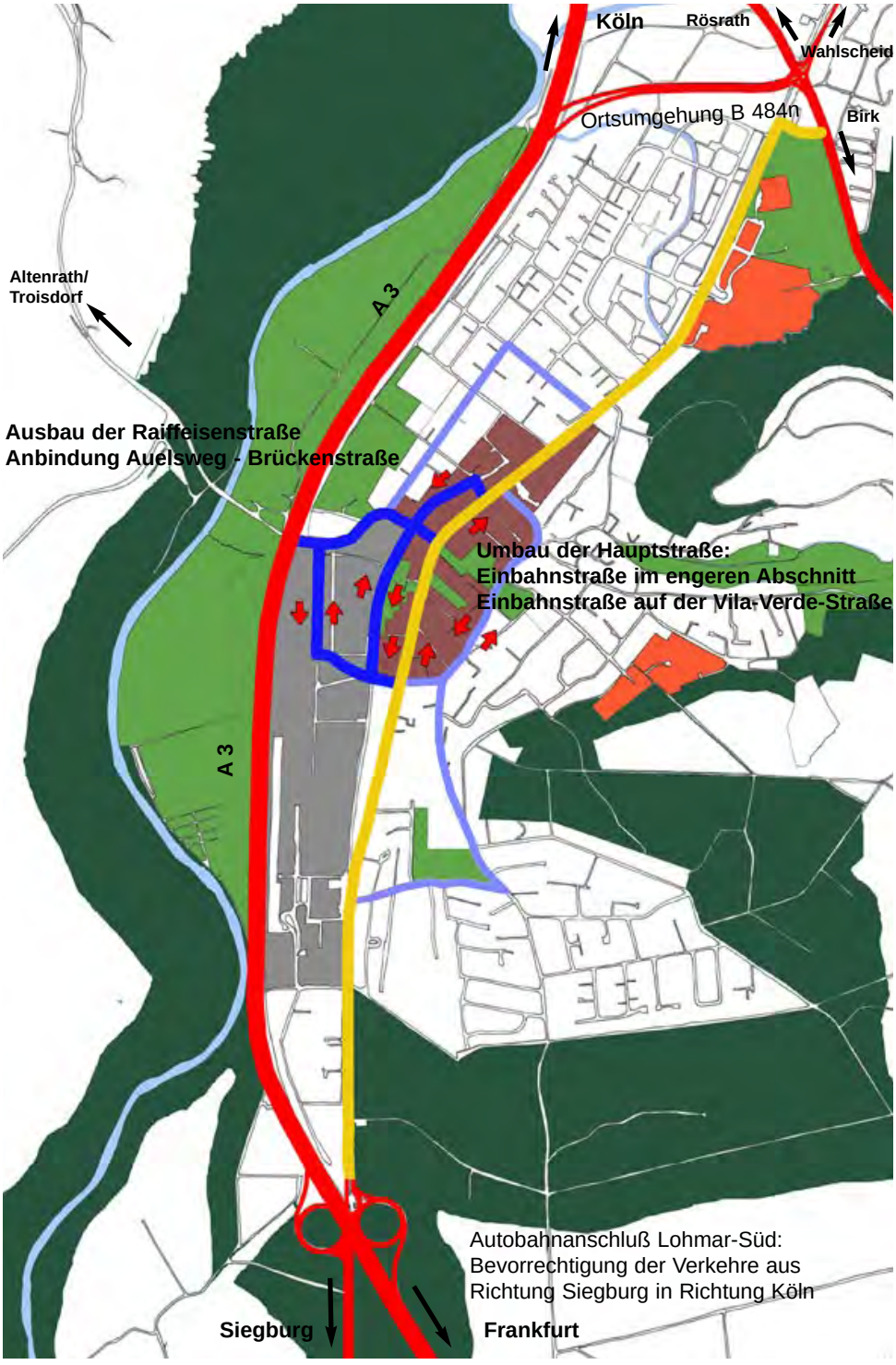
Events veranstalten

An Wochenenden könnten vermehrt innerstädtische Veranstaltungen durchgeführt werden, wie zum Beispiel Musikfestivals. Wichtig ist, daß die Events einen individuellen Charakter mit hohem Wiedererkennungswert aufweisen, um die Besonderheit Lohmars hervorzuheben. Hierdurch wird nicht zuletzt der gesamte Standort Lohmars gestärkt. Die positiven Eindrücke bei den Besuchern bleiben lange erhalten und fördern so die Außendarstellung der Stadt.

Der Arbeitskreis "Freizeit und Kultur" des gerade gegründeten Vereins "Stadtmarketing Lohmar e.V." kann sich mit diesen Themen eingehend befassen und die Unterstützung entsprechender Veranstaltungen anstreben.

Die Grundlage soll ein Veranstaltungskalender sein, in dem - möglichst gesamtstädtisch ausgerichtet – die Kulturveranstaltungen koordiniert und in den auch besonders die Vereine der Stadt einbezogen werden. Diese sollten auch im Rahmen angestrebter Events mit regionaler Ausstrahlung die Chance zur Präsentation erhalten.

Verkehrskonzept



Verkehr

Die Situation des Verkehrs in Lohmar-Ort wird von der Autobahn A 3 und der Bundesstraße B 484 geprägt. Letztere verläuft in voller Länge durch den Ort und zerschneidet den zentralen Bereich. Dort entstehen erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase und Behinderungen für Kunden durch Querungsschwierigkeiten und schmale Gehwege.

Die Verkehrsuntersuchung für die Kernstadt Lohmar wurde vom Büro R+T, Topp, Skoupil, Küchler und Partner, Düsseldorf, März 2000 durchgeführt. Ihre Ergebnisse werden im folgenden zusammenfassend wiedergegeben.

Kenndaten des Verkehrsaufkommens:
- 48.000 Kfz-Fahrten täglich in Lohmar-Ort
- 16% Binnenverkehr,
- 55% Ziel- und Quellverkehr,
- 29% Durchgangsverkehr, der allerdings 43% der Gesamtverkehrsleistung ausmacht,
- 7% LKW-Fahrten.

Diese Verkehrsmengen dokumentieren autobahnähnliche Belastungen mitten im Ortszentrum von Lohmar. Die Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße ist in den letzten Jahren nicht mehr weiter angstiegen, weil bereits die Belastungsgrenze erreicht wurde.

Diese Verkehrsbelastung ist unzumutbar für die Anwohner und kann stadtstrukturell und vom Straßenquerschnitt her unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit der angrenzenden Nutzungen in keinster Weise verträglich abgewickelt werden. Zu den Hauptverkehrszeiten sind insbesondere die Knotenpunkte der Hauptstraße überlastet und es kommt zu regelmäßigen Stauerscheinungen. Diese werden zu einem großen Teil durch den hohen Durchgangsverkehrsanteil in der Kernstadt Lohmar verursacht. Durch den engen Straßenraum der Hauptstraße von 13 m bis maximal 17 m ist die hohe Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt besonders unverträglich. Die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie den öffentlichen Personennahverkehr, der in den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens regelmäßig Verspätungen aufweist. Sowohl die Wohnfunktion als auch die Einkaufs- und Versorgungsfunktion des Stadtzentrums werden durch den starken Kfz-Verkehr beeinträchtigt. Die Aufenthaltsqualität in der Hauptstraße ist mangelhaft.

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs stellt deshalb die wichtigste Aufgabe für die Entwicklung von Lohmar-Ort dar.
Die Ortsumgehung B 484 n wird derzeit realisiert. Mit der Fertigstellung wird Ende des Jahres 2003 / Anfang des Jahres 2004 gerechnet.

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung im Norden und dem neuen Autobahnanschluß zur A 3 gewinnt folglich die Stadt die dringend erforderlichen Optionen zur Verbesserung der Situation im Zentrum. Dazu sind auch verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich, die den Durchgangsverkehr auf die Autobahn leiten. Hierzu wird neben der entschiedenen Verkehrslösung am Donrather Dreieck vorgeschlagen, auch eine Änderung der Verkehrsführung an der Anschlußstelle Lohmar vorzunehmen, um dem von Süden kommenden Verkehr einen direkten Bezug auf die Autobahn zu bieten.
Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs auf der Hauptstraße können Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit zur Stär-

Buskonzept

Mögliche neue oder verlegte Bushaltestelle

kung des Zentrums von Lohmar umgesetzt werden. Aufgrund der bandartigen Struktur Lohmars ist es darüberhinaus wichtig, die bislang nicht wahrnehmbaren Ortseingänge zu markieren.
Als innerörtliches Problem stellt sich die unbefriedigende Anbindung der Gewerbegebiete am Auelsweg dar, die einer Verbesserung bedarf.

Durch den Bau der Umgehungsstraße, den Umbau der Anbindungen der Haupstraße im Norden und Süden und die Umgestaltung der Hauptstraße reduziert sich das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße von 20.900 Kfz/Tag auf 12.300 Kfz/Tag bzw. 1.160 Kfz/Std.

ÖPNV

Der öffentliche Personen-Nahverkehr wird in Lohmar auf absehbare Zeit nicht durch eine schienengebundene Lösung unterstützt.
Der Rat der Stadt Lohmar hat auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie zur Aggertalbahn Lohmar-Siegburg des Verkehrsplanungsbüros R+T, Topp, Skoupil, Küchler und Partner, Düsseldorf vom Mai 2000 beschlossen, die Trasse der Aggertalbahn zu erwerben und diese durch eine Flächennutzungsplanänderung zu sichern. Die Einrichtung einer Bahnverbindung von Lohmar nach Siegburg wird jedoch nicht weiter verfolgt, da eine solche Maßnahme nicht zu finanzieren ist. Die Machbarkeitsstudie zeigt hierfür im Detail die Gründe auf.

Die Aggertalbahn verband ehemals die Stadt Lohmar mit Siegburg sowie entlang der heutigen B 484 mit der Stadt Overath. Die ehemalige Bahntrasse existiert heute nur noch zwischen Lohmar und Siegburg. Eine Verbindung nach Overath und Köln ist nicht mehr realisierbar. 1994 wurde auch der Güterverkehr auf der Aggertalbahn eingestellt.

In der Anlayse werden wichtige Argumente, die für eine Aufnahme des Bahnbetriebes sprechen, mit den sich zeigenden Schwierigkeiten abgewogen. Für die Aufnahme des Bahnbetriebes spechen neben den ökologischen Aspekten insbesondere eine Verbesserung der regionalen (Siegburg, Köln Bonn usw.) und überregionalen Anbindung (ICE-Bahnhof Siegburg) Lohmars. Das Zentrum von Lohmar-Ort würde durch den Bahnhof eine höhere Attraktivität erhalten. Die 3000 prognostizierten Fahrgäste pro Tag bedeuten eine ausreichende wirtschaftliche Grundlage. Ein Kostendeckungsgrad von rund 40% ist für Nebenbahnstrecken als ausreichend anzusehen.

Die Schwierigkeiten eines solchen Bahnbetriebes sind insbesondere die hohen Aufwendungen für die Herrichtung der Streckenbefahrbarkeit; Erneuerung des Oberbaus, Sicherung der Bahnübergänge und Errichtung neuer Haltepunkte. Darüberhinaus sind die hohen Betriebskosten einer Betreibergesellschaft auf Dauer für die Stadt Lohmar nicht tragbar oder das vorgeschlagene Modell zur Förderung der Betriebskosten ist nicht durchführbar.

Insgesamt ist abzusehen, daß es auch beim Festhalten der Stadt Lohmar an einer Wiederaufnahme des Bahnbetriebes keine Chance auf einen kurz- bis mittelfristigen SPNV-Betrieb geben wird. Eine große Chance, die auch die verkehrlichen Vorteile deutlich vergrößert hätte, ist mit dem Entschluß zur Tieflage der Stadtbahnlinie 66 und des Endhaltepunktes am Bahnhof Siegburg vergeben worden. Bei einer oberirdischen Fortführung bis nach Lohmar wären auch für die Stadt Siegburg deutliche Vorteile entstanden.

Beim weiteren Umgang mit der Trasse sollte die langfristige Möglichkeit der Wiederaufnahme eines Bahnbetriebes zwischen Siegburg und Lohmar gewahrt bleiben. In Siegburg bleibt die Trasse auch bei der Nutzung als Geh- und Radweg erhalten. Gleiches sollte auch in Lohmar geschehen. Die Möglichkeit einer SPNV- oder ÖPNV-Verbindung bis in das Stadtzentrum von Lohmar kann durch die Übernahme der Flächen in öffentliches Eigentum gewahrt bleiben. Unbenommen ist, Teile der Trasse zu verpachten, ohne daß bauliche Nutzungen einen späteren Bahnbetrieb unmöglich machen.

Die ÖPNV-Bedienung Lohmars wird weiterhin durch die Busse des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg sowie durch Anrufsammeltaxis erfolgen.
Eine Verbesserungen dieses Angebotes kann z.B. eine Schnellbusverbindung Lohmar-Siegburg sein. Eine Möglichkeit der Nutzung des Bahnkörpers der Aggertalbahn für den ÖPNV ist die Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Lohmar und Siegburg. Der Schnellbus würde innerhalb der bebauten Stadtgebiete die Straßenräume benutzen. Die Herrichtung der Bahntrasse als Bustrasse auf einer Länge von 2,3 Kilometern erfordert Investitionen in Höhe von rund 2 Mio. DM.
Der Reisezeitgewinn gegenüber dem heutigen Buslinienverkehr beträgt in der Normalverkehrszeit rund 7 Minuten. Während der Verkehrsspitzenzeiten ist er deutlich höher. Unabhängig von dieser teuren Lösung ist zu überlegen, ob die Verbesserung des Busangebotes von Lohmar-Ort zur Kreisstadt Siegburg nicht allein durch eine Taktverdichung erreicht werden kann.

Durch die Randlage von Lohmar-Ort auf das Gesamtstadtgebiet bezogen, ist die Erreichbartkeit von Lohmar-Ort von den Ortsteilen aus deutlich verbesserungsbedürftig. Viele Orte, vor allem im Westen des Stadtgebietes besitzen keine Busverbindung mit Lohmar-Ort, haben jedoch zum Teil direkte Verbindungen nach Siegburg.
Insgesamt sind bei den Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes die finanziellen Möglichkeiten der Stadt Lohmar zu berücksichtigen.
Um effiziente Verbesserungen erreichen zu können, sollte eine ÖPNV-Untersuchung erarbeitet werden. Diese Untersuchung kann als Grundlage für die Erörterungen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg dienen.

Kraftfahrzeugverkehr
Die Ortsumgehung B 484n im Norden von Lohmar-Ort wird derzeit realisiert. Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung, voraussichtlich Ende des Jahres 2003 wird der Durchgangsverkehr auf die Autobahn A3 verlagert. Gleichzeitig kann die Hauptstraße zur Verminderung der Verkehrsbelastung in Lohmar-Ort und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum umgebaut werden.
Im Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept wurden für die zukünftige Verkehrsführung in Lohmar-Ort vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung vier Alternativen erarbeitet. Drei dieser Alternativen wurden vom Rat der Stadt Lohmar den weiteren Planungen zugrunde gelegt und im Rahmen der "Verkehrsuntersuchung Kernstadt Lohmar, vom März 2000, Planungsbüro R+T Topp, Skoupil, Küchler und Partner, Düsseldorf" hinsichtlich ihrer stadtstrukturellen, städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen untersucht.
Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß bei Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Hauptstraße die Verkehrsbelastung von derzeit 20.900 auf ca. 12.000 KFZ/DTV nahezu halbiert

Kreisverkehr Hauptstraße/
Auelsweg/Bachstraße

werden kann. Eine Verlagerung von Teilen der Verkehre auf andere Straßen in Lohmar-Ort (Einbahnstraßenlösung in Richtung Süden oder abschnittsweise Sperrung der Hauptstraße) würde zu Mehrbelastungen in angrenzenden Wohngebieten führen

Rückgrat des Verkehrskonzeptes Lohmar-Ort ist die Realisierung der Ortsumgehung und ein stadtverträglicher Umbau der Hauptstraße. Folgende weitere Maßnahmen sollen dieses Ziel unterstützen:

- Umbau (Verschwenk) der Verkehrsführung am Kreuz Donrath mit direkter Fahrbeziehung auf die Autobahn A 3 (Ortsumgehung).
  Diese Lösung ist bereits in die Maßnahme der zur Zeit im Bau befindlichen Ortsumgehung aufgenommen.
- Verschwenk der Verkehrsführung am Autobahnanschluß Lohmar-Süd mit direkter Fahrbeziehung aus Richtung Siegburg auf die Autobahn A 3 (Ortsumgehung).
  Hierzu wurde ein erster Vorschlag vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Dortmund erarbeitet. Dieser Vorschlag wurde von den Fachbehörden des RSBA in Zusammenarbeit mit dem Autobahnamt Köln aufgenommen. Das Ergebnis sieht einen leicht modifizierten Verschwenk an der Auffahrt Richtung Köln, wie auch einen Bypass südlich der Autobahnbrücke zur eindeutigen Lenkung der Verkehre in Richtung Lohmar oder auf die Autobahn vor.
- Ausbau einer Straßenverbindung zwischen Brückenstraße und Auelsweg zur Anbindung des Gewerbegebietes und zur Entlastung der Kirchstraße sowie eines Abschnittes der Hauptstraße.
- Öffnung und Ausbau der Raiffeisenstraße zwischen Auelsweg und Kirchstraße zur besseren Erschließung und Aufwertung des Gewerbegebietes Auelsweg/Raiffeisenstraße wie auch als Netzergänzung für die Innenstadt.
- Umbau der Kreuzung Rathausstraße/Bachstraße zur Entschärfung der unübersichtlichen Situation "Dunkels Eck".
- Umbau von Straßenknoten zu Kreisverkehrsplätzen zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit. Wichtigster Knoten, der umgebaut werden soll, ist die Kreuzung Bachstaße/Hauptstraße/ Auelsweg. Als zweiter Knoten soll die Kreuzung Kirchstraße/Raiffeisenstraße/Vila-Verde-Straße umgebaut werden.

Umstufungskonzept

Die Stadt Lohmar hat in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der Bezirksregierung Köln vereinbart, daß die Hauptstraße und heutige Bundesstraße in Lohmar von der Donrather Kreuzung bis zur Autobahnanschlußstelle Lohmar- Süd nach Eröffnung der Umgehungsstraße zu einer Stadtstraße zurückgestuft wird. Die K 20 wird bis zum Ortseingang Lohmar geführt. Ab dem Ortsschild wird die Kirchstraße bis zur Kreuzung mit der Hauptstraße ebenfalls zur Stadtstraße zurückgestuft.
Diese Maßnahmen haben den Vorteil, daß die Stadt bei den anstehenden Umbaumaßnahmen freier in ihren Entscheidungen bezüglich der einzelnen Maßnahmen ist. Darüberhinaus besteht die Möglichkeit, Mittel der Städtebauförderung zur Finanzierung der Umbaumaßnahme zu beantragen.

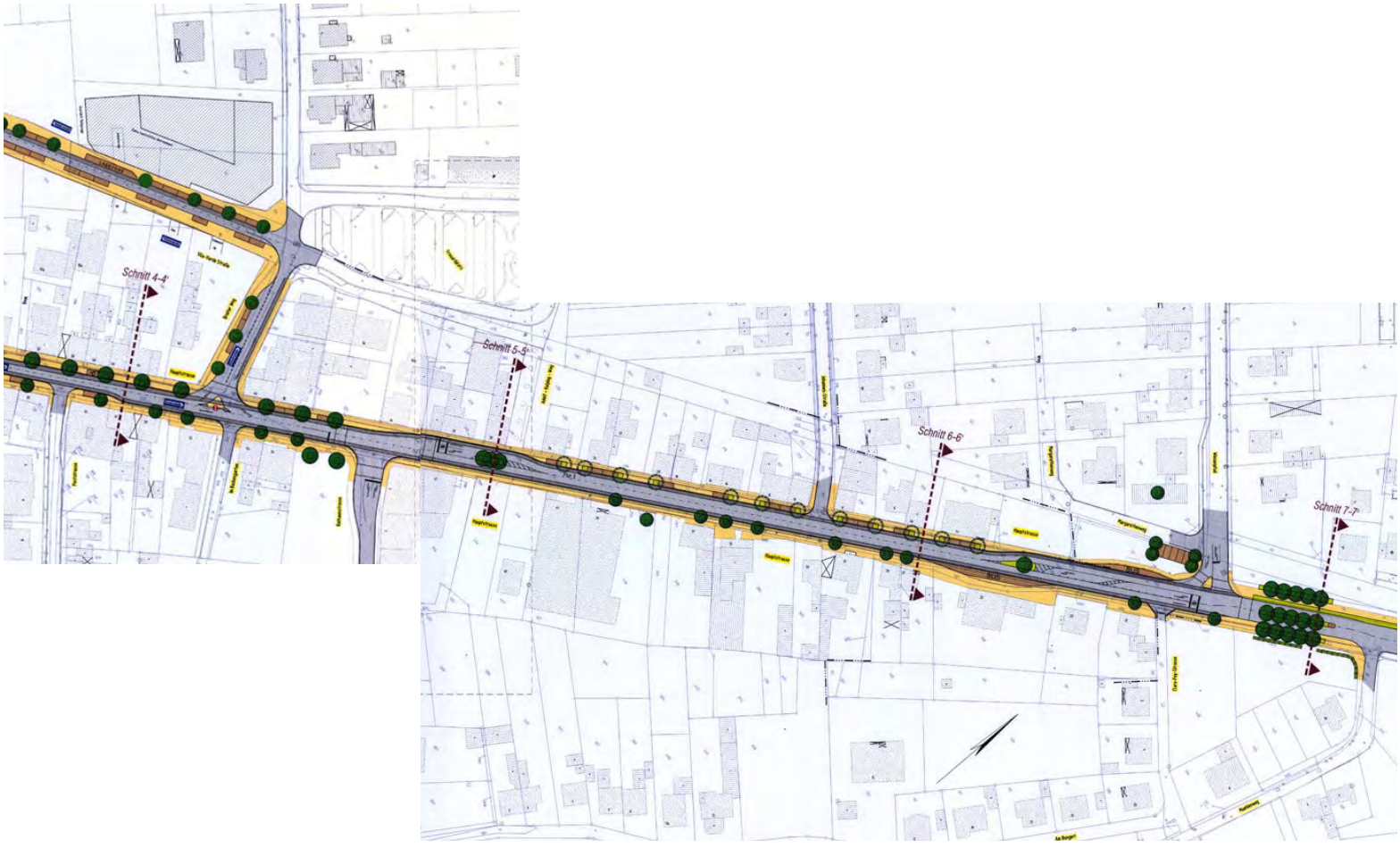
Umbau der Hauptstraße

Die Hauptstraße soll zwischen der Bachstraße/ Auelsweg im Süden und dem Wiesenpfad/ Mühlenweg im Norden mit dem Ziel umgebaut werden, die Attraktivität der Lohmarer Innenstadt zu steigern und sowohl für die Anlieger und insbesondere die Anwohner der Hauptstraße, aber auch für die Geschäftskunden mehr Aufenthalts- und Lebensqualität zu erreichen. Durch den Umbau sollen die Widerstände auf der Hauptstraße erhöht werden, damit der Durchgangsverkehr auf die leistungsfähige Autobahn ausweicht.

Das Konzept sieht eine Reduzierung der Fahrbahnbreite, breitere Gehwege, die Möglichkeit zur Anlage von Radwegen oder Angebotsstreifen für Radfahrer und mehr Parkplätze in der Hauptstraße vor. Darüber hinaus sollen möglichst viele Bäume das Straßenbild aufwerten und zu klimatischen Verbesserungen beitragen.
Die Hauptstraße in Lohmar ist für Radfahrer sowohl die kürzeste Verbindung zwischen den südlich und nördlich des Zentrums gelegen Wohngebieten als auch im Zentrum das Ziel für viele Fahrten. Sie wird für den Radfahrer zentrale Verknüpfungsachse der einzelnen Angebote. Hierzu werden Voraussetzungen geschaffen, die Radfahrer sicher und auf kurzen Wegen im und zum Zentrum von Lohmar zu führen.

Städtebauliche Elemente/Kriterien

Für den gesamten Umbaubereich zwischen Auelsweg und Wiesenpfad wird der Zweirichtungsverkehr (Variante 1) mit den Hauptelementen 7,0 m Gesamtfahrbahn inklusive eines 1,25 m breiten, beidseitig abmarkierten Angebotsstreifens für Radfahrer und einer Allee vorgesehen. Die Fahrbahn für den KFZ-Verkehr wird durchgängig 4,50 m breit. Besonders hervorzuheben sind die verkehrstechnischen und gestalterischen Vorteile einer Kreisverkehrslösung der Kreuzung Hauptstraße, Auelsweg, Bachstraße. Der Kreisverkehr hat an dieser Stelle eine Torfunktion für die Innenstadt von Lohmar und kann neben der Senkung der Geschwindigkeit effektiver als eine Kreuzung die asymetrischen Verkehre auch in Richtung Gewerbegebiet Auelsweg abwickeln.

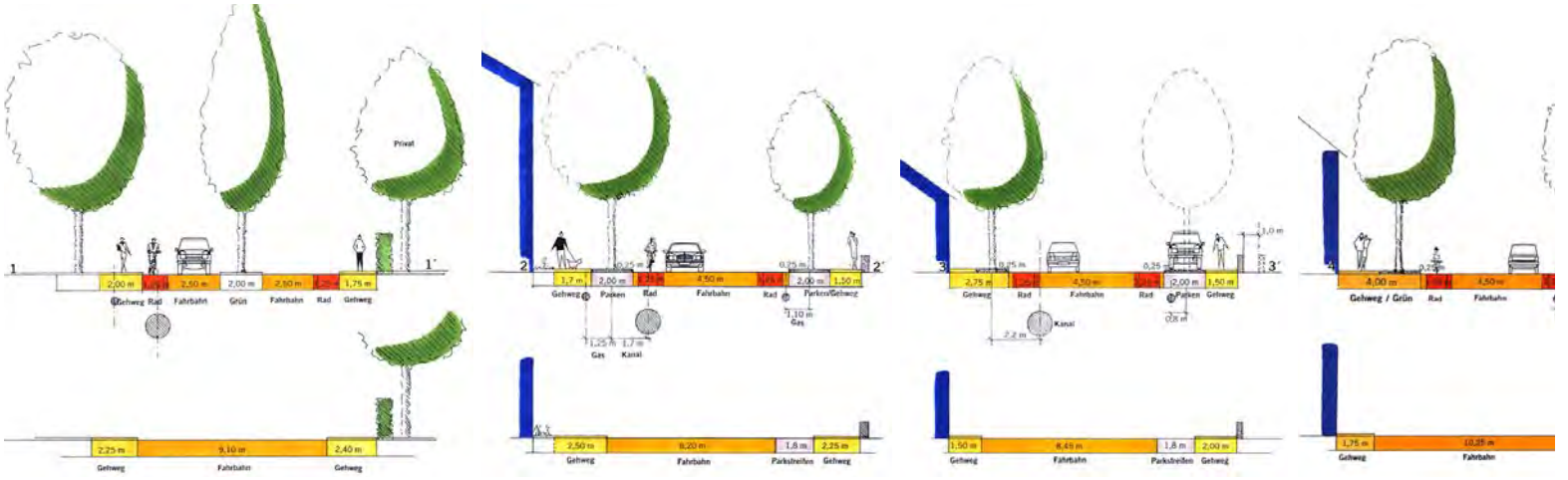


Unter Berücksichtigung des Bestandes (Kanal, Gasleitungen Straßenraumbreite usw.) und der Integration möglichst vieler Gestaltungselemente zeigt der vorliegende Vorentwurf, daß der Umbau der Hauptstraße mit einem Angebotsstreifen für Fahrradfahrer alle Anforderungen am besten erfüllt.

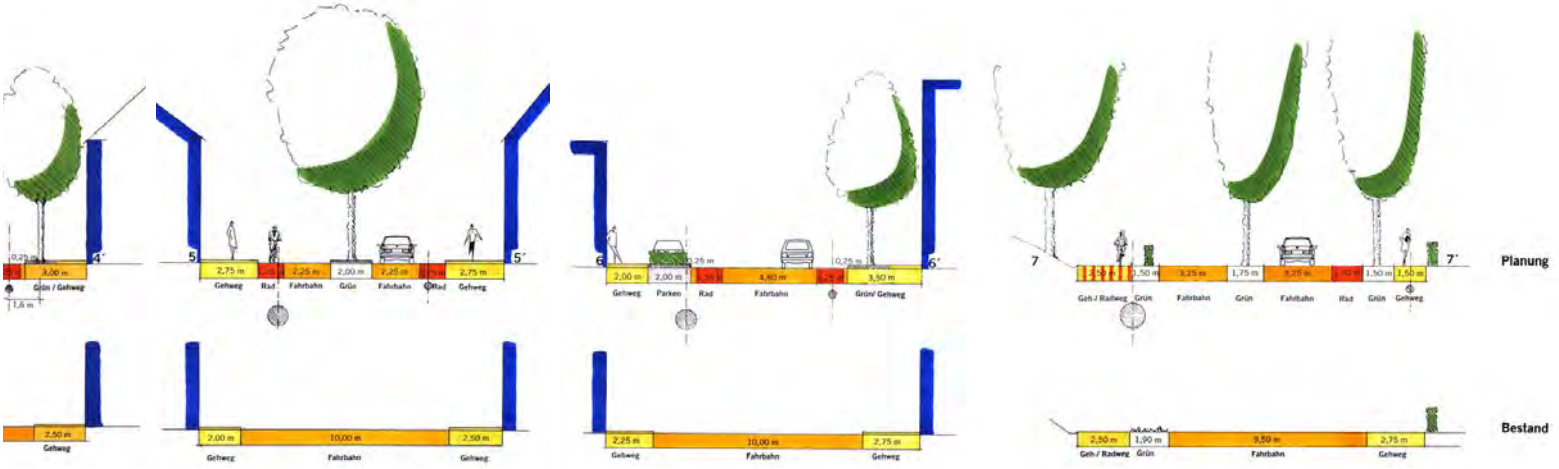
Zur Entwurfsbearbeitung wurden Gestaltungsleitlinien erarbeitet, die auf der westlichen Straßenseite großkronige Bäume (z.B. Hainbuche, Linde, Hasel oder Ahorn) und auf der östlichen Straßenseite kleinkronige Bäume (z.B. Zierbirne ohne Früchte oder kleinkroniger Ahorn) vorsehen. Für die geplanten Mittelinseln sind schlanke Bäume in Säulenform vorstellbar. Die Fahrbahn wird nicht mit unterschiedlichen Materialien gestaltet, u.a. wegen der sonst entstehenden Lärmemissionen. Als Material für die Gehwege ist ein Betonplattenbelag mit Gliederungsbändern in Naturstein vorgesehen.
Zur Betonung der Sonderstellung des Umbauabschnittes wird an den jeweiligen Auftaktbereichen ein Entrée für das Zentrum in Form von Baumtoren geschaffen.

Die veränderte Lage der Bordsteinkanten (sie liegen enger zusammen), die Baumpflanzungen und hier insbesondere die Baumtore, sowie die auf der Fahrbahn markierten Angebotsstreifen führen zu einer sowohl optischen als auch realen Einengung des Straßenprofils. Dies trägt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei und sorgt somit für mehr Sicherheit in der Hauptstraße, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer.

Die Parkplatzsituation entlang der Hauptstraße wird in das Parkraumkonzept für Lohmar-Ort (siehe separates Kapitel) eingebunden. Die bestehenden 53 Längsparkplätze sind lediglich auf der Fahrbahn abmarkiert. Um einer Dominanz parkender Autos im Straßenraum entgegenzuwirken, werden in der Planung die Parkstände durch Baumpflanzungen gegliedert. Auf Grund des geänderten Straßenquerschnitts können trotz der zusätzlichen Gliederung durch Baumpflanzungen in den Planungen mehr Parkplätze als im Bestand nachgewiesen werden.



Hauptstraße zentraler Bereich mit Blick in Richrtung Norden



Zentraler Bereich (zwischen Kirchstraße und Breiter Weg)

Im Bereich zwischen Kirchstraße und Rathausstraße konzentrieren sich die meisten zentralen Nutzungen. Hier sind bereits Ansatzpunkte für eine Außengastronomie u.ä. vorhanden, sodaß dieser Abschnitt eine hohe Aufenthalts- und Gestaltqualität erhält. Die Betonung dieses Bereiches soll erreicht werden durch abgesenkte Bordsteine, hochwertigere Materialien, wie z.B. Betonplattenbelag mit Natursteinoberfläche und eine engere Gliederung durch Natursteinbänder in den Farben Grau bis Anthrazit. Bäume und hochwertige Leuchten in durchgängiger, gleicher Stellung sowie eine hochwertige Möblierung mit Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen u.ä. runden das Bild ab.

Erarbeitet wurden für diesen Hauptstraßenabschnitt zwei Verkehrs- und Umbauvarianten sowie eine Alternative. Die Varianten weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf, die in erster Linie auf der Grundlage der beabsichtigten Entwicklungsperspektiven für das Zentrum gewichtet werden können.

1. Hauptstraße mit Zweirichtungsverkehr

(Regelquerschnitt, Entwurfselemente und Gestaltleitlinien s.o.)

Das Zentrum von Lohmar-Ort erstreckt sich entlang der Hauptstraße. Wenn sich das Zentrum in Richtung der Entwicklungspotentiale Frouardplatz sowie der Vila-Verde-Straße und dem nördlichen Abschnitt der Raiffeisenstraße mit der Entwicklung einer zweiten Einkaufsachse entlang der Vila-Verde-Straße und dem Frouardplatz ausdehenen soll, bietet die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptstraße die günstigsten Entwicklungschancen. Die Vila-Verde-Straße sollte in diesem Fall zu einer attraktiven, verkehrsberuhigten Geschäftsachse ausgebaut werden. Diese Entwicklung würde eine erhebliche Attraktivitätssteigerung und eine nachhaltige Zukunftssicherung für das Zentrum bewirken.

2. Hauptstraße und Vila-Verde-Straße als Einbahnstraße

Der Schwerpunkt des Zentrums verbleibt an der Hauptstraße. Zur Verbesserung der Attraktivität an der Hauptstraße trägt sowohl die Reduzierung des Verkehrs als auch eine Verbreiterung der Gehwegflächen bei. Entlang der Vila-Verde-Straße bieten sich dann Entwicklungsmöglichkeiten, die die Stadt Lohmar behutsam und ohne Druck steuern kann. Das gewachsene Zentrum Lohmars wird stabilisiert und kann ggf. mit einzelnen Geschäften bis zur Vila-Verde-Straße durchgebaut werden.

Nach dem Umbau wird die Präsentation des Angebotes in diesem Abschnitt der Hauptstraße auf Gehwegbreiten zwischen 4,30 m und 4,40 m vorgenommen werden.

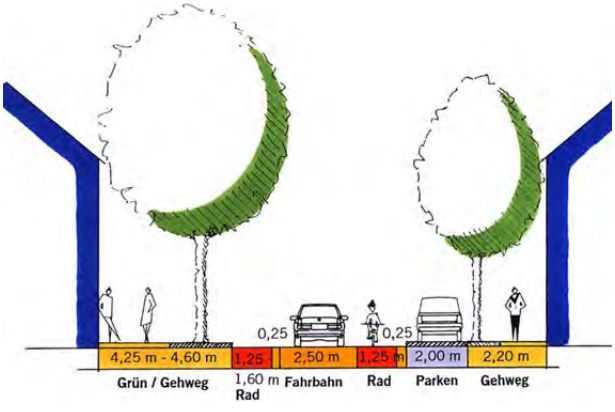
Hauptstraße als Einbahnstraße mit gegenläufigem Radweg und Vila-Verde-Straße als Einbahnstraße

Hauptstraße und Vila-Verde-Straße als Einbahnstraße

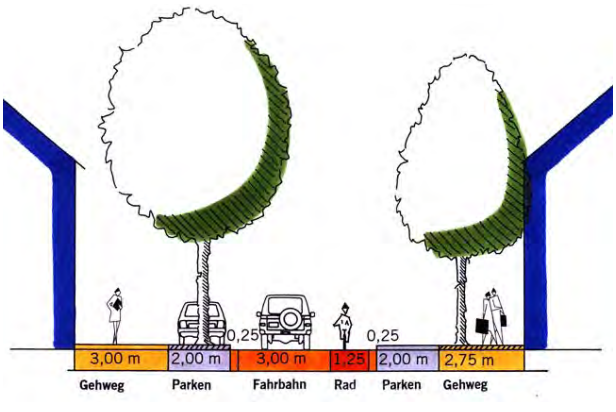
Die Vila-Verde-Straße übernimmt in diesem Fall die rückwärtige Erschließung mit bis zu 40 Parkplätzen im Straßenraum. Auf der Hauptstraße können auf der Ostseite vier Kurzzeitparkplätze angeboten werden. Die Vila-Verde-Straße erhält keinen verkehrsberuhigten Ausbau, um eine zügige Verkehrsabwicklung und später eine Weiterführung über die Raiffeisenstraße zu ermöglichen. Die Vorentwurfsplanung sieht für die Hauptstraße eine Gesamtbreite der Fahrbahn von 4,00 m vor, die die Vorbeifahrt eines PKWs an einem liegengebliebenen Fahrzeug ermöglicht. Entgegen der Einbahnstraße soll auf der westlichen Straßenseite ein 1,25-1,60 m breiter, durch unterschiedliches Niveau und Material deutlich abgetrennter Radfahrstreifen verlaufen. Ein "unechter" Linksabbieger (4,50 m breite Fahrbahn) sorgt für einen reibungslosen Linksabbiegerverkehr aus der Hauptstraße in die Straße Breiter Weg. Zur besseren Abwicklung der Verkehrsströme in den Kreuzungsbereichen wird in diesem Fall der Breite Weg auch zur Einbahnstraße umgebaut, sodaß ein nahezu geschlossener Einbahnstraßenring entsteht.

In der Alternative (Variante 2a) zur Einbahnstraßenösung werden auch auf der Westseite Parkplätze angeboten und die Aufenthaltsflächen vor den Geschäften vergrößert. Die Gehwegbereiche werden beidseitig auf ein großzügiges Maß von bis zu 5,00 m Breite ausgebaut. Um dies zu erreichen, wird auf dem Hauptstraßenabschnitt der Einbahnstraße kein gegenläufiger Radweg angeboten. Hierdurch besteht die Möglichkeit, ohne die Seitenräume in ihrer Aufenthaltsqualität einzuschränken, beidseitig Längsparkplätze (bis zu 10) zu errichten. In diesem Abschnitt können die Radfahrer aus Richtung Norden nicht direkt bis vor die Geschäfte fahren. Sie müssen absteigen und das Fahrrad ein paar Meter bis zu einem der Fahrradständer schieben. Für Radfahrer aus Richtung Norden, die in Richtung Siegburg fahren, wird ein durchgängiger Angebotsstreifen im Verlauf der Einbahnstraße Breiter Weg/Vila-Verde-Straße angeboten. Im Knoten mit der Kirchstraße kann der Radfahrer wählen, ob er zurück auf die Hauptstraße möchte oder entlang der ausgebauten Raiffeisenstraße zügig nach Süden gelangen will.
Damit der Verkehrsfluß auch bei liegengebliebenen Fahrzeugen gewährleistet ist, wird die Fahrbahn 4,75 m (inkl. Angebotsstreifen und Entwässerungsrinne) breit.

Auswirkungen:
Durch den Bau der Umgehungsstraße, den Umbau der Anbindungen der Hauptstraße im Norden und Süden und die Umgestaltung der Hauptstraße reduziert sich das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstraße von 20.900 Kfz/Tag auf 12.300 Kfz/Tag bzw. 1.160 Kfz/Std. Einrichtungskonzepte führen zu deutlichen Entlastungen im zentralen Bereich der Hauptstraße und eröffnen hier das Potential für eine stadträumliche Umgestaltung und deutliche Aufwertung des Straßenraumes. Allerdings werden andere Straßen deutlich mehr belastet.
Bei Ausbau der Vila-Verde-Straße zu einer leistungsfähigen Einbahnstraße, ohne den Anspruch eines Geschäftsbereiches erfüllen zu müssen, sind diese Belastungen in Höhe von 2.500 bis 4.600 Kfz/Tag gut zu verkraften. Positiver Effekt einer leistungsfähigen Vila-Verde-Straße ist, daß die Nebenstraßen wie z.B. die Bachstraße oder die Altenrather Straße in diesem Fall entlastet werden.
Für die Variante 2a (Einbahnstraße auf der Haupt-



Einbahnstraße mit gegenläufigem Radweg



Breite Einbahnstraße ohne gegenläufigem Radweg

straße in Richtung Norden ohne gegenläufigen Radfahrstreifen, Einbahnstraße auf der Vila-Verde-Straße in Richtung Süden) wird auf der Grundlage einer weitergehenden Interpretation der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für die Kernstadt Lohmar vom Büro R+T, Topp, Skoupil, Küchler und Partner, Düsseldorf, März 2000 eine Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße von 7.000 Kfz/Tag und auf der Vila-Verde-Straße von 4.700 Kfz/Tag angenommen.

Diese Untersuchung geht bei der Lösung (Einbahnstraße auf der Hauptstraße und Vila-Verde-Straße mit einer Tempo 30 Zone in der Vila-Verde-Straße) von einer relativ geringen Mehrbelastung in der Bachstraße von 3.600 bis 4.700 Kfz/Tag in der Prognose gegenüber 3.200 bis 3.800 Kfz/DTV in der Analyse aus. Es ist jedoch zu berücksichtigen: Je besser die Verkehrsabwicklung über die (echte) Einbahnstraße Vila-Verde-Straße und die Knoten funktioniert, desto weniger wird eine Verdrängung in andere Straßen erfolgen. Unterstützt wird dies insbesondere durch die Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Straße Breiter Weg, den Ausbau der Raiffeisenstraße, sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Vila-Verde-Straße/ Kirchstraße.

Einschätzung der Gutachter:
Bei diesem Ausbau wird keine oder nur eine geringe Mehrbelastung in der Bachstraße und eine deutliche Reduzierung der Belastung auf der Altenrather Straße gegenüber den Analysezahlen unter Berücksichtigung der generellen Zunahme des Verkehrs erfolgen.

Fazit
Erarbeitet wurden zwei Verkehrs- und Umbauvarianten, die beide voll funktionsfähig sind. Die Varianten weisen unterschiedliche Vor- und Nachteile auf, die in erster Linie auf der Grundlage der beabsichtigten Entwicklungsperspektiven für das Zentrum gewichtet werden können.

Das gewachsene Zentrum Lohmars erstreckt sich entlang der Hauptstraße, wesentliche Entwicklungspotentiale befinden sich jedoch vorrangig westlich angrenzend mit dem Frouardplatz sowie der Vila-Verde-Straße und dem nördlichen Abschnitt der Raiffeisenstraße. Bei einer mittelfristig zu realisierenden Ausdehnung des Geschäftszentrums mit der Entwicklung einer zweiten Einkaufsachse entlang der Vila-Verde-Straße und dem Frouardplatz mit möglichst vielen Querverbindungen (z.B. Passagen) zur Hauptstraße, bietet die Konzentration des Verkehrs auf der Hauptstraße eine umfassende Entwicklungschance. Dieses kompakte neue Zentrum, versehen mit ansprechenden Nutzungen und einer qualitätvollen Bebauung, würde eine erhebliche Attraktivitätssteigerung und eine nachhaltige Zukunftssicherung für das Zentrum bewirken. Bei dieser Lösung wird die Vila-Verde-Straße zu einem attraktiven, verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ausgebaut.

Will man den Schwerpunkt des Zentrums ohne wesentliche räumliche Erweiterungen entlang der Hauptstraße belassen, ihn ausbauen und attraktivieren, würde eine Verkehrsreduzierung auf der Hauptstraße, die einhergeht mit dem Gewinn zusätzlicher Flächen, die die Aufenthaltsqualität erhöhen, deutliche Vorteile bewirken. Der so erreichte Vorrang für die Stabilisierung des gewachsenen Zentrums mit einer Option für den Durchbau

Hauptstraße Ecke Kirchstraße

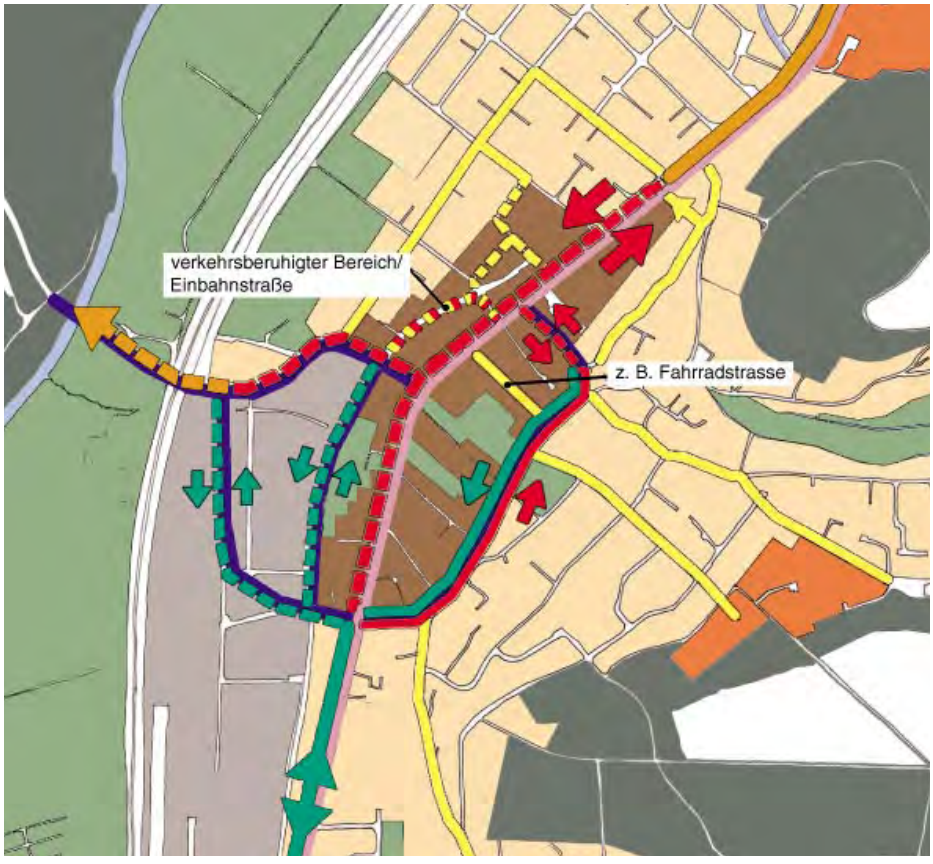
der Geschäfte bis zur Vila-Verde-Straße läßt, wenn die behutsame Entwicklungsperspektive angestrebt wird, Vorteile für die Einbahnstraßenlösung erkennen.

Eine schlechte Lösung stellt jedoch die Kombination beider Varianten dar, die die Hauptstraße und die Vila-Verde-Straße in erster Linie nur verkehrsgerecht mit möglichst vielen Parkplätzen ausbildet. Hierbei würde sich ein attraktiver zentraler Bereich nicht entwickeln lassen.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der aufgezeigten Lösungen wird empfohlen, die Einbahnstraßenlösung mit möglichst breiten Aufenthaltsbereichen in der Hauptstraße, einschließlich des Angebotes einiger Parkplätze auch im engeren Bereich (Variante 2a) zu realisieren. Die schwerpunktmäßige Orientierung des Geschäftszentrums auf die Hauptstraße wird der gewachsenen Struktur gerecht und bietet die Vorteile eines schrittweisen Ausbaus des Zentrums mit Nutzungen unterschiedlicher Größenordnung und Branchen. Damit wird der Gefahr begegnet, daß ggf. eine Geschäftszone entlang der Vila-Verde-Straße nicht in einem mittelfristigen Zeitraum in der erforderlichen Angebotsdichte und –qualität entwickelt werden kann.

Die Einbahnstraßenlösung bietet den Vorteil, daß Geschäftslagen mit unterschiedlichen Standortvoraussetzungen geschaffen werden. In der Hauptstraße werden bei dieser Lösung die Verweilmöglichkeiten betont und die Voraussetzungen für einen kommunikativen Raum geschaffen. Die Hauptstraße soll zukünftig der kommunikative öffentliche Raum des Geschäftszentums werden. Dagegen wird die Vila-Verde-Straße für Branchen Vorteile bieten, die besonders die günstige Erreichbarkeit mit der großen Anzahl von Parkplätzen nutzen wollen. Wie bereits an anderer Stelle dargestellt, werden viele Querverbindungen (Passagen, Wege) den Austausch zwischen beiden Bereichen unterstützen.

Führung des Radverkehrs



überregionale Haupterschließung
innerörtliche Haupterschließung
Führung des Radverkehrs:
Angebotsstreifen
gemeinsamer Rad- Fußweg
getrennter Rad- Fußweg
Verknüpfung in Sammelstrassen

Radverkehr

Die Angebote für Radfahrer in Lohmar, insbesondere im Zentrum, müssen attraktiver werden. Sie sind z.Zt. kaum vorhanden. Die Radwege entlang der Hauptstraße führen von Norden und Süden kommend jeweils bis an den zentralen Breich, um anschließend den Radfahrer auf Nebenstraßen zu verlagern oder ihn im fließenden Verkehr der Hauptstraße ohne besonder Schuztmaßnahmen zu führen. Dieses Problem galt es im Zusammenhang mit dem Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept sowie dem Umbau der Hauptstraße zu lösen und ein geschlossenes Netz an Anlagen für den Radfahrer anzubieten.

Das Konzept sieht ein gestuftes System an Angeboten für den Radfahrer vor:
Von außerhalb werden die Radfahrer zusammen mit den Fußgängern auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen an das Zentrum herangeführt.

Im Zentrum Lohmar ist die Hauptstraße für Radfahrer sowohl die kürzeste Verbindung zwischen den südlich und nördlich des Zentrums gelegenen Wohngebieten, als auch im zentralen Bereich das Ziel für viele Fahrten. Aus diesem Grund werden Voraussetzungen geschaffen, die Radfahrer sicher und auf kurzen Wegen im und zum Zentrum von Lohmar zu führen. Die Hauptstraße soll zentrale Verknüpfungsachse der einzelnen Angebote für den Radfahrer werden. Mit den Angebotsstreifen auf der Hauptstraße wird für den Radfahrer eine erhebliche Verbesserung seiner Sicherheit erreicht.
(Detailuntersuchung siehe Anhang)

Wichtige neue innerörtliche Straßen (Anbindung Brückenstraße, Raiffeisenstraße) sollen zur Netzverknüpfung grundsätzlich mit Radwegen ausgestattet werden. In Verbindung mit Angeboten für Radfahrer auf der Vila-Verde-Straße und der Raiffeisenstraße kann eine attraktive und schnelle Nord-Süd-Radverbindung parallel zur Hauptstraße erfolgen.

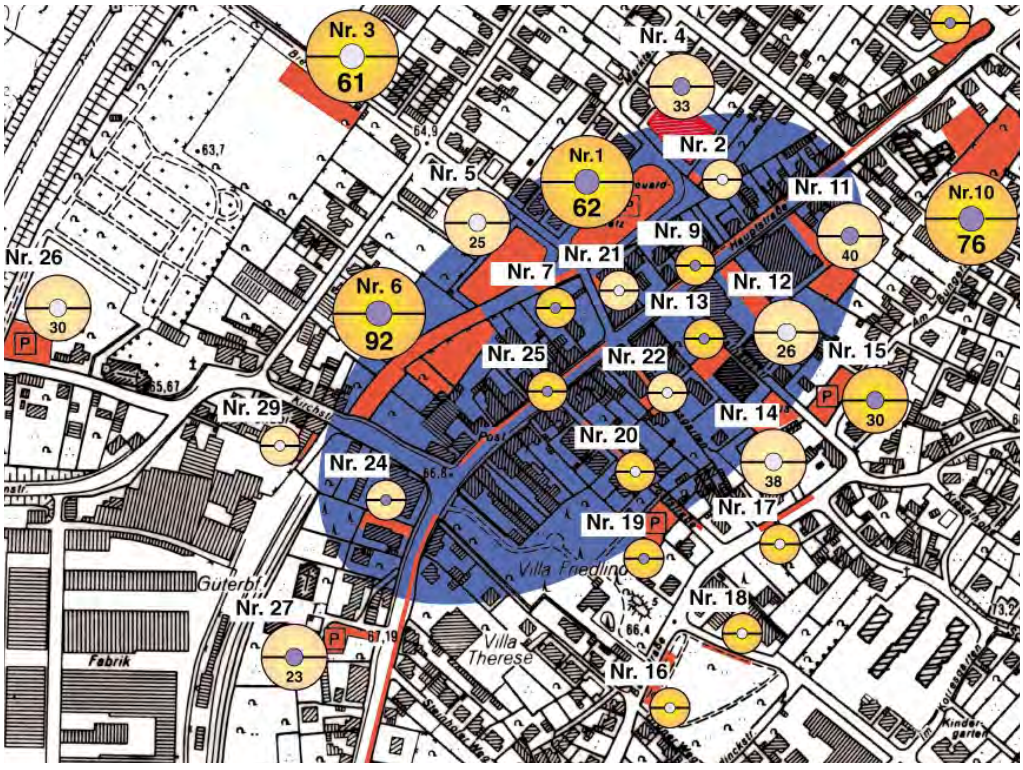
Zwischen den Hauptradwegen sollen vermehrt Verbindungen geschaffen werden. So kann zwischen der Hauptstraße und der Bachstraße beispielsweise die Poststraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Hierdurch kann die Einbahnstraße von den Radfahrern auch in entgegengesetzter Richtung attraktiv und sicher befahren werden.

Für die Wohn- und Anliegerstraßen sind gesonderte Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Angebotes für die Radfahrer erforderlich.

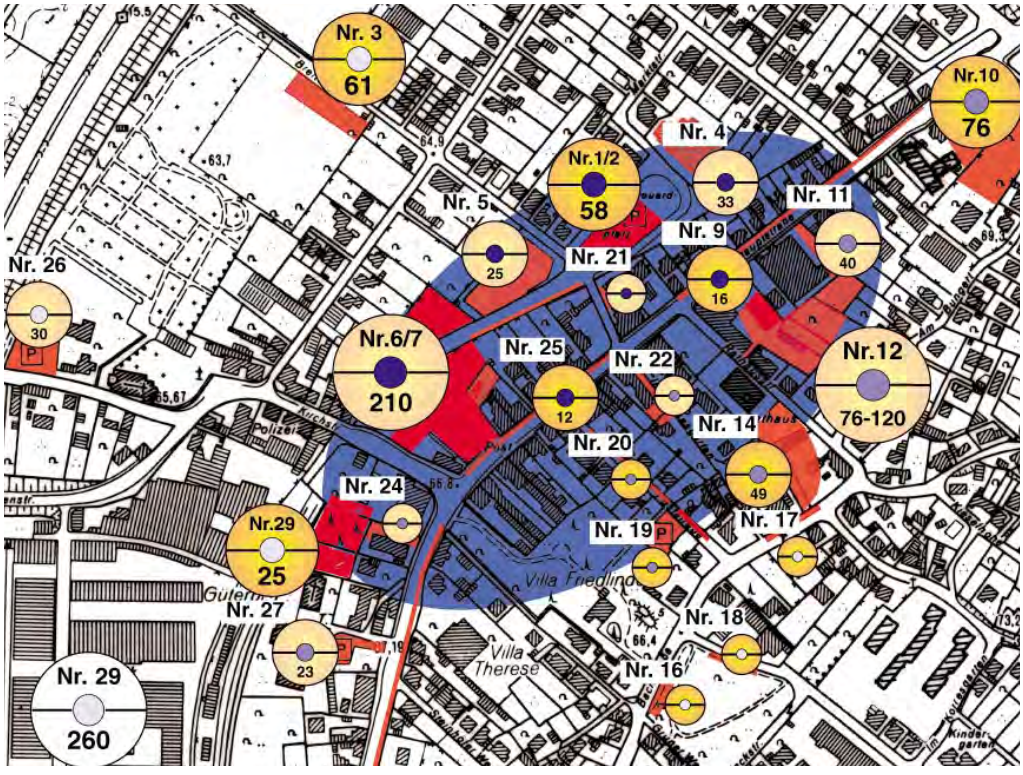
Entlang der wichtigsten Sammelstraßen, die häufig den Netzschluß herstellen (z.B. Altenrather Straße, Alte Lohmarer Straße oder auch Am Bungert) wird vorgeschlagen, Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für den Radfahrer umzusetzen. Hier sind an wichtigen Kreuzungen oder Einmündungen Radfahrer durch bauliche Schutzinseln oder Markierungen gesondert zu führen. An unübersichtlichen Stellen soll der Autofahrer auf mögliche Radfahrer durch Markierung oder Beschilderung aufmerksam gemacht werden.

Insgesamt kann durch eine Vielzahl auch kleinerer Maßnahmen die Fahrradfreundlichkeit von Lohmar-Ort erheblich verbessert werden.

Parkraum Bestand



Parkraum Konzept



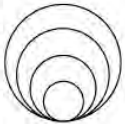
Parkraumbewirtschaftung
Parkraumbewirtschaftung (gering)
oder Parkzeitbegrenzung
(mindestens 2 Stunden)
keine Einschränkungen
öffentliche Parkplätze
priv. Stellplätze, öffentl. zugänglich

Anzahl der Parkplätze

laufende Nummer
Anzahl der Parkplätze
(nicht bei der Größenklasse
< 20 Parkplätzen)

Größenklassen

> 100 Parkplätze
> 50 Parkplätze
20 - 50 Parkplätze
< 20 Parkplätze



Parken

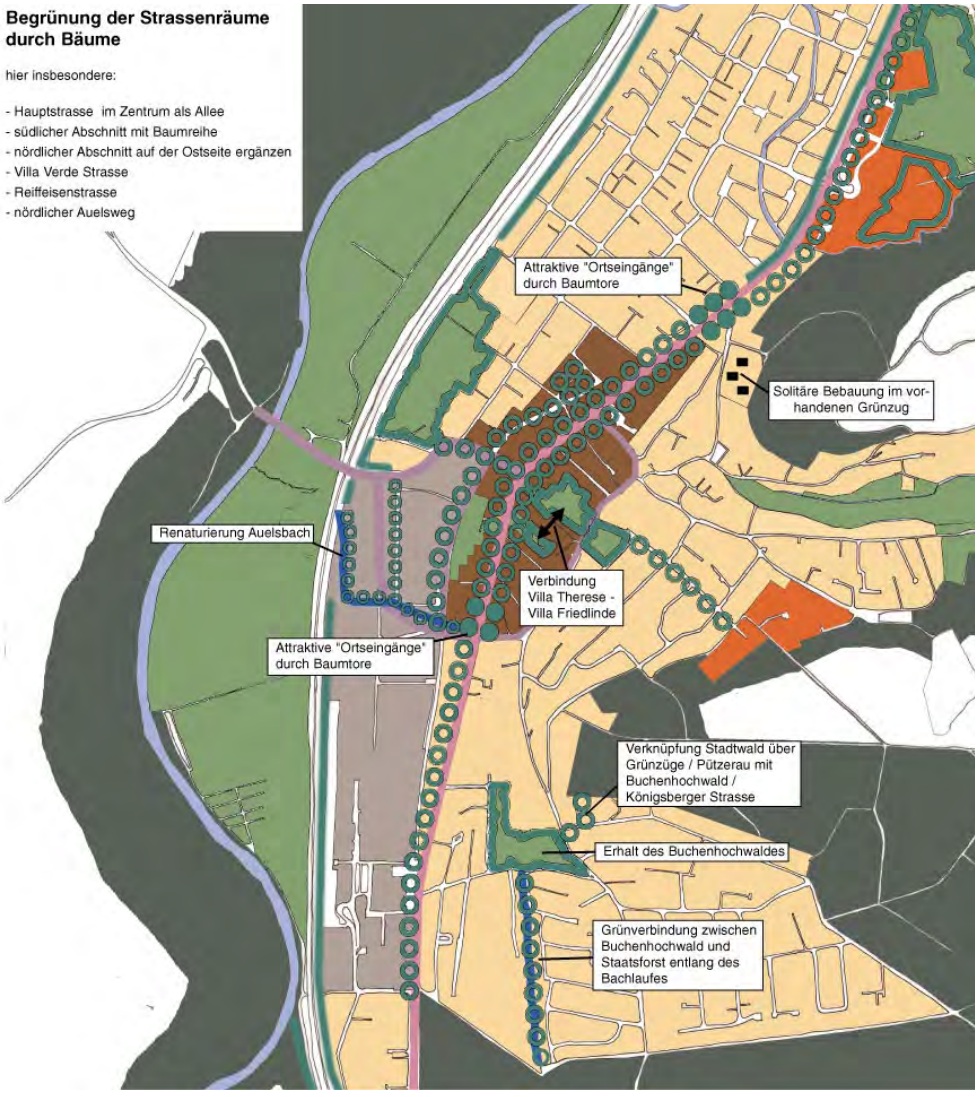
Das Parkraumkonzept sieht einen Ausbau und eine Verlagerung des Parkraumangebotes in Lohmar-Ort vor. Das aktuelle Angebot weist in der Summe noch genügend Kapazitäten auf, um auch bei zukünftig steigendem Angebot eine Nachfragesteigerung bewältigen zu können. Allerdings konzentriert sich das Parken auf einige wenige Bereiche (Frouardplatz, Vila-Verde-Straße) und steht dort im Konflikt mit anderen Nutzungsinteressen. Aus diesem Grund ist ein konzeptionelles Eingreifen erforderlich.

Ziel des Konzeptes ist die Ausbildung eines Ringes um den zentralen Kernbereich mit einem ausreichenden, konzentrierten Parkplatzangebot und damit einer Entlastung des Kernbereiches von Lohmar. Der Frouardplatz mit seinen bestehenden Qualitäten soll gestärkt werden, gleichzeitig soll das Zentrum durch den Ausbau und die Aufwertung der Vila-Verde-Straße bis zur Kirchstraße und darüber hinaus ergänzend entwickelt werden. Eine Bewirtschaftung und zeitliche Beschränkung ist so vorzunehmen, daß die erwünschte Entlastung des erweiterten Kernbereichs mit Parkverkehren unterstützt wird.
Dauerparker wie z.B. Geschäftsinhaber oder Angestellte erhalten in den Randbereichen des Zentrums (z.B. Raiffeisenstraße) Parkmöglichkeiten.
Das Parken am Frouardplatz soll bei diesem Konzept nicht ausgeschlossen werden. Der Frouardplatz behält im Normalfall seine heutige Anzahl an Parkplätzen. Bei größeren Veranstaltungen auf dem neu gestalteten nördlichen Platz wird eine Reihe Parkplätze der Veranstaltungsfläche zugeschlagen.
Durch eine Angebotssteigerung im Umfeld des Frouardplatzes, eine Parkraumbewirtschaftung im Zentrum sowie ein verbessertes und ergänztes Parkleitsystem, wird auf das Parkverhalten der Kunden und Besucher Einfluß genommen.
Gleichzeitig wird das Angebot im Umfeld des Zentrums erheblich ausgeweitet. So können an der Vila-Verde-Straße im Straßenraum und auch auf Stellplatzanlagen in der Summe über 100 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden. Auch im Bereich der Rathausstraße werden mindestens 50 zusätzliche, öffentlich zugängliche Parkplätze entstehen. Diese Parkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften und zentralen Einrichtungen in Lohmar. Um den gewünschten Lenkungseffekt zu erhalten, werden diese Parkplätze mit geringerer Intensität bewirtschaftet, möglicherweise ist sogar von einer Bewirtschaftung abzusehen.
Ausgehend von einem Bestand von 747 Parkplätzen (öffentlich und öffentlich zugänglich) zeigt das Parkraumkonzept Möglichkeiten auf, wie je nach Umsetzung der Teilkonzepte im Entwicklungskonzept zusätzlich ca. 300 bis 400 Parkplätze geschaffen werden können. Insgesamt sieht das Parkraumkonzept ca. 1080 bis 1140 Parkplätze (Tabelle s. Anhang) vor.

Die Parkraumbewirtschaftung muß vor allem in den zentralen Bereichen um eine zeitliche Beschränkung des Parkens erweitert werden. Dies ist notwendig, um die Belegung mit Dauerparkern zu verhindern. Die zeitliche Beschränkung sollte allgemein auf mindestens zwei Stunden ausgedehnt werden, um ein gemütliches Einkaufen zu ermöglichen. Dagegen ist die Bewirtschaftung der zentralen Bereiche mit zunehmender Parkdauer zu intensivieren.

Sowohl bestehender als auch zusätzlich zu schaffender Parkraum wird zum Teil in Tiefgaragen untergebracht. Dadurch wird eine Bebauung und somit eine hochwertige Ausnutzung der Flächen möglich. Die öffentliche Zugänglichkeit einer ausreichenden Zahl an Parkplätzen ist über einen geeigneten Verteilungsschlüssel sicherzustellen, um das Parkraumangebot in der Summe nicht zu reduzieren.

Freiraumkonzept



Freiraum

Lohmar-Ort bezieht einen Großteil seiner Wohnqualität aus der direkten Nähe zu den ihn umgebenden Freiräumen der Aggerau und des Stadtwaldes. Diese landschaftsräumlichen Vorzüge unterliegen keinem direkten Siedlungsdruck, da die schwierigen topographischen Verhältnisse und die östliche Siedlungsbegrenzung durch die A 3 für Lohmar-Ort keine weitere, größere Siedlungsentwicklung mehr zulassen. Eine Siedlungsentwicklung kann nur noch in begrenztem Rahmen auf kleineren Freiflächen erfolgen. Das Stadtentwicklungskonzept geht daher auf eine Binnenentwicklung von Lohmar-Ort ein. Das Freiraumkonzept verdeutlicht aus diesem Grund, wie wichtig insbesondere der Erhalt, die Aufwertung und Vernetzung des Binnengrüns mit dem umgebenden Freiraum sind.

Das umfangreichste Grünpotential von Lohmar-Ort stellt die zum großen Teil lockere, durch eine überwiegend offene Bauweise mit großzügigen Hausgärten und teilweise wichtigen Obstbaumpflanzungen geprägte, in Teilen noch dörfliche Baustruktur dar. Diese trägt zu einer ingesamt guten Durchgrünung bei. Trotz Nachverdichtung auch in den Wohngebieten, gilt es, diese Qualitäten zu erhalten.

Lohmar-Ort weist nur einige wenige, bedeutende innerörtliche Grünflächen auf. Diese gering vorhandenen Potentiale sind zu nutzen und durch gezielte Maßnahmen wie Verbindungen aufzuwerten. Für die Aufwertung und Verknüpfung des Zentrums mit den Freiräumen spielen insbesondere die öffentlichen Räume eine entscheidende Rolle. Die wenigen aber daher umso wichtigeren, innerörtlichen Grünflächen, wie die an der Villa Friedlinde oder auch der Park an der Bachstraße. sind über Einzelmaßnahmen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum mit dem Lohmarer Wald zu verknüpfen.

Um diese Grünflächen auch für die Benutzer attraktiver zu machen, ist die Gestaltung ihrer Eingangssituationen zu betonen. Hier ist insbesondere eine Öffnung des Parks der Villa Friedlinde zur Hauptstraße zu nennen. Die angedachte offenere Gestaltung mit niedrigen Begrenzungsmauern am Parkeingang wie auch zum sog. “Saugäßchen” soll Passanten der Hauptstraße auf den Park aufmerksam machen und zu einem Spaziergang einladen.

Ausgehend von der Umgestaltung der Hauptstraße zu einer Allee mit großzügigen Baumtoren am jeweiligen Entrée zum Zentrum, sollen vermehrt einseitige Baumpflanzungen an Straßen oder Alleen zur Gestaltung und Vernetzung der Freiflächen beitragen. Hierzu wurden bereits in der Vergangenheit erste Maßnahmen wie z.B. die Baumpflanzungen im Umfeld des Frouardplatzes oder in der Straße Im Pesch durchgeführt. Aber auch das aktuelle Beispiel der Bebauung des 2. Bauabschnitts des Battenfeld-Fischer-Geländes schließt eine weitere Lücke der "Grünverbindung" vom Zentrum in den Freiraum. Mit den im Bebauungsplan festgesetzten tiefen Vorgärten zur Hermann-Löns-Straße und der darin eingeschlossenen Baumreihe wird die Grünverbindung von der Hauptstraße über den Park der Villa Friedlinde, den Park an der Hermann-Löns-Straße bis zu den Schulen und somit zum Hochwald geschlossen.

Ein wichtiger Baustein zur Binnenentwicklung und Schaffung neuer Freiraumqualitäten wird mit dem Konzept für den Gewerbepark Raiffeisenstraße/ Auelsweg aufgezeigt. Das ganze Gebiet soll viel stärker als heute begrünt und in bestehende Grünstrukturen eingebunden werden. Die Straßenräume markieren mit ihren großen Straßenbäumen Grünverbindungen im öffentlichen Raum. Großzügige

Schnitt Auelsbach - Gewerbegebiet

Vorgärten, die Möglichkeiten zur Schaffung großflächiger Dachbegrünungen, sowie die Renaturierung eines längeren Abschnittes des Auelsbaches sind bedeutende Eckwerte in diesem Konzept.

Aus den südlichen Wohngebieten heraus läßt sich im Umfeld der Alten Lohmarer Straße eine funktionierende Vernetzung verschiedener Grünbereiche herstellen. Ausgangspunkt ist der Erhalt des Buchenhaines an der Königsberger Straße. Um diesen Buchenhain zu erhalten ist die Änderung des Bebauungsplanes notwendig. Der zur Zeit rechtskräftige Bebaungsplan sieht auf dem Grundstück eine sehr lockere Bebauung mit Doppelhäusern und großen Grundstücken vor. Eine Änderung des Bebauungsplanes erhält den Buchenwald und läßt dafür auf der nördlich angrenzenden Wiesenfläche eine verdichtete Bebauung zu.
Direkt nord-westlich angrenzend an diesen Buchenhain wird über eine begrünte Fußwegeverbindung der Zusammenhang mit dem Stadtwald geschaffen. Nach Süden läßt sich eine Vernetzung über die Königsberger Straße hinweg, über die begrünte Hangkante, an deren Fuß ein kleiner wasserführender Graben verläuft, zu den angrenzenden, historischen Fischteichen am Waldrand herstellen.

Das im Flächennutzungsplan als Sondergebiet ausgewiesene Grundstück am nördlichen Ende des Mühlenwegs weist einen teilweise wertvollen Baumbestand auf und grenzt unmittelbar an den Wald am Ingerberg an. Durch ein geschicktes Bebauungskonzept für dieses Grundstück (z.B. als "Solitäre im Park"), das die teilweise großkronigen Laubbäume einbezieht, werden sowohl die wertvollen Bäume erhalten, das Grundstück baulich nutzbar, und der Zugang zum Wald vom Mühlenweg aus erlebbar gemacht.

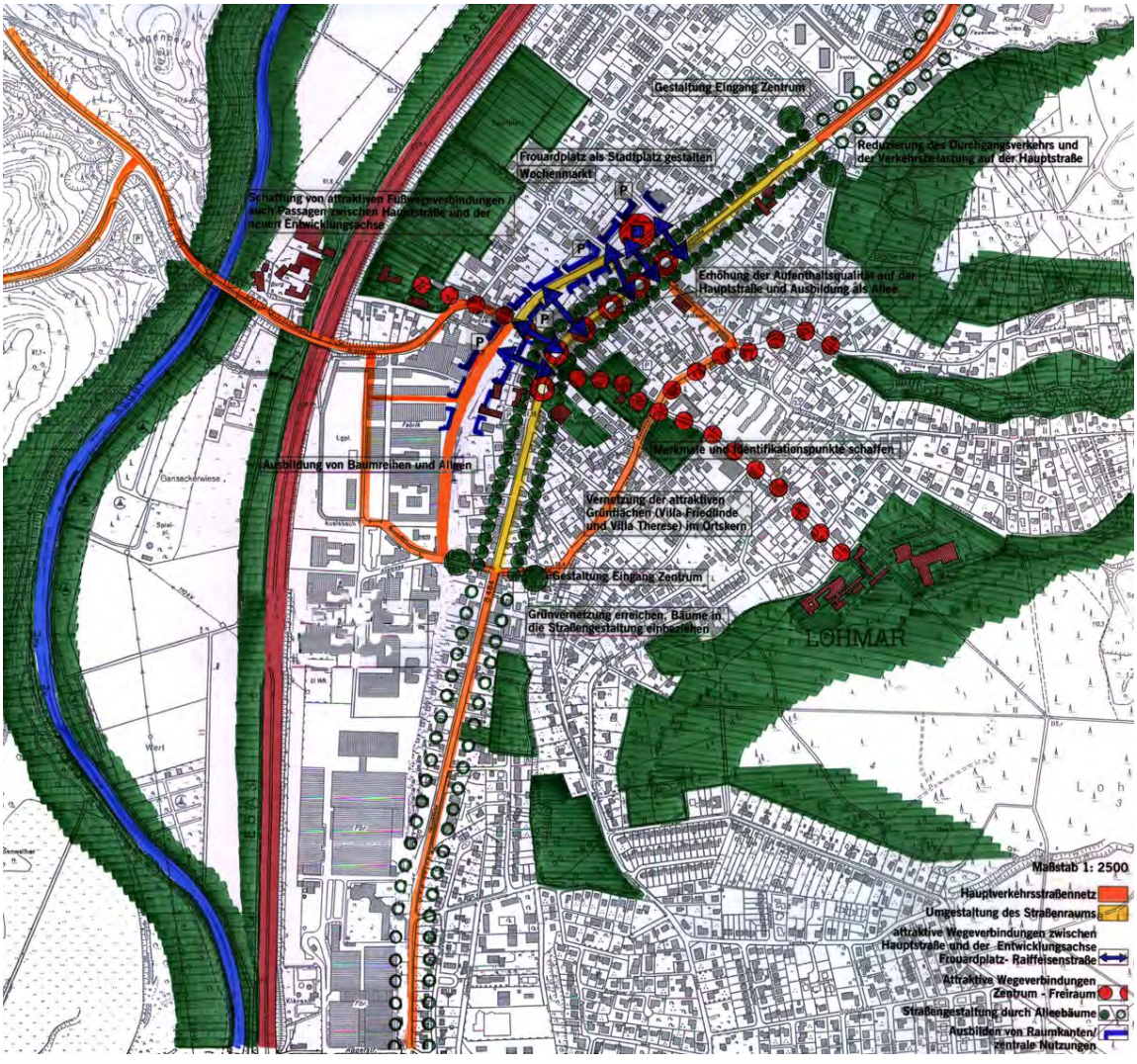
Im Umfeld der Kirche und somit im Bereich des alten Kirchdorfes sind im Zusammenhang mit dem angrenzenden Friedhof zentrumsnahe Grünstrukturen erhalten und im Laufe der Zeit erweitert worden. Durch die Erweiterung des Friedhofes nach Norden auf eine Teilfläche des heutigen Sportplatzes werden wichtige Grünstrukturen gestärkt.

Als klassifiziertes Gewässer 2. Ordnung durchfließt der Auelsbach Lohmar-Ort, ohne daß dieser großartig wahrgenommen werden kann. Er entspringt südlich des Ortsteiles Inger, speist einige Fischteiche und vereinigt sich mit dem Mühlenbach. Innerhalb der Ortslage ist der Auelsbach zum größten Teil verrohrt (Bachstraße) oder durch unterschiedliche Einfassungen und Befestigungen aus Betonprofilen und Ufermauern kanalisiert (Gewerbegebiet Auelsweg). Der Auelsbach verläuft entlang der Autobahn bis er fast auf der Höhe der Brückenstraße die Autobahn unterquert und in die Agger mündet. Der Auelsbach sollte durch umfangreiche Renatu-rierungsmaßnahmen soweit wie möglich innerhalb des Stadtgebietes ökologisch aufgewertet und erlebbar gemacht werden. Es muß geprüft werden, ob im Verlauf der Bachstraße an der einen oder anderen Stelle eine Öffnung des Auelsbaches möglich ist. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die ökologische Funktion dieses Fließgewässers von großer Bedeutung.

An der Kreuzung Auelsweg/Hauptstraße hat die Stadt Lohmar im Zuge der Umbaumaßnahmen der Kreuzung den Auelsbach in einem kleinen Teilabschnitt bereits renaturiert. Im geplanten Dienstleistungs- und Technologiegebiet Auelsweg/Raiffeisenstraße besteht die Möglichkeit, das Bachbett aus seiner Betonrinne zu befreien und die mal mehr oder weniger breiten Uferbereiche zu begrünen oder auch durch Baumpflanzungen zu verschatten, um einer Eutrophierung vorzubeugen. Als renaturierter Bachlauf wird er wieder mehr ökologische Bedeutung bekommen und in die Neugestaltung des Gewerbegebietes einfließen. Er bildet im Süden die Trennlinie zwischen dem Dienstleistungs- und Technologiegebiet und dem angrenzenden Gewerbegebiet. Bei einer Renaturierung des Bachlaufes ist darauf zu achten, daß für eine Verbreiterung des Bachbettes eine ausreichende Wasserführung vorhanden ist, die ein Austrocknen verhindert. Durch Einleiten von unbelastetem Niederschlagswasser z.B. der Dachflächen des Gewerbegebietes kann die Wasserführung des Bachlaufes ergänzt werden.
Im Bereich zwischen der Autobahn und dem Gewerbegebiet (Anbauverbotszone) steht genügend Raum für umfangreiche Ausgleichs- und Begrünungsmaßahmen zur Verfügung, in die der Bachlauf hervorragend integrierbar ist. Es kann u.a. ein kleiner vom Auelsbach und ggf. den Dachflächenwässern gespeister Teich angelegt werden. Im Umfeld des Teiches bieten sich ruhige Aufenthaltsbereiche im Grünen für die Angestellten und Besucher des Gebietes an.

Der südliche Abschluß des großen, mittleren Baublocks wird durch ein Grünband gebildet. In einer Variante wird der Auelsbach hierher verlegt und renaturiert, um an der heutigen Stelle eine Staßenverbindung zum nördlichen Auelsweg mit Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Öffentlicher Raum



Städtebauliche Entwicklung des Ortskerns

Öffentlicher Raum

Der Ortskern von Lohmar muß insgesamt gestärkt werden. Ein attraktiver öffentlicher Raum bildet hierbei das Rückgrat für ein leistungsfähiges Zentrum und den übrigen Siedlungsraum. Die Hauptstraße wird nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs zwischen den zu gestaltenden Zentrumseingängen am Wiesenpfad und der Kreuzung Hauptstraße/Auelsweg/Bachstraße umgebaut und als Allee gestaltet. Entlang der Hauptstraße sollen die wichtigsten Maßnahmen stattfinden. Es wird eine Weiterentwicklung des Zentrums von der Hauptstraße ausgehend auch in die Tiefe angestrebt. Eine zweite, parallele Achse zur Hauptstraße vom Frouardplatz über die Vila-Verde-Straße bis zum Kopfbereich der Raiffeisenstraße soll vielfältige, attraktive Angebote und damit "Rundlaufmöglichkeiten" anbieten. Hierzu bedarf es weiterer angenehmer Fußwegeverbindungen und auch Passagen zwischen der Hauptstraße und der zu entwickelnden Achse Frouardplatz/Vila-Verde-Straße/Raiffeisenstraße. Die Orientierung des Zentrums wird weiterhin zur Hauptstraße bestehen bleiben.

Für den engeren Bereich zwischen der Rathausstraße und der Villa Therese sind besondere Gestaltungsanstrengungen notwendig, um die Aufenthaltsqualität gemäß der ihm zugedachten Funktion als Haupteinkaufs- und Aufenthaltsbereich zu erhöhen. Hochwertige Materialien (z.B. vermehrter Einsatz von Natursteinen), die sich teilweise deutlich von den Materialen der angrenzenden Bereiche abheben, sollen die Bedeutung dieses Abschnitts herausstellen.

Hinzu kommt, daß auch die Straßenmöblierung entscheidend zur Aufenthaltsdauer im Zentrum beiträgt. Daher ist es sinnvoll, zusammen mit dem Umbau der Hauptstraße, dem Ausbau der Vila-Verde-Straße sowie der Neugestaltung des Rathausvorplatzes wie auch des Frouardplatzes, ein abgestimmtes Design für Bänke, Lampen, Poller, Pflanzkübel, Papierkörbe, Fahrradständer und Beschilderungen festzulegen. Ein abgestimmtes Design wertet in erheblichem Maße den Straßenraum der Innenstadt auf.

Für die Attraktivierung des Zentrums und des öffentlichen Raums (Straße, Plätze) ist neben einer gestalterischen Aufwertung, die Aufwertung und Vernetzung der wenigen innerörtlichen Grünflächen (z.B. an der Villa Friedlinde, der Villa Therese, an der Hermann-Löns-Straße) mit dem Lohmarer Wald und der Aggeraue von besonderer Bedeutung.

Stadtbild

Das Zentrum von Lohmar weist eine sehr heterogene Stadtstruktur auf. Unterschiedliche Baustile aus verschiedenen Epochen prägen das Straßenbild. Entlang der Hauptstraße befinden sich innerhalb eines relativ kurzen Abschnittes eingeschossige Fachwerkgebäude bis fünfgeschossige Einzelgebäude der 70er Jahre. Baufluchten variieren stark, sodaß ein für den Menschen unüberschaubarer Raum entsteht. Einzelne Gebäude sprengen durch wenig aufeinander abgestimmte Proportionen oder Geschossigkeit den vorgegebenen Rahmen. Der öffentliche Raum benötigt eine deutliche bauliche Fassung, damit er als Ort mit urbanen Qualitäten erlebbar wird.

Der "Eingangsbereich" in eine Straße sollte durch eine bauliche Fassung akzentuiert werden, die der Torfunktion gerecht wird. Auf der Höhe des

BANK
TUI

HIT
900 m rechts
SU GE 235

RATHAUS

Wiesenpfades sollte auf der Westseite der Hauptstraße die Parkplatzfläche genutzt werden, einen baulichen Auftakt für den Stadtanfang zu finden.

Eine Änderung bzw. Verbesserung der städtebaulichen wie architektonischen Situation bedarf vor allem einer intensiven Information und Motivation, die durch die Stadt geleistet werden muß. Daher gilt es von vornherein, gemeinsam mit den betroffenen Eigentümern bzw. Einzelhändlern Gestaltungsleitlinien zu formulieren und Maßnahmen daraus abzuleiten. Der Stadtmarketing Verein kann auch dieses Arbeitsfeld besetzen und zur Information und Motivation einen erheblichen Beitrag leisten

Zur Aufwertung und beispielgebend für das Stadtbild und die Stadtgestalt ist die Gestaltung öffentlicher Freiräume und öffentlicher Bauwerke als Maßstab zu sehen. Eine wichtige Rolle spielen hierbei die öffentlichen Plätze wie im besonderen der Rathausvorplatz. Das Rathaus, ein Gebäude aus den 60er Jahren, wurde im Jahre 2000 renoviert und umgebaut. Mit der neuen Fassade präsentiert sich ein modernes, repräsentatives Gebäude als Rückgrat des Rathausvorplatzes, ohne daß es von der Hauptstraße wahrgenommen werden kann. Durch üppiges Grün auf dem Platz wird die Sicht auf das Rathaus fast vollständig verwehrt.

Rathausvorplatz

Der Rathausvorplatz steht in direkter Verbindung mit dem Planungsbereich der Rathausstraße und der Hauptstraße, die im Rahmen des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes einer städtebaulichen Detailbetrachtung unterzogen wurden. Er bildet die Schnittstelle dieser beiden Teilbereiche.

Für den Bereich der Rathausstraße wurden Lösungen für eine ergänzende Bebauung und zur Umgestaltung des Rathausvorplatzes aufgezeigt sowie alternative Lösungsmöglichkeiten für die Straßenführung (Entschärfung der Straßenkreuzung Rathausstraße/Bachstraße) und ein Parkraumkonzept erarbeitet.

Lohmar-Ort hat wenige Platzbereiche aufzuweisen, die im Stadtraum zum Aufenthalt und zur aktiven Nutzung geeignet sind. Die heutige Gestaltung des Rathausvorplatzes lädt kaum zum Aufenthalt oder zu Aktivitäten ein. Mit der dargestellten Umgestaltung des Rathausvorplatzes wird ein bisher unter- bzw. ungenutzter Bereich mitten in Lohmar einer hochwertigen Nutzung zugeführt, die das Stadtzentrum stärkt und sowohl aus städtebaulicher als auch aus stadtstruktureller Sicht ein Gewinn für das Zentrum darstellt. Die Hauptstraße wird zur attraktiven Einkaufsstraße mit einer erheblich verbesserten Aufenthaltsqualität umgestaltet. In Ergänzung dieses Umbaus sollen auch vermehrt Aktivitäten im öffentlichen Raum zur Belebung und Attraktivierung stattfinden. Neben dem Frouardplatz, der ebenfalls umgestaltet werden soll, wird vor allem der Rathausvorplatz den Raum bieten können, Aktivitäten wie das Stadtfest, Karneval, den Weihnachtsmarkt, öffentliche Musikveranstaltungen und weitere Events im Zentrum durchführen zu können.

Insgesamt soll sich der Platz offener als heute präsentieren, dazu muß ein Teil der bestehenden Bäume und insbesondere der Sträucher entfernt werden. Der große Platz, angrenzend an den Gehweg der Hauptstraße, wird als ebenerdige, gepflasterte Fläche gestaltet, die nach Nordwesten zum Gehweg hin durch zwei großkronige Bäume (Linden, Ulmen o.ä.) begrenzt wird. Zur Rathaus-

Rathausplatz - Entwurf

Ansicht von Nord-Osten

Ansicht von Nord-Westen

straße hin werden drei großkronige Bäume den Rahmen bilden und zusammen mit einer "Sitzmauer", den Platzbereich begrenzen. Der Niveausprung zum Eingangsbereich des Rathauses wird in der Achse des Platzes durch eine breite Treppenanlage überwunden. Westlich der Treppenanlage ragt auf der Höhe des oberen Niveaus eine kleine Plattform in den Platz hinein, von der aus der gesamte Platz überblickt werden kann.

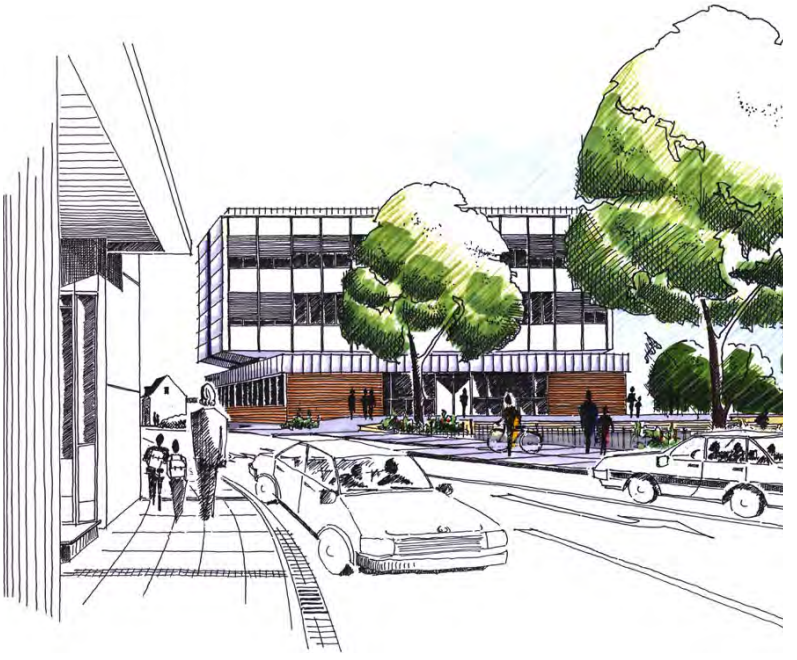
Der zur Zeit vor dem Rathaus befindliche Parkplatz entfällt an dieser Stelle. Hierdurch wird einerseits die Zäsur zur Hauptstraße aufgehoben und andererseits ein zusammenhängender Raum für Aktivitäten gewonnen. Da der Platz nicht ständig durch Aktivitäten belegt ist, besteht die Möglichkeit dennoch einige Parkplätze (10-12) anzubieten.

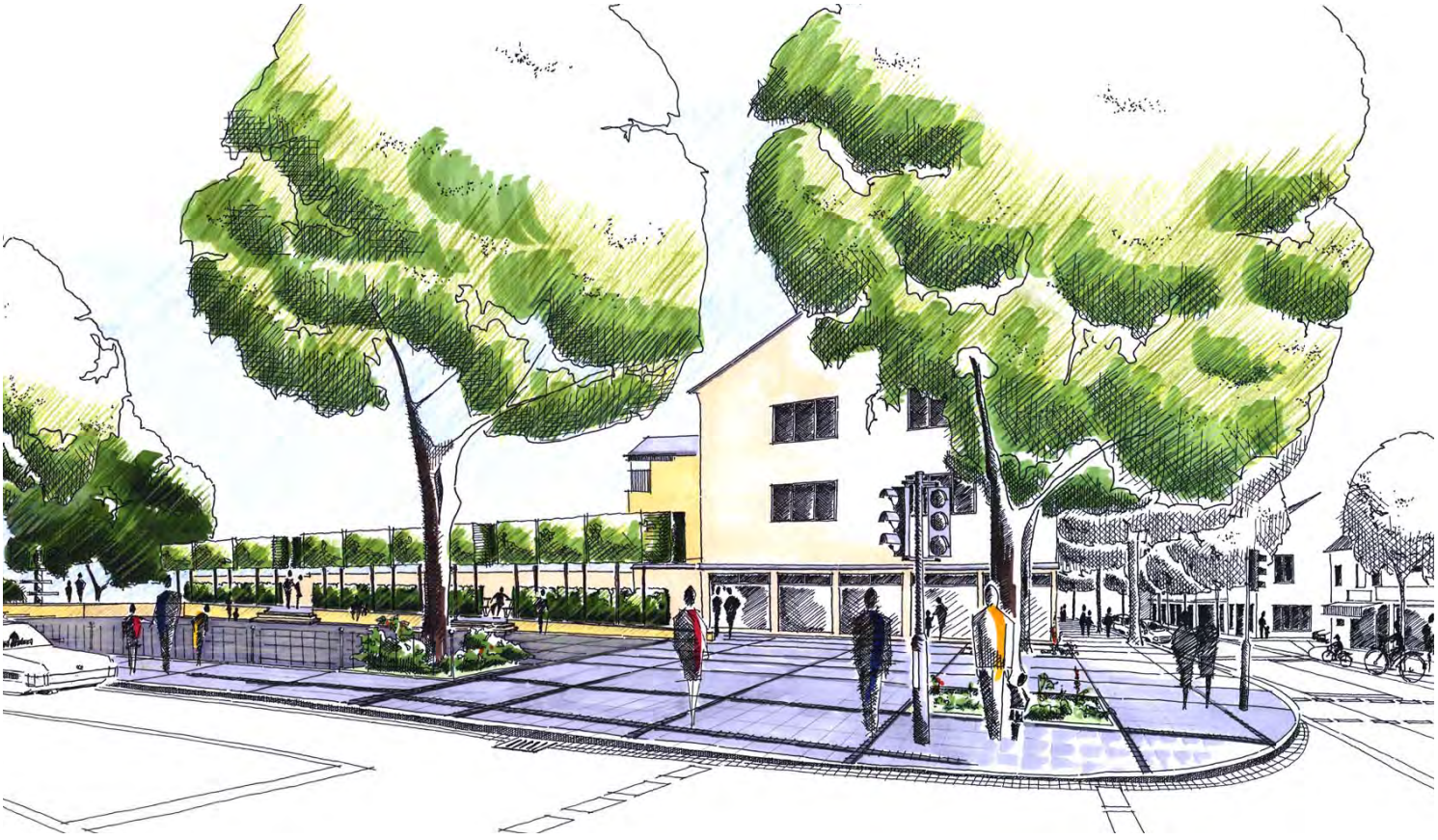
Unmittelbar vor dem Rathaus wird der gepflasterte Bereich in Richtung Hauptstraße auf eine Tiefe von ca. 10-12 m erweitert. Hierdurch entsteht ein großzügiges Entrée für das Rathaus, das in räumlichem und somit direktem Nutzungszusammenhang mit dem Foyer des umgestalteten Rathauses steht. Bei Veranstaltungen im Rathaus kann der Vorplatz hervorragend einbezogen werden.

Zu beiden Seiten des Platzes verlaufen die Gehwege, die ohne Stufen auch eine behindertengerechte Verbindung von der Hauptstraße zum Rathaus ermöglichen. Der vorhandene Fußweg entlang der Grenze zu den Privatgrundstücken wird durch einen Laubengang aus kleinkronigen, beschnittenen Bäumen (z.B. Hainbuchen, o.ä.) "überdacht". Er bietet im Sommer einen ruhigen, grünen und schattigen Rückzugsraum im Zentrum Lohmars. Der in der Mitte der Allee verlaufende ca. 1,5 m breite Weg wird gepflastert, hingegen stehen die Baumreihen ohne gesonderte Einfassung innerhalb eines jeweils ca. 2 m breiten Streifens als wassergebundenene Oberfläche. Zum Platz wird der Laubengang durch eine kleine Mauer begrenzt, die als "Sitzmauer" genutzt werden kann. Unter der westlichen Baumreihe wird eine Hecke gepflanzt, die einen grünen Übergang zur angrenzenden Mauer schafft. Die Hecke wird an mehreren Stellen durch Sitzbänke unterbrochen. Damit dieser Bereich auch bei Dunkelheit attraktiv und sicher ist, wird er mittels niedriger Pollerleuchten zwischen den Bäumen ausgeleuchtet.

Die Gestaltung des Rathausvorplatzes im Bereich der nordwestlichen Ecke zur Hauptstraße nimmt Rücksicht auf eine Öffnung und Umorientierung des angrenzenden Einzelhandelsgeschäftes in Richtung Platz. Auch dies ist eine Maßnahme zur zusätzlichen Belebung und gestalterische Aufwertung des Platzes. Der Eigentümer des Geschäftes hat nach Vorstellung dieser Überlegungen sein Interesse an einer Neuorientierung seines Ladenlokals in Richtung des attraktiv gestalteten Rathausplatzes bekundet.

Neben den genannten Maßnahmen besteht ebenso die Möglichkeit zur Integration eines Gastronomiebetriebes, der sich mit entsprechender Außengastronomie zum Platz orientiert und zu dessen Belebung beiträgt.
Dies kann zudem unterstützt werden, indem vor dem Rathaus eine Brunnenanlage oder ein "Wasserspiel" errichtet wird. An dieser Stelle kann sowohl der heute in der Grünfläche nicht wahrgenommene Brunnen wieder aufgebaut oder aber ein neuer errichtet werden.





Frouardplatz - Entwurf

Frouardplatz

Ein zweiter wichtiger städtischer Platz ist der Frouardplatz. Prägend für den heutigen Zustand ist insbesondere der Parkplatz im Süden, über den sich der "Platz" hauptsächlich definiert. Der nördliche, dem Aufenthalt vorbehaltene Platzbereich wird durch Einbauten und üppige Begrünung stark eingeschränkt. Er lädt kaum zum Verweilen ein und wird daher wenig genutzt. Da im Entwicklungskonzept die parallel zur Hauptstraße verlaufende Achse Raiffeisenstraße/Vila-Verde-Straße/Frouardplatz eine gesteigerte Bedeutung erhalten wird, muß auch der Frouardplatz entsprechend der ihm zukommenden Bedeutung umgestaltet werden.

Ergänzend zur baulichen Aufwertung der Lohmarer Innenstadt, die insbesondere entlang der zur attraktiven Einkaufsstraße umgestalteten Hauptstraße erfolgen soll, sind auch vermehrt Aktivitäten im öffentlichen Raum zur Belebung und Attraktivierung anzubieten. Neben dem Rathausplatz, der zu einem gut gestalteten und multifunktional nutzbaren Platz umgebaut werden soll, wird der nördliche Abschnitt des Frouardplatzes auf Grund seiner Dimension die Möglichkeit bieten, einen Wochenmarkt o.ä. größere Veranstaltungen durchzuführen.

Erstes Ziel einer Umgestaltung des Frouardplatzes ist, den Platz erheblich offener als heute zu gestalten. Die Platzgestaltung faßt die Gebäude zusammen und wirkt als Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Nutzungen und Architekturen. Um dies zu erreichen, müssen im inneren Platzbereich die Pflanzbeete, die überwiegend zu große Koniferen enthalten, entfernt werden. Die Gestaltung der Platzoberfläche reicht über die weiterhin bestehende Einbahnstraßenumfahrt hinweg bis an die Gebäude. Hierdurch wird der Platzbereich nicht nur optisch zusammengezogen, sondern die weiterhin bestehende Fahrbeziehung ordnet sich der Nutzung durch den Fußgänger unter. Bei Sonderveranstaltungen, z.B. am Wochenende, läßt sich problemlos die Einbahnstraßenumfahrt auf die nördlichste Parkplatzreihe verlegen, sodaß der Platz in seiner gesamten Dimension für Fußgänger und/oder Aufbauten zur Verfügung steht. Die Parkplatzanlage bleibt erhalten. Wenn größere Veranstaltungen auf dem Platz stattfinden, können je nach Platzbedarf eine oder mehrere Parkplatzreihen dem Platz zugeschlagen werden. Der Übergang zwischen dem nördlichen Platzbereich und dem südlich angrenzenden Parkplatz wird durch eine Reihe großkroniger Bäume markiert, auf deren Pflanzbeeten zum Parkplatz hin eine geschnittene Hecke steht, die die dahinter stehenden Autos teilweise versteckt.

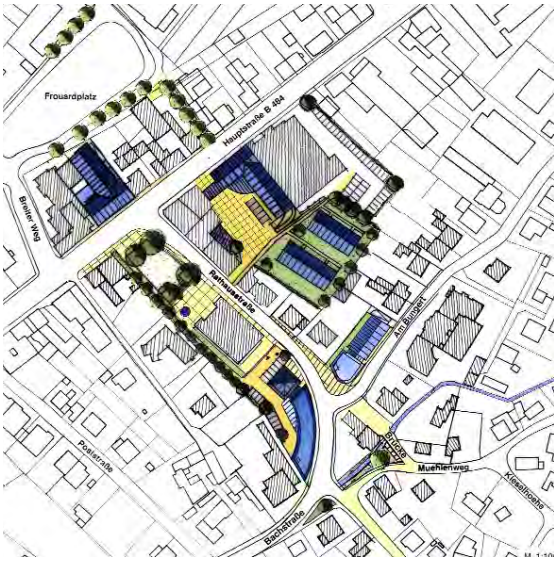
Die Platzoberfläche soll mit einem großformatigen Plattenbelag gestaltet werden. Lediglich die Umfahrt wird aufgrund der höheren Belastung durch Anlieger- und Lieferverkehr mit einem robusteren Belag versehen. Breite Pflasterstreifen gliedern den Plattenbelag, in die die Gestaltungselemente wie Bäume, Leuchten usw. eingebunden werden. Neben notwendigen Pollern, die die Fahrbahn markieren, wird die Begrenzung des inneren Platzbereiches durch "Sitzquader" aus Betonstein, die in der Achse der Pflasterbänder liegen, betont. Zwei Reihen mit jeweils vier Aufsatzleuchten leuchten den Platz bei Dunkelheit gut aus.

Der Frouardplatz wird normalerweise durch die Besucher und Kunden der ihn umgebenden Nutzungen belebt. Ein ständiger Wochenmarkt oder einzelne Aktivitäten wie die Kirmes, sollen als zusätzliche Maßnahme zur Belebung beitragen.

Der Platz ist in großen Abschnitten von Wohnbebauung oder durch die rückwärtigen Bereiche der Geschäftsgebäude der Hauptstraße umgeben. Dies macht deutlich, daß eine Ergänzung der Randbebauung im Zusammenhang mit attraktiven Nutzungen notwendig ist. Der Bau eines Wohn- und Geschäftshauses auf dem ehemaligen Tankstellengrundstück zwischen der Hauptstraße und dem Frouardplatz sollte daher unterstützt werden. Ansatzpunkte, die für eine Belebung des Platzes wichtig sind, wie Gastronomie und hier insbesondere Außengastronomie, findet man bereits am Frouardplatz. Diese sind zu unterstützen und weiter auszubauen.

Die Umgestaltung des Frouardplatzes soll im gestalterischen Zusammenhang mit dem Umbau der Hauptstraße und des Rathausvorplatzes erfolgen. Um dies zu ereichen sind gemeinsame Gestal-

Rathausstraße - Variante 1



Rathausstraße - Variante 2

Rathausstraße - Entwicklungskonzept

tungselemente, die in allen Bereichen auftauchen (wie z.B.: Materialien, Ausstattung, Bepflanzung, Möblierung etc.) zu wählen, die dem Zentrum von Lohmar eine eigene Identität verleihen.

Die Stadt Lohmar beabsichtigt, im Hinblick auf eine möglichst zeitnahe Steigerung der Attraktivität der Innenstadt, mit dem Umbau des Rathausvorplatzes und dem Frouardplatz kurzfristig zu beginnen, da mit einer der wichtigsten Maßnahmen, der Umgestaltung der Hauptstraße, frühestens im Jahr 2004 begonnen werden kann. Aus diesem Grund sind für beide Plätze bereits Förderanträge gestellt worden. Darüber hinaus ist es sinnvoll, nicht alle größeren Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum zeitgleich durchzuführen, um die damit verbundenen Belastungen für die Anlieger und Besucher der Innenstadt so gering wie möglich zu halten.

Sollte für den zentralen Bereich die Einbahnstraßenlösung am Frouardplatz vorbei gewählt werden, ist zu prüfen, ob die Orientierung der Parkplätze auf den Frouardplatz mit vertretbarem Kostenaufwand in die andere Fahrtrichtung gedreht werden kann. Die Lage der Zufahrt auf der Nordseite des Frouardplatzes mit Ausfahrt über die Südseite zum Breiter Weg würde eine deutlich bessere Verkehrsabwicklung ermöglichen.

Rathausstraße

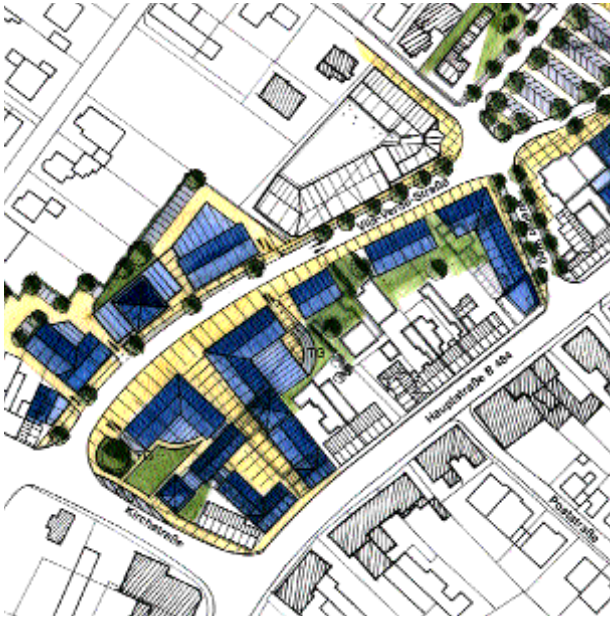
Für das Umfeld der Rathausstraße wurden Lösungen für die Straßenführung, die Parkplatzsituation sowie für zusätzliche Bebauung erarbeitet. (siehe hierzu auch das Heft: "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen, Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Hamerla, vom Juni 2000")

Der Rathausvorplatz wird als multifunktional nutzbarer, öffentlicher Raum umgestaltet (s.o.), der die Zäsur zur Hauptstraße aufhebt und mehr Raum für Aktivitäten bietet. Vom Rathausplatz soll eine möglichst kurze Fußwegeverbindung zum Frouardplatz geschaffen werden. Hierzu bietet sich eine Geschäftsbebauung auf dem ehemaligen Shelltankstellen-Grundstück an, die auf der nördlichen Seite eine solche Verbindung berücksichtigen könnte.

Die aufgezeigten Bebauungsmöglichkeiten können Geschäftsnutzungen im Erdgeschoß aufnehmen, die teilweise auch bis in die rückwärtigen Bereiche reichen. Die Obergeschosse können für Wohnungen aber auch für Dienstleistungen/Büros genutzt werden.

Die dargestellten städtebaulichen Konzepte zeigen die Bandbreite der Entwicklung für diesen wichtigen innerstädtischen Ergänzungsbereich auf. Variante I beschreibt eine bestandsorientierte Lösung und die Variante IV die Lösung mit den umfangreichsten Entwicklungsmöglichkeiten. Auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 26. Juni 2000 soll mit diesen Varianten die Planung weitergeführt werden.

Als erstes wurden hierzu erfolgreich Verhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zur Straßenverlegung wie auch zur Bebauung entlang der Rathausstraße geführt. Zur Umsetzung der in den städtebaulichen Konzepten vorgesehenen Bebauung im rückwärtigen Bereich des Rathauses wurde ein örtlicher Investor gewonnen.
Der Rat der Stadt Lohmar hat daraufhin die Änderung des Bebauungsplanes 14.2 insbesondere zur Verlegung der Rathausstraße beschlossen. Die Nutzungsüberlegungen des Lohmarer Investors sehen entlang des neuen Rathausstraßenschwungs



Vila-Verde-Straße - Variante 1

Vila-Verde-Straße - Variante 2

Vila-Verde-Straße - Entwicklungskonzept

eine dreigeschossige Wohn- und Geschäftsbebauung vor. Das Wohnhaus Dunkel wird saniert und um Anbauten ergänzt.

Die weiteren Entwicklungen sind nur gemeinsam und im Konsens mit den Grundstückseigentümern durchführbar. Gemeinsame Ziele sind, die Baulückenschließung an der Hauptstraße zu erreichen und das stadträumlich wichtige Grundstück an der Ecke "Am Bungert" zu bebauen. Der Vorschlag einer Fassung der Südseite des Rathausplatzes durch ein zum Platz orientiertes Gebäude, soll mit den direkten Anliegern noch besprochen werden. Das als Konsenslösung zu entwickelnde Gesamtkonzept soll zudem mehr und gut gestaltete Parkplätze aufweisen.

Vila-Verde-Straße

Für den Abschnitt Vila-Verde-Straße/Frouardplatz wurden im Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept drei Varianten erarbeitet. Von diesen hat der Rat der Stadt Lohmar in seiner Sitzung am 26. Juni 2000 die Varianten 1 und 2 der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt.

Zur Zeit wird für die Grundstücke der ehemaligen Post und die rückwärtigen Grundstücke an der Vila-Verde-Straße ein Investorenauswahlverfahren durchgeführt. Diesem Bereich kommt in Lohmar eine Schlüsselfunktion zu. Hier soll ein attraktives, zusammenhängendes Einzelhandelsangebot den Standort Lohmar insgesamt aufwerten. Es zeichnet sich ab, daß zuerst eine Entscheidung über die Verkehrsführung im Zentrum von Lohmar fallen muß, bevor konkrete Lösungen zur Entwicklung dieses Bereiches vorgelegt und entschieden werden können.

Die Entwicklung des gesamten Bereichs der Vila-Verde-Straße ist stark von der Entscheidung zur Verkehrsführung abhängig. Unabhängig hiervon bietet dieser Bereich im Zentrum von Lohmar wichtige Flächenpotentiale. Wenn auch nicht alle Flächenpotentiale ungenutzt sind, so sind doch gerade die rückwärtig zur Hauptstraße liegenden Grundstücke häufig untergenutzt. Auch für private Investoren bieten sich interessante Möglichkeiten. Werden z.B. mehrere Grundstücke zusammengelegt, ist es möglich mit einer von der Hauptstraße bis zur Vila-Verde-Straße durchgehenden Geschäftsbebauung an beiden Straßen direkt anzubinden.

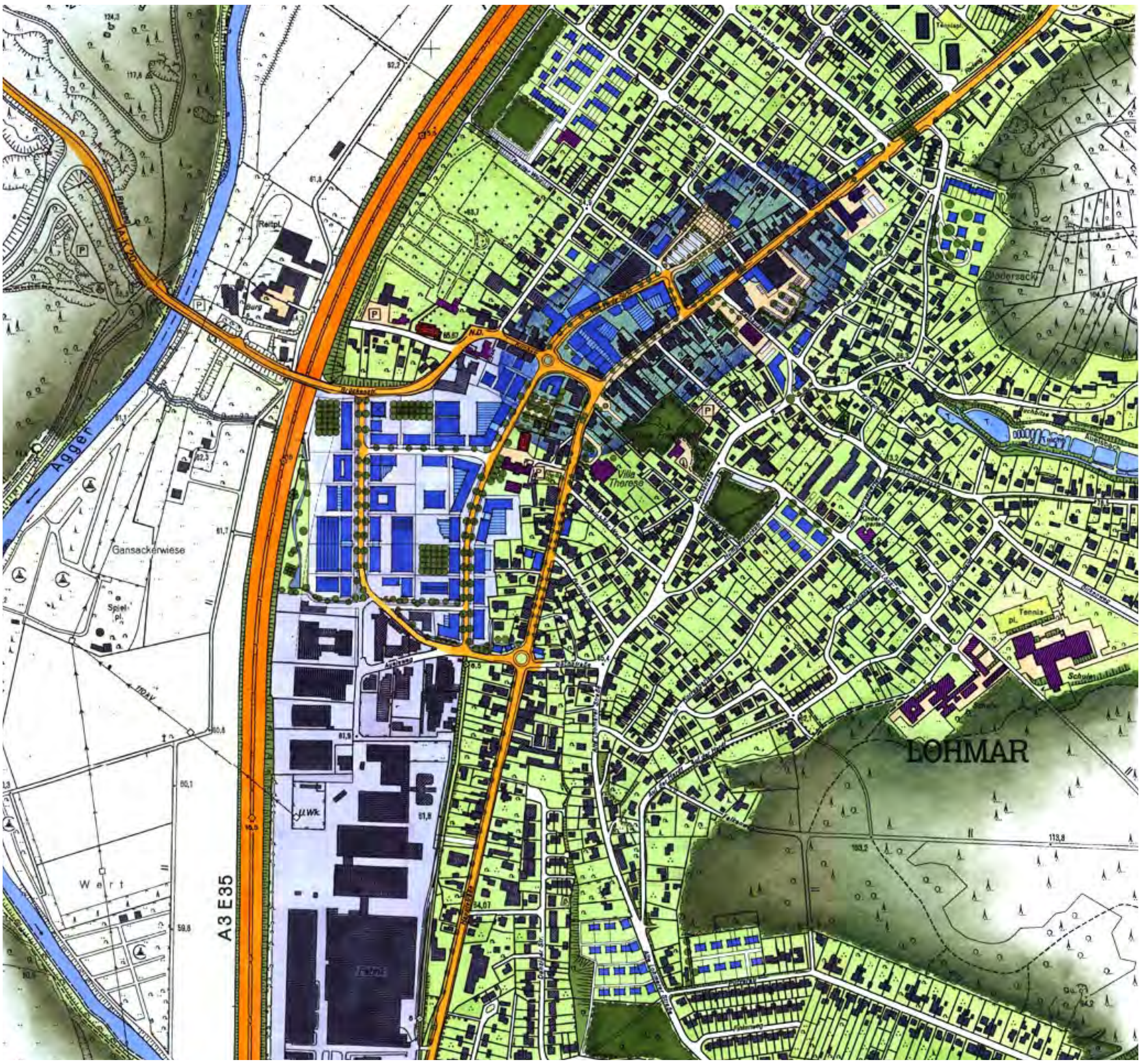
Die Vila-Verde-Straße stellt einen wichtigen Verknüpfungspunkt zum Entwicklungsbereich Raiffeisenstraße dar. In diesem Sinne sind auch dort gegenseitige Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Die Untersuchungen zur Entwicklung des Zentrums haben gezeigt, daß der nördliche Abschluß des Gebietes Auelsweg/Raiffeisenstraße sowohl für eine rein gewerbliche Entwicklung geeignet ist aber auch für Einzelhandelsentwicklungen, die das Zentrum stützen und es nach Süden abrunden, genutzt werden kann.

Betrachtet man die Summe der Entwicklungsmöglichkeiten im Einzelhandes-, Dienstleistungs- und auch im Wohnsektor, so stellt sich das Umfeld der Vila-Verde-Straße als größtes Entwicklungspotential für das Zentrum von Lohmar-Ort dar.

Villa Friedlinde

Der Eingangsbereich schottet durch hohe Mauern und dichte Bepflanzung den rückwärtigen Parkbereich von der Hauptstraße ab. Damit sich der Park besser zur Hauptstraße präsentieren kann, sollte er sich zur Hauptstraße öffnen. Die Einsehbarkeit des Parks wird durch Abriß oder Teilabriß der hohen Mauern erreicht.
Südlich des Parks verläuft hinter einer hohen Backsteinmauer ein schmaler Fußweg, das "Saugäßchen". Es ist angedacht, vom Park der Villa Friedlinde mehr Querverbindungen zur Villa Therese und dem Fußweg herzustellen. Eine niedrigere Mauerkrone wird die Einsehbarkeit und damit die Sicherheit im Park verbessern.
Der Vorplatz zur Hauptstraße soll in Anlehnung an den Umbau der Hauptstraße offener gestaltet werden und mehr Aufenthaltsqualität bieten. Hierzu werden die Bäume, mit großzügigen Baumscheiben versehen, in den befestigten Vorplatz eingebunden. Die heute vorzufindende üppige Unterpflanzung in großen Pflanzbeeten wird teilweise zurückgenommen.

Entwicklungskonzept Lohmar-Ort



Entwicklungskonzept Lohmar-Ort

Im Entwicklungskonzept Lohmar-Ort werden als Zusammenschau die räumlich relevanten Ergebnisse, die im Rahmen des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes erarbeitet wurden, dargestellt. Die Verknüpfung der Ergebnisse der sektoralen Untersuchungen stellt die integrative Herangehensweise des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes heraus und zeigt, welche Synergieeffekte von der Realisierung des Konzepts ausgehen.

Die im Gesamtkonzept dargestellten Perspektiven sollen die nachhaltige Entwicklung von Lohmar-Ort und eines zukunftsfähigen Ortskerns unterstützen. Wohnen, Arbeiten und Einkaufen in Lohmar-Ort sollen noch attraktiver werden und die Aufenthaltsqualität im Ortskern gesteigert werden. Das Zentrum soll durch ergänzende Angebote, mehr Gastronomie und zum Verweilen einladende öffentliche Räume für Einheimische und Besucher gleichermaßen anziehend wirken. Das Karree Kirchstraße, Hauptstraße, Breiter Weg und Vila-Verde-Straße, unterstützt durch die Planung für den angrenzenden Frouardplatz und ein zusätzliches Angebot von Parkplätzen soll zukünftig den räumlichen Schwerpunkt für das öffentliche Leben im Zentrum bilden.

Die lang ersehnte Ortsumgehung über die Autobahn A 3 wird spätestens im Jahr 2004 fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Der Ortskern kann dadurch vom Durchgangs- und insbesondere vom LKW-Verkehr entlastet werden. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die Hauptstraße im Abschnitt zwischen Auelsweg und Wiesenpfad umbauen zu können und im engeren Abschnitt zwischen der Kirchstraße und Breiter Weg über eine Einbahnstraße als Flanierstraße auszubilden. Der Ausbau der Raiffeisenstraße sowie die Anbindung des Auelsweges an die Brückenstraße führen zu weiteren verkehrlichen Entlastungen im Zentrum von Lohmar.

Durch den Umbau der Hauptstraße sowie die Umgestaltung des Frouard- und des Rathausvorplatzes, der Entréestuation der Villa Friedlinde und verschiedener anderer Einzelmaßnahmen wird das Zentrum von Lohmar-Ort in naher Zukunft zum Flanieren und Entdecken einladen. Erlebnisorientierter Einkauf mit Schaufensterbummel und Marktbesuch stehen daher für Besucher im Vordergrund.

All diese Maßnahmen können zu einer Steigerung der Kaufkraftbindung und einer Stärkung des Einzelhandels im Zentrum führen. Letzterem werden insgesamt langfristig Entwicklungsperspektiven geboten. Dies wird sich auch in den prognostizierten Erweiterungsmöglichkeiten für den Einzelhandel im Zentrum von Lohmar äußern. Die Voraussetzungen für ein attraktives Einkaufen im Zentrum sollen durch zusätzliche Geschäfte, insbesondere entlang der Vila-Verde-Straße geschaffen werden.

Auch die gewerbliche Entwicklung Lohmars soll trotz der Flächenknappheit nach vorn gerichtet erfolgen. Die sich momentan bietende Chance, das bestehende Gewerbegebiet Auelsweg-Nord umzustrukturieren, sollte unbedingt ergriffen werden. Das direkt an das Zentrum angrenzende Gebiet kann mit einer leistungsorientierten Ausrichtung auf Gewerbe und Technologie mit einem Gründer- und Technologiezentrum die Gewerbelandschaft Lohmars nachhaltig beeinflussen. Dieser Einfluß wirkt sich auch auf andere Sektoren aus. Hier werden Arbeitsplätze geschaffen, die höherqualifizierte Arbeitnehmer nach Lohmar ziehen. Die Entwick-

lung Lohmars als hochwertiger Gewerbe- und Wohnstandort erhöht die Steuereinnahmen der Gemeinde und sorgt zudem für eine höhere Kaufkraft der Bevölkerung.

Lohmar insgesamt, aber auch Lohmar-Ort, ist in besonderer Weise ein attraktiver Wohnstandort. Diese Stärke gilt es in der Zukunft zu wahren. Dies wird durch eine behutsame Inanspruchnahme der Flächenpotentiale in den Ortschaften und eine intensive Entwicklung der Wohnbaupotentiale in Lohmar-Ort gelingen. Die im Entwicklungskonzept Lohmar-Ort dargestellten Wohnsiedlungsgebiete bilden zusammen mit den Bebauungsmöglichkeiten in den übrigen Ortschaften ausreichende Ressourcen, um eine verstetigte Entwicklung sicherstellen zu können.

Die Wohnsiedlungsentwicklung muß in Lohmar-Ort forciert werden, um insbesondere eine kalkulierbare Grundlage für den Erhalt der sozialen Infrastruktur haben zu können. Ein sprunghafter Anstieg der Bevölkerungszahl für gesamt Lohmar wird verhindert und damit ein weiterer Ausbau von Schulen und Kindergärten. Hierdurch werden auch Überkapazitäten in der Zukunft vermieden, die finanziell eine große Belastung für die Gemeinde darstellen würden.

Um die dargestellten Synergieeffekte zu erzielen, ist ein abgestimmtes Handeln erforderlich, da sich einige Entwicklungen gegenseitig bedingen. Dies kann durch ein integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept, das im folgenden aufgeführt wird, erreicht werden.

Handlungs- und Maßnahmenkonzept

Das Handlungs- und Maßnahmenkonzept stellt eine Ableitung und Operationalisierung des Entwicklungskonzeptes Lohmar-Ort dar. Die in den vorangegangenen Kapiteln aufgeführten Untersuchungsergebnisse, Planungen und Vorschläge werden in diesem Handlungskonzept in konkrete Maßnahmen und Arbeitsschritte überführt.

Mit dem vorliegenden Handlungs- und Maßnahmenkonzept wird die Realisierungsebene der entwickelten Konzepte eingeleitet. Das Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort zeichnet sich u.a. dadurch aus, daß bereits während der Konzepterarbeitung erste Maßnahmen realisiert werden konnten (z.B. Wohnbebauung Battenfeld-Fischer), andere befinden sich in der Umsetzungsphase (z.B. Verschwenk der Rathausstraße mit der Bebauung "Dunkels Eck"). Darüberhinaus sind für die wichtigsten Planungen im öffentlichen Raum bereits Vorentwurfsplanungen erarbeitet worden (Hauptstraße/Vila-Verde-Straße, Frouardplatz, Rathausvorplatz). Diese Maßnahmen und Planungen wurden parallel zum Stadtmarketing- und Entwickungskonzept fortgeführt, um den eng gesteckten Zeitrahmen bis zur Eröffnung der Umgehungsstraße einhalten zu können.

Um die Fülle der Maßnahmen übersichtlich gliedern zu können, wurden Handlungsfelder gebildet, die sich an die vorigen Kapitel anlehnen. Dennoch sind Überschneidungen nicht zu vermeiden, da einige Maßnahmen mehreren Zielen nachkommen. Innerhalb der Handlungsfelder wurden Ziele definiert, die die angestrebten Perspektiven aufzeigen. Zur Erfüllung dieser Ziele bedarf es einzelner Maßnahmenbündel und konkreter Maßnahmen. Maßnahmen sind hier sowohl Abstimmungsgespräche ohne direkte materielle Auswirkungen, not-

wendige Prüfaufträge und Gutachten als auch Maßnahmen marketingbezogener, planerischer oder baulicher Art.

In den folgenden Übersichten wurden rund 70 Maßnahmen (-bündel) definiert und die Zuständigkeit, der Kostenrahmen und die Priorität aufgeführt.

In dem Handlungs- und Maßnahmenkonzept werden Aussagen über die Zuständigkeit zur Bewältigung der Aufgaben getroffen, um ein koordiniertes Vorgehen zu ermöglichen. Dort, wo der Sachstand es zuläßt, erfolgt für jede Maßnahme eine Kostenschätzung. Bei den bezifferten Werten kann es sich zu diesem frühen Zeitpunkt nur um Einschätzungen des Kostenrahmens oder um Erfahrungswerte handeln. Erst nach der Vorlage des jeweiligen konkreten Konzeptes sind verläßliche Kostenrechnungen möglich. Dennoch kann auf diese Weise die Größenordnung der finanziellen Auswirkungen der aus dem Handlungskonzept abgeleiteten Maßnahmen eingeschätzt werden. Die Aufwendungen können somit nach intensiver Erörterung mit den Gremien, in die mittelfristige (Haushalts-) Finanzplanung der Kommune eingestellt werden. Ebenso dienen die Auflistungen im Handlungs- und Maßnahmenkonzept als Grundlage und Hilfestellung, um Förderanträge zu stellen.

Der durch die Prioritätenbildung vorgenommene Zeitbezug führt die Maßnahmen in das Handlungskonzept über. Die Prioritäten drücken aus, mit welcher Dringlichkeit eine Maßnahme in Angriff genommen werden soll. Auch wenn eine Maßnahme innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens nicht abgeschlossen werden kann, so wird damit doch verdeutlicht, daß ihre Umsetzung in diesem Zeitraum mit Nachdruck verfolgt werden soll. Die Zeitrahmen der unterschiedlichen Prioritäten überschneiden sich dabei, da die Dauer von Prüfungen, Planungen und Verfahren derzeit häufig nicht genau beurteilt und damit der Realisierungszeitpunkt nicht festgeschrieben werden kann.

Es wird davon ausgegangen, daß die Stadt die folgenden aufgeführten Maßnahmen als Selbstbindung versteht. Regularien für die Interaktion zwischen der Stadt, betroffenen oder beteiligten Institutionen, Verbänden, Grundstückseigentümern und interessierten Investoren müssen gefunden werden, um die Umsetzung der Maßnahmen zu gewährleisten. Hierbei kann das Handlungskonzept wertvolle Hilfestellung leisten, Voraussetzung ist seine ständige Aktualisierung.

I – Ortskernentwicklung

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1. Entwicklung des Bereiches Vila-Verde-Straße/Frouardplatz zur Zentrumserweiterung (einschließlich des direkt angrenzenden Bereiches Raiffeisenstraße)			
a Fortführung und Abschluß des Investorenauswahlverfahrens "Zentrum Lohmar"	Wirtschaftsförderungs- u. Entwicklungsgesellschaft / Stadt / externes Büro	- Einzelnachweis	**S** / I
b Motivation der Eigentümer zum “Durchbau“ der Geschäfte von der Hauptstraße zur Vila-Verde-Straße und zur Entwicklung untergenutzter Grundstücksflächen	Stadt / Stadtmarketingverein / externes Büro	-	**S** / I
c Bauleitplanung: ggf. Änderung Bebauungsplan	Stadt	-	I
d Investorensuche für Einzelflächen u.o. bestimmte Nutzungen, z.B. Hotel (Exposé / Wettbewerb)	Eigentümer / Stadt / Stadtmarketing / WiFö-Entw. Ges. externes Büro	je 7,5 / 15	I / II
e Realisierung	Eigentümer / private Investoren	•	II / III
2. Entwicklung des Bereiches Rathausstraße zum Dienstleistungsstandort mit Parkmöglichkeiten			
a Gespräche mit den Eigentümern	Stadt / externes Büro	- Einzelnachweis	**S** / I
b Bauleitplanung: Änderung des bestehenden Bebauungsplanes	Stadt	-	I

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
c Neue Trassenführung der Rathausstraße			
- Ausbauplanung	Stadt / externes Büro	15 - 25	I
- Ausbau	Stadt / ggf. priv. Investor	225	I / II
d Bebauung Dunkels Eck und Parkplatz Rathaus			
- Erstellung Gesamtkonzept	priv. Investor/ Stadt / ext.Büro	•	II
- Veräußerung der Rathausparkplatzfläche	Stadt	-	
- Realisierung			
• Bauvorhaben	privater Investor	•	
• Ausbau Parkpl. Rathaus	Stadt	•	
e Bebauung Parkplatz Am Bungert			II / III
- Grundstücksausschreibung	Stadt / ext. Büro	•	
- Konzeptbeurteilung (Stellplatzanlage hinter VoBa beachten)	Stadt / ext. Büro	•	
- Veräußerung	Stadt	-	
f Bebauung Baulücke zwischen Volksbank und Plus-Markt			
- Gespräche mit Eigentümern	Stadt / VoBa	-	
- Konzept erstellen u. auswählen (Abhängigkeit Stellplatzanlage beachten)	VoBa / Stadt / Dritte	•	
- Grundstückserwerb	VoBa / privater Investor		
g Errichtung einer öffentlich zugänglichen Stellplatzanlage hinter der Volksbank zusammen mit der Stadt Lohmar	(Siehe II. 2. a)		

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
3. Attraktivitätssteigerung im Zentrum			
a Umbau Rathausvorplatz			**S** / I
- Ausbauplanung	Stadt / externes Büro	20	
- Ausbau	Stadt	260	
b Umbau Frouardplatz			**S** / I
- Ausbauplanung	Stadt / externes Büro	20	
- Ausbau	Stadt	260	
c Umgestaltung des Platzes vor der ev.Kirche	Kirchengemeinde / Stadt / externes Büro	•	I / II
d Umgestaltung Park Villa Friedlinde incl. Vorplatz an Hauptstraße	Stadt / externes Büro		I
e Planung und Realisierung eines gestalterisch attraktiven Orientierungssystems, mit bes. Betonung der Querverbindungen zwischen Hauptstraße u. Vila-Verde-Straße bzw. Raiffeisenstr.	Stadt / Stadtmarketing / Sponsoren / ext. Büro	•	I / II
f Verbesserung der Stadtgestalt durch Erarbeitung und Erlaß einer Gestaltungssatzung (Werbung, Fassade, Möblierung, etc.)	Stadt / externes Büro	15 - 30	I / II
g Auslobung eines Fassadenwettbewerbes - Auslobung - Antrag auf Förderung - Preisgelder	Stadtmarketing / Sponsoren / Stadt	•	I / II
h Gewerbe- u. Wohnumfeldverbesserung in abgegerenzten Bereichen, insbes. im Ortskern (u.a. Preise für beispielhafte Präsentation der Außengastronomie oder Einzelhandelsauslagen	Stadtmarketing / Sponsoren / Stadt	•	I

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
i Attraktivierung der Außengastronomie - Motivation, finanzielle Anreize, Wettbewerb	Stadtmarketing / Gastronome / Sponsoren	•	I / II
j Beleuchtungskonzept Einzelhandel - Vereinbarung zwischen den Einzelhändlern, daß die Beleuchtung der Geschäfte bis 23 oder 24 Uhr eingeschaltet bleiben	Stadtmarketing	•	I
k Leerstandsmanagement			I
- Bestandsaufnahme	Stadtmarketing / Stadt	-	
- Gespräche mit den Eigentümern und Besitzern auch bzgl. zu restriktiver Mietbedingungen	Stadtmarketing / Stadt	-	
- Mitnutzung leerstehenden Lokale (durch benachbarte Geschäfte oder für Ausstellungen)	Dritte / Stadt	•	

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

II – Verkehr

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1. Entlastung Lohmar-Ort			
a Bau der Umgehungsstraße / Umbau Donrather Kreuzung	Straßenbaulastträger	•	**S**
b Umbau des Knotens Autobahnanschluß Lohmar-Süd / Hauptstr.	Straßenbaulastträger	•	I
c Umbau Hauptstraße/ Vila-Verde-Straße/ Breiter Weg			
- Entwurfs- und Ausbauplanung	externes Büro	130	in Bearbeitung
- Realisierung (Vila-Verde-Straße: erster Bauabschnitt als Baustraße)	Stadt	3.000	I
d Ausbau Raiffeisenstraße			
- Entwurfs- und Ausbauplanung	Stadt / externes Büro	60 - 70	I
- Fächenerwerb	Stadt	•	I / II
- Realisierung	Stadt	1.300	I / II
e Ausbau Auelsweg-Nord mit Anschluß Brückenstraße			
- Entwurfs- und Ausbauplanung	Stadt / externes Büro	40 - 50	II
- Realisierung	Stadt	800 - 900	II / III
2. Verbesserung des Parkraumangebotes			
a Konzentration und Ergänzung des öffentlich zugänglichen Stellplatzangebotes hinter der Volksbank/ Rathausstraße. Je nach Hochbaukonzept durch Bau einer - größeren Stellplatzanlage - Parkpalette - Tiefgarage	Volksbank / Stadt / privater Investor	•	I / II
b Ausbau des Rathausparkplatzes	Stadt	10 - 20	I / II

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
c Integration von temporär nutzbaren Parkplätzen in den Rathausvorplatz	siehe I / 3. a		
d Ergänzung des Parkraumangebotes in der Vila-Verde-Straße:			
- Längsparkplätze im Straßenraum	Stadt	Siehe I 1. b	I
- Stellplatzanlagen der Geschäfte	private Investoren	•	I / II / III
e Errichtung einer Parkplatzanlage in der Raiffeisenstraße (u.a. auch für Dauerparker)	Stadt / Dritte	150 - 200	II
- Entwurfs- und Ausbauplanung			
- Flächenerwerb			
- Ausbau			
f Integration von Parkplätze in den Umbau der Hauptstraße	Stadt	Siehe I 1. b	I / II
g Parkleitsystem			
Ausbau der bestehenden Parkraum-beschilderung zu einem örtlichen Parkleitsystem			
A) Planung	Stadt / Stadtmarketing / externes Büro	15 - 25	I / II
B) Realisierung	Stadt / Stadtmarketing / Dritte	75 - 125	II

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
3. Optimierung der innerörtlichen Verkehrsbeziehungen			
a Änderungen und Ergänzungen im innerörtlichen Verkehrsnetz, z.B. - Gartenstraße Einbahnstraße - Steihöfer Weg Einbahnstraße	Stadt / Stadtmarketing	•	**S** / I
b Aufwertung bestehender Fußwege im Ortskern	Stadt / Stadtmarketing / Dritte	•	I
c Schaffung attraktiver Fußgänger-verbindungen zwischen Hauptstraße und Vila-Verde-Straße, Frouardplatz, sowie Raiffeisentraße	Stadt / Stadtmarketing Dritte / externes Büro	•	I / II
4. Stärkung des Fahrradverkehrs			
a Ausbau des innerörtlichen Radverkehrsnetz - Hauptstraße / Vila-Verde-Straße - Raiffeisenstraße - Auelsweg Nord - punktuelle Maßnahmen in den Sammelstraßen	Stadt / Externes Büro	 Siehe II 1. c Siehe II 1. d Siehe II 1. e •	I / II
b Ausbau der Fahrradinfarstruktur - Aufstellen von Fahrradabstellanlagen - Beschilderung	Stadt / Stadtmarketing / ADFC / Dritte	•	II

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
5. Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkerhs			
a Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen im Zentrum	Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)/ Stadt	•	I / II
b Verbesserung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs			
- Gespräche mit dem Verkehrs-verbund Rhein-Sieg (VRS)	Stadt / Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)	-	I
- Erstellung eines ÖPNV-Konzeptes zur Verbesserung des Angebotes	Stadt / Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) / ext. Büro	15 - 25	I
- Realisierung	VRS	•	I / II

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

III – Wohnsiedlungsentwicklung

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1. Ausschöpfen der Wohnsiedlungspotentiale			
a Förderung der Innenentwicklung in Lohmar-Ort und den übrigen Ortschaften durch			I / II
- Kommunale Bodenpolitik	WiFö-Entw. Ges. /Stadt	-	
- Erschließung	Stadt / private Investoren	•	
- Fortführung / Erstellung eines Baulücken"katasters"	Stadt /WiFö-Entw. Ges. / externes Büro	15 - 30	
- Motivation und Aufklärung	Stadt / WiFö-Entw. Ges.	-	
b Integration von Wohnbebauung in die im Zentrum zu realisierenden Einzelprojekte		•	I / II
- Vila-Verde-Straße (siehe I 1.)	priv. Investoren		
- Rathausstraße (siehe I 2.)	priv. Investoren		
- weiter Einzelprojekte	priv. Investoren		
c Entwicklung der Fläche “Mühlenweg”	Stadt		I
d Entwicklung der Fläche des Sportplatzes mit Einfamilien-Reihen- und Doppelhäusern			II / III
- Rahmenplanung	Stadt / ext. Büro	15 - 20	
- Ausschreibung und Auswahlverfahren	Stadt / ext. Büro	15	
- Städtebaulicher Vertrag	Stadt	-	
- vorhabenbezogener Bebauungsplan	Stadt / externes Büro	20 - 30	
- Realisierung	private Investoren	•	
e Bebauung der Fläche “Alte Lohmarer Straße”			I
- Prüfung ob Wohnbebauung unter Berücksichtigung des Baumbestandes möglich ist. Wenn ja, in welcher Form?	Stadt	-	

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

IV – Gewerbeentwicklung

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1.Bereitstellung von Gewerbeflächen für ein breites Branchenspektrum in Lohmar			
a Entwickung eines Gewerbe- und /Technologiegebietes Auelsweg-Nord			
- Gespräche mit den Grundstückseigentümern	Stadt / WiFö-Entw. Ges	-	**S**
- Nutzungsintensivierung im Bestand oder Einleitung einer Städtebaulichen Entwickungs- oder Sanierungs-maßnahme	Eigentümer / Stadt Stadt / WiFö-Entw. Ges	•	I
- Rahmenplanung	Stadt / externes Büro	50 - 60	I
- freihändiger Erwerb der Flächen durch die Stadt / WiFö-Entw. Gesellschaft	Stadt / WiFö-Entw. Ges.	•	I
- Bauleitplanung	Stadt / externes Büro	35 - 50	I
- Erarbeitung von Qualitätsstandarts z.B. Nutzungs- u. Gestaltungshand-bücher sowie gutachterliche Beglei-tung bei der Realisierung	Stadt / WiFö-Entw. Ges. externes Büro	20 -30 und Einzelnachweis	I / II
- Akquisition von Betrieben	Stadt /WiFö-Entw. Ges. / Kreis	-	I / II
- Prüfung einer Ansiedlung eines Gründer- und Technologiezentrums (GTZ) z.B Fachrichtung Automobil-/ Fahrzeughersteller Zulieferbetriebe	Stadt / WiFö-Entw. Ges.	-	I

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
2. Sicherung und Aufwertung bestehender Gewerbegebiete			
a Bestandspflege, Sicherung und ggf. Verbesserung der örtlichen Rahmenbedingungen - Runder Tisch - Zulieferung - Standortmarketing usw.	WiFö-Entw. Ges. / Stadt	•	I
b Nutzungsintensivierung u. städtebauliche Verdichtung			
- Gespräche mit den Flächeneigentümern	WiFö-Entw. Ges. / Stadt	-	I
- Erarbeitung von Einzelkonzepten	WiFö-Entw. Ges. / Stadt Dritte	•	I
c Gewerbeumfeldverbesserung			
- Motivation	WiFö-Entw. Ges. / Stadt	-	I
- Erarbeitung von Einzelkonzepten	WiFö-Entw. Ges. / Stadt Dritte / ext. Büro	-	I
- Realisierung	Dritte	•	I / II
- Auslobung, Preise	WiFö-Entw. Ges. / Stadt Stadtmarketing	•	I / II

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

V – Soziale Infrastruktur

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1. Bedarfgerechte Bereitstellung von Kindergarten- und Grundschulplätzen			
a Nutzung frei werdender Kapazitäten bei Veringerung der Kinderzahl zu alternativen Betreuungsformen (integrative Gruppen etc.)	Stadt	•	II / III
b Anpassung der Einzugsbereiche bei veränderten Schülerzahlen in der Zukunft	Stadt	-	III

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten
- = keine Kosten
Kostenschätzungen ohne Kanalbau

VI – Stadtmarketing, Kultur, und Veranstaltungen

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
1. Unterstützung des Stadtmarketingvereins			
a Anstoßförderung des Vereins mit öffentlichen Mitteln	Stadt / ggf. Land	•	I
b Akqusition weiterer Sponsoren	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges.	-	I
c Professionelle Betreuuung bei einzelnen Fragestellungen	Externe Berater / Stadt Externe Büros / WiFö-Entw.Ges.	•	II / III
2. Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes			
a Durchführung weiterer Einzelunter-suchungen, z.B. Befragungen, City-Check	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges.	•	I / II
b Evaluation / Qualitätskontrolle der vorhandenen und zu entwickelnden Konzepte und Fortschreibung des Konzeptes	Stadtmarketing / Stadt	•	II / III
3. Stärkung des Zentrums durch Ansiedlung von gastronomischen Betrieben und Einzelhändlern im Zentrum			
a **Herstellung und Förderung von Kontakten zwischen Investoren (Vila-Verde-Straße - Frouardplatz, Rathausvorplatz - Hauptstraße) und Gastronomen, Einzelhändlern und sonstigen Gewerbetreibenden**	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges. / Stadt	-	**I**
b Öffentlichkeitsarbeit / Marketing	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges.	•	I

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005
• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Maßnahmen	Zuständigkeit	Kostenschätzung in 1000 €	Priorität
c Durchführung von Akquisitions-kampagnen	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges. / externes Büro	•	I / II
d Zusammenstellung der Ergebnisse von Einzel- Untersuchungen in einer Informationsbroschüre (Bevölkerungszielzahl, Kaufkraft etc.)	Stadtmarketing / WiFö-Entw.Ges.	•	I/ II
4. Veranstaltungsprogramm optimieren, Kultur stärken			
a Erarbeitung und Vereinbarung einer gemeinsamen Terminplanung,	Stadtmarketing / Vereine / weitere Dritte	-	**S**
b Fertigung bestehender und Planung neuer Veranstaltungen auch mit (über-) regionaler Bedeutung und Etablierung durch Kontinuität	Stadtmarketing / Dritte / Stadt	•	I / II
c Motivation der Vereine zur Durchführung (größerer) gemeinsamer Veranstaltungen	Stadtmarketing / Vereine	-	**S**
d Akquisition von Sponsoren für größere Veranstaltungen	Stadtmarketing	-	I
e Suche von Partnerschaften zur Durch-führung von (Einzel-)veranstaltungen – Filmclubs – freie Theater – Musikveranstaltungen usw.	Stadtmarketing /	•	II
f Öffentlichkeitsarbeit	Stadtmarketing	•	I

Prioritäten: S = Sofortmaßnahme, I = 2002 - 2004, II = 2003 - 2006, III = ab 2005

• = Kosten sind konzeptabhängig oder private Kosten

- = keine Kosten

Kostenschätzungen ohne Kanalbau

Anhang

Anhang

Beschluß des Rates der Stadt Lohmar vom 15. Juni 1999

Beschluß des Rates der Stadt Lohmar vom 27. Juni 2000

Dokumentation der Workshops, Informationsveranstaltungen und Arbeitsgespräche

Öffentliche Informationsveranstaltungen am 5./6. November 2001

Öffentliche Informationsveranstaltung am 18. März 2002

Bewertung der Angebote für den Radverkehr

Gewerbeflächen-Potentiale in Lohmar

Parkraum Bestand (Tabelle)

Parkaraumkonzept (Tabelle)

Pressespiegel

Beschluß des Rates vom 15. Juni 1999

Das Ergebnis der Leitbilddiskussion wurde im Zwischenbericht festgehalten, der am 7. Juni 1999 dem Stadtentwicklungsausschuß vorgelegt wurde. Nach eingehender Erörterung beschloß der Rat der Stadt Lohmar in seiner Sitzung am 15. Juni 1999 das gemeinsam getragene Leitbild mit den zugehörigen Zielen:

1. Der Rat der Stadt Lohmar nimmt den Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort zustimmend zur Kenntnis.

Der Rat beschließt:

2. Das Leitbild
   Lohmar entwickeln als Stadt mit hoher Wohn-, Arbeits- und Einkaufsqualität
   mit den Zielen:
   - Erhalten und Verbessern der Wohn- und Wohnumfeldqualität
   - Sichern und Entwickeln des Wirtschaftsstandortes Lohmar
   - Erhalten des Freiraums und Erhöhen des Freizeitwertes
   - Erhöhen der Zentralität der Stadt Lohmar
   - Erhöhen der Attraktivität Lohmars als Einkaufsstadt
   - Entwicklung des Zentrums zwischen Hauptstraße und der neuen Entwicklungsachse Frouardplatz und Raiffeisenstraße
   - Konzentration des zentralen Angebots auf den Entwicklungsbereich Zentrum
   - Erhöhen der Urbanität des Ortskerns durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität und einem verbesserten Kultur-, Freizeit- und Gastronomieangebot
   - Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn und Verminderung der Verkehrsbelastungen insbesondere auf der Hauptstraße im Zentrum
   - Stützen der Erreichbarkeit des Ortskerns
   - Wahren des guten Angebots an Infrastruktureinrichtungen
   - Sichern des Gewerbestandorts Lohmar und Betreiben einer aktiven Gewerbe- und Ansiedlungspolitik
   - Stärkere Nutzung der vorhandenen Potentiale
   - Erhalten und Herausarbeiten der historischen Kerne

3. Der Ortskern Lohmar ist als leistungsfähiges Stadtzentrum auszubauen. Das zentrale Angebot ist dabei auf die Hauptstraße, zwischen dem Stadthaus im Nordosten und dem Bereich der Villa Therese und mit abnehmender Intensität weiter nach Süden bis zur Bachstraße, einer weiteren Entwicklungsachse zwischen Frouardplatz, Vila-Verde-Straße und dem nördlichen Bereich der Raiffeisenstraße sowie möglichst vielen Querbeziehungen zwischen diesen beiden Entwicklungsachsen zu konzentrieren, dies betrifft insbesondere den Einzelhandel mit zentrenrelevanten Warengruppen.
4. Der nördliche Teil des Gewerbegebietes zwischen Auelsweg und Kirchstraße sowie Autobahn und Raiffeisenstraße bzw. Bahntrasse ist als ein Übergangsbereich zu entwickeln, der die zentralen Funktionen durch die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel mit zentrenunschädlichem Angebot, die Verlagerung von großflächigem Lebensmitteleinzelhandel ohne Neuansiedlungen, Dienstleistungs- und Büroangebote und weiterem, qualifiziertem Gewerbe ergänzt.

Voraussetzung für die Entwicklung dieses Übergangsbereichs ist seine stadträumliche Integration. Hierfür sind Straßenanbindungen des Auelswegs nach Norden an die Brückenstraße und eines Ost-West-Anschluss an die Raiffeisenstraße von den Flächen-/Entwicklungs-Begünstigten zu schaffen.
Im Gewerbegebiet soll über diesen Bereich hinausgehend kein weiterer großflächiger Einzelhandel angesiedelt werden.

5. Der Durchgangsverkehr soll auf die Autobahn durch Realisierung der Umgehungsstraße im Norden und einer Änderung der Verkehrsführung für den von Süden kommenden Verkehr mit direkter Verkehrsbeziehung zur Autobahn verlagert werden.
6. Die Hauptstraße ist umzubauen, zur Verminderung der Verkehrsbelastungen in Lohmar-Ort und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Zentrum.
   Dabei sind die Variante 1 - Verkehr auf der Hauptstraße in beiden Richtungen, keine Durchfahrt auf der Vila-Verde-Straße sowie die Variante 3a und 3b - Einbahnverkehr auf der Hauptstraße in einem engeren und weiteren Abschnitt, hinsichtlich ihrer stadtstrukturellen, städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen einschließlich einer Parkraumkonzeption zu untersuchen und dem Rat vorzulegen.
   Es ist besonders darauf zu achten, daß auf der Bachstraße keine höheren Verkehrsbelastungen entstehen und die Belange der Schulwegsicherung berücksichtigt werden.
   Der Umbau der Hauptstraße hat zeitgleich mit der Freigabe der Umgehungsstraße für den Verkehr zu erfolgen.
7. Die Bahntrasse ist zwischen der Kirchstraße im Norden und der Stadtgrenze im Süden zu sichern. Kurzfristig zu prüfen ist die Nutzung für den ÖPNV - auch als Busspur - als Verbindung zwischen dem Zentrum Lohmar und dem Bahnhof Siegburg und die Realisierungschance. Einzubeziehen sind auch Übergangslösungen. Hierbei ist die Erschließung der Grundstücke östlich der Bahntrasse und südlich der Kirchstraße und die Realisierung mindestens einer weiteren Anbindung des südlichen Gewerbegebietes über die Bahntrasse an die B484 zu ermöglichen.
8. Die Anbindung des Gewerbegebietes Auelsweg an das städtische Straßennetz ist zu verbessern.
9. Das Battenfeld-Fischer-Gelände und der Sportplatz an der A3 sind für attraktive Wohnungsbauvorhaben einschließlich Modell- und Sonderbauvorhaben, wie Altenwohnungen und Mehrgenerationenwohnen, zu nutzen.
10. Bei der siedlungsräumlichen Entwicklung Lohmars ist die Grünvernetzung des Zentrums mit den östlichen Waldgebieten zu berücksichtigen.
11. Die Gründung eines Vereins "Stadtmarketing Lohmar e.V." wird unterstützt.
    Hierfür sind die Voraussetzungen, wie Satzungsentwurf, Mitgliederwerbung, Beiträge u.s.w. zu schaffen und unter Darlegung der Wirkungen dem Rat zur Beschlußfassung vorzulegen.

Beschluß des Rates vom 27. Juni 2000

1. Der Rat nimmt die Planungen zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept zustimmend zur Kenntnis.

2. Er beschließt:

a) Der Ortskern Lohmar ist als leistungsfähiges Stadtzentrum auszubauen. Das zentrale Angebot ist dabei
   - auf die Hauptstraße, zwischen dem Stadthaus im Nordosten und dem Bereich der Villa Therese und mit abnehmender Intensität weiter nach Süden bis zur Bachstraße,
   - eine weitere Entwicklungsachse zwischen Frouardplatz, Vila-Verde-Straße, und dem Übergangsbereich zum Zentrum - nördliche Raiffeisenstraße sowie
   - möglichst viele Querbeziehungen zwischen diesen beiden Entwicklungsachsen zu konzentrieren, dies betrifft insbesondere den Einzelhandel mit zentrenrelevanten Warengruppen.

   Im Gewerbegebiet Auelweg wird der vorhandene Einzelhandel im bestehenden Standortbereich im Bestand gesichert und erhält eine behutsame Entwicklungsmöglichkeit. Im übrigen Gebiet wird kein Einzelhandel mit zentrenschädlichen Angeboten sowie kein Lebensmittel SB-Markt zugelassen. Im Übergangsbereich zum Zentrum - nördliche Raiffeisenstraße sollen Nutzungen, die das Zentrum ergänzen, unterstützt werden.
   Die Ziele für die Entwicklung des Gewerbegebietes Auelsweg / Raiffeisenstraße sollen durch Bauleitplanung konkretisiert und gesichert werden, hierbei sind insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten im südlichen Einzelhandelsstandort und im nördlichen Übergangsbereich an der Raiffeisenstraße - hier insbesondere hinsichtlich der konkreten Einzelhandelsnutzungen - zu definieren.

b) Für den Bereich Vila-Verde-Straße und Frouardplatz sollen die Varianten 1 und 2 weiter verfolgt werden.

c) Die Hauptstraße soll umgebaut werden. Angestrebt wird ein durchgängiger Zweibahnverkehr. Grundlagen für die Planungen sind
   - die Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit der Ausbildung einer Allee und die Einbeziehung angrenzender Platzbereiche
   - die Erhöhung des Parkplatzangebotes durch Längsparkplätze auf beiden Straßenseiten
   - optimale Radwegebeziehungen auf der Hauptstraße
   - Umbau der südlichen Ortseingangssituation mit direkter Verkehrsbeziehung auf die Autobahn

   Die Voraussetzungen zum Umbau der Hauptstraße sind so zügig zu schaffen, daß mit der Maßnahme zeitgleich mit der Eröffnung der Umgehungsstraße begonnen werden kann.
   Als Variante soll eine Radwegeplanung für die Hauptstraße gemäß StVO, mit Benutzungszwang für Radfahrer, dargestellt werden.

d) entfällt

e) Die Raiffeisenstraße ist zwischen Kirchstraße und Auelsweg auszubauen und der Auelsweg ist an die Brückenstraße anzubinden.

f) Für die Rathausstraße wird eine Trassenführung entsprechend des rechtswirksamen Bebauungsplanes 14.2 Ortsmitte verfolgt. Die

Planungen sind auf der Grundlage der Varianten I und IV weiterzuführen.

g) Die Trasse der Aggertalbahn im Stadtgebiet von Lohmar wird für den schienengebundenen Verkehr aufgegeben, da die Untersuchungen kurz- und mittelfristig einen wirtschaftlich vertretbaren Betrieb ausschließen (Machbarkeitsstudie R+T, Topp, Skoupil, Küchler und Partner, Mai 2000). Die (ehemaligen) Bahnflächen sind in die Planungskonzepte einzubeziehen. Die Realisierung einer Schnellbusverbindung nach Siegburg ab Autobahnanschlußstelle Lohmar auf einer eigenen Busspur ist weiter zu verfolgen. Hierzu sind die Verhandlungsgespräche mit der Stadt Siegburg, der Kreisverwaltung und dem Verkehrsverbund VRS zu führen. Für das Gebiet der heutigen Bahntrasse übt die Verwaltung gegenüber der DB-Immobilien das Vorkaufsrecht aus.

Dokumentation der Workshops, Informationsveranstaltungen und Arbeitsgespräche

1. Workshop am 21. April 1999, dokumentiert im "Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort", Juni 1999

Arbeitsgespräch Einzelhändler am 18. Mai 1999, dokumentiert im "Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort", Juni 1999

Arbeitsgespräch Gewerbetreibende Raiffeisenstraße und Auelsweg am 19. Mai 1999, dokumentiert im "Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort", Juni 1999

Arbeitsgespräch Gewerbetreibende südlich des Auelsweg am 25. Mai 1999, dokumentiert im "Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort", Juni 1999

2. Workshop am 1. Juni 1999, dokumentiert im "Zwischenbericht zum Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Lohmar-Ort", Juni 1999

Workshop zur Entwicklung des Zentrums am 8. Mai 2000, dokumentiert in "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen", Juni 2000

Workshop zur Rathausstraße am 10. Mai 2000, dokumentiert in "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen", Juni 2000

Workshop zur Vila-Verde-Straße/Frouardplatz am 11. Mai 2000, dokumentiert in "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen", Juni 2000

Workshop zum Umbau der Hauptstraße am 17. Mai 2000, dokumentiert in "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen", Juni 2000

Workshop zur Raiffeisenstraße/Auelsweg am 11. Mai 2000, dokumentiert in "Planungen und Ergebnisse der Workshops und Diskussionsveranstaltungen", Juni 2000

Öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Umbau der Hauptstraße am 05. und 06. November 2001

Der Umbau der Hauptstraße ist von vielen Einflußfaktoren abhängig. Zur Darstellung aller erarbeiteten Inhalte bis hin zu einzelnen Detaillösungen würde den Rahmen einer einzelnen Abendveranstaltung sprengen. Aus diesem Grund wurde die Veranstaltung geteilt.

Die erste Veranstaltung diente der allgemeinen Information zum Thema Verkehrskonzept Lohmar-Ort im Zusammenhang mit dem Umbau der Hauptstraße. Die zweite Veranstaltung am 6. November sollte neben einer kurzen Darstellung der Detailinhalte möglichst viel Zeit für Fragen und Anregungen der Anlieger und Bürger zur Verfügung stellen. Auf Grund der großen Zahl allein der Haupstraßenanlieger, wurde die Veranstaltung zeitlich zweigeteilt. Zuerst wurde der südliche Abschnitt Auelsweg - Kirchstraße behandelt, anschließend der nördliche Abschnitt Kirchstraße - Wiesenpfad.

5. November 2001

Nach der Vorstellung der Planungen durch Herrn Hamerla vom Büro für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Dortmund, drehte sich die Diskussion bereits sehr schnell um die Einbahnstraßenvariante für den engeren Abschnitt. Die Befürworter einer solchen Lösung waren sich einig, daß ein Konzept für eine Einbahnstraße zu mehr Aufenthaltsqualität in den Gehwegbereichen führen muß. Zur Einbahnstraßenlösung wurde angeführt, daß durch Umsetzung einer solchen Lösung weder in der Rathausstraße noch in der Bachstraße der Verkehr steigen darf.

Im Detail wurde sehr ausführlich über die Möglichkeiten der Baumpflanzungen diskutiert. Die Mehrheit der anwesenden Teilnehmer befürwortete eine neue Allee in der Hauptstraße. Einige wenige Teilnehmer sahen hauptsächlich die negativen Auswirkungen durch Baumpflanzungen (Verschattung der Gebäude, Laubfall u.ä.).

Ein wichtiges Thema für die Anlieger waren die ersten Kostenschätzungen der Verwaltung für die Anliegerbeiträge. Hierzu wurden für die einzelnen Abschnitte der Hauptstraße Anhaltswerte für die zu erwartenden Kosten genannt.

Zum Parkraumkonzept wurden verschiedene Anregungen gegeben. Im Zusammenhang mit den Umgestaltungsplänen für den Frouardplatz sollte noch einmal über die Errichtung einer Tiefgarage nachgedacht werden und darüberhinaus wurde ein Konzept für Parkgebüren eingefordert.

Die Diskussion wurde kaum über das allgemeine Verkehrskonzept geführt, da mit den vorgelegen Planungen bereits ein Konsens erzielt werden konnte. Nachdem immer mehr Detailfragen zu einzelnen Thembereichen gestellte wurden, konnte Bürgermeister Schöpe die Veranstaltung mit dem Hinweis auf die "Fragestunden" am nächsten Abend beenden.

6. November 2001

In beiden Veranstaltungen an diesem Tag wurden die Inhalte der Planung noch einmal zusammengefaßt. Die anschließenden Fragen und Diskussionsbeiträge befaßten sich überwiegend mit dem Thema Einbahnstraße oder standen in direktem Zusammanhang hierzu.

Es wurden Fragen zum Lieferverkehr und zu den Parkplätzen in der Vila-Verde-Straße erörtert.

Auch Fragen nach Einschränkungen des Rosenmontagszuges durch den Umbau konnten geklärt

werden. Für die vorgestellte Kreisverkehrslösung im Knoten Auelsweg/Bachstraße/Hauptstraße sprachen sich nach eingehender Erörterung immer mehr Teilnehmer aus. Dieses Thema stand auch im Zusammenhang mit dem Wegfall einiger Ampelanlagen. Sowoh durch den Kreisverkehr als auch durch die Einbahnstraßenlösung können einige Ampelanlagen entfallen. Dies führt neben den Kosteneinsparungen in erster Linie zu einem reibungsloseren Verkehrsfluß im Zentrum von Lohmar. Auffällig war, daß im Laufe beider Abendtermine kaum Fragen nach Planungen im privaten Umfeld gestellt wurden.
Bürgermeister Schöpe stellte zum Schluß noch einmal fest, daß die vorgestellten Konzepte durchwegs positiv aufgenommen wurden und bedankte sich bei den Teilnehmern für die zahlreichen Fragen und Anregungen. In der Vorfreude auf eine baldige Realisierung hat er die Sitzung um 22.45 Uhr geschlossen.

Öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Entwicklungskonzept Lohmar-Ort und zu dem Umbau der Hauptstraße am 18. März 2002

Zum Abschluß der Erarbeitung des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes Lohmar-Ort fand im Ratssaal der Stadt Lohmar eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. In dieser Veranstaltung sollten interessierte Bürger und Bürgerinnen in einem ersten Teil über die im Entwicklungskonzept zusammengestellten Ergebnisse der Untersuchungen und Planungen informiert werden, um diese anschließend zu diskutieren.
In einem zweiten Teil der Veranstaltung wurde das aus dem Entwicklungskonzept abgeleitete Planungsergebnis zum Umbau der Hauptstraße vorgestellt. Auch zu diesem Tagesordnungspunkt hat eine Diskussion stattgefunden.

Zu dieser Veranstaltung erschienen ca. 60 Teilnehmer.

Nach einer Einführung durch Bürgermeister Schöpe stellte Herr Hamerla zusammengefaßt die wichtigsten Ergebnisse des Stadtmarketing- und Entwicklungskonzeptes vor. Hierbei wurde auch das Ergebnis der Untersuchungen zum Verkehrskonzept für Lohmar-Ort angesprochen. Bei der anschließenden Diskussion stellte sich schnell heraus, daß die Bürger und Bürgerinnen am meisten an den Zusammenhängen zwischen den Ergebnissen des Entwicklungskonzeptes und den Planungen zum Umbau der Hauptstraße interessiert waren.

Insbesondere zu den Themen Parken, Einzelhandel und Möglichkeiten zur Finanzierung der einzelnen Projekte, wurden die Zusammenhänge intensiver

dargestellt und diskutiert. Nachdem die Fragen und Diskussionsbeiträge mehr auf den Umbau der Hauptstraße abzielten, wurde hierzu der Tagesordnungspunkt "Umbau der Hauptstraße" vertieft.

Anschließend informierte der stellvertretende Vorsitzende des Stadtmarketing Vereins Lohmar e.V., Herr Hohscheid, die Versammlung über das Ergebnis der 1. Forumssitzung Stadtmarketing. In dieser Veranstaltung stellte der Arbeitskreis "Hauptstraße / Zentrumsentwicklung" sein Ergebnis der Untersuchugen und Abwägungen zum Umbau der Hauptstraße vor. Dieses wurde durch eine Passantenbefragung, die im Zentrum von Lohmar durchgeführt wurde, gestützt. Der Verein empfiehlt dem Rat der Stadt Lohmar, die Hauptstraße im Abschnitt zwischen Kirchstraße und Breite Weg zur Einbahnstraße ohne gegenläufigen Radweg umzubauen. In Gegenrichtung soll die Vila-Verde-Straße ebenfalls als Einbahnstraße ausgebaut werden und sowohl den KFZ-Verkehr als auch die Radfahrer in Richtung Süden aufnehmen.

Die anschließende Diskussion ließ erkennen, daß kaum noch Interesse an der Weiterverfolgung einer Zweibahnlösung auf der Hauptstraße im engeren Abschnitt besteht. Die Fragen und Diskussionsbeiträge bezogen sich überwiegend auf die anstehende Bauphase, die zeitliche Abfolge der Maßnahmen und ihre Finanzierung. Zum Thema Finanzierung interessierten sich die Bürger und Bürgerinnen insbesondere für die Abrechnungsmodi der einzelnen Straßenabschnitte. Hierzu ist festzuhalten, daß die angegebenen Kosten für die Anlieger lediglich einen ersten Überblick auf der Grundlage des heutigen Planungsstandes geben können. Es wurde angemerkt, daß der gesamte Ausbau der Vila-Verde-Straße erstmalig erfolgt und diese somit komplett abgerechnet werden muß.

Einzelthema war insbesondere der Ladeverkehr auf den Einbahnstraßen. Bereits in der Planung wurden für die Hauptstraße wie auch die Vila-Verde-Straße spezielle Ladezonen eingeplant. Darüberhinaus gehende Ladezeitbeschränkungen obliegen nicht der Planung und können daher auch später noch eingerichtet werden.
Wichtigstes Thema der Beratungen in den nächsten Monaten wird die zeitliche Koordination und Abfolge der einzelnen Bauabschnitte sein.

Die insgesamt harmonisch verlaufende Veranstaltung wurde von Bürgermeister Schöpe mit dem Hinweis auf die nächsten öffentlichen Sitzungen der Ausschüsse am 10. April und des Rates am 18. April 2002 zum gleichen Thema, beendet.

Bewertung der Angebote für den Radverkehr

Zur Bewertung der für die Hauptstraße am besten geeigneten Lösung wurden für die wichtigsten räumlichen Abschnitte Profile erstellt. Diese machen die einzelnen Elemente der Straßenraumaufteilung, in Abhängigkeit der alternativ zu untersuchenden Möglichkeiten, den Fahrradfahrer auf der Hauptstraße zu führen, untereinander sichtbar. Hieraus abgeleitet zeigt die unten aufgeführte Matrix, wie die einzelnen Kriterien in Bezug zum Angebot für den Radfahrer und somit für unterschiedliche Straßenraumaufteilungen, zu bewerten sind.

Angebotsstreifen:
Der Angebotsstreifen für Radfahrer wird inklusive der Markierung (0,25 m breite, unterbrochene Linie) in einer Breite von jeweils 1,25 m beidseitig auf der Fahrbahn abmarkiert. Die Restfahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr beträgt durchgängig 4,50 m, sodaß die insgesamt zur Verfügung stehende Fahrbahn 7,00 m beträgt.
Da der Angebotsstreifen im Begegnungsfall von Kraftfahrzeugen unter Beachtung des Radverkehrs mitbenutzt werden darf, sind somit auch die maximal notwendigen Begegnungsfälle zwischen zwei Bussen möglich. Längsparkstreifen dürfen neben einem Angebotsstreifen in dieser Breite nicht schmaler als 2,00 m ausfallen und müsssen darüber hinaus einen Schutzstreifen zum Angebotsstreifen von 0,25 m aufweisen. Dieser Schutzstreifen wird zur Entwässerung der Straße mit genutzt und als durchgängiges Element auch dann weitergeführt, wenn kein Längsparken angeordnet ist. In diesen Abschnitten erhöht sich die Sicherheit der Radfahrer zusätzlich. Angebotsstreifen einschließlich Markierung von weniger als 1,25m sind unzulässig wenn parallel ein Längsparkstreifen angeordnet ist.

Ein Benutzungszwang gemäß der StVO besteht für die Angebotsstreifen nicht. Dieser wird aber praktisch durch das gültige Rechtsfahrgebot erreicht. Der Schutzstreifen soll mit der Fahrbahnmarkierung (Sinnbild "Radfahrer") und Richtungspfeilen gekennzeichnet sein.

Die angegebenen Werte beziehen sich auf eine Auswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, die in ihrem Gutachten "Einsatzbereiche von Angebotsstreifen", vom Februar 2000, bereits realisierte Angebotsstreifen untersucht hat. Aus den Untersuchungsergebnissen werden Empfehlungen für die Anlage von Angebotsstreifen ausgesprochen, um dem Radfahrer mehr Sicherheit zu gewähren. Die Empfehlungen der Untersuchung fließen in Änderungsvorschläge zur Regelung der Schutzstreifen (Angebotsstreifen) in der StVO und der zugehörigen VwV zur StVO ein.

Radfahrstreifen
Die Radfahrstreifen unterscheiden sich von den Angebotsstreifen für Radfahrer insbesondere dadurch, daß sie gemäß der StVO dem Benutzungszwang für Radfahrer unterliegen und von Kraftfahrzeugen nicht mitbenutzt werden dürfen. Dies hat zur Folge, daß bei Anlage eines Radfahrstreifens die separate Fahrbahn für die Kraftfahrzeuge auch für den Begegnungsfall Bus/Bus ausgelegt und von daher wie im vorliegenden Fall mindestens 6,50 m breit sein muß. Der Radfahrstreifen wird beidseitig in einer Breite von 1,50 m inklusive der Markierung (durchgezogene Linie) von der Fahrbahn abgetrennt. Längsparkstände benötigen eine Mindestbreite von 1,80 m und zum Radfahrstreifen hin einen Sicherheitsabstand von 0,50 m.

Radweg
Von der Fahrbahn getrennt verlaufende Radwege unterliegen ebenfalls dem Benutzungszwang durch den Radfahrer. Der Radweg wird in einer Breite von 1,00 m vom Gehweg abgetrennt. Er benötigt zur Fahrbahn hin einen Sicherheitsstreifen von 0,50 m. Dieser Sicherheitsabstand erhöht sich auf 0,75 m, wenn mindestens 1,80 m breite Längsparkstände parallel angeordnet werden.

Auf Grund des teilweise sehr schmalen öffentlichen Straßenraumes (13,5-15,5 m), konnten jeweils nur die Mindestmaße für die einzelnen Straßenraumelemente angenommen werden.

Ergebnis
Unter Berücksichtigung des Bestandes (Kanal, Gasleitungen Straßenraumbreite usw.) und der Integration möglichst vieler Gestaltungselemente zeigt die Bewertungsmatrix eindeutig, daß der Umbau der Hauptstraße mit einem Angebotsstreifen für Fahrradfahrer die gestellten Anforderungen am besten erfüllt.

Bewertung

Kriterien	Angebotsstreifen	Radfahrstreifen	Radweg
Fahrbahn, beide Richtungen	X	X	X
Parken, beidseitig	O	–	–
Parken, einseitig	X	O	O
Gehweg	X	O	X/ O
Baumallee	O	–	–
Baumreihe, einseitig	X	O	O /–

X: grundsätzlich möglich
O: nur eingeschränkt möglich
–: nicht möglich

Gewerbeflächen-Potentiale in Lohmar

- Gewerbegebiet Lohmar-Ort (Walterscheid/EMI-TEC) und Auelsweg-Süd
  Keine weiteren Flächenkapazitäten

- Gewerbegebiet Auelsweg
  Teilweise Flächenkapazitäten auf städtischen und privaten Grundstücken ca. 1,7 ha,
  Raiffeisenstraße/Bahntrasse ca. 1,0 ha

- Gewerbegebiet Burg Sülz
  Insgesamt ca. 14.5 ha Nettogewerbefläche
  Es wurden bereits 20 Verträge mit einem Flächenanteil von ca. 7 ha abgeschlossen.
  Weitere Flächenkapazität = 7,5 ha

- Gewerbegebiet Scheider Höhe
  Erweiterungsfläche 1,3 ha Gewerbegebiet für einen einzigen Betrieb mit der Möglichkeit auf Erweiterung, die noch nicht erfolgt ist.

- Gewerbegebiet Oberstesiefen
  1,0 ha Erweiterungsfläche
  Vorhandener, holzverarbeitender Betrieb mit der Möglichkeit auf Erweiterung.

- Gewerbegebiet Aggerhütte
  Erweiterung um 1,2 ha
  Bestehendes Gewerbegebiet. Wg. neu festgelegtem Überschwemmungsgebiet Erweiterung nicht realisierbar. Das Gewerbegebiet soll aus dem FNP gestrichen werden.

- Gewerbegebiet Wahlscheid
  bestehendes Gewerbe + 4,14 ha rückwärtiges Mischgebiet + 1,85 ha Mischgebiet mit Ausgleichsflächen
  Das MI-Gebiet liegt heute in dem neu festgelegten Überschwemmungsgebiet

- Gewerbegebiet Kreuznaaf
  0,9 ha Erweiterungsfläche zur Bestandssicherung

- Mischgebiet Breidenbach
  (Birker Fernsehturm) ca 2,2 ha incl. Erweiterung um 1,2 ha
  Zur Zeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen in Privatbesitz mit hervorragender Anbindung an die B 56.

Im FNP werden in Lohmar insgesamt 71,03 ha Gewerbeflächen (Bestand und Gewerbeflächenpotentiale, Stand Dezember 2000) dargestellt.

Parkplätze in Lohmar Zentrum - Bestand

lfd. Nr.	Standort	Kapazität	Eigenschaften	Zeitdauer	Ausl. 1	Ausl. 2	Art der Nutzer
					Donnerstag 15.00 Uhr	Montag 16.00 Uhr	
1	Frouardplatz	62	öffentlich	2 h P-scheibe	90%	90%	Kunden
2	Frouardplatz Nord	3	Privat, öffentl. zugängl.	keine	90%	100%	Kunden
3	Friesthof/ Sportplatz	61	öffentlich	keine	-	10%	Dauerparker
4	Aldi TG	33	Privat, öffentl. zugängl.	2 h P-scheibe	-	90%	Kunden
5	Edeka TG	25	Privat, öffentl. zugängl.	keine	-	40%	Kunden
6	Villa-Verde Straße	92	öffentlich	2 h P-scheibe	20%	30%	Dauerparker
7	Villa-Verde Straße (Nord)	6	öffentlich	1 h P-scheibe	90%	90%	Kunden
8	Hauptstraße/ Wiesenpfad	16	öffentlich	2 h P-scheibe	50%	70%	Kunden
9	Hauptstr. Nord (Rathausstr.)	13	öffentlich	1 h P-scheibe	90%	20%	Kunden
10	Stadthaus	76	öffentlich zugänglich	2 h P-scheibe	70%	90%	Dauerparker
11	Plus	40	Privat, öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	50%	40%	Kunden
12	Volksbank	26	Privat	während Bankbesuch	50%	60%	Kunden
13	Rathaus	14	öffentlich	1 h P-scheibe	90%	80%	Kunden
14	Rathaus II	38	Privat, öffentl. zugängl.	keine	50%	40%	Dauerparker
15	Am Bungert	30	öffentlich	1 h P-scheibe	20%	10%	Kunden
16	Bachstraße	19	öffentlich	keine	90%	70%	Dauerparker
17	Bachstraße Straßenraum	6	öffentlich	keine	90%	30%	Dauerparker
18	Hermann-Löns-Straße	19	öffentlich	keine	20%	30%	Dauerparker
19	Poststraße	19	öffentlich	2 h P-scheibe	50%	50%	Kunden
20	Poststraße Straßenraum	18	öffentlich	keine	90%	90%	Dauerparker
21	Breiter Weg	7	Privat, öffentl. zugängl.	keine	90%	90%	Kunden
22	Im Backesgleiten	14	Privat, öffentl. zugängl.	während Einkauf	90%	70%	Kunden
23	Spielhalle	keine	Privat, nicht öffentl. zugänglich	während Benutzung der Spielhalle	-	70%	privat
24	Sparkasse	14	Privat, öffentl. zugängl.	30 Minuten	90%	50%	Kunden
25	Hauptstr. Mitte (Rathaus-Kirche)	13	öffentlich	1 h P-scheibe	90%	30%	Kunden
26	Kath. Gemeindehaus	30	Privat, öffentl. zugängl.	keine	50%	10%	Dauerparker
27	Ev. Kirche	23	Privat, öffentl. zugängl.	2 h P-scheibe	50%	50%	Dauerparker Kunden
28	Hauptstr. Süd (Kreisstr.-Ausfahrt)	25	öffentlich	1 h P-scheibe	50%		Kunden
29	Raiffeisenstraße Nord	5	Privat, öffentl. zugänglich	keine	-	60%	Kunden
	Summe	**747**					

Parkraumkonzept für Lohmar Zentrum

lfd. Nr.	Standort	Kapazität	Eigenschaften	Zeitdauer	Art der Nutzer
1 2	**Frouardplatz**	**heute 65**			
	Variante 1	**58**	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
	Variante 2	**51**	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
	Variante 3	**51**	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
3	Friedhof/Sportplatz	61	öffentlich	keine	Dauerparker
4	Aldi	33	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Kunden
5	Edeka	25	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Kunden
6 7	**Vila-Verde-Straße**	**heute 98**			
	Variante 1	**160** (140 in TG)	Privat, öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	Kunden
	Variante 2	**210** (200 in TG)	Privat, öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	Kunden
8	Hauptstr./Wiesenpfad	**zur Bebauung vorgeschlagen**			
	Hauptstrasse	**heute 51**			
	Entwurf	**59**			
9	Hauptstr. Nord (bis Rathausstr.)	16	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
25	Hauptstr. Mitte (Rathaus-Kirchstr.)	12	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
28	Hauptstr. Süd (Kirchstr.-Auelsweg)	31	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
10	Stadthaus	76	öffentlich zugänglich	2 h P-scheibe	Dauerparker
11	Plus	40	Privat, öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	Kunden
	Rathausstraße	**heute 108**			
12	**Variante 1b**	**76**	Privat, öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	Kunden
14		**49**	öffentlich	1 h P-scheibe	Kunden
12	**Variante 4**	**120 (240) in TG**	Privat, z.T. öffentl. zugängl.	1 h P-scheibe	Kunden
16	Bachstraße	19	öffentlich	keine	Dauerparker
17	Bachstraße Straßenraum	6	öffentlich	keine	Dauerparker
18	Hermann-Löns-Straße	19	öffentlich	keine	Dauerparker
19	Poststraße	19	öffentlich	2 h P-scheibe	Kunden
20	Poststraße Straßenraum	18	öffentlich	keine	Dauerparker
21	Breiter Weg	7	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Kunden
22	Im Backesgarten	14	Privat, öffentl. zugängl.	Einkauf	Kunden
24	Sparkasse	14	Privat, öffentl. zugängl.	30 Minuten	Kunden
26	Gemeindehaus	30	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Dauerparker
27	Ev. Kirche	23	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Dauerparker
29	**Raiffeisenstraße/ Auelsweg**				
	Entwurf	**285**			
	Raiffeisenstraße	*100*	öffentlich	keine	Kunden
	Auelsweg	*60*	öffentlich	keine	Kunden
	Parkplatz	*25 (50)*	öffentlich	keine	Kunden, Dauerparker
	Firmengelände	*100*	Privat, öffentl. zugängl.	keine	Kunden
	Bilanz:	**1079 bis 1141 Parkplätze (332 bis 394 zusätzl. Parkplätze)**			

Keine neuen Einbahnstraßen wegen Ortsumgehung

ca Lohmar. Auch bei der Bürgerversammlung zum Entwicklungskonzept war ganz klar die Ablehnung eventueller neuer Einbahnstraßen im Ortskern zu spüren. Damit dürften Planer, Kommunalpolitiker und Einwohner weiterhin einer Meinung sein wie schon bei der ersten Vorstellung der Verkehrsuntersuchung in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 23. März (die „Rundschau" berichtete). Diplom-Ingenieur Hans-Rainer Runge schlägt vor, dass die Autos auch nach dem Bau der Ortsumgehung auf der bisherigen Staustrecke Hauptstraße in beide Richtungen fahren. Damit können die Anwohner vor allem der Bachstraße, aber auch anderer Seitenstraßen zufrieden sein. Sie hatten bei den ersten Einbahn-Überlegungen schon protestiert. Denn wenn die Hauptstraße teilweise zur Einbahnstraße etwa in Richtung Donrath würde, müsste der Gegenverkehr in Richtung Siegburg über Seitenstraßen fließen, was dort zu mehr Verkehrsbelastung führen würde. Entlastung durch die Ortsumgehung soll es aber für alle geben. In der Hauptstraße dadurch, dass dort die Zahl von 21 000 Fahrzeugen täglich auf 12 000 sinkt. Und für die Bewohner anderer Straßen durch den erhofften Wegfall der Schleichverkehre. Runge wiederholte auch seinen Vorschlag für einen Schnellbus auf der alten Schienentrasse Siegburg–Lohmar. Unsere Bilder zeigen: das Publikum (rechts) sowie Diplom-Ingenieur Runge, den Technischen Beigeordneten Wolfgang Röger und Planer Hans-Joachim Hamerla (linkes Bild, von rechts) auf dem Podium.

Visionen für die Zeit nach dem Stau

DISKUSSION Planer stellte den Lohmarern die Ergebnisse der jüngsten Verkehrsuntersuchung vor. Anlieger hegen keine Sympathie für Einbahnstraßenlösung und Aggertalbahn

[illegible]

[illegible]

„Lärm von zwei Seiten"

[illegible]

Pressespiegel

So könnte Lohmars Ortskern einmal aussehen. Zwischen Hauptstraße (unten) und Villa-Verde-Straße entsteht ein Einkaufskarree. Ein Kreisverkehr (links oben) sorgt für einen ampelfreien Abfluss des Verkehrs und die Raiffeisenstraße wird mit dem Auelsweg verbunden (nicht zu sehen).
RISO: BK

Einkaufen soll bald Spaß machen

Marketing-Verein befürwortet Einbahnstraßen, will sich aber nicht festlegen

Ganz neu, aber doch alt: Der Stadtmarketing-Verein stellte gestern die Einbahnstraßenlösung für das Lohmarer Zentrum vor.

VON HOLGER KLEIN

Lohmar Vereinsvorsitzender Hans Günther van Allen und sein Vize Paul Hoscheid wollten sich zu keiner klaren Empfehlung durchringen, „schließlich gibt es noch weitere Workshops und Sitzungen zu dem Thema, und wir wollen uns nicht in eine Möglichkeit verrennen". Doch der Rückbau der Hauptstraße durch die Einrichtung zweier Einbahnstraßen „ist schon eine sehr realistische Option", war sich die Vorstandsspitze einig.

Die Idee, im Zuge des Stadtentwicklungsprozesses die Hauptstraße im Ortskern in Fahrtrichtung Wahlscheid zu einer Einbahnstraße zu machen und den gegenläufigen Verkehr über den Breiter Weg und die Villa-Verde-Straße in Richtung Siegburg fließen zu lassen, gab es schon länger. Die Grünen kamen schon vor anderthalb Jahren mit diesem Vorschlag, der damals jedoch von Teilen der CDU und SPD sowie dem Stadtplaner Hans-Joachim Hamerla abgelehnt wurde. Die Lösung, den Hauptstraßenrückbau nach Hennefer Vorbild mit einem Begegnungsverkehr durchzuziehen, schien das Rennen zu machen. Doch kurz vor Weihnachten kam plötzlich die Einbahnstraßen-Lösung wieder auf den Tisch. Gestern nun stellten van Allen und Hoscheid die druckfrischen Pläne vor, die das Planungsbüro Hamerla erstellt hat. Das Ergebnis konnte sich durchaus sehen lassen. Die Hauptstraße wird mit Bäumen, Parkbuchten und Verengungen entschiedener gemacht. Im Ortskern sollen die Einbahnstraßen dafür sorgen, dass in dem Raum zwischen Hauptstraße und Villa-Verde-Straße ein Karree entsteht, „in dem das Verweilen Spaß macht. Wir wollen eine gemütliche Einkaufssituation der kurzen Wege", erklärt van Allen. Ziel müsse sein, die Kaufkraft in der Stadt zu binden „und das schaffen wir nur durch eine Steigerung der Attraktivität". Ein Investor, der die Einkaufsmöglichkeiten ja erst noch erschaffen muss, ist zwar noch nicht in Sicht, doch das sei logisch, da die Entscheidung über die Gestaltung der Hauptstraße noch nicht gefallen sei. Es werde sich auszahlen, dass Teilflächen des angestrebten Einkaufskarrees in städtischem Besitz seien, „die vereinfacht die Planungen", so van Allen.

> **Eine Einkaufssituation der kurzen Wege.**
> GÜNTHER VAN ALLEN

In den nächsten Tagen gibt es doch eine Bürgerbefragung und mehrere Beratungen, dann will der Verein den Ratsmitgliedern eine klare Empfehlung aussprechen.

Die Ortsumgehung als Rettungsanker

Planer stellt Ideen für Zeit nach Verkehrsentlastung vor – Kaufkraft binden

Von Katrin Reiche

Lohmar – „Wir wollen die Jahrhundert-Chance, die uns der Bau der Umgehungsstraße bietet, nutzen, um die Innenstadt attraktiver zu gestalten", beschreibt Stadtplaner Hans-Joachim Hamerla die Zielsetzung, die die Kommune mit der künftigen Verkehrsentlastung der Hauptstraße verbindet. Etwa 30 Einzelhändler aus der Innenstadt waren gekommen, um mit dem Stadtplaner, mit Bürgermeister Horst Schöpe und dem Ersten Beigeordneter Wolfgang Röger über die Einzelhandelsentwicklung im Zentrum zu diskutieren.

Insbesondere ging Hamerla – der Dortmunder Stadtplaner ist mit ähnlichen Projekten auch in Hennef und Niederkassel befasst – auf Neugestaltungsmöglichkeiten der Hauptstraße, der Vila-Verde-Straße und des Frouardplatzes ein, aber auch auf die bessere Integration des Gewerbegebiets Auelsweg und der Raiffeisenstraße in die Innenstadt.

Kaufkraft steigern

Von grundlegender Bedeutung, so Hamerla, sei es, das Zentrum für Investoren interessanter zu gestalten, denn es müssten bestimmte Voraussetzungen vorhanden sein, um eine Entwicklung überhaupt zu ermöglichen". Das vorrangige Ziel des Stadtplaners lautet, den Kaufkraftanteil, der in Lohmar verbleibt, von derzeit 45,9 Prozent auf 50 bis 55 Prozent zu steigern. Zur Zeit sei die in Lohmar gebundene Kaufkraft zu gering, so Hamerla. Der Durchschnittswert im Einzelhandel liege pro Person zur Zeit bei 10 900 Mark im Jahr. Dies sei jedoch kein zufriedenstellendes Ergebnis. Das Rezept, das der Stadtplaner anbot: Nötig sei in der Innenstadt „eine gesunde Mischung" von Einzelhandel unterschiedlicher Branchen mit Gastronomie und Wohnraum; es dürfe aber keinesfalls zu einem Verdrängungsprozess kommen. Doch genau das befürchten einigen Geschäftsleute: „Wie stellen Sie sich das vor, dass der vorhandene Einzelhandel existent bleiben soll?" Hamerla erklärte, dass der Einzelhandel einen „Magneten" brauche, um zu überleben. Vorstellbar sei, einen großen Unterhaltungselektronik- oder Lebensmittelmarkt ins Zentrum zu ziehen.

VORSCHLÄGE zur Einzelhandelsentwicklung präsentierte der Stadtplaner Hans-Joachim Hamerla interessierten Geschäftsleuten.

Wochenmarkt

Die „Erhöhung der Aufenthalts-Qualität" in der Innenstadt könne auch durch einen Wochenmarkt auf dem Frouardplatz, der in der übrigen Zeit als Parkplatz genutzt werden sollte, erzielt werden, schlug der Stadtplaner vor. Auch die Gastronomie spiele eine wichtige Rolle und könne in größere Geschäfte integriert werden. Weitere Vorschläge: Eine kompaktere Bebauung der Vila-Verde-Straße, die zudem durch eine Fußgängerzone an Attraktivität gewinnen könne. Auch solle ein neues Parkplatz-System das „Leben und Einkaufen in der Stadt" erleichtern und die drei Einkaufsgebiete besser verbinden.

Wichtig sei jetzt, dass die Bauzeit der Ortsumgehung eingehalten werde, denn erst danach könne man mit den Maßnahmen im Zentrum beginnen, so der Stadtplaner. „Wir müssen die Seile fester zurren", forderten auch die Bürger eine Fertigstellung in der vorgegebenen Zeitspanne von drei bis vier Jahren.

Kein Schienenverkehr auf Bahntrasse – Konzept zur Stadtentwicklung

Streit um die Hauptstraße

cs Lohmar. Drei für die Stadtentwicklung wichtige Beschlüsse gab es in der Sitzung des Stadtrates. Zum einen wurde einstimmig das vom Fachausschuss empfohlene Vorhaben der ortsansässigen Schulte Wohnbau GmbH genehmigt, wonach 30 Wohneinheiten im zweiten Bauabschnitt auf dem ehemaligen Bartenfeld-Fischer-Fabrikgelände in Ortskern entstehen können („Rundschau" vom Samstag). Außerdem wird, durch ein Votum gegen die Stimmen der Grünen und einiger SPD-Stadtverordneter, die stillgelegte Trasse der Aggertalbahn Siegburg–Lohmar (früher „Lohmar Gnietsche") im Lohmarer Stadtgebiet endgültig für den Schienenverkehr aufgegeben. Beim dritten Beschluss wäre es beinahe zum Ende der bisherigen einvernehmlichen Linie aller Fraktionen bei der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzeptes gekommen. Auch dank der Vermittlung des 1. Beigeordneten Wolfgang Röger (CDU) wurde in der fünfstündigen Marathonsitzung dann doch einstimmig eine Basis gefunden, auf der weiter gearbeitet werden kann. Das Entwicklungskonzept ist wichtig für die Zeit nach der für Ende 2000 erwarteten Fertigstellung der Ortsumgehung über die Autobahn, womit sich der starke Verkehr im Ortskern fast um die Hälfte verringern soll. In dem Konzept geht es um einen Rückbau der Hauptstraße mit Allee oder nur einer Baumreihe, sowie um neue Geschäftsansiedlungen im Ortskern, um Parkplätze, Radwege und mögliche Einbahnstraßen, gegen die sich vor allem Bürger von Parallelstraßen wie der Hochstraße wegen befürchteten Verkehrszuwachs wehren. Die Grünen wollten im weiteren Verfahren noch eine bisher nicht geprüfte Variante einer Einbahnregelung für die Villa-Verde-Straße untersuchen lassen, die auch teilweise die Hauptstraße zusätzlich entlasten könne. Doch sie fanden keine Mehrheit. Damit wird dieser Vorschlag auch nicht weiter untersucht, während ansonsten bei der Hauptstraße weiter geprüft werden kann, wie breit Fahrbahn, Gehwege und Radstreifen angelegt sein können. Das stand kurzzeitig in Frage, als CDU, UWG und FDP schon beidseitiges Parken und zwei Baumreihen in der engen Straße beschließen wollten, was zu Kosten der Radfahrer gegangen wäre. Wegen dieser Vorfestlegung mit möglicher Verdrängung der Radler in Seitenstraßen, wie SPD und Grüne befürchteten, in den ansonsten noch offenen Untersuchungen, drohte die Opposition, die Mehrheit müsse künftig das Konzept alleine tragen. Doch einigte man sich, mehrere Alternativen weiteruntersuchen zu lassen.

Hauptstraße soll Hauptstraße bleiben

Bürger diskutierten verschiedene Verkehrsführungen durch den Ortskern

Von Marc Del Din

Lohmar – „Wir sind heute hier, um Ihre Anregungen aufzunehmen", forderte Beigeordneter Wolfgang Röger die mehr als 100 Besucher der Informationsveranstaltung „Stadtmarketing- und Entwicklungskonzept Ortskern Lohmar" auf, ihre Meinung zu sagen. Bevor es dazu kam stellte Hans-Rainer Runge vom Verkehrsplanungsbüro R+T neben der Machbarkeitsstudie der Aggertalbahn die Ergebnisse einer Analyse über die Auswirkungen verschiedener Möglichkeiten der Autoverkehrsführung durch den Ortskern vor.

„Einen Ort mit einem so hohen Anteil an Durchgangsverkehr habe ich noch nicht kennen gelernt", sagte Runge. Von den etwa 21 000 Autos, die täglich die Hauptstraße passierten, seien fast die Hälfte auf der Durchreise. Auch die Bachstraße und die Altenather Straße seien davon betroffen. Nach dem Bau der Umgehungsstraße werde sich die Zahl um 6000 bis 9000 reduzieren. Als weitere Schritte sollten die Hauptstraße für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht, eine Verbindung zwischen Brückenstraße und Auelsweg gebaut und vor allem die Zufahrt zur Stadt von Siegburg her aufgewertet werden. „Das muss unbedingt wieder in die Diskussion gebracht werden." Runge demonstrierte verschiedene Einbahnstraßenführungen, die er jedoch alle nicht empfahl, da sie zu mehr Verkehr in den Bereichen Bachstraße, Wiesenpfad und Villa-Verde-Straße führen würden.

MEHRERE Möglichkeiten der Verkehrsführung stellte Ingenieur Hans-Rainer Runge den Besuchern der Informationsveranstaltung in der Aula der Lohmarer Hauptschule vor. (Bild: Del Din)

Trotzdem wollten Zuhörer mehr Zahlen über eine große Einbahnstraßenlösung – auf der Hauptstraße in die eine und auf der Villa-Verde-Straße und der Raiffeisenstraße in die andere Richtung – wissen. Auch dieser Variante erteilte der Experte eine Absage, die von vielen Besuchern unterstützt wurde. „Die Hauptstraße ist Hauptstraße und soll das auch bleiben", brachte ein Bürger die Stimmung auf den Punkt. Er erhielt viel Applaus. Den gleichen Standpunkt vertrat ein anderer Lohmarer: „Wenn wir die Villa-Verde-Straße nun auch noch mit Verkehr belasten, haben wir gar keine Flaniermeile mehr, und das wäre ein Todsünde." „Ich habe den Eindruck", fasste Beigeordneter Röger zusammen, „dass wir die Hauptstraße in beide Richtungen geöffnet haben wollen." Dieser Eindruck sei sehr wichtig.

Der zeitliche Ablauf

Meinungen, Ideen, Vorschläge und Entscheidungen zur und über die Entwicklung Lohmars stehen in den nächsten Monaten an. Der geplante Ablauf:

8. Mai, 19 Uhr – Workshop zur Einzelhandelsentwicklung im Zentrum von Lohmar-Ort

10. Mai, 18 Uhr – Workshop Rathausstraße

11. Mai, 16 Uhr – Workshop Villa-Verde-Straße/Frouardplatz

11. Mai, 19.30 Uhr – Workshop Raiffeisenstraße/Gewerbegebiet Auelsweg (alle Workshops finden im Ratssaal statt, Anlieger werden schriftlich eingeladen, aber auch jeder andere kann daran teilnehmen)

17. Mai, 20 Uhr – Workshop zum Umbau der Hauptstraße (Ort steht noch nicht fest)

21. Juni – Beratung von Einzelthemen und Bericht im Stadtentwicklungsausschuss

Juni – Zusammenfassender Workshop mit öffentlicher Diskussionsveranstaltung

Juli/August – Veranstaltung mit Architekten, Maklern und Flächeneigentümern

September – Vorstellung des Gesamtkonzeptes

Oktober – öffentlicher Workshop

Dezember – Fertigstellung des Gesamtkonzeptes

Probleme gibt es mit den Radwegen

Lange Diskussionen im Rat – Ideen aus den Workshops zum Teil verworfen

Von Katrin Reiche

Lohmar – Hitzige und lange Diskussionen über die Neugestaltung der Hauptstraße lieferten sich die Fraktionen am Donnerstagabend im Stadtrat. Die politische Abstimmung der Ergebnisse aus den vorangegangenen Workshops, in denen die Bürger mit dem Stadtentwickler Hans-Joachim Hamerla seine Konzepte diskutiert hatten, gestaltete sich nicht einfach. „Die Varianten sind noch nicht genügend durchdacht", monierte Horst Becker von den Bündnisgrünen. Er gebe zu viele Lücken in dem Vorschlag der Verwaltung.

Größter Streitpunkt war die Problematik, auf der Hauptstraße angemessene Radwege unterzubringen. Manfred Kühl (CDU) plädierte dafür, die vorgesehenen Fahrradstreifen auf der Hauptstraße durch eine „Fahrrad-Infrastruktur" zu ersetzen, also mehr Radwege in den Nebenstraßen zu erschließen. SPD und Grüne sahen dies als Gefahr, dass die Radfahrer ganz aus der Hauptstraße verdrängt würden. „Die Mehrheit begeht einen großen Fehler, wenn sie tatsächlich auf beidseitige Parkplätze auf der Hauptstraße besteht und dadurch die Radwege verhindert", mahnte Horst Becker. Man müsse noch einmal über die Parkplätze nachdenken, forderten Grüne und SPD. Schließlich werde durch die vorgesehenen Querverbindungen von der Villa-Verde-Straße – wo zahlreiche neue Parkmöglichkeiten entstehen sollen – zur Hauptstraße die Erreichbarkeit des Zentrums zu Fuß erleichtert.

Dass beidseitige Parkplätze, eine Allee und Radwege auf der Hauptstraße aufgrund des Platzmangels gemeinsam nicht möglich seien, bekräftigte auch der Erste Beigeordnete Wolfgang Röger. Dennoch will die Verwaltung, dass Radfahrer weiterhin auf der Hauptstraße fahren sollen. So soll jetzt überprüft werden, ob die gesetzliche Mindestbreite eines Radstreifens auf der Fahrbahn von 1,25 Metern in Lohmar unterschritten werden kann, ohne die Sicherheit der Radfahrer zu gefährden. Als Alternative werde auch der Antrag der Grünen für einen ausgebauten, 1,50 Meter breiten Radweg geprüft. „Das geht natürlich nur, wenn auf etwas anderes verzichtet wird", so Röger.

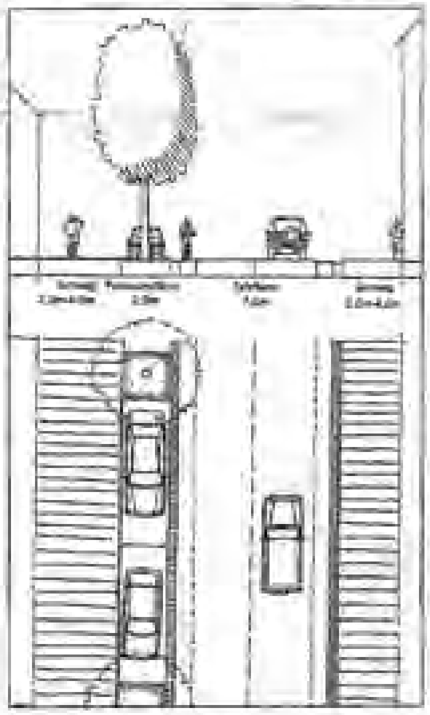
Der Antrag der UWG, mittels einer Allee auf der Hauptstraße die private Begrünung der Hausfassaden finanziell zu unterstützen, wurde jedoch von allen anderen Parteien abgelehnt. Die Ergebnisse der neuerlichen Überprüfungen sollen nach der Sommerpause öffentlich vorgestellt werden.

Jahrhundertchance für Lohmar

ca Lohmar. Wenn man alle Wünsche für den Umbau der Lohmarer Hauptstraße im Ortszentrum erfüllen wollte, müsste sie mindestens 23 Meter breit sein. Damit hätten Autos auf den beiden Richtungsfahrbahnen und in Parktaschen, Radfahrer beidseits auf Radwegen und Fußgänger beidseits auf großen Bürgersteigen mit Alleebäumen schön viel Platz. Das verdeutlichte der mit der Stadtentwicklung beauftragte Dortmunder Planer Hans-Joachim Hamerla anhand einer Skizze, die einen großen Querschnitt der Bundesstraße 484 im Ort zeigt.

Daneben war aber auch in anderen Querschnitten deutlich zu sehen, dass die Hauptstraße die Breite dafür nicht hat, sondern nur 14 bis 16 Meter von Hauskante zu Hauskante misst. Fazit des Planers: Eben deshalb müsse man sich unterhalten, um zu schauen, wie man die meisten der Wünsche auch im vorhandenen Straßenraum der engen Ortsdurchfahrt erfüllen könne. Genau dazu waren rund 60 interessierte Bürger, Geschäftsleute, Anlieger und Kommunalpolitiker zum Workshop Stadtentwicklung in den neuen Ratssaal gekommen. Die Diskussion über die Hauptstraße war Abschluss einer Reihe mit insgesamt fünf solcher Veranstaltungen und Vorstellungen neuer Pläne auch für andere Bereiche in Lohmar-Ort, nämlich Rathausstraße, Villa-Verde-Straße, Prozardplatz, Raiffeisenstraße und Gewerbegebiet Auelsweg. Gemeinsames Ziel: Das Ortszentrum soll attraktiver werden, nachdem die Ortsumgehung über die Autobahn voraussichtlich zur Jahreswende 2003/2004 fertig ist und dann der derzeit noch von 23 000 Fahrzeugen täglich gequälte Ortskern um 10 000 Fahrzeuge entlastet wird. Eine große Chance, die Hamerla auch mit Blick auf das Beispiel Hennef als „Jahrhundertchance für Lohmar" bezeichnete.

So könnte die Hauptstraße aussehen: Der obere Teil der Skizze zeigt den Querschnitt bei 7 Meter breiter Fahrbahn mit 70 Zentimeter breiten Radwegstreifen beidseits auf der Fahrbahn. Im unteren Teil der Skizze ist eine Sicht von oben dargestellt mit Autos (links) in Parkbuchten und eingezeichneten Bäumen. Bei einer anderen Variante ist die Fahrbahn nur 6,50 Meter breit, was Raum lässt für eine weitere Baumreihe auf der anderen Straßenseite.



Wie sich am Mittwochabend im Ratssaal herausstellte, passt doch noch einiges auf die Hauptstraße. Planer Hamerla schlägt zwei Varianten zum Umbau der B 484 auf dem rund zwei Kilometer langen Teilstück zwischen Auelsweg und Wiesenpfad vor. Beide haben je nach Örtlichkeit und Aussparung für Parkbuchten und Bäume rund zwei bis vier Meter breite Bürgersteige. Beidseits auf der Fahrbahn sind 70 Zentimeter breite, entweder markierte oder gepflasterte Radwegstreifen vorgesehen. Der Unterschied liegt in der Fahrbahnbreite, entweder 7 Meter mit dann nur einer durchgehenden Baumreihe auf der westlichen Straßenseite oder 6,50 Meter mit Platz für zwei Baumreihen als Allee. Bei der geringeren Breite muss allerdings bei bestimmten Begegnungsverkehren von Bus und Lkw dann der Radstreifen überfahren oder hinter dem Radler hergefahren werden. Zu diskutieren ist auch, ob es Busbuchten gibt, oder der Bus auf der Fahrbahn hält.

Mittels eines „Baumtores", das sind beidseits eng hintereinander gepflanzte Bäume, soll der Autofahrer aus Richtung Donrath in Höhe des Wiesenpfades auf den Beginn des Zentrums aufmerksam werden. Aus Richtung Siegburg soll die Kreuzung am Auelsweg ausgebaut werden, um dort die Eingangssituation in den Zentralbereich zu markieren, eventuell auch mit neuen Häusern auf den freien Grundstücken. Der Planer schlägt als Alternative an der gerade ausgebauten Einmündung Auelsweg den Umbau zu einem Kreisverkehr vor. Auch innerstädtisch soll einiges geschehen. So könnten die Mauern am Park der Villa Friedlinde wegfallen, um mit Umgestaltung des Vorplatzes eine Blickbeziehung in den Park zu schaffen. Wo die Post steht und einst die Postpassage geplant war, könnte ein von Häusern umfasster Platz entstehen.

Vieles weiteres ist in der Diskussion, etwa ein Wochenmarkt auf dem Platz vor dem Rathaus und die Umgestaltung der als Barriere und Stolperfalle wirkenden Brunnenanlage auf dem Prozardplatz vor dem Aldi. Ebenso als partielle zweite Achse parallel zur Hauptstraße die verkehrsberuhigte Villa-Verde-Straße, der Bau von zusätzlichen Parkplätzen, Radwegen und die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen.

Vor allem alteingesessene und ältere Bürger äußerten Skepsis wegen der Parkplätze, der Radwege, eines möglichen jahrelangen Umbaus und der Unannehmlichkeiten bis hin zu starken Geschäftseinbußen. Aber letztlich überwogen die Stimmen der jüngeren Leute und Gewerbetreibenden, die meinten, man solle sich nicht wegen eines Radweges streiten, sondern alles daran setzen, den Ortskern attraktiver zu gestalten und damit den sehr hohen Kaufkraftabfluss von 54 Prozent aus Lohmar zu stoppen. „Lieber ein Ende mit Schrecken, also unbequeme Umbaumaßnahmen, als ein Schrecken ohne Ende, also eine weiterhin zunehmend unattraktive Hauptstraße", sagte ein Einzelhändler und erhielt dafür den meisten Applaus.

Nach mittlerweile anderthalbjähriger Diskussion und nun erstmals vorliegenden konkreten Plänen und Skizzen solle man in der weiteren Planung parallel zum Bau der Ortsumgehung fortfahren, lautete der Tenor. Das sei auch nötig, um alles klar für Zuschussanträge zu machen, hieß es von Hamerla, der warnte, „die Jahrhundertchance zu vertun". Die Anregungen und Wünsche der Bürger aus allen Workshops gehen nun als Bericht in eine Sondersitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 21. Juni. Danach kommt die Planung erneut in die Bürgerbeteiligung. Alles mit dem Ziel, am Tag der Eröffnung der Ortsumgehung das Bauschild für die Umgestaltung der dann entlasteten Hauptstraße aufzustellen.

Bürger diskutieren jeden Plan

In speziellen Workshops wird fast immer ein Konsens gefunden

Von Katrin Reiche

Lohmar – Da hatten die Bürger eine zarte Nuss zu knacken. Sie sollten in zwei Workshops die Grundlagen für die Neugestaltung der Lohmarer Innenstadt mit bestimmen. Stadtplaner Hans-Joachim Hamerla legte seine Konzepte zur Rathausstraße, zur Vila-Verde-Straße und zum Frouardplatz vor, aber auch zur Entwicklung des Auelweges und der Raiffeisenstraße. „Jetzt sind Ihre Vorschläge und Meinungen gefragt. Wir hoffen, dass wir am Ende zu einem Konsens kommen", forderte Hamerla die Bürger zur munteren Diskussion auf.

„Aus ursprünglich vier Vorschlägen zur Bebauung der Rathausstraße wurde schließlich mit Hilfe der Bürger eine Lösung gefunden", freute sich der Stadtplaner zum Schluss. Dennoch, es gab Problemzonen. Zwar waren sich alle Anwesenden über die Gefahren im engen Kreuzungsbereich Bachstraße/Ecke Mühlenweg einig. Doch der Vorschlag Hamerlas, die Rathausstraße abzurunden und übersichtlicher in die Bachstraße einlaufen zu lassen, fand bei dem Inhaber des Grundstücks an der Kreuzung Rathausstraße/Bachstraße keine Zustimmung: Er fühle sich von der Straßenführung bedrängt oder gar vertrieben.

Konsens dagegen fand sich für eine mögliche Ausdehnung der Tempo-30-Zone von der Bachstraße bis in die Rathausstraße. Aber auch den Fahrradverkehr will man durch neue Radwege verbessern, und vor dem Rathaus sei ein Platz für Veranstaltungen vonnöten, so Hamerla. Außerdem habe man sich auf den Bau zusätzlicher Parkplätze hinter der Volksbank geeinigt: „Der Zu- und Abfluss des Verkehrs muss jedoch auf kürzestem Weg zur Hauptstraße oder Rathausstraße führen", sagte einer der Bürger aus Angst vor ständigen Staus in dem Gebiet.

Die Notwendigkeit neuer Parkplätze war auch Thema bei der Diskussion um die Vila-Verde-Straße und den Frouardplatz. Zur Not akzeptiere man auch eine Tiefgarage mit eventueller Vernetzung zum Edeka-Parkhaus, sagten die Bürger. Einig war man sich, dass die Vila-Verde-Straße als zweite Achse parallel zur Hauptstraße, jedoch verkehrsberuhigt, verlaufen soll. Eine „weiche Fußgängerzone" erlaube auch Anlieger-Zufahrten und Kurzzeit-Parken in der Straße. Auch der von Hamerla vorgestellte Plan einer überdachten Passage an der Ecke Kirchstraße fand die Zustimmung der Bürger.

GESPANNT studierten die Bürger die Pläne Hamerlas zur Entwicklung der Innenstadt. Denn jetzt waren ihre Vorschläge für ein belebtes Zentrum gefragt. (Bild: Reiche)

Als Bedrohung für den Einzelhandel auf dem Frouardplatz sahen die Lohmarer allerdings die Etablierung eines Wochenmarktes auf dem Platz. Der Stadtplaner erklärte, es sei eindeutig nachweisbar, dass ein Wochenmarkt auch externe Kunden anziehe und den bestehenden Einzelhandel unterstütze. Geeinigt hat man sich schließlich auf eine „multifunktionale Fläche" für Veranstaltungen und Feste mit der Option, den Wochenmarkt etwa vor dem Rathaus zu etablieren.

Auch in der Diskussion über den Auelweg und die Raiffeisenstraße war die Einzelhandelsentwicklung von großer Bedeutung. Die Bürger forderten allerdings in dem Randgebiet deutlich mehr Einzelhandel, als der Stadtplaner für „gesund" hielt: „Zuviel Einzelhandel in diesem Gebiet schädigt die Kaufkraft im Zentrum", mahnte der Fachmann. Die Entwicklung des Gewerbegebiets stehe jedoch erst einmal hinten an, man müsse mit der Belebung des Zentrums beginnen.

Am morgigen Mittwoch wird über die Hauptstraße diskutiert. Der Workshop beginnt um 20 Uhr im Rathaus.

Lohmarer Zentrum: Nun kommen die Entscheidungen

Wohin mit dem großen Einzelhandel? • Platz für Radler auf der Hauptstraße?

Von Jürgen Morich

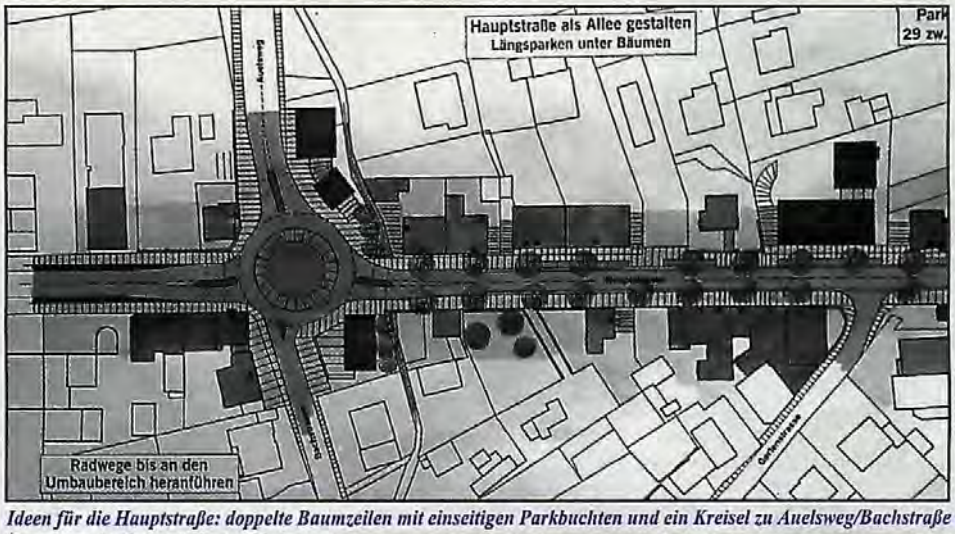
Manchem war der Stadtmarketing-Prozeß für ein neues Lohmarer Zentrum bisher zu langwierig und theoretisch gewesen, doch jetzt kam Schwung in die Sache. In einer Serie von fünf öffentlichen Treffen im neuen Sitzungssaal des Rathauses legte Stadtplaner Hans-Joachim Hamerla konkrete Zeichnungen auf den Tisch. Und: Wichtige Entscheidungen wurden vorbereitet.

Beim Workshop zur Rathausstraße stand die Kreuzung mit Bachstraße und Mühlenweg im Blickpunkt. Der bereits in einem Bebauungsplan enthaltene Vorschlag, die Rathausstraße runder in die Bachstraße laufen zu lassen, stieß auf die Abneigung des Grundstückseigentümers an der Ecke. Ein Platz für Veranstaltungen wäre vor dem Rathaus denkbar, zusätzliche Parkplätze könnten hinter der Volksbank gebaut werden.

Auch beim Workshop zu Frouardplatz und Vila-Verde-Straße forderten vor allem Geschäftsleute mehr Parkmöglichkeiten. Die Vila-Verde-Straße soll weiterhin eine befahrbare Fußgängerzone sein, eine überdachte Passage zur Hauptstraße (an der Stelle des früheren Projektes „Postpassage") wurde mit etwa 2.000 qm Verkaufsfläche fixiert. Der Brunnen auf dem Frouardplatz soll einer Mehrzweckfläche weichen, die für Feste, Wochenmarkt und auch zum Parken genutzt werden kann. Auch künftig werden im Zentrum „Magneten" benötigt (wie jetzt „Aldi"), um Kunden auch in kleinere Geschäfte zu bringen.

Beim Workshop Raiffeisenstraße/Auelsweg berichtete Hamerla zunächst von seinem erfolglosen Versuch, den großen Einzelhandel vom Auelsweg nach Norden in den Bereich zwischen Kirch- und Raiffeisenstraße zu verschieben. In dem Fall hätte der künftige Kunde dort seinen „Kofferraum-Einkauf" mit dem „Erlebniseinkauf" im Lohmarer Ortszentrum verbinden können, indem er auf demselben Parkplatz stehenbleibt. Ersatzweise plädierte Hamerla dafür, das jetzige Einkaufsgebiet am Auelsweg (mit „Hit", „Norma", „Extra") nur ganz wenig und nur mit „zentrenunschädlichen" Branchen zu erweitern. Z.B. soll es dort kein großes Bekleidungsgeschäft geben, um Anbietern solcher Waren eine Chance im Zentrum zu lassen. Im bisherigen Industriebereich zwischen Autobahn und Raiffeisenstraße sollen Technologiefirmen oder Bürogebäude Platz finden.

Für die Straßenführungen mit und ohne Bahn legte Hamerla Varianten vor, eine davon schafft eine neue Verbindung zwischen Auelsweg und Brückenstraße. Vertreter von Supermärkten meldeten sich zu Wort und plädierten für mehr Verkaufsflächen am Auelsweg. Dabei war zu hören, dass „Lidl" bereits 15.000 qm des Lüghausen-Geländes neben der „Delfin"-Waschanlage erworben hat - mit Platz für 700 qm Verkaufsfläche, 140 Autostellplätze und weitere Fläche z.B. für einen Baustoffhandel. Auch das Interesse von „Aldi" ist bekannt, sich an der neuen Verbindungsstraße anzusiedeln. Besorgt über eine Massierung am Auelsweg äußerte sich der Inhaber des Edeka-Marktes am Frouardplatz: „Wir brauchen eine Überlebenschance - von Fußgängern allein können wir nicht leben."



Ideen für die Hauptstraße: doppelte Baumzeilen mit einseitigen Parkbuchten und ein Kreisel zu Auelsweg/Bachstraße

Rund 50 Teilnehmer besuchten den Workshop zum Umbau der Hauptstraße. Hamerla stellte unter Abraten von Einbahnlösungen zwei denkbare Fahrbahnbreiten vor. Bei einer auf 7,0 Meter verengten Fahrbahn wären markierte, auch für Autos überfahrbare Radstreifen (also keine echten Radwege) machbar, sowie eine Baumzeile mit Parkbuchten auf der westlichen Seite der Hauptstraße. Bei 6,50 Meter Breite wären auf beiden Seiten Bäume (also eine richtige Allee) und einzelne Zusatz-Parkflächen möglich, aber kaum noch Platz für Radler, was von Teilnehmern bemängelt wurde. Wenig Gegenliebe fand die Idee, die Busse nicht in Buchten, sondern als „Verkehrsbremse" auf der Fahrbahn halten zu lassen. Die Kreuzung mit Bachstraße und Auelsweg wurde alternativ als Kreisel vorgestellt; als nördlicher Zentrumseingang wurde auf Höhe des „China-Hauses" ein größeres Baumtor vorgeschlagen.

Bei den diversen Workshops im freundlichen Sitzungssaal des Rathauses kamen Bürger ebenso zu Wort wie interessierte Gewerbetreibende. Fotos: Morich

Nun muss die Politik entscheiden. Wichtige Weichen dürften in den Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses am 21. Juni und des Stadtrates am 27. Juni gestellt werden.