

Integriertes Entwicklungskonzept Erftstadt-Liblar



- Abschlussbericht -

Februar 2012

DSK

Deutsche Stadt- und Grundstücks-
entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Regionalbüro Bonn
Hochstadenring 50
53119 Bonn
Tel.: 0228 – 555 237 – 15
Fax: 0228 – 555 237 – 91

Bearbeiter:
Hans-Ulrich Schneider
Eva Radermacher
Estelle Dageroth

Integriertes Entwicklungskonzept Erftstadt-Liblar
--

1. Veranlassung und Zielsetzung	4
2. Raumordnerische und landesplanerische Einordnung	6
2.1. Lage und Lagebeziehungen	6
2.2. Landesentwicklungsplan NRW	7
2.3. Regionalplan Regierungsbezirk Köln	8
2.4. Region Köln-Bonn	9
2.5. Rhein-Erft-Kreis	15
3. Strukturdaten der Stadt Erftstadt	16
3.1. Stadthistorie	16
3.2. Demographie	17
3.2.1. Gemeindebasisdaten	17
3.2.2. Bevölkerungsentwicklung / demographischer Wandel	18
3.3. Finanzlage, Wirtschaft und Arbeitsmarkt	21
3.3.1. Haushaltssituation / Finanzlage der Stadt Erftstadt	21
3.3.2. Wirtschaftsstrukturdaten	23
3.3.2.1. Wirtschaft und Arbeitsmarkt	23
3.3.2.2. Handel im Wandel – Einzelhandelsentwicklung	26
3.4. Bildungs- und Wissenschaftslandschaft	27
3.5. Freizeiteinrichtungen, Kulturelle Infrastruktur und Tourismus	27
3.5.1. Freizeiteinrichtungen	27
3.5.2. Kulturelle Infrastruktur	28
3.5.3. Ausgangslage und Entwicklungspotentiale für den Tourismus	28
3.6. Verkehr	30
3.6.1. Individualverkehr: Auto	30
3.6.2. Individualverkehr: Radverkehr Erftstadt	31
3.6.3. Individualverkehr: Via Pees Erftstadt	31
3.6.4. ÖPNV: Bahn- und Buslinienverkehr Erftstadt	32
3.6.5. ÖPNV: Sammeltaxi	33
3.7. Zusammenfassung – SWOT-Analyse Erftstadt	34

4. Das Untersuchungsgebiet	35
4.1. Lage und Lagebeziehungen	35
4.2. Gebietsabgrenzung und –beschreibung	35
4.3. Bestehende Pläne und Planungsansätze	37
4.3.1. Flächennutzungsplan	38
4.3.2. Bebauungspläne	40
4.3.3. Gutachten	41
4.3.4. Integriertes Handlungskonzept Ertstadt-Liblar 2009	47
4.4. Zusammenfassung – SWOT-Analyse Ertstadt-Liblar	49
5. Bestandsaufnahme	50
5.1. Städtebauliche Bestandsaufnahme	50
5.1.1. Bestandsaufnahme und –analyse	50
5.1.2. Städtebauliche Mängel und Missstände	50
5.1.3. Entwicklungspotentiale	62
5.2. Einzelhandel	67
5.2.1. Einzelhandelsbesatz	67
5.2.2. Entwicklung des Einzelhandels	68
5.3. Wohnungswirtschaft	73
5.3.1. Bestandsaufnahme und –analyse	73
5.3.2. Bedarfsentwicklung	74
5.3.3. Flächenpotentiale	75
5.4. Verkehrliche Infrastruktur	76
5.4.1. Bestandsaufnahme und –analyse	76
5.4.2. Entwicklungspotentiale	77
5.5. Zusammenfassung Bestandsaufnahme – SWOT-Analysen der Schwerpunktgebiete	78
6. Integriertes Entwicklungskonzept - Handlungsfelder und Strategien	82
6.1. Carl-Schurz-Straße	82
6.2. Bahnhofsumfeld	88
6.3. Theodor-Heuss-Straße	90
6.4. Ertstadt-Center	93
7. Maßnahmenkatalog	99
8. Ausblick	105

Integriertes Entwicklungskonzept Erfstadt-Liblar

1. Veranlassung und Zielsetzung

Die Stadt Erfstadt hat die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft GmbH & Co. KG (DSK) im April 2010 mit der Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für den Stadtteil Erfstadt-Liblar beauftragt. In Abstimmungsgesprächen wurden insgesamt vier Handlungsschwerpunkte festgelegt: das Erfstadt-Center, das Bahnhofsumfeld, die Carl-Schurz-Straße und die Theodor-Heuss-Straße.

Das Einkaufszentrum „Erfstadt-Center“ wurde im Jahre 1978 in Liblar in einer Siedlungsrandlage gebaut. Im Jahre 1989 zog die Stadtverwaltung in das neu errichtete Rathaus, welches Teil des Einkaufszentrums wird. Seit einigen Jahren hat das Center verstärkt mit sinkenden Kundenzahlen und dadurch zustande kommenden Leerständen sowie der Ansiedlung nicht adäquater Nutzungen und der Zunahme an Geschäften, die ein niedrigpreisiges Sortiment führen, zu kämpfen. Die Gründe für die negative Entwicklung des Einkaufszentrums aufzuzeigen, zu bekämpfen und entsprechende Aufwertungsstrategien zu entwickeln gilt als primäres Ziel des Konzepts.

Der Bahnhof in Liblar wird in naher Zukunft umgebaut und neu gestaltet. Im Zuge dessen soll durch eine städtebauliche Umgestaltung die Anbindung an das Wohnumfeld verbessert werden. Das Konzept soll für dieses Teilgebiet der Stadt einen ganzheitlichen Lösungsweg präsentieren, der sowohl die Wohnnutzung als auch die Verkehrs- und Versorgungssituation am Bahnhof und im näheren Umfeld umfasst.

Auch von Leerständen betroffen ist die ehemalige Hauptdurchgangsstraße Carl-Schurz-Straße. Diese leidet besonders unter fehlender Strukturierung im Zusammenhang mit einer ausgeprägten Länge. Ladenlokale sind über eine Strecke von ca. 1 km entlang der Straße vorhanden. Zumindest für einige Ladenlokale müssen neue Nutzungskonzepte angedacht werden, wobei vor allem Potentiale für alternative Wohnnutzungen denkbar ist, ein Ansatz der innerhalb des Konzeptes näher beleuchtet und hinterfragt wird. Der Umgang mit den leerstehenden Ladenlokalen und die besondere Bedeutung der Gastronomie in der Carl-Schurz-Straße sowie die Nutzung der bestehenden städtischen Plätze werden ebenfalls behandelt.

Die Theodor-Heuss-Straße ist vor allem durch eine hohe Wohnbevölkerungsdichte geprägt. Die hier erbauten Hochhäuser sind bereits aus großer Entfernung erkennbar. Das Sozialgefüge sollte hier geprüft werden, um Abwärtstendenzen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Lösungswege zu finden. Dazu gehören zum einen wohnungswirtschaftliche Aspekte und die Entwicklung entsprechender Strategien zur Anpassung bestehender Wohnungen an die sich im Zuge des demographischen Wandels ändernden Anforderungen. Zum anderen ist der Zustand der Gebäude zu untersuchen, um ggf. Modernisierungs- oder Sanierungsbedarfe auszumachen. Diese Ansätze sind in Hinblick auf die Gefahr des Bestandes zukünftig nicht mehr marktfähiger Wohnungen und damit drohender Leerstände unbedingt notwendig.

Zudem soll die Anbindung der Wohnsiedlungen entlang der Theodor-Heuss-Straße an das nahegelegene Einkaufszentrum auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden.

2. Raumordnerische und landesplanerische Einordnung

2.1. Lage und Lagebeziehungen

Die Stadt Ertfstadt gehört zum Rhein-Erft-Kreis und liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens (vgl. Abb. 1). Zwischen den beiden Oberzentren Köln (ca. 20 km nordöstlich) und Bonn (ca. 25 km östlich) und nahe der für die Metropolregion bedeutenden Städte Aachen (ca. 75 km) und Düren (ca. 50km) gelegen, grenzt die Stadt direkt an die Gemeinden und Städte Brühl, Hürth, Kerpen, Weilerswist, Zülpich, Vettweiß und Euskirchen.

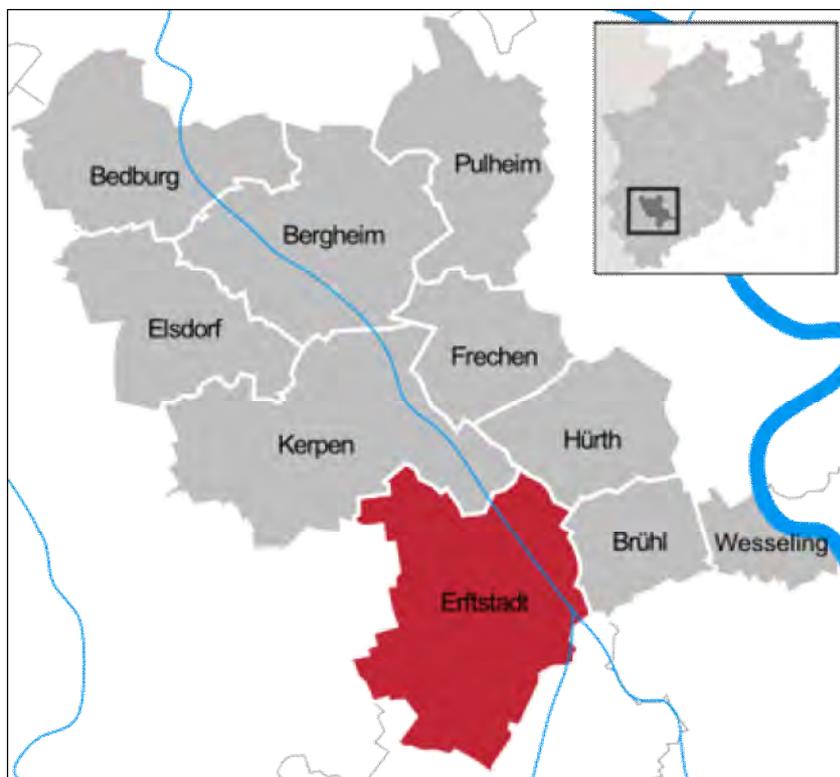


Abbildung 1: Lage der Stadt Ertfstadt¹

Neben der unmittelbaren Anbindung an das Oberzentrum Köln bietet die großräumige Nord-Süd-Verbindung von A 1 / A 61 die optimale Erreichbarkeit der Regionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main. Über die nahegelegene A 4 (Kreuz Kerpen) ergibt sich zudem die Anbindung an die zentrale Verkehrsachse in Richtung Niederlande / Belgien.

Über den Bahnhof Liblar besteht zudem eine Anbindung an das regionale Schienennetz (Ri. Köln / Euskirchen / Trier). In nur 20 Minuten Fahrtzeit ist die Rheinmetropole Köln, in 25 Minuten der Flughafen Köln/Bonn zu erreichen. Mit der Bahn sind es vom Bahnhof Liblar aus nur 30 Minuten bis zum Kölner Hauptbahnhof.

¹ Quelle: www.wikipedia.de



Abbildung 2: Verkehrsbeziehungen Raum Ertfstadt²

Die Stadt Ertfstadt befindet sich am Rande des Naturparks Rheinland, der zum einen geprägt ist durch eine rekultivierte Wald- und Seenlandschaft eines ehemaligen Braunkohlenabbaugebietes und damit ein vielseitiges Naherholungsgebiet darstellt, zum anderen durch die Bördelandschaft. Besonders der Liblarer See, der zu den größten Seen des Naturparks zählt, bietet zahlreiche Freizeitgestaltungsmöglichkeiten (vgl. Kap. 3.5).

2.2. Landesentwicklungsplan NRW

Die Stadt übernimmt gem. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) die Funktion eines Mittelzentrums. Aufgrund Ihrer Funktion sowie durch die Landesplanung werden der Stadt Ertfstadt somit neben der Versorgungsfunktion der eigenen Wohnbevölkerung überörtliche Versorgungsfunktionen zugesprochen.

Der Landesentwicklungsplan wird derzeit vom nordrhein-westfälischen Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie überarbeitet. Zum neuen LEP 2025 hat die IHK in Kooperation mit den Handwerkskammern NRW im August 2009 einen Fachbeitrag der Wirtschaft veröffentlicht. Dafür wurden 16 Wirtschaftsregionen festgelegt, wobei Ertfstadt zur Region ‚Köln‘ gezählt wird.

Die Wirtschaftsregion Köln ist danach nicht nur einer der führenden Dienstleistungs- und Handelsstandorte in Deutschland, sondern auch einer der wichtigsten Industriestandorte.

² Quelle: Eigene Darstellung

Jeder fünfte sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ist im Verarbeitenden Gewerbe angestellt. Im Rhein-Erft-Kreis liegt der Anteil bei 32 %. Die chemische Industrie ist eine der Schlüsselbranchen und prägt die Region in Verbindung mit Standorten der Gummi- und Kunststoffenergie. Die außerdem verbreitete Abgrabungswirtschaft, hier insbesondere der Braunkohleabbau, ist für die Region charakteristisch.

Die Arbeitslosigkeit ist im Rhein-Erft-Kreis relativ hoch (Stadt Köln: 11,1 %; Stadt Leverkusen: 9,7 %, Oberbergischer Kreis: 6,3 %)³, jedoch können trotzdem nicht alle zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze von Personen aus der Region bedient werden. Die Stabilisierung und Weiterentwicklung der Attraktivität und der Lebensqualität der Region sind für die weitere notwendige Zuwanderung aus anderen Regionen entscheidend.³

2.3. Regionalplan Regierungsbezirk Köln

Der Regionalplan (früher: Gebietsentwicklungsplan GEP) der Bezirksregierung Köln beinhaltet für Ertfstadt einige Ziele, die den Schutz der Wald- und Freiflächen (insbesondere Erftauen) betrifft. Zusätzlich werden Ziele für die Entwicklung von Gewerbe- und Industriestandorten festgelegt. Drei wichtige Ziele sollen an dieser Stelle kurz genannt werden:

- A. Im Bereich für den Schutz der Natur (BSN) „Schlosspark Gracht“ in der Stadt Ertfstadt soll die strukturreiche Parkanlage von besonderer kulturhistorischer Bedeutung mit dem bemerkenswerten, z.T. alten Baumbestand und der artenreichen Vogelwelt erhalten und entwickelt werden.
- B. Im BSN „Ville-Seen“ in den Städten Brühl und Ertfstadt sollen die gut ausgebildeten Wasser- und Verlandungsvegetationstypen mit ihrer Vielzahl von Wasservögeln, Amphibien und Wasserinsekten erhalten und geschützt werden. Durch Unterstützung der natürlichen Sukzession sowie durch geeignete Maßnahmen die Entwicklung vorhandener ökologischer Potenziale wird eine Aufwertung angestrebt. Je nach erreichtem Wertniveau sollen Festsetzungen zum Schutz der betroffenen Flächen und Objekte erfolgen.

³ Quelle: Vereinigung Industrie- u. Handelskammern in NRW e.V.: Fachbeitrag der Wirtschaft NRW zum LEP 2025

- C. Die für die Stadtentwicklung der Stadt Ertftstadt notwendigen gewerblichen Bauflächen sollen vornehmlich innerhalb der allgemeinen Siedlungsbereiche (ASB) Lechenich und Liblar untergebracht werden.⁴

Ein wichtiges Leitbild des Regionalplans ist die dezentrale Konzentration, dass heißt die Stärkung der Zentren in den Gemeinden. Eine Stadt der kurzen Wege und die Sicherung der Daseinsvorsorge in den zentralen Versorgungsbereichen sind ausdrückliche Ziele der Entwicklung. Die Siedlungsflächenzunahme ist stark zu reduzieren, d. h. nicht nur bei der Infrastruktur gilt dementsprechend: Ausbau vor Neubau.⁵

2.4. Region Köln-Bonn

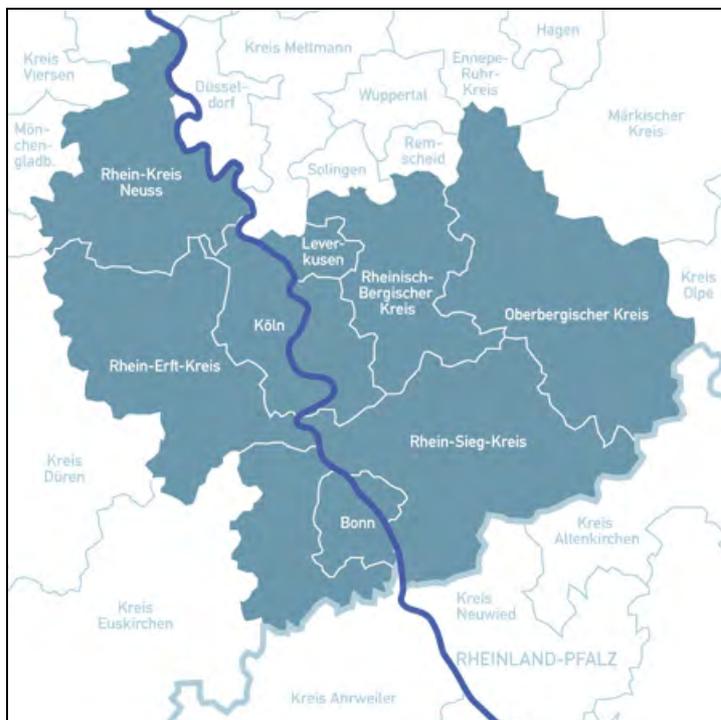


Abbildung 3: Region Köln-Bonn⁶

Die Region Köln-Bonn e. V., ursprünglich als Verein zur Stärkung der Region 1992 gegründet, ist ein Zusammenschluss von unterschiedlichen Akteuren aus dem Region Köln/Bonn e.V., den regionalen Sparkassen, dem Region Wirtschaftsinitiative e.V., der Regionale 2010 und diversen Cologne Bonn Business Regionalagenturen. Zweck dieses Zusammenschlusses ist die Stärkung des Zusammenhalts und der Wettbewerbsfähigkeit der Region durch die

⁴ Quelle: Bezirksregierung Köln: Regionalplan 2009

⁵ Quelle: www.wirtschaft.nrw.de

Erarbeitung eines integrierten Konzeptes für Wirtschaft, Ökologie und Soziales.⁶ Die Grenzen der Region (auch: Metropolregion) Köln-Bonn sind dabei variabel und orientieren sich an durchgeführten Projekten und Maßnahmen. Grob orientiert sich die Grenze an den bestehenden kommunalen Gebietskörperschaften. Zurzeit zählen folgende Kommunen und Kreise dazu: Köln, Bonn und Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Oberbergischer Kreis und Rheinisch-Bergischer-Kreis.

Potenziale der Metropolregion Köln-Bonn:

- dynamische Branchenstruktur mit einem ausgewogenen Mix an Betriebsgrößen
- zentrale Lage im erweiterten Europa der Regionen und somit Teil des größten und produktivsten europäischen Wirtschaftsraumes
- optimale Erreichbarkeit über alle Verkehrswege
- Moderne Industrie und Dienstleistungen
- herausragende Hochschul- und Forschungseinrichtungen und Vernetzung von Forschung und Wirtschaft
- überdurchschnittlich hoher Anteil qualifizierter Fachkräfte durch insgesamt 21 Hochschulen und Fachhochschulen mit über 200.000 eingeschriebenen Studentinnen
- hohes touristisches Potential
- sehr gute Infrastruktur auf dem Gesundheitssektor (HealthRegion Köln-Bonn)

Wichtiger Akteur im Bereich regionaler Strukturentwicklung Köln-Bonn ist die ‚Regionale 2010‘. In Ertfstadt sind insbesondere zwei Themenfelder von Bedeutung: zum einen die RegioGrün-Projekte, zum anderen die Römerstraße-Projekte. Diese werden im Folgenden kurz zusammengefasst.

Kurzbeschreibung der RegioGrün-Projekte⁷:

Folgende Projekte/Maßnahmen werden auf Ertfstädter Stadtgebiet realisiert⁸:

Multifunktionsplatz Seestraße

Ein derzeit als Wendehammer genutzter Straßenbereich auf der ‚Seestraße‘ in Liblar soll auf Höhe des Liblarer Sees als Rast- und Informationsplatz am Eingangstor zum Wald- und Seenlandschaftsraum ‚Ville‘ aufgewertet werden. Hier sollen ein Info-Platz RegioGrün mit Aufenthaltsqualität errichtet werden sowie Elemente des Kennzeichnungs- und Markierungssystems Erlebnisraum Römerstraße ‚Agrippastrasse‘ integriert werden. Daneben erhält der

⁶ Quelle: www.region-koeln-bonn.de

⁷ Quelle: Stadt Ertfstadt

Platz neue Randeinfassungen, eine Markierung von Stellplätzen, Möblierung (Bänke, Abfallbehälter, Fahrradabstellanlage) und Pflanzung von Einzelbäumen.

Stadtgarten in Liblar

Der Liblarer Stadtgarten soll zu einem Landschaftspark mit Gehwegen, einem zentralen befestigten Platz und Baum- und Strauchpflanzungen entwickelt werden. Derzeit wird die Fläche als Acker genutzt. Schon länger besteht hier die Planungsabsicht, die Fläche als verbindendes Element zwischen Schlosspark Gracht und dem Gesundheitsgarten bzw. den Grünanlagen um das Krankenhaus ‚Marienhospital‘ als verbindendes Element zu entwickeln. Durch eine Parkgestaltung würde ein notwendiger Lückenschluss im Biotopverbund in der vorhandenen Grünachse in Liblar erreicht. Beantragt wird hier lediglich eine „Grundausstattung“ des Parks; in Folgejahren ist beabsichtigt den Stadtgarten durch bürgerschaftliches Engagement weiter zu entwickeln.

Planetenweg

Auf einem von der Stadt Erfstadt gepachteten Gelände am Erfstädter Krankenhaus entsteht derzeit durch bürgerliches Engagement in Zusammenarbeit mit dem ‚Gesundheitsgarten e. V.‘ ein Gesundheitsgarten, in welchem neben einer bereits fertig gestellten Parkanlage eine Reihe von Erfahrungsstationen errichtet werden. Der Verein ‚Gesundheitsgarten Frauental e. V.‘ plant als Maßnahmenpartner der Stadt, dass der Planetenweg als weiteres Element eingefügt und gleichzeitig die Verbindung in die freie Landschaft markiert werden soll. Geplant ist die Erstellung einer Sonnenstation im Gesundheitsgarten und von 9 Planetenstationen, welche sich vom Gesundheitsgarten aus in südwestlicher Richtung in die Erftaue und weiter in die Bördelandschaft einfügen. Die Himmelskörper und die Distanzen werden verkleinert in einem Maßstab von 1 : 1 Milliarde dargestellt. Die Sonnenstation wird auf einem weit sichtbaren Hügel im Gesundheitsgarten aufgestellt. Die Planetenstationen stehen auf neun befestigten Flächen und beinhalten Sitzmöglichkeiten, Stelen zur Darstellung des Planeten, Informationstafeln über die Planeten, deren zugehörige Gottheiten (Namensgebung) und Informationen über den Planetenweg in der Landschaft.

Brückenabriss am Donatus-Parkplatz

Bei den vom Büro WGF geplanten Maßnahmen zur Umgestaltung und Qualifizierung als Eingangsportale der drei Waldparkplätze ‚Grubenweg‘, ‚Donatus-Parkplatz‘ und ‚Bliesheimer Feld‘ wären Eigenmittel des Landesbetriebes Wald und Holz erforderlich gewesen, dieses ist jedoch aus fördertechnischer Sicht nicht realisierbar, da es eine Querfinanzierung des Lan-

des an den Eigenbetrieb wäre. Somit sind die Aufwertung und die Qualifizierung der forstlichen Parkplatzflächen nicht Gegenstand des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung. Ggf. wird aber eine abgespeckte Sanierung aus Mitteln des Landesbetriebs ohne öffentliche Finanzförderung erfolgen.

Der ‚Brückenabriss am Donatus-Parkplatz‘ ist Teilmaßnahme des Projektes Donatus-Parkplatz als Eingangsportal zur Wald- und Seenlandschaft der Ville. Mit dem Abbruch der Brücke sind eine visuelle Optimierung sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zufahrtbereich verbunden. Die Zufahrt bzw. die marode Eisenbahnbrücke befindet sich im Eigentum der Stadt Erfstadt; der Abbruch dieses Bauwerkes verbleibt somit als einziges förderfähiges Element der Gesamtplanung ‚Donatus-Parkplatz‘ in der Antragstellung.

Erlebnisroute Villeseen

Die ‚Erlebnisroute Villeseen‘ erschließt für Radfahrer den Südwestkorridor und verbindet die Lupenräume untereinander. Sie verläuft durchgängig vom Decksteiner Weiher am Äußeren Kölner Grüngürtel bis zur Erftaue an der Gymnicher Mühle, der Erftaue und Rotbachaue nach Süden folgend bis zum Friesheimer Busch und über die Ville zurück zum Decksteiner Weiher. Auf Erfstädter Stadtgebiet ist die Errichtung von 5 Informationspunkten auf Plätzen mit Aufenthaltsqualität entlang der Route im Bereich Liblarer See (Seestraße), am Liblarer Bahnhof, in Gymnich, in Lechenich und in Bliesheim vorgesehen und die Aufstellung von ca. 90 Wegweisern ‚RegioGrün‘ entlang der Radwegroute beabsichtigt.

Erlebnispfad „Tagebaufolgelandschaft“

Der Projektpunkt Erlebnispfad „Tagebaufolgelandschaft“ macht die Geschichte der Villeseenslandschaft wieder erlebbar und „erfahrbar“. An ausgewählten Stationen wird über die unterschiedlichen zeitlichen Ansätze der forstlichen Rekultivierung, ihre Ziele und auch ihre Folgen informiert. Weiterhin sollen die Belange des Naturschutzes im Gebiet und vor allem auch die Abbaugeschichte thematisiert werden. Auf Erfstädter Stadtgebiet sind im Bereich Liblar und entlang vorhandener Waldwege in der Ville zur Qualifizierung der Wegeverbindung 7 Wegweiser und 7 Informationstafeln auf Plätzen mit Aufenthaltsqualität vorgesehen.

Bodenerlebnispark

Der ‚Bodenerlebnispark‘ im Umweltzentrum Friesheimer Busch liegt als ‚Point of Interest‘ und als Naturparkzentrum - analog dem ‚Naturparkzentrum Gymnicher Mühle‘ - auf der Erlebnisroute Villeseen im Südwestkorridor ‚Zu den Villeseen‘. Mit der intensiven Beschäftigung mit dem Thema Boden wird eine sachliche und fachliche Ergänzung zu den auf der Erlebnisrou-

te angesprochenen Schwerpunktthemen ‚Tagebaufolgelandschaft‘ und ‚Erlebnisraum Wasser‘ geschaffen.

Im Verlauf zwischen dem Umweltzentrum Friesheimer Busch und dem Naturparkzentrum Gymnicher Mühle verläuft die Erlebnisroute in der landwirtschaftlich hochwertigen Börde. Der Boden-Erlebnispark ermöglicht - ähnlich dem Wassererlebnispark an der Gymnicher Mühle - einen spielerischen Einstieg in das Thema Boden mit allen Facetten. Die Gesamtgestaltung des Erlebnisparks führt zu einer, dem Thema ‚Boden‘ angemessenen Darstellung und Aufwertung der ‚Point of Interest‘ und ergänzt die landschaftliche Gesamtdarstellung um den Bereich ‚Börde‘ gemäß dem Masterplan RegioGrün. Konkret soll eine Teilfläche im Umweltzentrum Friesheimer Busch (ca. 2ha) als Erlebnispark zum Umwelt-Thema „Boden“ gestaltet werden. Neben der Etablierung von einzelnen Wissensstationen sollen hier punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Gestaltung und der Verkehrslenkung eingefügt werden. Insbesondere schlägt hier die Umgestaltung des Zentralbereiches am Haus der Umweltbildung eine Rolle, wo die Auftaktfunktion für den Themenpark ‚Boden‘ ebenso zu berücksichtigen ist wie die Anbindung des Hauses der Umweltbildung mit seiner vorhandenen Infrastruktur.

„Routen“

Zur Aneignung der in den Korridoren entstehenden Parklandschaften gehört ganz wesentlich die Erschließung für Fußgänger und Radfahrer. Wege müssen die Korridore erschließen. Sie müssen so geführt werden, dass eine möglichst störungsfreie Bewegung im Raum möglich ist. Attraktive Bereiche sollen ebenso erreicht werden können wie einzelne Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Freizeiteinrichtungen und Einkehrmöglichkeiten. Eine Orientierung und Ortsbestimmung wird über die Routenausweisungen ermöglicht. Damit werden die verschiedenen Korridore kulturlandschaftlich vernetzt und im System ‚RegioGrün‘ verbunden.

Leitsystem – Wegweisung – Infopunkte

Für die Wegweisung der neuen Routen wird das im Land Nordrhein-Westfalen verbindliche System zur Ausschilderung von Radwegen (RWS 2000) zum Tragen kommen. Dieses System bildet gewissermaßen die Basis und den Grundstock für weitere Informationsträger. Ein Wiedererkennungselement wird dem Weg ein Markenzeichen verleihen und die Orientierung im Gelände wesentlich erleichtern. Damit erfüllt das Leitsystem die Hauptfunktionen der klaren und eindeutigen Wegweisung und Information über Attraktionen im Umfeld sowie die Verknüpfung zum ÖPNV-Netz und weiteren Weganschlüssen.

Kurzbeschreibung der Römerstraße-Projekte⁹:

Kennzeichnungs- und Markierungssystem

Ist-Situation:	lineare, ca. 15,1 km lange Trasse auf dem Stadtgebiet
Flächeneigentum:	Die Agrippastraße liegt auf den Maßnahmenstandorten im Eigentum der Stadt Erfstadt.
Planungsvorbereitung:	die beantragten Kennzeichnungs- und Markierungsmaßnahmen bedürfen keiner weiteren städtebaulichen Planungen und – bis auf die Mansio - keiner Baugenehmigung
Maßnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> - 8 Meilentaktungen - 19 Kiefern mit Banderole „VIA“ - 5 Wegweiser - 15 Wegweiser-Label - 4 Zielbeschriftungen mit Stelen/Pulten - 2 Einstiegsstelen



Abbildung 4:
Römerstraße¹⁰

Errichtung einer Mansio

Ist-Situation:	Wegeseitenstreifen zwischen Agrippastraße und Lärmschutzwand der B265
Flächeneigentum:	betroffene Fläche im Eigentum der Stadt Erfstadt
Planungsvorbereitung:	Baumaßnahme muss nach §35 BauGB (Aussenbereich) genehmigt werden
Beantragte Maßnahme(n):	<p>Errichtung einer ‚Mansio‘ als Informationseinheit für die Themen ‚Römerstraße‘ und ‚Villa rustica‘ und als Rasteinheit für die vorbeiführenden Fahrradwanderwege mit folgenden Elementen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mansio-Pavillion als Informationsort - Fahrradabstellanlage - Abstellfläche für Pkw - Aufenthaltsbereich (Kiefernhein mit Sitzgelegenheiten)

⁹ Quelle: Stadt Erfstadt

¹⁰ Quelle: Stadt Erfstadt

2.5. Rhein-Erft-Kreis

Der Rhein-Erft-Kreis wird von neun Städten und einer Gemeinde gebildet. Er umfasst insgesamt 460.000 Einwohner, die auf einer Fläche von 704 km² leben.¹¹

Folgende Kommunen sind dem Kreis zugehörig:

- Bedburg
- Bergheim
- Brühl
- Elsdorf
- Ertfstadt
- Frechen
- Hürth
- Kerpen
- Pulheim
- Wesseling

Im Süden grenzt der Rhein-Erft-Kreis an den Kreis Euskirchen und den Rhein-Sieg-Kreis an, im Norden an den Rhein-Kreis-Neuss, im Osten an Köln und im Westen an den Kreis Düren.



Abbildung 5: Rhein-Erft-Kreis¹²

Der Rhein-Erft-Kreis profitiert von seiner Lage im Städtedreieck Köln-Bonn-Aachen (vgl. Kap. 3.4) und zählt zu den wirtschaftsstärksten Kreisen in NRW. Große Unternehmen der Branchen Braunkohle, Energieerzeugung und Chemie prägen die Wirtschaftskraft. Ergänzt werden diese Großunternehmen und ihre Kooperationspartner durch einen eigenständigen Mittelstand mit stark diversifizierter Produktionsstruktur.¹³

¹¹ Quelle: www.rhein-erft-kreis.de

¹² Quelle: www.rhein-erft-oeko.de

¹³ Quelle: www.wfg-rhein-erft.de/

3. Strukturdaten der Stadt Ertfstadt

3.1. Stadthistorie

Ertfstadt wurde am 01. Juli 1969 im Rahmen der Kommunalen Neugliederung gegründet. Lechenich und Liblar waren die größten Gemeinden und wurden mit den Ortschaften Niederberg, Borr, Friesheim, Wissersheim, Dirmerzheim, Gymnich, Kierdorf, Bliesheim, Pingsheim, Erp und Dorweiler zu Ertfstadt. Der Name der Stadt wurde gewählt, da die beiden Subzentren Liblar und Lechenich an der Erft liegen und auch die Entwicklungschancen für die Stadt in diesem Bereich gesehen wurden.

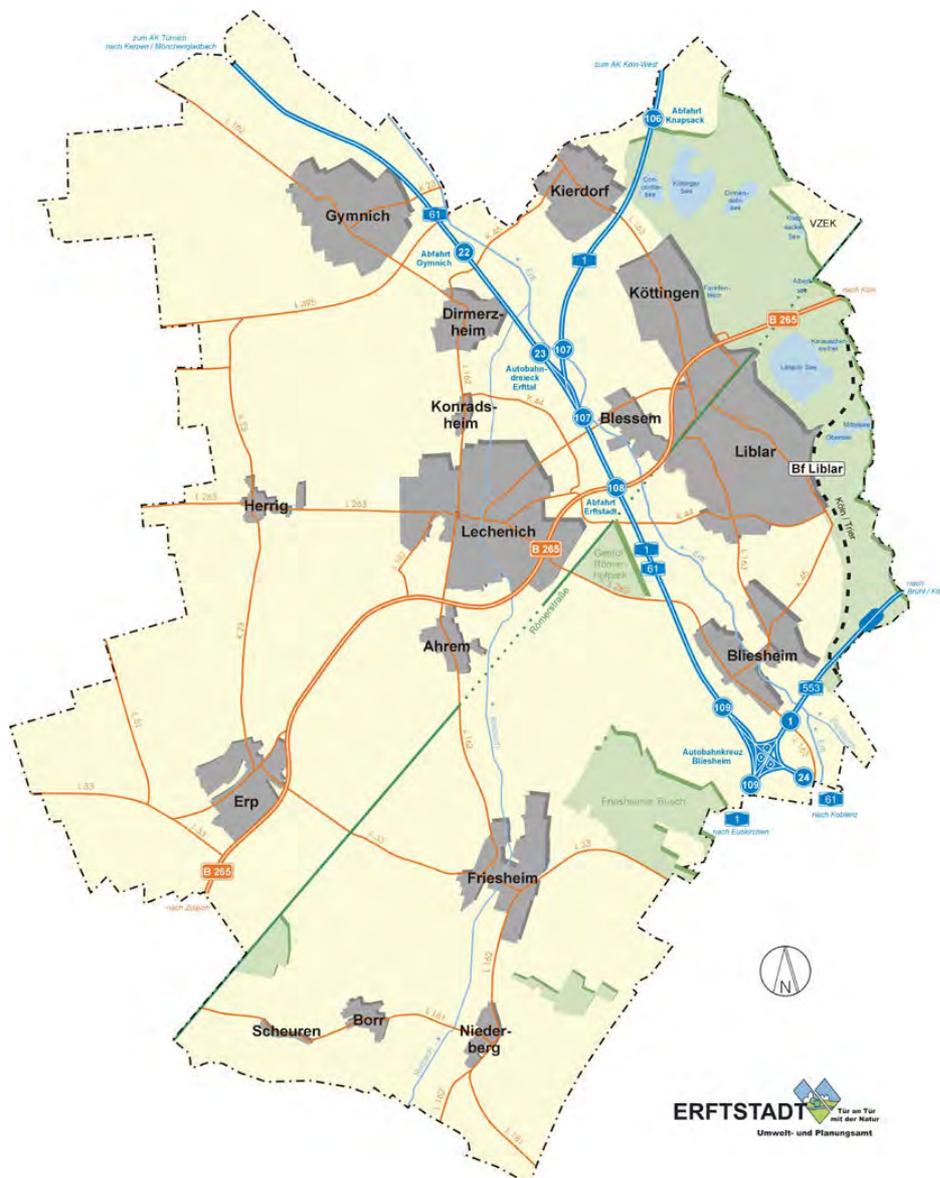


Abbildung 6: Stadtteile der Stadt Ertfstadt¹⁴

¹⁴ Quelle: www.ertfstadt.de (bearbeitet)

Im Jahre 1975 wurden bei der Neueinteilung der Kreise des Regierungsbezirkes Köln die Stadtteile Wissersheim, Pingsheim und Dorweiler der Gemeinde Nörvenich im Kreis Düren zugeordnet und nicht länger der Stadt Ertfstadt. Diese ist seitdem nicht mehr dem Kreis Euskirchen zugehörig, sondern dem Rhein-Erft-Kreis (früher: Erftkreis).

3.2. Demographie

3.2.1. Gemeindebasisdaten

Die Gesamtfläche der Stadt Ertfstadt beträgt ca. 120 qkm (31.01.2011)¹⁵, wovon ca. 17 % bebaut sind. Bei einer Einwohnerzahl von 51.587¹⁶ (Haupt- und Nebenwohnsitze) (Stand 01/2011) entspricht dies einer Bevölkerungsdichte von rd. 430 EW / qkm, ein Wert der sowohl unter der Bevölkerungsdichte des Landes Nordrhein-Westfalens als auch des Rhein-Erft-Kreises liegt (NRW¹⁷: 524,3 EW / qkm, Rhein-Erft-Kreis¹⁸: 658,6 EW / qkm).

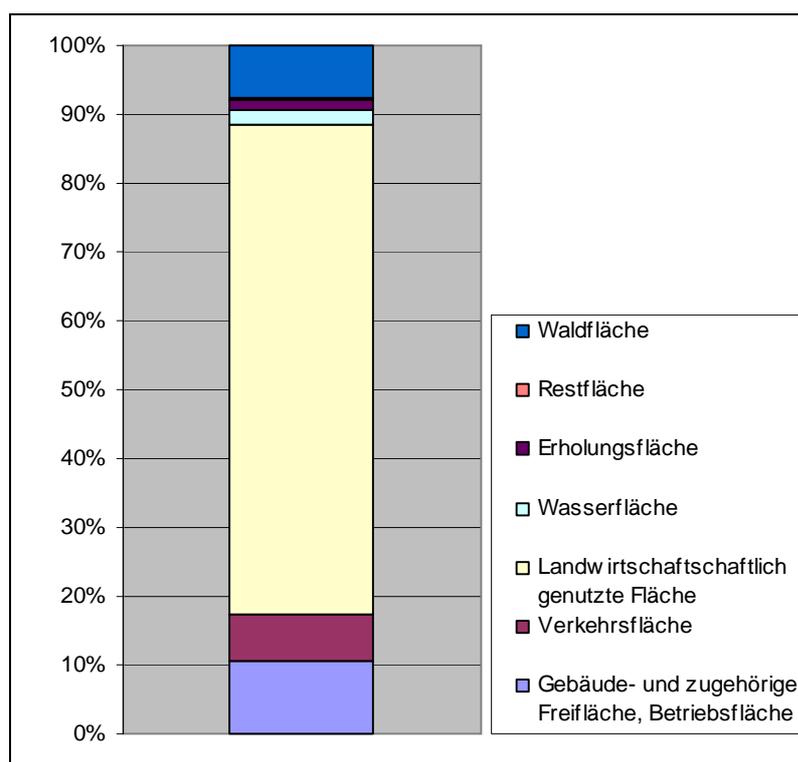


Abbildung 7: Fläche nach Nutzungsarten (in %) ¹⁹

¹⁵ Quelle: www.ertfstadt.de

¹⁶ Quelle: www.ertfstadt.de

¹⁷ Quelle: www.it.nrw.de

¹⁸ Quelle: www.rhein-erft-kreis.de

¹⁹ Quelle: Stadt Ertfstadt, Umwelt- und Planungsamt (eigene Darstellung)

3.2.2. Bevölkerungsentwicklung / demographischer Wandel

Erfstadt zählt derzeit (Stand: 01/2011) insgesamt 51.587 Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitze) wovon ca. 23.000 in den beiden größten Stadtteilen Erfstadt-Liblar und Erfstadt-Lechenich leben. Im Jahre 2009 lag der Anteil der Nebenwohnsitze im Rhein-Erft-Kreis bei ca. 4 % (Lechenich: 5,7 %; Liblar: 4,3 %) und damit vergleichsweise niedrig²⁰.

Die Bevölkerungsentwicklung ist in den Jahren 1988-2002 durch stetiges Wachstum gekennzeichnet (vgl. Abb. 8), welches vor allem durch hohe Wanderungsgewinne zu erklären ist. Im Jahre 2003 übersteigt die seit 1999 negativ verlaufende, natürliche Bevölkerungsentwicklung (durch Sterbeüberschüsse und Geburtenrückgänge) die Wanderungsgewinne, so dass ab diesem Zeitpunkt eine Stagnation der Bevölkerung Erfstadts mit leichten negativen Tendenzen festzustellen ist (vgl. Abb. 9 und 10).

Die Alterstruktur der Stadt zeigt bereits deutliche Zeichen des demographischen Wandels und der damit einhergehenden Überalterung der Gesellschaft. Der Anteil der unter 6-Jährigen ist mit 4,7 % recht gering, der Anteil der 18 bis 25-Jährigen liegt lediglich bei 4,6 % (vgl. Abb. 10).

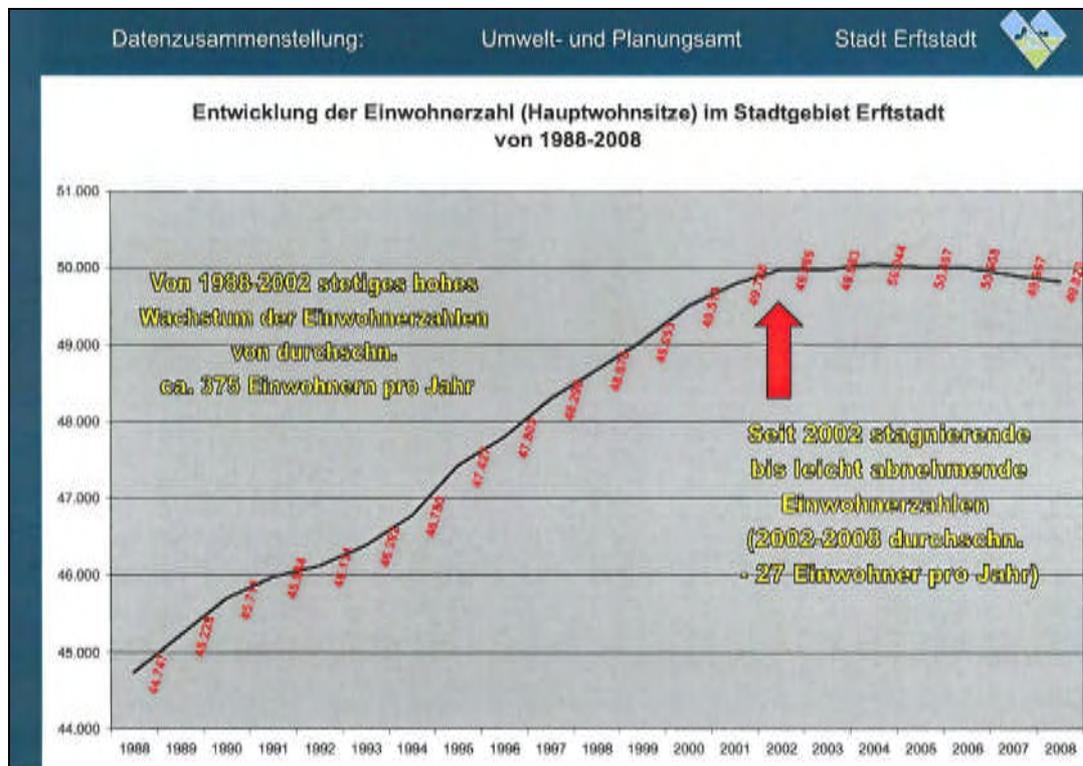


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung²¹

²⁰ Quelle: Stadt Erfstadt

²¹ Quelle: Stadt Erfstadt, Umwelt- und Planungsamt: nur Hauptwohnsitze; Haupt- und Nebenwohnsitze: 51.791

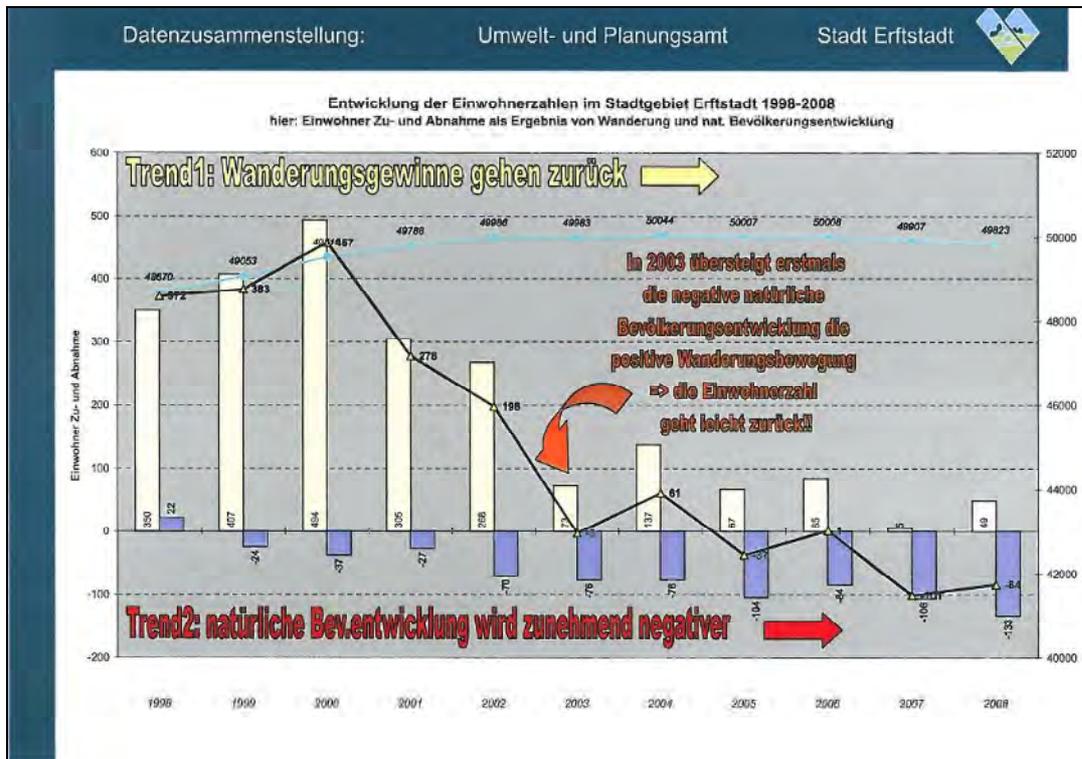


Abbildung 9: Natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen⁶

Datenzusammenstellung: Umwelt- und Planungsamt Stadt Ertfstadt

Ertfstadt und Nachbarstädte im Vergleich: Bevölkerung und Altersstruktur

Stadt	Bevölkerung am 31.12.2007			Altersstruktur am 31.12.2007 in %						
	Bevölkerung insgesamt	davon weiblich	Veränderung zum Bev.-Stand 1997	unter 6 Jahre	6 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 30 Jahre	30 bis unter 50 Jahre	50 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und mehr
Ertfstadt	50.972	26.064	plus 3 %	4,7	12,8	7,1	4,6	30,2	19,8	20,9
Brühl	44.563	23.103	plus 2,3 %	5,1	12,1	7,1	5,2	30,1	17,7	22,6
Frechen	49.654	25.617	plus 7,4 %	5,3	11,8	7,5	5,3	31,4	19	19,8
Hürth	56.379	28.679	plus 6,4 %	5,2	11	8,2	6,4	31,8	18,5	18,9
Kerpen	64.698	32.939	plus 3,6 %	5,8	13,4	7,9	5,5	30,6	19,6	17,2
Wesseling	35.251	18.124	plus 3,1 %	5,4	14,4	8,4	5,6	29,8	18,8	17,6
Köln	995.397	514.203	plus 3,2 %	5,3	10,4	8,3	8,2	32,5	17	18,2

Abbildung 10: Altersstruktur²²

²² Quelle: Stadt Ertfstadt, Umwelt- und Planungsamt

Wichtig für die Planung zukünftiger Entwicklungen, und somit für die Konzepterstellung, ist die Bevölkerungsprognose. Der Demographiebericht, der als Teil des ‚Wegweiser Kommune‘²³ veröffentlicht wird, ordnet alle Kommunen in Deutschland (mit 5.000 bis 100.000 Einwohnern) einem von insgesamt neun Demographietypen zu. Ertstadt wird dem Demographietyp 3: „Suburbane Wohnorte mit rückläufigen Wachstumserwartungen“ zugeordnet. Die Gemeinden und Städte dieses Typs sind die Gewinner der ersten Suburbanisierungswelle. Sie weisen in der Regel eine positive Bevölkerungsentwicklung und eine auch zukünftig stabile Einwohnerzahl auf. Diese kommt insbesondere durch Wanderungsgewinne zustande, wobei sowohl Bildungswanderer und Berufseinsteiger als auch Familien in diese Kommunen einwandern.

Außerdem verfügen die Kommunen über eine relativ niedrige Arbeitslosenrate. Im Gegensatz zu den häufig in der Nähe befindlichen wirtschaftlich starken Kommunen, verfügen sie jedoch über eine geringe Arbeitsplatzzentralität und damit über eine hohe Auspendlerrate. Zudem haben sie geringere Bevölkerungszuwächse und rückläufige Wachstumserwartungen. Trotz der insgesamt recht guten ökonomischen und demographischen Ausgangssituation müssen sich die Kommunen dieses Typs darauf vorbereiten, das demographische Gleichgewicht zu stabilisieren und ihre Wohnqualitäten durch Innenentwicklung und Infrastrukturanpassungen zu sichern.

Für die Stadt Ertstadt wird ein weiteres Wachstum der Bevölkerung bis 2020 um ca. 2 % prognostiziert, allerdings wird die Überalterung weiter fortschreiten. Das Medianalter, welches die Einwohner der Stadt in zwei Hälften teilt, wird von jetzt 40,5 Jahren auf 47,7 Jahren steigen²⁴. Der Anteil der über 60-Jährigen wird von rd. 27 % auf rd. 36 % ansteigen²⁴, der Anteil der unter 19-Jährigen wird hingegen um 5,7 Prozentpunkte abnehmen (von 19,7 auf 14 %).

²³ Der Wegweiser Kommune wird von der Bertelsmann Stiftung erstellt und bietet allen Kommunen ein vielfältiges Informationssystem zur Verfügung. Demographischer Wandel, Bildung, Finanzen, Lage oder auch Integration sind dabei behandelte Themenfelder (Quelle: www.wegweiser-kommune.de)

²⁴ Quelle: www.wegweiser-kommune.de (eigene Darstellung)

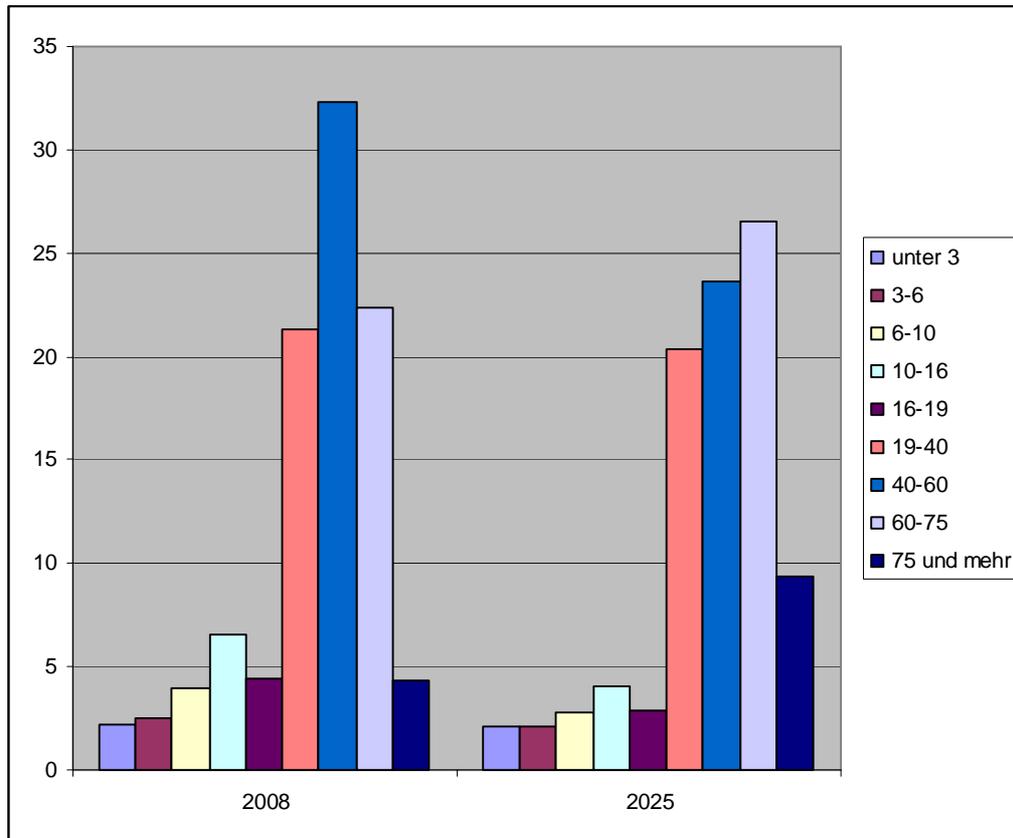


Abbildung 11: Altersstrukturentwicklung der Stadt Erfstadt (2008 bis 2025)²⁵

Für die Stadtentwicklung bedeutet das, dass die Nachfrage nach Wohnraum sich entsprechend ändern wird und die soziale sowie die technische Infrastruktur der neuen Bevölkerungsstruktur angepasst werden müssen. Die Anzahl altengerechter und barrierefreier Wohnungen muss erhöht und die Nahversorgung auf kürzeren Wegen garantiert werden. Zudem werden zukünftig weniger Kindergärten und mehr Altenheime sowie Pflegeeinrichtungen benötigt.

3.3. Finanzlage, Wirtschaft und Arbeitsmarkt

3.3.1. Haushaltssituation / Finanzlage der Stadt Erfstadt

Im Jahre 1994 hat die Stadt Erfstadt zum letzten Mal einen in Einnahmen und Ausgaben ausgeglichenen Haushalt aufstellen können. Seit 1998 wurden zwei Haushaltssicherungskonzepte (HSK) aufgestellt, wobei das erste HSK für 2002 den strukturellen Ausgleich prognostizierte und für 2005 den Abbau der Alt-Fehlbeträge. Dieses Konzept wurde im Jahre

²⁵ Annahme: Wanderungsbewegung +/- 0 pro Jahr ; Quelle der Daten: Stadt Erfstadt, Umwelt- und Planungsamt

2002 fortgeschrieben und sah den Abbau der Alt-Fehlbeträge anschließend für 2007 vor. Das zweite HSK wurde 2003 aufgestellt und sah für 2007 den strukturellen Ausgleich und für 2011 den Abbau der Alt-Fehlbeträge vor. Die Fortschreibung des zweiten HSK im Jahre 2005 beinhaltete den Abbau der Alt-Fehlbeträge für 2012.²⁶

Aufgrund der Umstellung auf das Neue Kommunale Finanzmanagement (NKF) waren die Haushalte 2008 und 2009 durch die Inanspruchnahme der Ausgleichsrücklage ausgeglichen, wodurch kein HSK notwendig war.

Allerdings hat sich die Haushaltslage ab 2010 dramatisch verschlechtert. Die Ausgleichsrücklage ist aufgezehrt, die Fehlbeträge betragen pro Jahr über 11.000 TEUR. Das für das Jahr 2010 aufgestellte Haushaltssicherungskonzept konnte von der Aufsichtsbehörde nicht genehmigt werden. Auch für 2011 und 2012 ist eine Genehmigungsfähigkeit nicht gegeben. Die Stadt befindet sich somit seit dem Jahr 2010 im sog. Nothaushalt.

Die Gründe dafür sind vielschichtig. Zum einen führt die besondere Struktur der Stadt mit ihrem hohen Grad an Dezentralität zu erhöhten Kosten, da die Infrastruktur sehr stark ausgeprägt ist. Dadurch entstehen hohe Ausgaben, denen keine bzw. nur geringe Einnahmen gegenüber stehen.

Ein anderer Grund wird in den Gewerbesteuereinnahmen gesehen: die Stadt Ertfstadt liegt bei einem Ranking aller Kommunen mit 40.000 - 60.000 Einwohnern in NRW bzgl. der Gewerbesteuereinnahmen pro Kopf auf dem letzten Platz. Dieser und andere Gründe sprachen für die Entwicklung des Wirtschaftsparks Ertfstadt, der derzeit auf Flächen zwischen Liblar und Lechenich realisiert wird. Auf ca. 30 ha Nettobaufläche erschließt die Stadt hier ein hochwertiges Gewerbegebiet mit direktem Autobahnanschluss.

Zahlreiche freiwillige Leistungen der Stadt im Bereich der Zuschussgewährung (z. B. für die 56 Sport-Vereine) sowie die unentgeltliche Nutzungsgestattung für städtische Liegenschaften führen zu hohen zusätzlichen Ausgaben und wiederum geringen Einnahmen.

Diese und weitere Gründe führen zu den wie folgt lautenden Zahlen im Haushaltsplan 2011 und zu den prognostizierten jahresbezogenen Fehlbedarfen (vgl. Tab. 1):

²⁶ Quelle: Stadt Ertfstadt

Jahr	Einnahmen [€]	Ausgaben [€]	Ergebnis [€]
2011	76.784.179	87.733.086	- 10.948.907
2012	78.350.806	87.487.465	-9.136.659
2013	81.024.029	87.903.771	- 6.879.742

Tab. 1: Übersicht über den Finanzhaushalt der Stadt Ertfstadt²⁷

Eine negative Entwicklung ist ablesbar. Die schnell fortschreitende Verringerung des Eigenkapitals führt dazu, dass künftige Generationen wesentlich weniger Gestaltungsspielraum haben werden.

Für die Stadtentwicklung bedeutet dies, dass die Stadt nur noch Pflichtaufgaben erfüllen darf und dementsprechend nur Zahlungen leisten darf, zu denen sie entweder rechtlich verpflichtet ist oder die zur Weiterführung notwendiger Aufgaben nicht aufgeschoben werden können. Alle anderen Zahlungen unterliegen der Genehmigungspflicht der Aufsichtsbehörde.

3.3.2. Wirtschaftsstrukturdaten

3.3.2.1. Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Die Indikatoren zum Themenfeld „Wirtschaft und Arbeit“ der Bertelsmann-Stiftung (vgl. Tab. 3) weisen insbesondere auf die negative Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Dienstleistungssektor in der Stadt Ertfstadt hin. Der Vergleich mit Kreis und Land verdeutlicht den starken Einbruch. Die Bedeutung der verarbeitenden Industrie wird insbesondere durch die Anzahl der Beschäftigten deutlich (vgl. Tab. 3) und entspricht den Einschätzungen des Fachbeitrags Wirtschaft zum LEP NRW 2025 (vgl. Kap. 2.2).

Die drei wichtigsten Wirtschaftszweige in Ertfstadt sind dementsprechend:

- Verarbeitendes Gewerbe
- Handel inkl. Instandhaltung und Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern
- Erziehung & Unterricht, Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen, sonstige Dienstleistungen, private Haushalte (vgl. Tab. 4).

²⁷ Quelle: Stadt Ertfstadt, Haushaltssatzung 2011, Entwurf.

Indikatoren	Erftstadt	Rhein-Erft-Kreis, Landkreis	Nordrhein- Westfalen
Beschäftigte 1. Sektor (%)	2,4	1,1	0,9
Beschäftigte 2. Sektor (%)	27,1	30,1	31,1
Beschäftigte 3. Sektor (%)	70,1	68,6	67,9
Bedeutung als Arbeitsort	0,5	0,8	1
Erwerbstätigenquote (%)	49,1	51,4	51,1
Frauenerwerbstätigenquote (%)	42,7	44,6	44,5
Verhältnis Erwerbsquote von Frauen und Männern (%)	76,9	76,5	77
Erwerbstätige 55 bis 64-Jährige (%)	32	32,4	34,6
Beschäftigtenanteil Dienstleistungssektor (%)	10	11,8	13,3
Beschäftigungsentwicklung Dienstleistungssektor (%)	-12,9	31,1	22,1
Beschäftigtenanteil Forschung und Entwicklung (%)	k.A.	0,7	0,8
Anteil Hochqualifizierte am Arbeitsort (%)	6,4	7,4	9,5
Anteil Hochqualifizierte am Wohnort (%)	11,1	10	9,5
Steuereinnahmen pro Einwohner (Euro)	690,6	1.011,50	1.023,40

Tab. 3: Indikatorendaten im Politikfeld „Wirtschaft und Arbeit“ (Vergleich der Stadt Erftstadt mit dem Rhein-Erft-Kreis und NRW²⁸)

Wirtschaftszweig	Beschäftigte		
	insgesamt	männlich	weiblich
Insgesamt	7.065	3.773	3.292
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	161	145	16
Bergbau & Gewinnung von Steinen & Erde	k.A.	k.A.	k.A.
Verarbeitendes Gewerbe	1.139	924	215
Energie- und Wasserversorgung	k.A.	k.A.	k.A.
Baugewerbe	691	600	91
Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern	1.415	728	687
Gastgewerbe	219	107	112
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	291	227	64
Kredit- und Versicherungsgewerbe	206	76	130
Grundstücks-Wohnungswesen, Vermietung, Dienstleistungen für Unternehmen	798	452	346
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung u. Ä.	436	109	327
Erziehung & Unterricht, Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen, sonstige Dienstleistungen, private Haushalte	1.570	294	1.276

Tab. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Erftstadt (Stand: 06/2007)¹⁷

²⁸ Quelle: www.wegweiser-kommune.de (eigene Darstellung)

Wie bereits in Kapitel 3.3.1 ausgeführt, sind die Gewerbesteuereinnahmen der Stadt relativ gering. Dies hängt vor allem mit dem niedrigen Steuerhebesatz zusammen. Die Anzahl der Gewerbebetriebe in Ertfstadt liegt bei ca. 4.675 (Stand: 2005). Mit 504 abgewanderten und 658 zugewanderten Unternehmen im Jahr 2005 kann hier ein stabiler Trend festgestellt werden. Dieser Trend wird, unter anderem begründet durch den WirtschaftsPark Ertfstadt, vermutlich anhalten.

Ertfstadt wird insbesondere als Wohnstandort genutzt. Als „Vorort“ des Oberzentrums Köln weist die Stadt ein hohes Pendlersaldo von -7.946 auf. Hier stehen 3.987 Einpendler 11.933 Auspendlern gegenüber.²⁹ Die Abbildung 14 macht deutlich, dass Ertfstadt damit das höchste Pendlersaldo aller Kommunen im Arbeitsagenturbezirk Brühl aufweist.

Dies belegt die hohe Attraktivität und die gute Erreichbarkeit der Stadt und zeigt die Notwendigkeit, attraktive Baulandangebote bieten zu können.

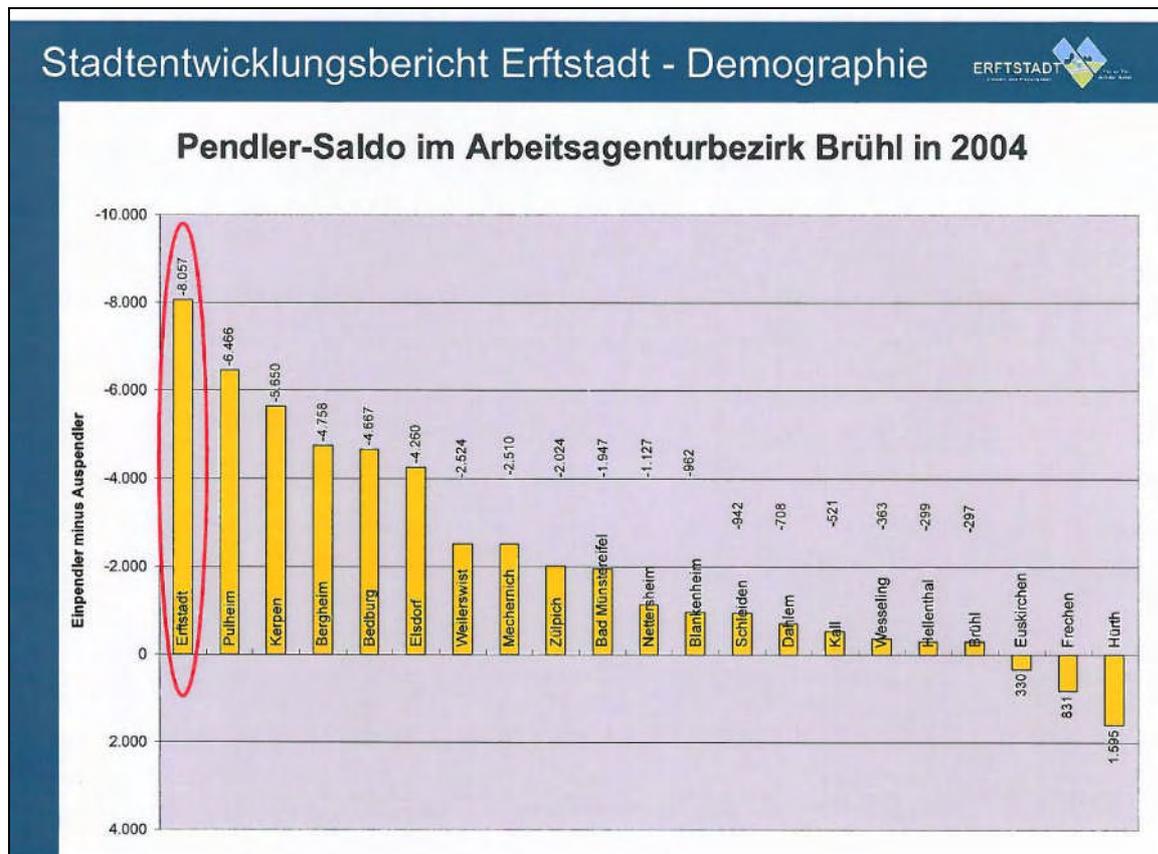


Abbildung 12: Pendlersaldo im Vergleich³⁰

²⁹ Quelle: Stadt Ertfstadt, Umwelt- und Planungsamt (Stand: 30.06.2006)

³⁰ Quelle: www.ertfstadt.de

3.3.2.2. Handel im Wandel – Einzelhandelsentwicklung

Die Einzelhandelslandschaft hat sich in den letzten 50 Jahren stark gewandelt. „Vereinfachend betrachtet wurde im Einzelhandel der kleine Betrieb durch den großen, Vielfalt durch Standard und der städtische durch den regionalen Standort ersetzt.“³¹ Vergrößerung der Verkaufsfläche ging einher mit der Reduzierung der Anzahl der Einzelhandelsbetriebe. Vor allem SB-Warenhäuser, Verbrauchermärkte und Fachmärkte setzen wichtige Innovationen wie die Einführung des Selbstbedienungsprinzips (SB), die Vergrößerung der Sortimente und die Rationalisierung der Arbeitsabläufe um, da die hohen Kapitalanforderungen nur von Großunternehmen erfüllt werden können. Ihre Platzierung auf lokalen Märkten führt zu einer schlagartigen Erhöhung des Angebots sowie ein Absinken des Preisniveaus und damit zur Verschärfung des interformalen Wettbewerbs. Da viele Klein- und Mittelbetriebe nicht konkurrieren können, kommt es zu rückläufigen Betriebszahlen und Unternehmenskonzentrationen. Die Auswirkungen des Betriebsrückgangs können beträchtlich sein: die Gefährdung der flächendeckenden Nahversorgung ist genau so gegeben wie die abnehmende Bedeutung der ortsgebundenen selbständigen Einzelhandelskaufleute, wodurch es zu weiteren Geschäftsaufgaben kommen kann.³²

In Ertstadt sind einige Standorte zu nennen, an denen großflächige Einzelhandelsbetriebe im Zuge dieser Entwicklung gebaut wurden. Zu nennen sind hier zum Beispiel der REWE-Markt in der Köttinger Straße (Liblar), das SB-Warenhaus REAL im Ertstadt-Center (Liblar) oder der REWE-Markt auf der Bonner Straße (Lechenich).

Kleinere Geschäfte des Lebensmitteleinzelhandels, besonders in den eher dörflich strukturierten kleineren Stadtteilen, wurden dafür geschlossen, wodurch die wohnortnahe Nahversorgung immer problematischer wird.

Die größten Einzelhandelsstandorte in Ertstadt sind in der Ortsmitte von Lechenich, im Gewerbegebiet Lechenich-Ost, im Wirtschaftspark, im Ertstadt-Center, in der Carl-Schurz-Straße in Liblar und in der Ortsmitte von Gymnich zu finden. Die übrigen Stadtteile weisen maximal kleine Nahversorgungseinrichtungen auf, die oftmals mehrere Dienstleistungen vereinen³³.

³¹ Quelle: Hatzfeld 2004

³² Quelle: Heinritz, Klein und Popp 2003

³³ Quelle: BBE: Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2011

Die BBE Handelsberatung GmbH hat im Februar 2011 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Gesamtstadt Ertftstadt fertig gestellt. Dieses gibt nähere Informationen zur aktuellen Versorgungslage und über Entwicklungspotentiale. Die wichtigsten Ergebnisse daraus werden in Kapitel 4.3.3. dargestellt.

3.4. Bildungs- und Wissenschaftslandschaft

Ertftstadt bietet ein großes Angebot an Schulen und Bildungseinrichtungen. Dazu gehören 7 Grundschulen, 2 Hauptschulen (zukünftig wird jedoch nur noch die Hauptschule in Lechenich erhalten bleiben), 2 Realschulen, 2 Gymnasien, eine Förderschule für Lernbehinderte und eine Waldorfschule.³⁴

Zusätzlich bietet der im Schloss Gracht (Liblar) ansässige „Cologne Campus“ als Sitz der ESMT European School of Management and Technology eine Schule für Internationales Management mit europäischem Fokus. An dieser staatlich anerkannten privaten Hochschule werden sowohl Vollzeit-Studiengänge (MBA) angeboten, als auch berufsbegleitende „Executive MBA“-Studiengänge.³⁵ Damit befindet sich in Ertftstadt eine der europäischen Spitzeneinrichtungen privater Hochschulen.

3.5. Freizeiteinrichtungen, Kulturelle und Touristische Infrastruktur

3.5.1. Freizeiteinrichtungen

Ertftstadt profitiert von seiner an den Naturpark Rheinland angrenzenden Lage und kann dadurch zahlreiche Freizeitgestaltungsmöglichkeiten bieten. Dazu gehören Radfahren, Wandern, Reiten, Schwimmen, Angeln, Segeln, Kanufahren und vieles mehr. Insbesondere der Liblarer See im Stadtteil Liblar ermöglicht vielfältige Aktivitäten für Jung und Alt.

Zudem ist das Vereinswesen in Ertftstadt sehr ausgeprägt. Es existieren allein 56 Vereine, die sportliche Aktivitäten anbieten. Hinzukommen soziale und kulturelle Vereine, in denen sich viele Ertftstädter engagieren. Auch der Modellbau spielt für zahlreiche Ertftstädter eine Rolle bei der Freizeitgestaltung.

³⁴ Quelle: www.ertftstadt.de

³⁵ Quelle: www.esmt.org

3.5.2. Kulturelle Infrastruktur

Zu den bereits in Kap. 4.5.1 erwähnten kulturellen Vereinen gehört auch der Verein „Szene 93 – Verein zur Förderung Kultureller Jugendarbeit in Ertfstadt“. Dieser engagiert sich im Besonderen im Bereich Theater, Literatur und Musik. Neben Theater-Aufführungen und Lesungen veranstaltete der Verein schon einige Konzerte mit lokalen Bands und veröffentlichte bereits vier „Ertfstadt-Sampler“, eine CD, die gemeinsam von Ertfstädter Bands herausgebracht wird. Neben diesem sehr guten Beispiel einer kulturellen Vereinsarbeit und den in Kap. 4.3.1 genannten Einrichtungen, wie z. B. die Musikschule und die Volkshochschule, engagieren sich viele andere Vereine (z. B. Theaterverein Bühnenzauber e. V., Theater SoWiEsO e. V., Theater Total e. V., Kulturkreis Ertfstadt) für das kulturelle Leben in ihrer Stadt. Dazu gehören selbstverständlich auch die annähernd 30 Ertfstädter Karnevalsvereine sowie die 38 Musik- und Gesangsvereine.

Die Schlösser des Rhein-Ertf-Kreises sind besondere kulturelle Sehenswürdigkeiten. Hier sind die beiden Schlösser in Brühl hervorzuheben: Schloss Augustusburg und Schloss Falkenlust. Auch die Abtei in Pulheim zieht viele Besucher an. Die Schlösser der Stadt Ertfstadt hingegen sind in privater Hand (vgl. Kap. 3.4) und werden nicht touristisch genutzt. Jedoch bieten Schloss Gracht, Schloß Gymnich und die Burg Lechenich öffentliche Parkanlagen, die zum Spazieren und Verweilen einladen.

3.5.3. Ausgangslage und Entwicklungspotentiale für den Tourismus

Die touristische Infrastruktur in Ertfstadt umfasst zehn Hotels und Gasthöfe sowie zwei Tagungsstätten zur Aufnahme von Übernachtungsgästen. Insgesamt stehen 270 Betten zur Verfügung. Hinzukommen Ferienwohnungen und –appartements, die ca. 20 weitere Betten bieten. Schwerpunkt der Übernachtungsmöglichkeiten ist der Stadtteil Lechenich. Liblar bietet eine vergleichsweise geringe Bettenanzahl.³⁶

Zusätzlich bieten der Campingplatz am Liblarer See und der Reisemobilstellplatz an der Carl-Schurz-Straße in Liblar Übernachtungsmöglichkeiten für Zelt- und Wohnmobilreisende.

³⁶ Quelle: Stadt Ertfstadt, Touristisches Handlungskonzept

Jahr	Betriebe	Bettenbestand	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	Auslastungsgrad der Betten
2008	11	297	34 857	2,3	33,7
2007	11	298	32 901	2,1	31,0
2006	11	303	33 510	2,4	32,5
2005	11	302	32 146	2,1	35,5
2004	10	237	28 913	2,1	36,6
2003	10	252	18 581	2,3	21,8
2002	10	221	20 220	2,5	26,8
2001	10	221	19 965	2,6	28,0
2000	10	244	18 538	2,7	26,0

Tab. 5: Touristische Kennzahlen³⁷ für die Stadt Erfstadt (2000-2008)³⁸

Der Tagestourismus spielt in Erfstadt eine große Rolle, da der Naturpark sich sehr gut für Tagesausflüge eignet. Durch den Beitritt der Stadt zur „Straße der Gartenkunst zwischen Rhein und Maas“ werden vermehrt Touristen in diesem Bereich angesprochen.

Auch Kurzzeiturlauber nutzen gerne die angebotenen Übernachtungsmöglichkeiten der Stadt. Die durchschnittliche Übernachtungsdauer lag in den vergangenen Jahren immer zwischen 2,1 und 2,7 Nächten (vgl. Tab. 5). Die Auslastung der Betten lag im Jahre 2008 bei ca. 34 %. Der Vergleich mit benachbarten Kommunen zeigt, dass der Bettenbestand und die Übernachtungszahlen unterdurchschnittlich für die Region sind (vgl. Tab. 6).

Stadt	Einwohner ³⁹	Betriebe	Bettenbestand	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	Auslastungsgrad der Betten
Erfstadt	51.791	11	297	34 857	2,3	33,7
Brühl	44.259	21	2.649	296.034	2,2	37,3
Hürth	57.501	17	1.392	239.992	2,5	48,5
Frechen	49.752	14	803	116.944	1,7	40,4
Euskirchen	55.871	15	546	68.008	1,9	34,9
Kerpen	64.669	13	443	49.436	1,8	31,1

Tab. 6: Vergleich touristischer Kennzahlen benachbarter Kommunen für das Jahr 2008⁴⁰

Das von der Stadt Erfstadt aufgestellte Touristische Handlungskonzept für Erfstadt stellt folgende Zielgruppen für den Tages- und den Übernachtungstourismus fest:

³⁷ Anmerkung: Es wurden nur Beherbergungsstätten mit 9 und mehr Gästebetten berücksichtigt, ab 2004 einschließlich Campingplätze (ohne Mieter von Dauerstellplätzen), wobei für Campingplätze die Anzahl der Betten nicht ermittelt wird.

³⁸ Quelle: www.it.nrw.de (eigene Darstellung)

³⁹ Quelle: www.it.nrw.de: Stand 31.12.2009

⁴⁰ Quelle: www.it.nrw.de (eigene Darstellung)

- Radfahrer (drei überregional bedeutende Radwege)
- Wanderer (z. B. „Erfstadt und die Römerstraße“)
- Reitsportinteressierte
- Reisemobilinhaber
- Golfer (Golfplatz „Burg Konradsheim“)

3.6. Verkehr

Die Verkehrsanbindung innerhalb der Stadtgrenzen der Stadt Erfstadt gliedert sich in folgende Punkte: Individualverkehr (Automobil, Fahrrad, Fußgänger) und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) (Zug, Bus, Bahn, Anrufsammeltaxi (AST)). Da die Stadt Erfstadt in die Subzentren Lechenich und Liblar geteilt ist, ist sie auch als Stadt der langen Wege zu bezeichnen. Daher hat der Individualverkehr eine hohe Bedeutung für den Verkehr in Erfstadt.

Gesamtstädtisch betrachtet hat der Stadtteil Liblar mit dem einzigen Bahnhof Erfstadts die Funktion der überregionalen Verkehrsanbindung des ÖPNV übernommen. Daher ist auch der restliche ÖPNV in Form von Bus und Sammeltaxi stark auf den Bahnhof Liblar ausgerichtet, was durchaus als großes Potenzial für den Stadtteil Liblar anzusehen ist.

3.6.1. Individualverkehr: Automobilverkehr

Laut Verkehrsanalyse (vgl. Kap. 4.3.3) gibt es in Liblar drei Hauptverkehrsadern: die seit 1994 ausgebaute Bundesstraße B265, die Landstraße L163 mit Verlauf von der Bliesheimer Straße über den südlichen Teil der Carl-Schurz-Straße bis zur Köttinger Straße, und die Kreisstraße K45 von der Kruggenbergstraße über die Bahnhofsstraße und Carl-Schurz-Straße bis zur Max-Planck-Straße in Höhe des „Ville Express“. Auch der K 44, die die Stadtteile Lechenich und Liblar verbindet, den WirtschaftPark Erfstadt über einen Kreisverkehr erschließt und zudem eine östliche Umgehungsfunktion für den Durchgangsverkehr durch Lechenich übernimmt, kommt eine hohe Bedeutung zu.

Die Stadtplanung des maßgeblich in den 70'er Jahren ausgebauten Stadtteils Liblar, orientierte sich mit Ausnahme der historisch gewachsenen Carl-Schurz-Straße, hauptsächlich am Leitbild der „autogerechten Stadt“. Dies zeigt sich vor allem in der gleichberechtigten Zufahrtssituation aller Straßen Erfstadts (vgl. Kap. 4.3.3).

3.6.2. Individualverkehr: Radverkehr Ertfstadt

Das Radwegenetz der Stadt Ertfstadt ist gut ausgebaut. Aufgrund des ebenen Geländes der „Börde“ werden die zahlreichen Fahrradwege stark frequentiert. Insbesondere der Ertf-Radweg, die Wasserburgenroute und die Kaiserroute sind beliebte Radfahrerstrecken, die auch das Stadtgebiet Ertfstadts queren und an das städtische Radwegenetz angebunden sind.⁴¹

3.6.3. Individualverkehr: Via Pees Ertfstadt

Ertfstadt hat aufgrund seiner dezentralen Struktur viele Subzentren mit Grundversorgungsfunktion. Der Stadtteil Liblar hat allein drei Zentren: den Bürgerplatz an der Theodor-Heuss-Straße, die Carl-Schurz-Straße, in Kombination mit den Lebensmittelgeschäften der Köttinger Straße, und das EKZ Liblar.

Die Theodor-Heuss-Straße hat den Vorteil, zentral im Siedlungsschwerpunkt Liblar zu liegen. Der von den sechs Hochhäusern fußläufig erreichbare Supermarkt „Edeka“ am Bürgerplatz bietet alle Produkte der Grundversorgung. Auch das EKZ ist fußläufig erreichbar.

Die historisch gewachsene Carl-Schurz-Straße bietet, trotz der eingesetzten Leerstandsproblematik bei den Ladenlokalen, ein intaktes Nahversorgungszentrum, welches insbesondere in Kombination mit dem nahegelegenen Vollsortimenter „Rewe“ und dem Discounter „Aldi“ in der Köttinger Straße auch für eine durch Umnutzung der leeren Ladenlokale wachsende Wohnbevölkerung ausreichend Angebote bereit hält. Der Versorgungsradius ist in diesem Bereich jedoch etwas größer. Für weniger mobile Menschen könnte er zu groß sein, vor allem in Hinblick auf zu tragende Einkaufstaschen. Die fußläufige Anbindung an das EKZ ist mit einer Distanz von ca. 1,5 km (zwischen dem in der Carl-Schurz-Straße gelegenen Marienplatz und dem EKZ) insbesondere für ältere Bevölkerungsgruppen eher als suboptimal einzustufen.

So ging aus einer Umfrage durch das Amt für Jugend, Familie und Soziales mit dem Thema „Seniorenrechtliches Einkaufen in Ertfstadt“, bei der stichprobenartig Senioren zur Einkaufssituation befragt wurden, hervor, dass es den älteren Menschen an ortsnahen Geschäften für den täglichen Gebrauch fehlt: „Ohne Auto ist Einkaufen oder Arztbesuch eine Tagestour“.⁴³

⁴¹ Quelle: www.ertfstadt.de

Diese Aussage macht die Brisanz der Lage deutlich. Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels muss zukünftig verstärkt darauf Rücksicht genommen werden, wie ältere Bevölkerungsgruppen und andere weniger mobile Menschen zentrale Einrichtungen und Standorte der Nahversorgung auch ohne eigenen PKW erreichen können. Ein gut funktionierendes ÖPNV-Netz ist dabei entscheidend.

3.6.4. ÖPNV: Bahn- und Buslinienverkehr Ertstadt

Hauptverkehrsknotenpunkt des ÖPNV in Ertstadt bildet der Liblarer Bahnhof. Von hier aus gelangt man mit dem Zug nach Köln und Euskirchen. Die Fahrtzeiten hierfür betragen jeweils ca. 25 Minuten. Die überregionale Anbindung erfolgt über Köln. Die Taktung liegt bei 30 Minuten.

An den Liblarer Bahnhof (und / oder die Bahnhofsstraße in direkter Nähe zum Bahnhof) sind zudem alle Busverbindungen gekoppelt. Insgesamt verlaufen sechs Buslinien durch den Stadtteil. Die Unterschiede der Buslinien von Lechenich und Liblar liegen in deren unterschiedlichen regionalen Ausrichtung sowie Taktung. Deckt Lechenich die regionalen Busverbindungen in südlicher und westlicher Richtung (Nörvenich, Zülpich) ab, übernimmt Liblar die stärker frequentierten Busverbindungen in nördlicher und östlicher Richtung (Kerpen, Horrem, Frechen, Köln): die Linien in Richtung der Metropolregion Köln. Die zusätzlichen Linien parallel zur Bahnschiene, (Richtung Hürth, Brühl und Wesseling), sind saisonal unterschiedlich getaktet, eine Tatsache, die auch mit der Saison des Liblarer Sees (Strandbad, Segelschule, etc.) zusammen hängt.

Das Ertstadt-Center wird von allen sechs Buslinien angefahren und ist somit gut angebunden und kann von allen Bereichen der Stadt schnell relativ erreicht werden.

Die Taktung zwischen Liblar und Lechenich liegt im Durchschnitt bei 15 Minuten, da sich die Linien hier teilweise verschneiden und zudem gut aufeinander abgestimmt sind. Dennoch benötigt man von Lechenich nach Liblar 20-30 Minuten Fahrtzeit, was anscheinend für viele ein Grund ist, auf den Individualverkehr umzusteigen. Die lange Fahrtzeit hängt vermutlich mit der hohen Haltestellendichte auf dem Liblarer Gebiet zusammen: Liblar bietet mehr als doppelt so viele Haltestellen wie Lechenich.

3.7. SWOT-Analyse Erftstadt

Stärken (<u>S</u>trength):	Schwächen (<u>W</u>eakness):
<ul style="list-style-type: none"> • Zentrale Lage in der Region Köln-Bonn • Gute Verkehrsanbindung • Gut ausgebaute soziale und kulturelle Infrastruktur • Hohe Wohnattraktivität • Attraktive Kultur- und Naturlandschaft • Hohes Fachkräftepotential • Bislang relativ stabile Bevölkerungszahl • Gutes Angebot an hochwertigen Gewerbeflächen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Haushaltssituation • Randlage des Bahnhofes innerhalb des Stadtgebiets • z. T. keine wohnortnahe Versorgung durch starke Dezentralität
Chancen (<u>O</u>pportunities):	Bedrohungen (<u>T</u>hreats):
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Übernachtungszahlen durch Neuschaffung spezieller Übernachtungsmöglichkeiten (z. B. Fahrradpensionen, Golfhotels, Reiterpensionen) • Ausweitung touristisches Potential • Zuwanderung der (Wohn-)bevölkerung • Gute Prognosewerte (Bevölkerungsstabilität) • Ausbau des Arbeitsplatzangebotes • Verbesserung der Haushaltssituation durch Anhebung der Gewerbesteuerhebesätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbruch der sozialen und kulturellen Infrastruktur • Verschiebung des Sozialgefüges • Wachstum der Arbeitslosigkeit • Abwanderung von Gewerbetreibenden • Ausweitung von Leerständen • Schwächung von dörflichen Strukturen in kleineren Ortsteilen durch Überalterung und Abwanderung der Bevölkerung • Bevölkerungsschrumpfung

4. Das Untersuchungsgebiet

4.1. Lage und Lagebeziehungen

Liblar und Lechenich sind die beiden größten Stadtteile Ertstadts (vgl. Kap. 3.1 und 3.2.1). Liblar liegt im Osten des Stadtgebietes, Lechenich zentral (vgl. Abb. 6). Da Liblar den einzigen Haltepunkt des regionalen Schienenverkehrs bietet, pendeln zahlreiche Stadtbewohner aus allen Stadtteilen nach Liblar, um hier auf dem Weg zur Arbeit vom PKW auf die Schiene zu wechseln. Durch die gute Verbindungssituation erreicht man den Kölner Hauptbahnhof bereits nach 20-25 Minuten (vgl. Kap. 3.6). Lechenich hingegen zieht viele Stadtbewohner zum Schaufensterbummeln und Verweilen an, da der historische Marktplatz eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

4.2. Gebietsabgrenzung und –beschreibung

Das Handlungskonzept hat sich zum Ziel gesetzt, für den Stadtteil Liblar städtebauliche und funktionale Strategien zu entwickeln, um die Wohn- und Einkaufsattraktivität zu erhöhen und das große Erholungspotential besser zu nutzen. Die Gebietsabgrenzung fällt dementsprechend mit der kommunalen Stadtteilgrenze zusammen.

Die Siedlungsfläche des Stadtteils wird eingerahmt von der Ortsumgehung B 265 im Nordwesten, dem Liblarer See und der Ville im Norden und Osten, dem Bahnhof im Osten, dem Einkaufszentrum „Ertstadt-Center“ im Südwesten und (potentiellen) Neubaugebieten im Süden. Im Norden grenzt das Gewerbegebiet Köttingen direkt an Liblar.

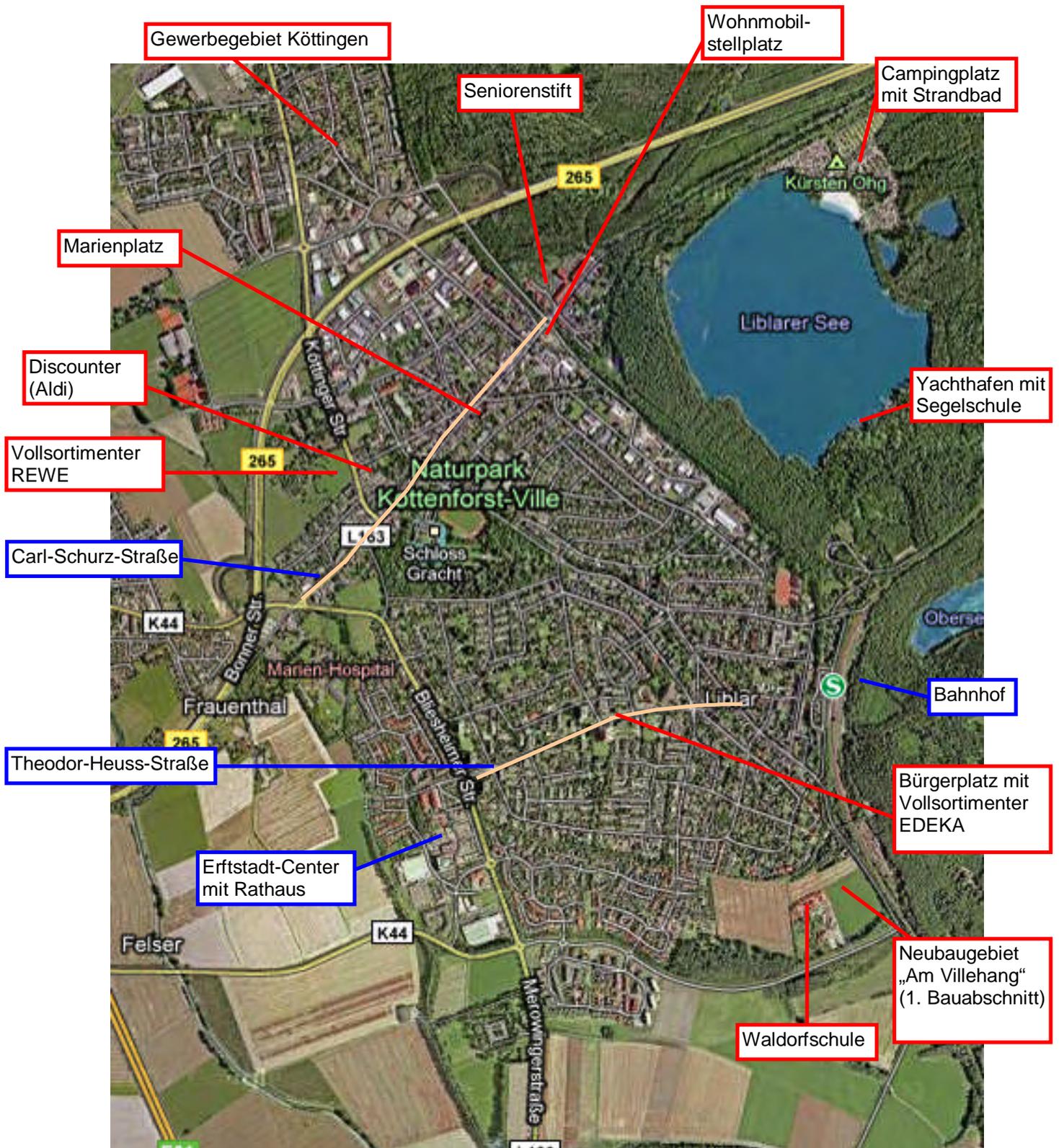


Abbildung 14: Übersichtsplan Ertfstadt-Liblar⁴³

⁴³ Quelle der Kartengrundlage: GoogleMaps

4.3. Bestehende Pläne und Planungsansätze

4.3.1. Flächennutzungsplan (FNP)

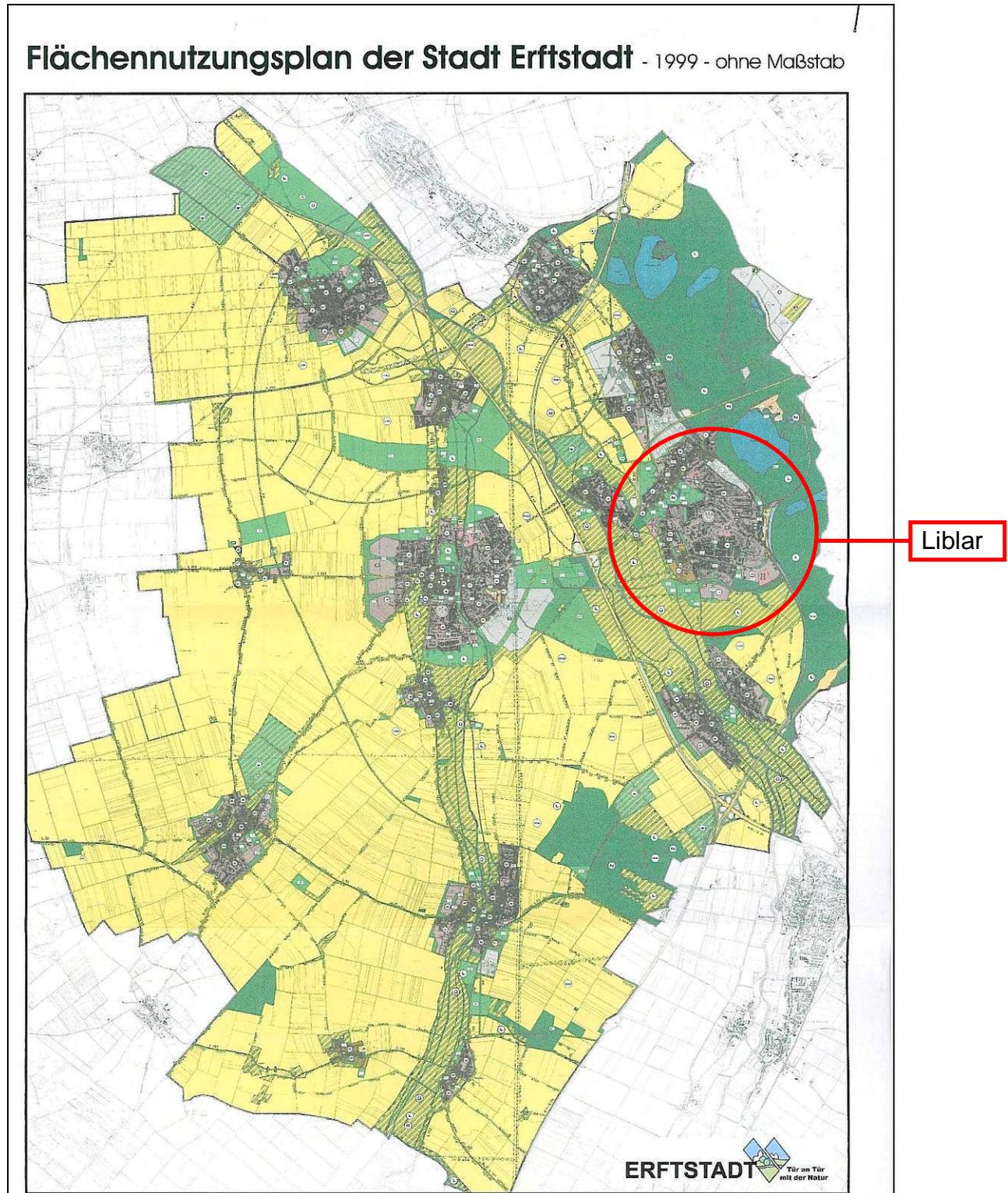


Abbildung 15: FNP Erfstadt⁴⁴

⁴⁴ Stadt Erfstadt, Umwelt- und Planungsamt

Erfstadt-Liblar



Auszug aus dem FNP der Stadt Erfstadt - 1999 - ohne Maßstab

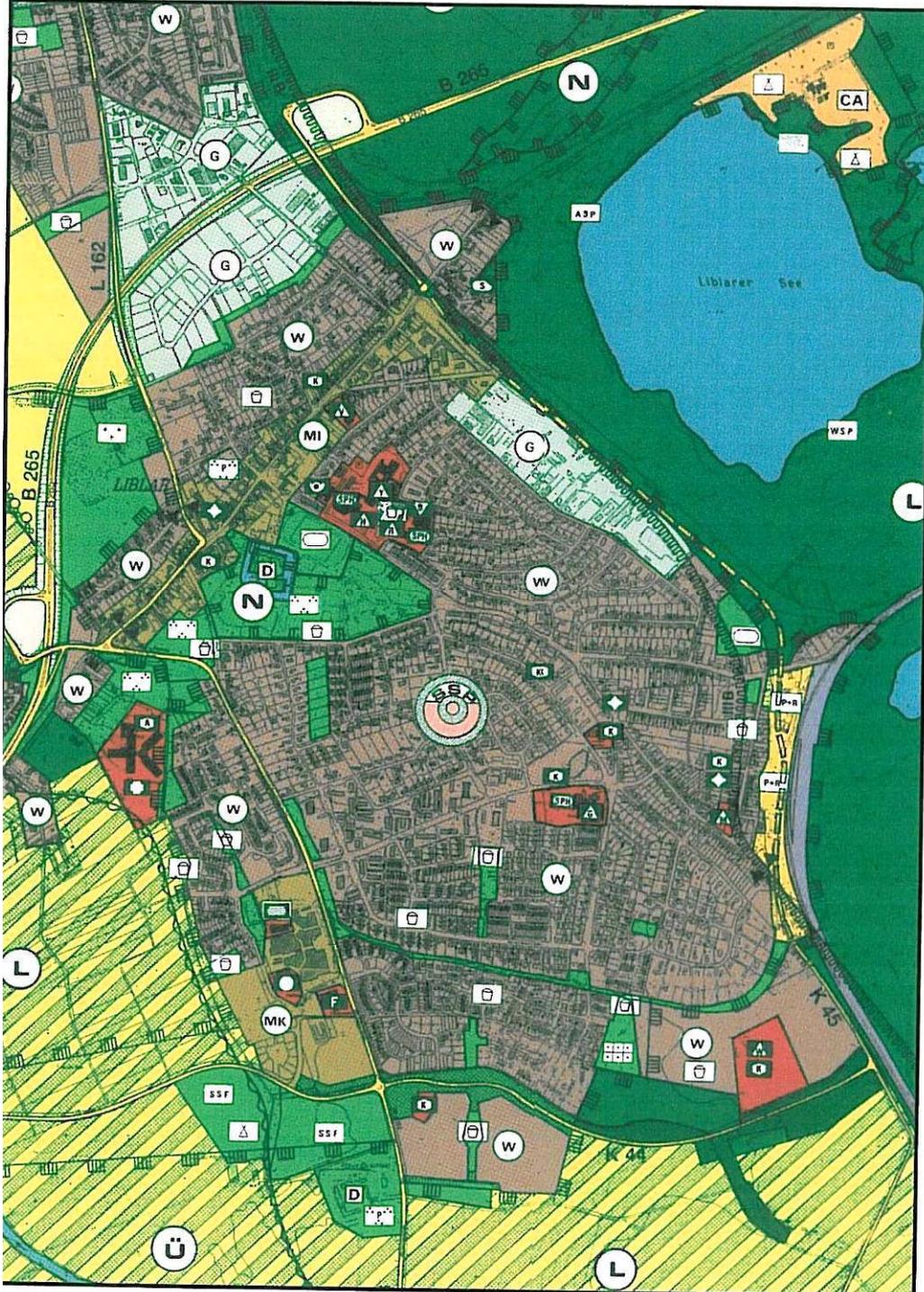


Abbildung 16: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Erfstadt mit der Darstellung des Stadtteils Liblar⁴⁵

⁴⁵ Stadt Erfstadt, Umwelt- und Planungsamt

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Erfstadt aus dem Jahre 1973 wurde im Jahre 1999 durch einen neu aufgestellten Plan ersetzt, um den geänderten Zielen der übergeordneten Regional- und Landesplanung zu entsprechen. U. a. auch die geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen haben dabei Berücksichtigung erfahren.

Dabei waren insbesondere die folgenden städtebaulichen Zielsetzungen von Bedeutung⁴⁶:

- Weiterentwicklung der Stadt als attraktiver Wohnstandort
- Gewährleistung einer den wirtschaftlichen Belangen gerecht werdenden Gewerbeflächenentwicklung
- Landschaftsgerechte Verknüpfung von Siedlung und Freiraum

Die Siedlungsentwicklung soll vorrangig in den beiden Siedlungsschwerpunkten Liblar und Lechenich weitergeführt werden.

Bisher hat es fünf wirksame Flächennutzungsplanänderungen gegeben, wovon nur eine den Stadtteil Liblar betrifft: „Änderung 03 – Erfstadt-Liblar, Köttinger Straße (Wirksam mit Bekanntmachung vom 30.05.2006)“. Diese Änderung ermöglichte die Nutzung der Flächen südlich des Friedhofes an der Köttinger Straße für die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsgeschäfts (Rewe).

⁴⁶ www.erfstadt.de

Abbildung 17 zeigt die bestehenden, aufgehobenen und in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne für den Stadtteil Liblar. Auffällig ist der Bereich der Carl-Schurz-Straße, der durch die Aufhebung des unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht mehr zeitgemäßen Bebauungsplans Nr. 13 nicht mehr den Bestimmungen eines gültigen Bebauungsplanes unterliegt.

Zusätzlich ist erkennbar, dass die Bebauungspläne für die Bahnhofsumgestaltung und den Neubau der Osttangente zurzeit vorbereitet werden.

4.3.3. Gutachten

Die Stadt Ertfstadt hat bisher drei für die Bearbeitung des Konzepts relevante Gutachten in Auftrag gegeben: das Verkehrsgutachten zum Bau der Ortsumgehung (K45n), das Revitalisierungsgutachten zum Ertfstadt-Center und das Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Gesamtstadt.

- Verkehrsgutachten zur Ortsumgehung K45n der IVV

Zum Thema Straßenverkehr hat die Stadt Ertfstadt 1994 eine „Untersuchung der Ortsumgehung im Zuge der K45n in Ertfstadt-Liblar“ durch die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) durchführen lassen, die 2000 im Zusammenhang mit dem Bürgerworkshop der IVV in der Studie „Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Ertfstadt-Liblar / K45n“ erneut überarbeitet wurde. Grundlagen der Studie waren eine Untersuchung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus dem Jahre 1999 sowie Verkehrserhebungen für den regionalen Verkehr in bzw. aus den Kommunen Brühl, Hürth und Frechen. Die verkehrliche Situation des Bahnhofs wurde im Zuge dessen einer intensiven Betrachtung unterzogen. Die Verkehrsbelastung wurde allerdings nicht durch neue Zählungen, sondern durch eine Prognose bestimmt. Ergebnis dieser Untersuchung war zum einen die visuelle Darstellung der Veränderung der Verkehrsströme und Verkehrsbelastungen Liblars sowie zwei Prognosen über die Konsequenzen der geplanten K45n als nordöstliche Ortsumgehung für Liblar.

Wie bereits erwähnt, existieren drei Hauptverkehrsadern, die durch den Stadtteil Liblar führen: die B265, die L163 und die K45; die K 44 wurde bei der Untersuchung der IVV nicht berücksichtigt (vgl. Kap. 3.6.1). Die bei der Erstellung des Gutachtens prognostizierten Belastungen liegen für das Jahr 2005 bei:

B 256 / B 265	11.000 – 15.000 Kfz/DTV
L163	8.000 – 13.000 Kfz/DTV
K45	3.000 – 6.000 Kfz/DTV

Des Weiteren werden mit 2.000 – 5.000 Kfz/DTV die Klosengartenstraße, die Grachtstraße, die Theodor-Heuss-Straße und die Carl-Schurz-Straße zwischen Bliesheimer und Bahnhofstraße genannt. Alle übrigen Straßen haben für Wohnstraßen typische Belastungsgrenzen von unter 2.000 Kfz/DTV.

Seit dem Umbau der B265 im Jahre 1994 sind weitere Veränderungen am Straßennetz vorgenommen worden, die sich auch in den veränderten Belastungswerten im Vergleich zu den oben genannten Werten widerspiegeln:

Zunächst wurde auf Grundlage des Verkehrsgutachtens von 1994 der Rückbau der Carl-Schurz-Straße zwischen Bliesheimer und Bahnhofstraße durchgeführt, was zum Zeitpunkt der damaligen Analyse durch die Verlegung der B265 weg von der heutigen Carl-Schurz-Straße hin zu der heutigen Lage der B265 zwischen Liblar und Köttingen ermöglicht wurde. In diesem Gutachten wird die B265 noch als B256n bezeichnet.

Zudem wurde die Idee der neuen Umgehungsstraße K45n erstmals in dem Gutachten von 1994 als Nutzungsvariante 1 erwähnt. Der geplante Verlauf sollte in Verlängerung der südöstlichen K45n über den Bahnhof, entlang der alten Bahngleise zwischen dem nordöstlichen Stadtrand Liblars und dem Liblarer See bis zur Max-Planck-Straße auf der Höhe des „Ville Express“ geführt werden. Laut Studie aus dem Jahr 2000 soll die neue K45n 6.000 – 7.000 Kfz/DTV aufnehmen. Der Bau der neuen Osttangente würde zu einer leichten Entlastung der Verkehrsadern L163 und der B265 südwestlich von Liblar führen, da der Verkehr von Südost nach Nordost über die neue Verkehrsader der geplanten K45n geleitet würde. Gleichzeitig würde der Neubau der K45n zu einer ca. 40% Verkehrsentslastung der Bahnhofstraße / Schlunkweg und der nördlichen Carl-Schurz-Straße führen, da diese Straßen bislang die Nord-Süd-Verbindung im östlichen Stadtgebiet übernehmen. Geringe Mehrbelastungen werden für die Kruggenbergstraße prognostiziert, da der verbesserte Ausbau der Straße einen schnelleren Weg nach Lechenich und Bliesheim schaffen würde. Ebenfalls wird die Theodor-Heuss-Straße geringfügig stärker belastet.⁴⁸

⁴⁸ Quelle: Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV): „Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Ertstadt-Liblar / K45n“

Bis heute, 16 Jahre nach Planungsbeginn, wurde die neue Osttangente K45n allerdings nicht realisiert. Sie wird aus verschiedenen Gründen kontrovers diskutiert, zum Beispiel werden wirtschaftliche Einbußen der Geschäfte auf der Carl-Schurz- und der Bahnhofsstraße befürchtet, die durch niedrigere Passanten- und Kundenfrequenzen entstehen können. Die Wohnqualität hingegen würde in diesem Bereich von einer Verkehrsberuhigung profitieren (zur weiteren Planung vgl. Kap. 5.1.3).

- Revitalisierungsgutachten der BBE

Das Revitalisierungsgutachten der BBE wurde im Jahr 2007 erstellt. Es kann als Bezugsrahmen für die Strategieentwicklung für die städtebauliche Neustrukturierung des Erfstadt-Centers dienen. Hier sollen die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Gutachten in Stichpunkten wiedergegeben werden.

- Verkehrliche Anbindung des Centers befriedigend
- Keine werbewirksame Lage; keine Fernwirkung des Objektes
- Stellplätze ausreichend durch Real-Parkhaus
- Zu viele Zugänge und dadurch stark gestreute Kundenfrequenzen und kaum konzentrierte Kundenströme
- Zentralörtliche Einrichtungen im direkten Standortumfeld positiv zu bewerten
- Erfstadt-Center in Standortunion mit dem Vollsortimenter Real und Drogeriefachmarkt dm ist flächenmäßig größter Versorgungsstandort der Stadt
 - Verkaufsfläche (VKF):
 - o Gesamtfläche = 13.300 qm
 - o Davon Erfstadt-Center = 4.900 qm
 - o Davon Real = 7.700 qm
- Angebotsschwerpunkt im Nahversorgungsbereich
- Bis auf Real keine Magnetbetriebe vorhanden
- Preis- und Qualitätsniveau vorrangig auf das untere Genre ausgerichtet
- Nichthandelsfunktionen als Komplementärnutzungen (Hallenbad, Rathaus etc.)
- Entwicklungsstrategien:
 - o Umstrukturierung der kleinteiligen Struktur des Centers zwecks Ansiedlung größerer Magnetbetriebe (ggf. zusätzlich: Bebauung der nördlichen Parkplatzfläche)
 - o Ansiedlung von folgenden Anbietern:

- Lebensmittel-Discounter
 - Optiker
 - Blumengeschäft
 - Schreibwarengeschäft
 - Bekleidungsgeschäft (z. B. Takko, NKD, Mister+Lady, Vögele)
 - Geschäft mit speziellen Hobbyartikeln (z. B. Bastelbedarf)
 - Raumausstatter
- Schlecht gestaltete Verweil- und Aufenthaltszonen; schlechte Aufenthaltsqualität und kurze Verweildauer
 - Betreiberqualität einer Vielzahl von Läden ist eher schlecht (Werbeanlagen, Beleuchtung, Warenpräsentation, Sortiment, Schaufenstergestaltung)
 - Keine einheitlichen Öffnungszeiten
 - Fehlende Corporate Identity
 - komplexe Eigentümerstruktur, die eine rechtzeitige Revitalisierung verhindert hat
 - Ansiedlung neuer Anbieter auf leeren Bestandsflächen möglich
 - Etablierung eines erfolgreichen Center-Managements unabdingbar
 - Investitionen in den baulichen Bestand unbedingt notwendig

- Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept der BBE

Die BBE wurde im Jahr 2010 mit der Erarbeitung eines Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzeptes für die Stadt Ertfstadt beauftragt. Im Sommer 2010 präsentierte sie erste Zwischenergebnisse in der Ausschusssitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung und Betriebsausschuss für Immobilienwirtschaft. Im Februar 2011 wurde das Konzept fertiggestellt. Die wichtigsten Erkenntnisse, insbesondere für den Stadtteil Liblar, sollen im Folgenden dargestellt werden.

Das einzelhandelsrelevante Kaufkraftpotential liegt in Ertfstadt vergleichsweise hoch bei 290,4 Mio. € (5.842 €/EW). Das Kaufkraftniveau ist zwar im Rhein-Erft-Kreis nur in einer Kommune (Pulheim) höher, jedoch sind in fast allen Branchen hohe Kaufkraftabflüsse zu beobachten. Die Verkaufsfläche pro Einwohner liegt 0,19 Prozentpunkte unter dem Bundesdurchschnitt (Ertfstadt: 1,16 %, BRD: 1,3%).

Die Gesamtverkaufsfläche Ertfstadts beträgt ca. 57.640 m², die auf insgesamt 260 Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe aufgeteilt ist. Der Gesamtumsatz liegt derzeit bei ca.

207,9 Mio. EUR. BBE hat im Rahmen ihrer Untersuchung zudem rund 32 Leerstände in Einzelhandelslokalen erfasst.

Lechenich und Liblar vereinen bereits 76 % der Erfstädter Betriebe (Lechenich: 43 %, Liblar: 33 %) sowie 84 % des Gesamtumsatzes (Lechenich: 35 %, Liblar: 49 %) des Einzelhandels der Stadt auf sich. Auch der größte Anteil der Verkaufsflächen sind hier zu finden (Lechenich: 36 %, Liblar: 54 %).

Ca. 39 % der Verkaufsflächen sowie 63 % des Umsatzes im Einzelhandel der Stadt verteilen sich auf das nahversorgungsrelevante Sortiment (Lebensmittel, Drogerieartikel, medizinische und orthopädische Versorgung). Zentrenprägende Sortimente, wie z. B. Bekleidung, Schuhe und Unterhaltungselektronik, fallen mit 24 % der Verkaufsfläche und 19 % des Umsatzes deutlich geringer aus.

BBE hebt zudem die Kleinteiligkeit der vorhandenen Angebotsstrukturen hervor: 12 der 260 Betriebe bieten bereits 72 % der Verkaufsfläche.

Die Gesamtverkaufsfläche des Stadtteils Liblar wird zu 82 % bereits durch die drei Betriebe Real im Erfstadt-Center, Rewe und Aldi an der Köttinger Straße ausgemacht. Zusätzlich wird der Edeka-Markt am Bürgerplatz in der Theodor-Heuss-Straße als wichtiger Nahversorgungsstandort bewertet.

Die fußläufige Versorgungssituation im Stadtteil Liblar wird als gut bewertet, so ist der komplette Siedlungsbereich von 700-Meter-Radien abgedeckt. Auch weniger mobilen Menschen ist eine wohnortnahe Versorgung somit gewährleistet.

Für das Erfstadt-Center interessant sind die Kundenwohnerhebungen der Untersuchung: 43 % aller befragten Kunden sind aus Liblar, lediglich 15 % sind aus anderen Städten nach Erfstadt gekommen, um hier einzukaufen.

Auch die bevorzugten Einkaufsorte für einzelne Sortimente wurden bei der Erhebung abgefragt. So wurde festgestellt, dass nur 16 % der befragten Personen Bekleidung in Erfstadt erwerben. Bei Unterhaltungselektronik gaben immerhin 29 % der Befragten an, diese in Erfstadt zu kaufen. Baumarktartikel werden sogar von 64 % der Befragten in Erfstadt gekauft.

Bezüglich der Einkaufshäufigkeit gab etwa die Hälfte der befragten Personen an, mindestens einmal die Woche im Erfstadt-Center einzukaufen. Dies lässt auf die Nahversorgungsfunktion des Centers schließen. Im Rahmen der Befragung wurden auch von den Personen vermisste Angebote abgefragt. Hier wird im Bekleidungssektor der höchste Ergänzungsbedarf gesehen.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept sieht Ansiedlungspotential für folgende Warengruppen:

- Bekleidung & Schuhe
- Kleines Fachmarktkonzept für Papier-, Büro- und Schreibwaren
- Spielwaren
- Elektrowaren / Unterhaltungselektronik
- Möbel
- Bau- und Gartenbedarf

Empfehlungen zur Entwicklung des Stadtteilzentrums Liblar seitens der BBE sind wie folgt:

- Ansiedlung eines Discounters im westlichen Teil der Delta-Liegenschaft mit einem Eingangsbereich, der zum inneren Bereich des Centers ausgerichtet ist
- Teilabriss des vorhandenen Gebäudebestandes des östlichen Teils der Delta-Liegenschaft, um dadurch große, modern zugeschnittene Einzelhandelsflächen zu schaffen
- Ansiedlung eines Fachmarktkonzeptes (Mode oder Unterhaltungselektronik) im östlichen Teil der Delta-Liegenschaft
- Anpassung der Flächen im südöstlichen Gebäude des Centers
- Aufhebung der „Hinterhof“-Situation im Bereich der ehemaligen Anlieferungszone des Supermarktes
- Neuordnung des Parkens

Empfehlungen zur Entwicklung des Nahversorgungszentrums „Carl-Schurz-Straße“ seitens der BBE sind wie folgt:

- Bestandssichernde Maßnahmen der Lebensmittelanbieter der Köttinger Straße
- Kein weiterer Ausbau der sonstigen zentrenrelevanten Sortimente
- Entwicklung zum attraktiven Wohnstandort

- Ausbau des gastronomischen Angebotes zur „Gastronomiemeile Ertstadts“

4.3.4. Integriertes Handlungskonzept Ertstadt-Liblar 2009

Die Stadt Ertstadt hat bereits im Jahre 2009 erste Überlegungen über die Ansatzpunkte für ein Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Liblar angestellt und in einem Plan (vgl. Abb. 18) zusammengefasst. Es wurden insgesamt 4 Handlungsfelder und 13 Planungen bzw. Entwicklungspotentiale festgelegt.

Handlungsfelder:

1. Carl-Schurz-Straße / Seestraße
2. Schulzentrum
3. Hochhäuser in der Theodor-Heuss-Straße
4. Einkaufszentrum

Planungen / Entwicklungspotentiale:

5. Ville-Eingangstor ‚Seestraße‘
6. Gewerbebrache Brühler Straße
7. Carl-Schurz-Straße / Stadtgarten
8. Stadtgarten
9. Bebauungspotential Ortseingang Liblar
10. Ville-Eingangstor ‚Grubenstraße‘
11. Bahnhofsvorplatz
12. Bebauungspotential Bergstraße
13. Bahnhof
14. Ville-Eingangstor ‚Donatusparkplatz‘
15. Osttangente / K45
16. Bebauungspotential Villehang
17. Villehang südlich Liblar



Abbildung 18: Integriertes Handlungskonzept Ertfstadt-Liblar (2009)⁴⁹

⁴⁹ Stadt Ertfstadt, Umwelt- und Planungsamt

4.3.5. SWOT-Analyse Liblar

Stärken (<u>S</u>trength):	Schwächen (<u>W</u>eakness):
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verkehrsanbindung (Bahnhof) • Dichtes ÖPNV-Netz • Gut ausgebaute soziale und kulturelle Infrastruktur • Hohe Wohnattraktivität • Attraktive Kultur- und Naturlandschaft • Stabile Bevölkerungszahl 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwächen des EKZ • Schwächen des Bahnhofumfelds • Zustand der Carl-Schurz-Straße • Leerstandsproblematik • Schwindende Einkaufsattraktivität • ÖPNV-Taktungen / Erreichbarkeiten für ältere Bevölkerungsgruppen
Chancen (<u>O</u>pportunities):	Bedrohungen (<u>T</u>hreats):
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Übernachtungszahlen durch Neuschaffung spezieller Übernachtungsmöglichkeiten (z. B. Fahrradpensionen) • Ausweitung touristisches Potential • Optimierung ÖPNV-Verkehr • Aufwertung Bahnhofsumfeld • Neustrukturierung Carl-Schurz-Straße • Neugestaltung des Einkaufszentrums • Wohnbauflächenausweitung 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbruch der sozialen und kulturellen Infrastruktur • Weiterer Qualitätsverlust des EKZ • Verschiebung des Sozialgefüges • Konkurrenz zu Lechenich

Ergänzend zur SWOT-Analyse werden die Schwerpunktbereiche dieses Konzeptes sowie die Entwicklungspotentiale des Stadtteils im Plan „SWOT-Analyse Erfstadt-Liblar“ (vgl. Anlage) dargestellt.

5. Bestandsaufnahme

5.1. Städtebauliche Bestandsaufnahme

5.1.1. Bestandsaufnahme und –analyse

Die Bestandsaufnahme beschränkte sich auf die genannten Schwerpunktgebiete (vgl. Kap. 3). Dabei wurden beträchtliche städtebauliche Mängel bei einigen Gebäuden in der Carl-Schurz-Straße, dem öffentlichen Raum im Bahnhofsumfeld und bei der Bausubstanz und den öffentlichen Wegen im Ertfstadt-Center festgestellt. Der bauliche Zustand der Häuser entlang der Theodor-Heuss-Straße ist größtenteils als befriedigend zu bezeichnen. Gestaltungsdefizite sind allerdings in allen vier Handlungsbereichen zu finden.

5.1.2. Städtebauliche Mängel und Gestaltungsdefizite

Carl-Schurz-Straße

In der Carl-Schurz-Straße, insbesondere im Hauptgeschäftsbereich (zwischen Bahnhofstraße und Brühler Straße), ist bei einigen Gebäuden ein Modernisierungs- und Sanierungsbedarf offensichtlich. Die Gebäude 33-41 sind dabei besonders auffällig (s. Abb. 20). Das ehemalige Hotel „Haus zum Liblarer See“, welches sich in der Seestraße (nördliche Verlängerung der Carl-Schurz-Straße) direkt am Kreisverkehr befindet, scheint seit Jahren zu verfallen. Dieses stört das Stadtbild erheblich (s. Abb. 19).



Abbildung 19: Ehemaliges Hotel in Liblar



Abbildung 20: Städtebauliche Missstände in der Carl-Schurz-Straße 33-41

Die Struktur der Carl-Schurz-Straße ist nicht klar ablesbar. Die Straße ist relativ lang und weist einzelne Schwerpunktgebiete auf. So ist zum einen eine Konzentration von Wohnnutzung zu finden, zum anderen eine Konzentration von Einzelhandel und eine von Gastronomie. Diese Strukturen sind dem Bestandsplan (Abb. 21) zu entnehmen. Die Gastronomie konzentriert sich vornehmlich um den Marienplatz, nutzt diesen jedoch nicht, auch da die Restaurants zum Teil über eigene Hinterhöfe verfügen, die sie für Außengastronomie nutzen können.

Auch die Leerstände sind im Plan ablesbar, jedoch ist dabei keine klare Konzentration zu erkennen.



Abbildung 21: Bestandsaufnahme Carl-Schurz-Straße⁵⁰ [s. auch Anlage „Carl-Schurz-Straße - Bestandsaufnahme“]

⁵⁰ Quelle: Stadt Ertfstadt (eigene Bearbeitung)

Der Marienplatz in der Carl-Schurz-Straße wurde in den 1990er Jahren zum jetzigen Zustand umgebaut. Er hat eine runde Form, wobei die Straße durch den nordwestlichen Teil des Platzes hindurch führt. Die südwestliche Hälfte des Platzes wird von übermäßig hohen Betonstufen gesäumt, wobei diese als Sitzmöglichkeiten genutzt werden könnten. Die Stufen führen auf das höhere Niveau des Gebäudes der Volkshochschule und werden an drei Stellen im regelmäßigen Abstand durch reguläre Treppen unterbrochen. Der Platz weist deutliche Gestaltungsdefizite auf: es fehlt jegliche Möblierung: Sitzbänke, Mülleimer, Beleuchtungsvorrichtungen, Kinderspielgeräte oder zentrale Gestaltungselemente sind nicht vorhanden. Dadurch wirkt der Marienplatz überdimensioniert und leer. Die Aufenthaltsqualität ist dadurch nicht besonders hoch ausgeprägt.

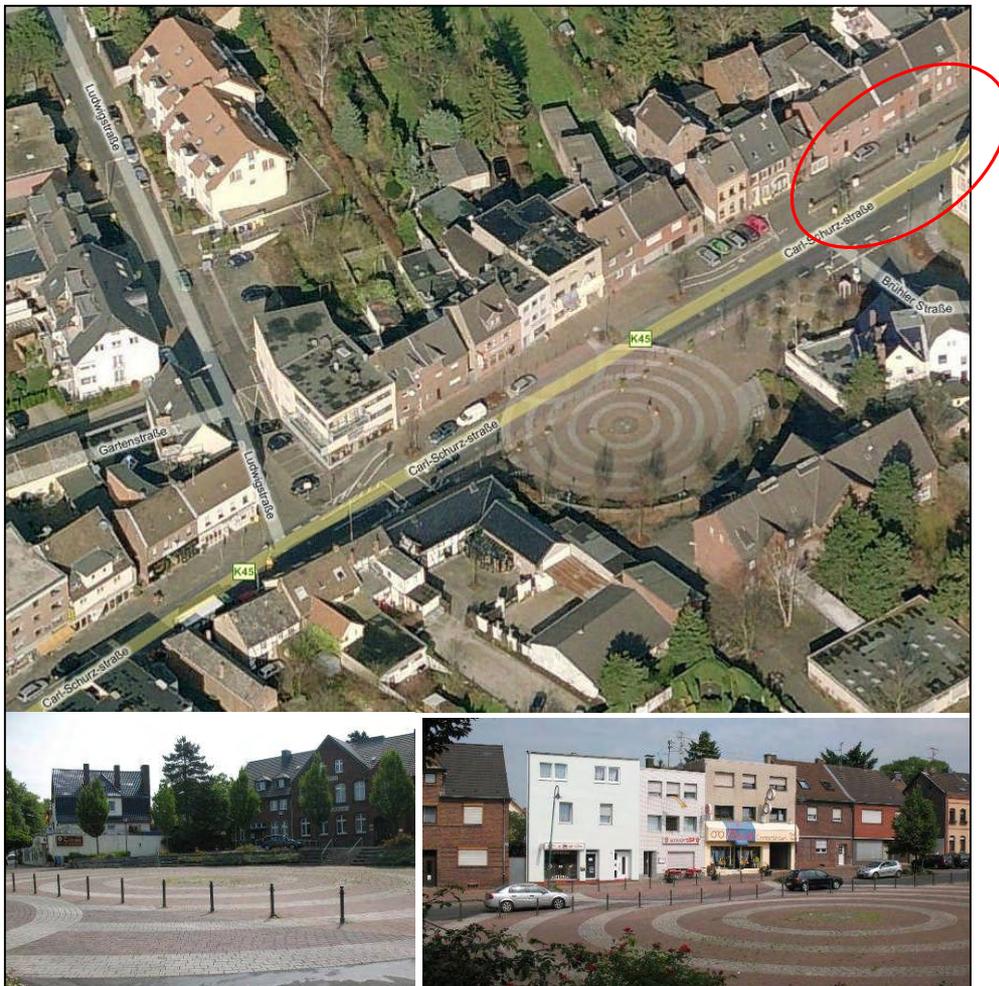


Abbildung 22: Marienplatz aus verschiedenen Perspektiven⁵¹

Der Bodenbelag bildet konzentrische Kreise um die Mitte des Platzes, die ebenfalls – bis auf einen Kanaldeckel – leer ist. Etwa mittig des Straßenquerschnitts werden die äußeren Kreis-

⁵¹ Quelle Luftbild: Bing-Maps (www.bing.com)

bahnen von gegenläufigen Kreisen, die von der anderen Straßenseite kommen, überdeckt (s. Abb. 22).

Weitere Gestaltungsdefizite in der Carl-Schurz-Straße sind im direkten Straßenquerschnitt im Bereich nördlich des Marienplatzes zu erkennen. Die historische Entwicklung der Straße ist hier ablesbar (rot markierte Stelle in Abb. 22): der Straßenquerschnitt ist an dieser Stelle geteilt (vgl. Abb. 23) in den allgemeinen Straßenbereich, inkl. Bürgersteige, und eine Art Wohnstraße, die die anliegenden Häuser von dem Durchgangsverkehr, der vor dem Ausbau der B265 wesentlich umfangreicher war, trennt.



Abbildung 23: Geteilter Straßenquerschnitt Carl-Schurz-Straße

Dieser Querschnitt ist auf einer Länge von ca. 100 m ausgebaut. Richtung Norden sind die nächsten fünf Gebäude (Haus-Nr. 33-41) etwa 15 m weiter von der Straße entfernt und bieten lange, breite Einfahrten mit Stellplätzen. Da entlang der Straße ausreichend Stellplätze vorhanden sind, werden die Stellplätze auf dem Grundstück i. d. R. nicht in vollem Umfang benötigt. Hier wird die Raumkante der an der Straße liegenden Gebäude unterbrochen.

Insgesamt erscheint der Straßenquerschnitt für den noch vorhandenen Verkehr im Bereich zwischen dem Marienplatz und dem nördlichen Kreisverkehr überdimensioniert. Dies kann jedoch erst ohne Einschränkungen geändert werden, wenn die Carl-Schurz-Straße zu einer Stadtstraße abgestuft wird. Die Finanzierung des Umbaus wird das Land NRW nicht übernehmen, die Stadt ist bei dem derzeitigen Status der Straße nicht dafür zuständig. Eine Umgestaltung wird entsprechend vermutlich erst nach einer Umwidmung umgesetzt werden (vgl. hierzu Kap. 5.1.3).

Der Bereich zwischen der Köttinger Straße und der Bahnhofsstraße hingegen wurde bereits vor einigen Jahren verkehrsberuhigt (vgl. Kap. 5.4.1) und weist begrünte Verengungen auf (vgl. Abb. 24). Parkplätze auf der Fahrbahn oder entlang der Straße sind hier nicht ausgewiesen.



Abbildung 24: Verkehrsberuhigter Teilbereich der Carl-Schurz-Straße – begrünte Verengung des Straßenquerschnitts

Zudem erzeugen Baulücken und weit im hinteren Bereich einiger Grundstücke liegende Gebäude zurückspringende Raumkanten und stören dadurch das Straßenbild. Hinzu kommen der schlechte Zustand der zurückliegenden Gebäude und die nicht nur in der Fläche, sondern auch in der Höhe offensichtliche Mindernutzung einiger Grundstücke (vgl. Abb. 25). Dieses Problem ist schwerpunktmäßig im Bereich zwischen der Bahnhofsstraße und dem nördlichen Kreisverkehr zu beobachten.

Der Straßenabschnitt zwischen dem beruhigten Bereich und dem Marienplatz kann als Zentraler Bereich angesehen werden. Hier konzentriert sich der Einzelhandel der Carl-Schurz-Straße. Der Straßenquerschnitt ist zwar relativ eng, jedoch sind Parkplätze auf der Straße durch Markierungen ausgewiesen und wirken zusätzlich zum engen Straßenquerschnitt verlangsamernd auf den Verkehr. Die Möglichkeit, direkt vor dem Geschäft bzw. Restaurant zu parken, wird gern angenommen. Zusätzlich bietet ein rückwärtiger Parkplatz Abstellflächen für den ruhenden Verkehr.

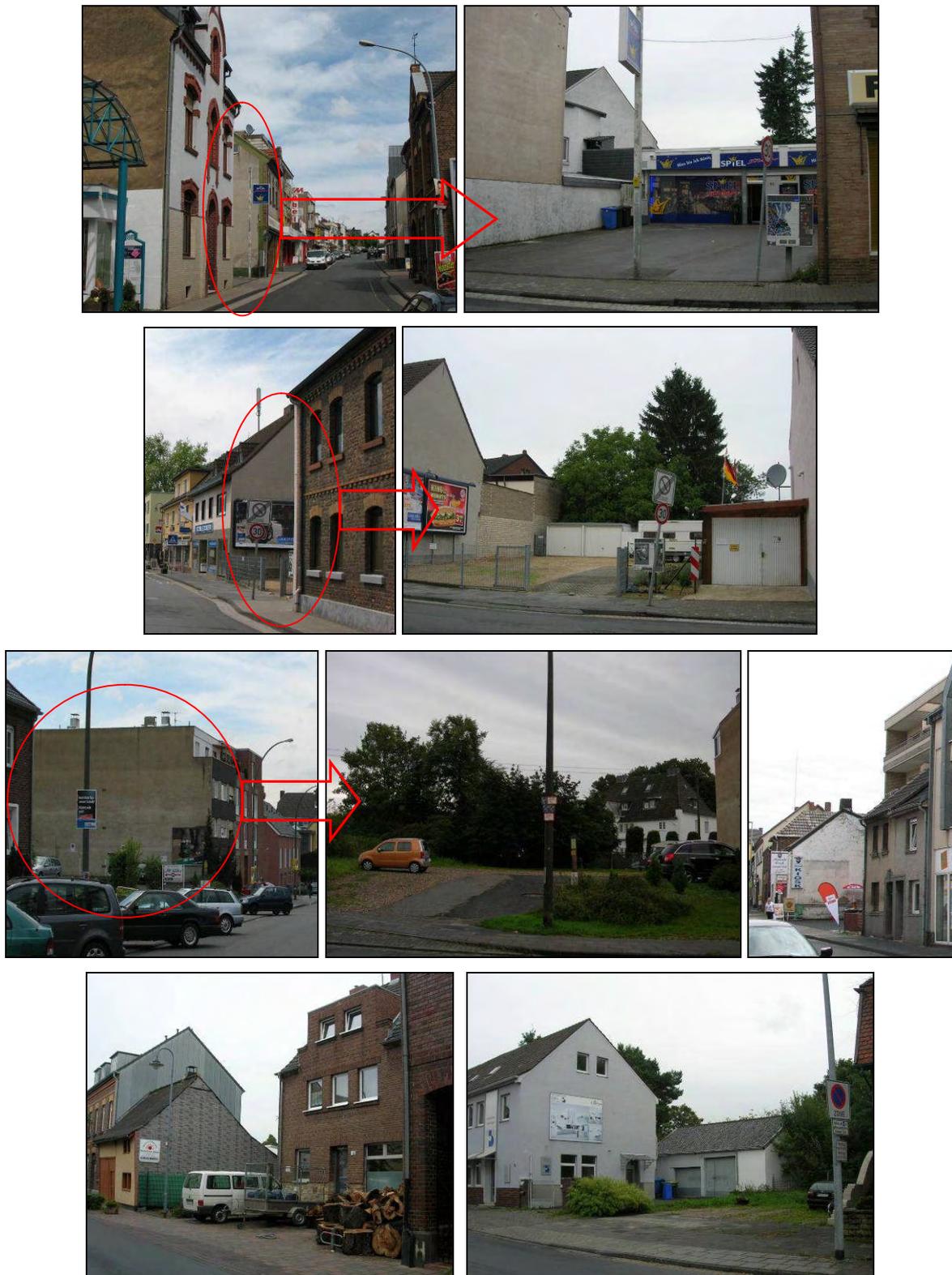


Abbildung 25: Baulücken, unterbrochene Raumkanten und mindergenutzte Grundstücke

Erfstadt-Center

Die Gebäude im Erfstadt-Center sind nach dem Bau nicht saniert oder modernisiert worden. Dementsprechend ist von einem Sanierungsstau zu sprechen, der insbesondere in den Blöcken Nr. 3 und 6 deutlich wird. Der westliche Teil der Delta-Liegenschaft tritt dabei besonders in Erscheinung. Die gesamte leerstehende Passage ist momentan verschlossen, jedoch sind deutliche Mängel am Gebäude und auch innerhalb der Passage durch die Fenster sichtbar. Der neue Eigentümer, der die Liegenschaft im Jahr 2011 erworben hat, wird große Teile von Haus 6 sowie Haus 3 vollständig abreißen und durch eine attraktive Neubebauung ersetzen. Der Mietvertrag mit einem neuen Lebensmittel-Discounter wurde unterzeichnet. Vorteilhaft an der Lage des Ladenlokals ist, dass direkt vor dem Gebäude zusätzliche Parkplätze errichtet werden können.

Da neben der Delta-Passage einer der Zugänge ins Center verläuft, schadet die momentane Optik des Gebäudes dem äußeren Erscheinungsbild erheblich. Vom öffentlichen Hallenbad aus, welches sich neben der Liegenschaft befindet, ist das Gebäude ebenfalls sehr gut sichtbar. Das Hallenbad selbst weist einen leichten Sanierungsbedarf auf.



Abbildung 26: Westlicher Teil der Delta-Liegenschaft und Hallenbad

Durch die Parkplätze rund um das Center sind einige Hinterhofsituationen entstanden, die die Zugänge zum Center verunstalten. Insbesondere die Situation der östlich des Centers liegenden Parkflächen ist dabei zu benennen: Garagen, Versorgungshäuschen und Altkleidercontainer strahlen eine abweisende Haltung auf Kunden aus. Diese Fläche leidet, wie andere auch, unter einem unklaren Nutzungskonzept und einer defizitären Gestaltung.



Abbildung 27: Impressionen aus dem Ertfstadt-Center – Städtebauliche Missstände und Gestaltungsdefizite

Die Möblierung des öffentlichen Raumes im Erfstadt-Center weist ebenfalls gestalterische Defizite auf und wirkt teils ungepflegt und veraltet.

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Erfstadt-Center, auf dem Grundstück südlich der Feuerwache, entsteht das neue Gebäude für die Musikschule der Stadt Erfstadt. Der Neubau wird durch einen Sponsor finanziert. Diese Einrichtung wird einen Beitrag zur Stärkung des Centers leisten.

Theodor-Heuss-Straße

Die Fassaden der Hochhäuser weisen teilweise Sanierungsbedarf auf, insbesondere auf der Wetterseite. Durch Gespräche mit der Hausverwaltung des Gebäudes Am Renngraben 8, wurde deutlich, dass eine energetische Sanierung derzeit nicht über die Energieeinsparung finanziert werden kann. Die Struktur der Hochhäuser, die alle sehr ähnlich sind (bis auf die Variation in der Anzahl der Geschosse), mit, in Relation zu der Anzahl an Wohneinheiten, geringer Fassadenfläche und gleichzeitig hohem Anteil an Fensterfläche, führt zu einem geringen Energiebedarf. Eine Fassadensanierung erscheint laut Energiegutachten wenig sinnvoll. Sie würde hauptsächlich zu optischen Verbesserungen führen und diese können und wollen sich die Eigentümer, wie die Hausverwaltung mitteilte, nicht leisten. Ein Fassadenanstrich wurde zuletzt im Jahre 2003 veranlasst. Das Haus am Renngraben 8 besteht ausschließlich aus Eigentumswohnungen und hat keine Probleme mit Leerständen. Interessant ist, dass einige Mieter des Schwesternhochhauses (Theodor-Heuss-Straße 18) in das Haus Am Renngraben 8 umgezogen sind. Die Hausverwaltung der Theodor-Heuss-Straße 18 achtet angeblich weniger auf die Mieterstruktur und ist weniger an dem Zustand des Gebäudes interessiert, als das z. B. bei der Hausverwaltung des Gebäudes Am Renngraben 8 der Fall ist.



Konrad-Adenauer-Str. 2/4

Bertolt-Brecht-Str. 2

Abbildung 28: Hochhäuser entlang der Theodor-Heuss-Straße (farbige Markierung entsprechend Fassadengestaltung)



Abbildung 29: Hochhäuser: Theodor-Heuss-Straße 18 und im Hintergrund Am Renngraben 8 (Blickrichtung Westen)



Abbildung 30: Bertolt-Brecht-Str. 2 (Nordfassade)

Neben den Fassaden sind die Eingänge der Hochhäuser als zu gestaltende Bereiche zu benennen. Diese sind i. d. R. relativ dunkel und wirken nicht besonders einladend. Für das Gebäude Am Renngraben 8 wurde ein Workshop durchgeführt, bei dem Architektur-Studenten Konzepte für die Umgestaltung der inneren Flure und Treppenhäuser erarbeiten sollten. Auch der Eingangsbereich fand bei den Studenten Berücksichtigung. Auf einige dieser Ideen wird in Kapitel 6 näher eingegangen.

Das dichte Netz aus Fußgänger- und Wohnwegen kann verwirren, strahlt aber eine spezielle Attraktivität aus, die einlädt, durch das Quartier zu spazieren. Die Beleuchtung wirkt allerdings gerade in diesen Bereichen nicht ausreichend hell. Die großzügigen Grünflächen rund um die mehrgeschossigen Gebäude bieten einen recht hohen Erholungswert.



Abbildung 31: Blick durch die Theodor-Heuss-Straße (Blickrichtung Osten)

Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof weist einen hohen Modernisierungsbedarf auf. Die vorhandenen baulichen Strukturen zeigen deutliche Spuren von jahrelangen Wittereinflüssen sowie von Vandalismus. Es sind zu wenige Parkplätze für die hohe Pendleranzahl vorhanden und der Verkehr stellt sich insgesamt als ungeordnet und für Fußgänger als Barriere dar. Die Bahnsteige bieten kaum Schutz vor Wittereinflüssen und sind nicht barrierefrei gestaltet. Ein „Stadteingang“ ist vom Bahnhof nicht erkennbar.

Da die Missstände des Bahnhofes bereits erkannt und eine Neugestaltung derzeit intensiv diskutiert wird, wird an dieser Stelle nicht weiter auf die Bestandsaufnahme der DSK eingegangen (vgl. Kap. 5.1.3).

5.1.3. Entwicklungspotentiale

Carl-Schurz-Straße

Der Marienplatz bietet einen breiten Gestaltungs- und Nutzungsspielraum. Hier könnte mit einer gezielten Gestaltung und einem passgenauen Nutzungskonzept ein belebter Aufenthaltsort entstehen, der die Attraktivität des Wohnumfelds nochmals erhöht.

Die Freiflächen vor den rückversetzten Gebäuden Nr. 10 bis 20 könnten neu gestaltet werden. Derzeit wirken sie überwiegend leer und ungenutzt sowie unnötigerweise versiegelt.

Das unbebaute Grundstück an der Ecke Carl-Schurz-Straße / Klosengartenstraße befindet sich im Eigentum der Stadt und sollte einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die derzeit dort bestehende öffentliche Grünfläche wird kaum genutzt. Insbesondere die ungünstige Zugangssituation über eine Treppe hat die Wirkung einer Barriere. Zudem ist das Grundstück vollständig einsehbar und strahlt, trotz der vorhandenen Sitzbank, keine besonders Aufenthaltsqualität aus. Die Grünfläche ist in diesem Bereich aufgrund der Nähe zum Naherholungsgebiet Liblarer See und Ville überflüssig.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Im Juli 2003 hat die Stadt Ertstadt mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG) eine Konsensvereinbarung zur einvernehmlichen Entwicklung aller Bahnflächen geschlossen. Die im November 2001 durchgeführte Bürgerwerkstatt zum Thema ‚K 45n‘ brachte zahlreiche Ideen und Vorschläge zur Umgestaltung des Bahnhofes und dessen Umfeld. Diese sollen bei der Entwicklung der Bahnflächen in Ertstadt berücksichtigt werden.

Im April 2004 fand eine Verwaltungswerkstatt zum Thema ‚Bahnhof / K 45n in Ertstadt-Liblar‘ statt, die das Gesamtprojekt und seine Historie noch einmal zusammenfassen und einen Planungshorizont beschließen sollte. Der Rhein-Erft-Kreis sagte ebenfalls seine Unterstützung für das Projekt zu und bot finanzielle Beteiligung sowie die Übernahme der Rahmenplanung an. Die übrigen Kosten sind auf Stadt und BEG aufzuteilen.

Die aktuelle Planung sieht zwei Varianten vor, die sich insbesondere bzgl. der Parkplatzflächen unterscheiden. Der Bebauungsplan befindet sich in der Vorbereitung. Dabei werden folgende Maßnahmen geplant:

- Neustrukturierung der Parkplätze inkl. neuer Verkehrsführung (ggf. Unterführung)
- Bau eines Fahrradabstellplatzes (/station) inkl. Kiosk und/oder Bäckerei
- Errichtung neuer Unterstellmöglichkeiten auf den Bahnsteigen
- Barrierefreier Zugang zu beiden Bahnsteigen (ggf. von Westen und Osten)
- Gestaltung der Fußwegeanbindung als Eingangstor zur Stadt
- evtl. Errichtung eines Cafés oder eines Ladens

Zudem soll ergänzende Bebauung auf dem Eckgrundstück (Schlunkweg / Bahnhofstraße) realisiert und der Platz zwischen Parkdeck und Sonderparkplatz (Frauen- und Behindertenparkplätze, Kurzzeitparker) als Bahnhofsvorplatz (evtl. mit Café oder Laden) gestaltet werden.

Zur Umsetzung der Planungen für die Parkplatzflächen wurden Grundstücke aus Privateigentum von der Stadt erworben und die zwei darauf noch bestehenden Gebäude abgerissen. So entstanden kurzfristig über 140 provisorische Parkplätze, die die Parkplatzproblematik am Bahnhof bereits etwas entschärften. In Zusammenarbeit mit der BEG konnte die Stadt weitere Grundstücke im Umfeld des Bahnhofs erwerben. Die Stadt ist heute Eigentümerin aller Grundstücke im Planbereich.

Die Durchführung der weiteren Planungen gestaltete sich zunächst schwierig, insbesondere wegen der erforderlichen Abstimmung der vom Rhein-Erft-Kreis betriebenen Straßenplanung mit den Plänen für die Modernisierung des Bahnhofs, die von der DB- Station & Service betrieben wird. Weiterhin wurden Varianten zu der im Bürgerwerkstattverfahren diskutierten Tieferlegung der Straße diskutiert. Zu den Planungen wird in Kap. 6.2 Stellung genommen. Im April 2008 übersandte der Rhein-Erft-Kreis erste Entwurfspläne an die Stadt Ertfstadt. Der Ausbau des Bahnhofs wurde im Juni 2008 förmlich in die 1. Stufe der MOF (Modernisierungsoffensive)-Projekte für eine Förderung übernommen. Allerdings wurde eine Entkopplung der Projekte K 45n und Bahnhofsumplanung empfohlen, da keine direkten Berührungspunkte von den Fördergebern gesehen wurden. Bis 2014 sollen nun aber die Bauarbeiten für den Bahnhof beginnen.

Eine moderne Gestaltung des Bahnhofes kann die hohen Pendlerraten stabilisieren und ggf. noch weiter steigern. Insbesondere eine ausreichend hohe Anzahl an Parkplätzen ist für die meisten Pendler ausschlaggebend.

Die Bebauung der Freifläche Ecke Schlunkweg / Bahnhofstraße bietet ein gutes Potential für bahnhofnahes Wohnen. Dies ist in einer Pendlerstadt wie Ertstadt besonders gefragt und kann höchstwahrscheinlich gut vermarktet werden. Dafür spricht auch die Planung, der Neubaugebiete rund um die Waldorfschule. Zudem ist in diesem Gebiet die Anbindung an den Naturpark Rheinland fußläufig gegeben.

In den politischen Gremien der Stadt Ertstadt werden zurzeit städtebauliche Konzepte, insbesondere zur künftigen Parkplatzplanung (Parkdeck/Parkplatz östlich des Bahnhofes) und zur Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Bereich des Bahnhofes und des Bahnhofsvorplatzes beraten (s. Abb. 33 und 34).



Abbildung 32: Fotos vom Bahnhof Ertstadt

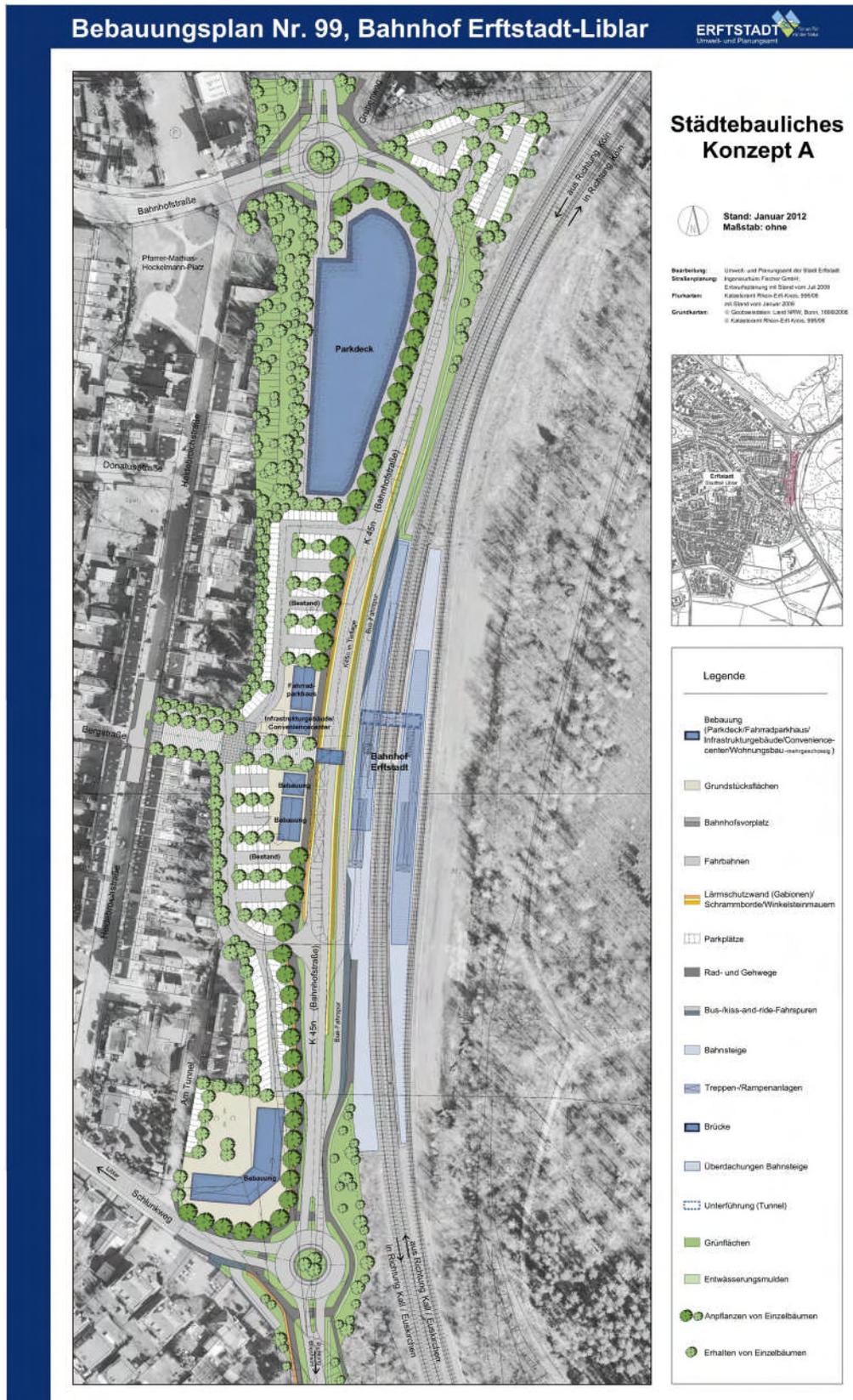


Abbildung 33: Bahnhof – Planungsvariante A (Stand Januar 2012)⁵²

⁵² Quelle: Stadt Ertfstadt

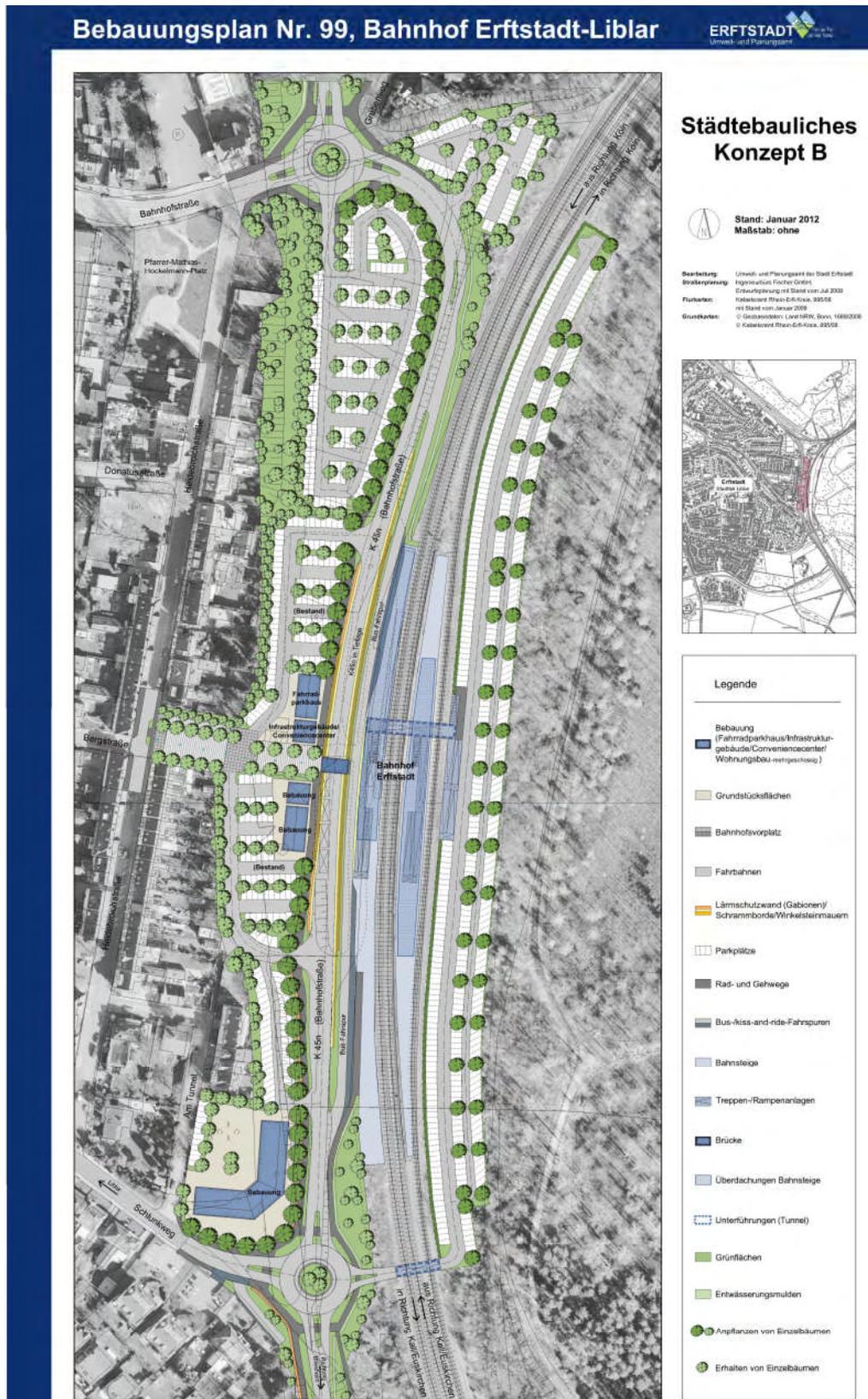


Abbildung 34: Bahnhof – Planungsvariante B (Stand: Januar 2012)⁵³

⁵³ Quelle: Stadt Ertfstadt

Erfstadt-Center

Das Erfstadt-Center weist eine offene Bauweise auf, die dazu führt, dass ein wettergeschützter Einkauf nicht möglich ist. Dies ist besonders für ältere Bevölkerungsgruppen jedoch ein wichtiger Faktor, da sie zwischen den Einkäufen oftmals auf Bänken verweilen. Die Möglichkeit innerhalb des Centers geschützt sitzen zu können – auch ohne etwas zu konsumieren (Außengastronomie) – sollte entsprechend gegeben sein.

Die ungeordneten Verkehrsflächen bieten viele Gestaltungsmöglichkeiten, die zu einer Attraktivierung des Centers führen können. Die vorhandenen Plätze könnten noch intensiver durch Außengastronomie genutzt werden. Zudem sollten die derzeit leerstehenden Ladenlokale als Entwicklungspotential gesehen werden, die durch entsprechende Neugestaltung und evtl. Umbau den Anforderungen neuer Nutzer entsprechen können.

Theodor-Heuss-Straße

Durch einige Unterbrechungen der langgezogenen Straße und der daran angrenzenden Parkstreifen, sollte der Charakter der Straße als Wohnstraße klarer werden. Die umfangreichen Grünflächen und Bäume sollten für die Anwohner erhalten bleiben. Der Charakter einer offenen und durchgrünten Siedlung sollte erhalten bleiben. Für die Autofahrer sollte jedoch deutlich werden, dass sie ein dicht besiedeltes Gebiet mit direkt an die Straße angrenzenden Freiflächen - und somit potentiellen Spielflächen für Kinder - durchfahren. Dies kann zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen.

5.2. Einzelhandel

5.2.1. Einzelhandelsbesatz

Der Einzelhandel in Liblar konzentriert sich auf drei Zentren (vgl. Kap. 4.3.3): das Erfstadt-Center, den Bürgerplatz in der Theodor-Heuss-Straße sowie die Carl-Schurz-Straße in Kombination mit den Lebensmittelanbietern in der Köttinger Straße.

Erfstadt-Center

Das Erfstadt-Center ist vor allem auf die Nahversorgung ausgerichtet und bietet mit dem SB-Warenhaus „Real“ und dem Drogeriefachmarkt „dm“ auf über 8.000 qm Verkaufsfläche alle notwendigen Güter des kurzfristigen Bedarfs. Ergänzend bietet das Erfstadt-Center auf weiteren ca. 5.200 qm Verkaufsfläche Güter des mittelfristigen Bedarfs, hier insbesondere in

den Branchen Schuhe und Bekleidung.⁵⁴ Die angebotenen Produkte bewegen sich fast durchgehend im niedrigen Preissegment. Einige Boutiquen mit Angeboten aus dem mittleren Preissegment sind davon ausgenommen. Die Einkaufszentren-typischen Dienstleistungen (Friseur, Nagelstudio) sind in vergleichsweise hoher Anzahl vorhanden. Das ansässige Ingenieurbüro sowie die Ärzte und das Hallenbad ziehen zusätzliches Publikum an. Einige gastronomische Einrichtungen sind gegeben. Sie dienen vornehmlich der mittäglichen Versorgung der Arbeitnehmer vor Ort.

Der Bestandsplan (vgl. Abb. 21 und Anlage) zeigt die heutige Nutzungsstruktur. Es wird deutlich, dass die Leerstände nicht nur konzentriert in einem Block auftreten, sondern über das Center verteilt sind. Das gastronomische Angebot ist ebenfalls verteilt, wobei eine Konzentration um den Eingang des Hallenbades festzustellen ist.

Parkplätze sind, wie bereits erwähnt, rund um das Center gestreut. Strukturierte Parkplätze finden sich am nördlichen und am südlichen Ende. Das Parkdeck des SB-Warenhauses Real bietet auf zwei Ebenen und einer zusätzlichen Tiefgarage, die sich unter dem Betriebsgebäude befindet und vom unteren Parkdeck erreicht werden kann, eine enorme Anzahl an Stellplätzen.

5.2.2. Entwicklung des Einzelhandels

Carl-Schurz-Straße

In der Carl-Schurz-Straße wächst die Anzahl leerstehender Ladenlokale. Vor dem Hintergrund der zahlreichen bereits leerstehenden Geschäftsgebäude, erscheint die erfolgreiche Suche nach einer adäquaten Folgenutzung durch neu angesiedelten Einzelhandel unwahrscheinlich. Im Neubau bestehen zwar nicht die gleichen Probleme wie bei älteren Ladenlokalen, die den heutigen Anforderungen des modernen Einzelhandels nicht mehr genügen, jedoch spielt die Lage im Einzelhandel eine zentrale Rolle. Die Höhe der Passantenfrequenz in der Carl-Schurz-Straße ist nicht ausreichend, um zusätzliche Geschäfte anzusiedeln. Ob die noch vorhandenen Geschäfte sich weiterhin halten können, bleibt abzuwarten. Dies hängt auch von der Nachverdichtung der Wohnbebauung ab, was mehr Bevölkerung in der Straße bindet.

⁵⁴ Quelle: Revitalisierungsgutachten der BBE (2007)

Ältere Ladenlokale weisen i. d. R. eine unzureichende Raumhöhe und heutigen Ansprüchen nicht mehr genügende Flächen auf. Auch die meist nicht ebenerdigen Zugangsmöglichkeiten sind kaum noch tragbar. Derzeit ist von mindestens zehn leerstehenden Gewerbeeinheiten in der Carl-Schurz-Straße auszugehen. Eine sinnvolle Umnutzung der Ladenlokale muss angedacht werden.

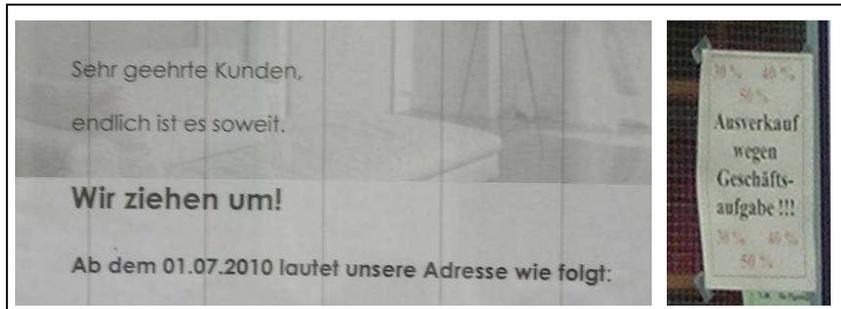


Abbildung 35: Aushänge in Ladenlokalen (Carl-Schurz-Straße)

Theodor-Heuss-Straße

Der Einzelhandel in der Theodor-Heuss-Straße konzentriert sich um den neu gestalteten Bürgerplatz herum. Er sichert die Nahversorgung der zahlreichen Bewohner des Hochhausviertels Liblars. Die Sicherung des Edeka-Marktes ist von entscheidender Bedeutung. Eiscafé und Imbiss beleben den Platz zusätzlich. Trotzdem sind auch hier Leerstände zu beobachten (vgl. Abb. 37).

Das Erfstadt-Center ist von der Wohnsiedlung in der Theodor-Heuss-Straße fußläufig erreichbar. Zusätzlich verkehren fünf Buslinien in der Theodor-Heuss-Straße, die auch das Center anfahren. Die Versorgungssituation für die Anlieger ist entsprechend als gut zu bewerten.



Abbildung 36: Bürgerplatz (Theodor-Heuss-Straße)

Ertstadt-Center

Das Einkaufszentrum Liblars kämpft mit den strukturellen Veränderungen der Einzelhandelslandschaft sowie den Folgen der unterlassenen Instandhaltung und Modernisierung der einzelnen Gebäude. Die noch vorhandenen Mieter bieten zum Großteil nur noch Angebote des niedrigpreisigen Segments an. Zahlreiche Leerstände sind zu verzeichnen. Die im Frühjahr 2011 von einer Insolvenzverwaltung an einen neuen Investor verkauften Gebäude der Delta-Liegenschaft könnten durch eine neue Ausrichtung einen großen Impuls-Effekt auf die anderen Geschäfte ausüben.

Ein großes Ladenlokal im Gebäude Nr. 8, welches vorher durch eine Filiale des Discountermarktes „Penny“ genutzt wurde, wurde, nach Weggang des Discounters, vom Eigentümer zu kleineren Ladeneinheiten umgebaut (vgl. Abb. 38). Eine dieser Einheiten wurde an einen Friseur vermietet, in einer anderen hat sich ein Geschenkeladen angesiedelt. Die übrigen stehen noch leer. Nach Aussage des Eigentümers fragen lediglich unadäquate Nutzer an, wie z. B. Vergnügungsstätten- und Spielhallenbetreiber. Ein anderer Interessent wollte hier gerne eine Haustier-Trauerhalle einrichten. Diese Mieter lehnte der Eigentümer bislang ab.



Abbildung 37: Ertfstadt-Center (Am Holzdamm 8) – Umgebaute Ladenlokale

Neben den Geschäften des unteren Preisniveaus, sind auch einige Mode-Boutiquen mit Produkten des mittleren Preisniveaus zu finden. Für ein Einkaufszentrum eher untypische Nutzungen, wie z. B. Wäschereien/Reinigungen oder ein Goldschmuck-Ankauf sind im Ertfstadt-Center jedoch ebenfalls angesiedelt.



Abbildung 38: Geschäfte im Ertfstadt-Center: Modeboutique, Reinigung und Quelle-Geschäft

Ein funktionierendes Center-Management inklusive aktivem Ansiedlungsmanagement ist im Ertfstadt-Center derzeit noch nicht zu finden, wird allerdings geplant. Ein gesunder Mietermix ist für ein Einkaufszentrum von hoher Bedeutung, jedoch im Ertfstadt-Center derzeit nicht vorhanden.

Inzwischen wurde eine Immobilien- und Standortgemeinschaft gegründet, der nahezu alle Eigentümer des Centers angehören. Die „ISG Ertfstadt-Center e.V.“ hat bereits Ziele formuliert und arbeitet eng mit dem neuen Eigentümer der Delta-Liegenschaft zusammen. Dies muss als bedeutender Ansatzpunkt für die Weiterentwicklung des Einkaufszentrums gesehen werden und bietet vielfältige Chancen.

Das Einzugsgebiet des Centers ist nach Aussage der BBE zum größten Teil auf die Stadt Ertfstadt begrenzt. Zu beachten ist innerhalb Ertfstadts die Konkurrenzsituation zwischen

dem historischen Markt in Lechenich und dem Erfstadt-Center. Das Angebot dieser beiden Zentren sollte sich entsprechend ergänzen.

Die offene Struktur des Centers bietet in den meisten Bereichen gut durchleuchtete öffentliche Wegestrukturen, jedoch nehmen teils über die Wege verlaufende, sanierungsbedürftige Dachkonstruktionen viel Tageslicht. Besonders an diesen Stellen wirkt das Center unattraktiv und könnte nach Ladenschluss zum Angstraum werden. Unklare Wegestrukturen und zahlreiche Zugangsmöglichkeiten zum Center führen zudem zu einer starken Unübersichtlichkeit und zu - insbesondere für Einkaufszentren sehr untypischen - un gelenkten Kundenströmen. Die Plätze des Centers bieten ein hohes Potential für belebende Außengastronomie. Zum Teil wurde dies bereits erkannt und genutzt (z. B. am Platz vor dem Hallenbad mit Außengastronomie der Eisdiele, der Bäckerei und der Gastronomie direkt am Hallenbad). Der Platz vor dem centerseitigen Eingang des Rathauses wirkt hingegen relativ leer. Lediglich die Bäckerei nutzt die Fläche vor ihrem Eingang für Außengastronomie.

Die Kopplung des Einkaufs bei dem SB-Warenhaus Real mit dem Besuch des Erfstadt-Centers ist derzeit bei den Kunden nicht sehr ausgeprägt. Die Gestaltung der fußläufigen Anbindung zwischen den beiden Bereichen ist allerdings auch nicht optimal gestaltet, da der Parkplatzsuchverkehr der Autofahrer (hier als dominanter Verkehrsstrom) die Fußgänger behindert. Zudem sind die Zugänge vom Real ins Erfstadt-Center nicht attraktiv. Hinterhofsituation in Kombination mit der leerstehenden Delta-Passage schrecken eher von der Überquerung der Parkplatzflächen ab. Hinzu kommt die Problematik, dass das SB-Warenhaus Real bereits über einige Zusatzangebote wie z. B. ein Blumengeschäft, eine Eisdiele, eine Bäckerei (inkl. Außengastronomie) und einen China-Imbiss verfügt. Der neben dem Real angesiedelte Drogeriemarkt führt dazu, dass die Kunden des Reals eher auf dieser „Straßenseite“ verbleiben und nicht zum Drogeriemarkt im Center gehen. Dies könnte durch die sich abzeichnende Ansiedlung eines Discounters im Gebäude der Delta-Passage geändert werden, so dass die Kopplungsmöglichkeiten stärker in Erscheinung treten und deutlich öfter vorkommen sollten.

Die zahlreichen Möglichkeiten die Gestaltung des öffentlichen Bereiches zu optimieren sollten als Chance gesehen werden. Die leerstehenden Ladenlokale können zudem Potential für die Neuansiedlungen von (Magnet-)betrieben bieten.

Die Anregungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sollten bei den weiteren Planungen Berücksichtigung finden.

5.3. Wohnungswirtschaft

5.3.1. Bestandsaufnahme und -analyse

Carl-Schurz-Straße

Die in der Carl-Schurz-Straße zu beobachtenden Leerstände sind auch im Wohnungsbestand zu finden. In der Regel sind Häuser mit Sanierungs- und/oder Modernisierungstau betroffen. Auch die zahlreichen offensichtlich leerstehenden Ladenlokale wirken wenig attraktiv auf potentielle neue Mieter bzw. Eigentümer von Wohnimmobilien. Die Gesamtlage befindet sich bereits in einem anfänglichen Trading-Down-Prozess, der jedoch noch aufgehalten werden kann.

Theodor-Heuss-Straße

Die Nachfrage nach günstigem Eigentum und Mietwohnraum in Liblar ist hoch. So teilte die Hausverwaltung des Gebäudes Am Renngraben 8 mit, dass sie eine stetige Nachfrage vorweisen kann und eine Vollvermietung jederzeit möglich ist. Derzeit sind ca. 50 der insgesamt 120 Wohnungen des Gebäudes Renngraben 8 im Eigentum von Eigennutzern. Die Kaltmiete der fremdgenutzten Wohnungen liegt bei ca. 5-6 €/m² und die Nebenkosten sind im normalen Rahmen. Es gibt drei unterschiedliche Größen bei den hier vorhandenen Wohnungen: ca. 38 m² (Appartement), ca. 60 m² (2-Zimmer-Wohnung) und ca. 70 m² (2- und 3-Zimmer-Wohnungen). Bei den Hochhäusern ist eine Barrierefreiheit gegeben, die insbesondere älteren Menschen zu Gute kommt. Lediglich die Türen zum Badezimmer müssten für Rollstuhlfahrer umgebaut werden, wie die Hausverwaltung mitteilte.

Das Quartier rund um die Theodor-Heuss-Straße weist eine vorbildhafte Durchmischung der Haustypen auf. So sind neben den Hochhäusern zahlreiche unterschiedliche Mehrfamilienhäuser zu finden sowie Reihenhäuser und freistehende Einfamilienhäuser (u. a. Bungalows). Durch die Eigentumswohnungen in den Hochhäusern ist der Bestand an Mietwohnungen möglicherweise als zu gering zu bewerten. Wie hoch der Prozentsatz an Mietobjekten in diesem Bereich ist, ist nicht bekannt. Im Terrassenhaus „Im Spürkergarten 38-40“ bietet der Bauverein Erfstadt insgesamt 76 Wohnungen zur Miete an. Theoretisch sind diese nur für Personen mit Wohnberechtigungsschein, jedoch vergibt die Stadt momentan Ausnahmegenehmigungen, da die Wohnungen relativ groß (3-Zimmer mit jeweils ca. 90 m²) und dement-

sprechend für Zwei- bis Drei-Personen-Haushalte nicht problemlos förderfähig sind. Derzeit stehen hier nach Aussage des Bauvereins drei Wohnungen leer, was fast einer normalen Fluktuationsreserve entspricht. Die Nachfrage ist zwar da, jedoch achtet der Verein auf eine möglichst gesunde Mischung der Mieterparteien, so dass es nicht zu Integrationsschwierigkeiten innerhalb des Hauses kommt.

Ertstadt-Center

Eine Besonderheit des Ertstadt-Centers liegt in der Kombination aus Wohnungen und gewerblichen Flächen. Die Wohnungen befinden sich in den Obergeschossen und verfügen über attraktive Dachterrassen. Einige dieser Wohnungen stehen ebenfalls leer, wobei sich eine Konzentration von Leerständen im Gebäude Nr. 1 abzeichnet.

5.3.2. Bedarfsentwicklung

Carl-Schurz-Straße

Die stabile Bevölkerungszahl Liblars und die demographischen Entwicklungen sprechen für die Ausweitung des altengerechten und barrierefreien Wohnraums (vgl. auch die Ziele des Regionalplans (S. 7) und des Flächennutzungsplans (S. 34)). Insbesondere die Nähe der Carl-Schurz-Straße zum Liblarer See und die vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen lassen einen stabilen Bedarf prognostizieren. Die Attraktivierung der Straße und die damit einhergehende Beseitigung der Leerstände ist dafür allerdings eine wichtige Voraussetzung.

Theodor-Heuss-Straße

Bei der stetigen Nachfrage nach günstigem Wohnraum muss die Sozialstruktur der Mieter Berücksichtigung finden, da sich insbesondere deutsch-russische Bürger für Wohnungen in Liblar interessieren. Die Hausverwaltung des Gebäudes Am Renngraben 8 legt einen hohen Wert darauf, dass die Mischung der Mieter in sich stimmig ist und ein soziales Abrutschen des Quartiers und die Konzentration von nicht integrierten Gruppen verhindert wird. Der Bauverein Ertstadt hat ähnliche Bedenken bzgl. des Terrassenhauses geäußert, wobei dies bei den Mietwohnungen vermutlich sogar ein größeres Problem darstellt als bei den Eigentumswohnungen.

Ertstadt-Center

Wie hoch die Nachfrage nach Wohnungen im Center ist, ist schwierig zu beurteilen. Durch eine Attraktivierung der Geschäfte und die Ansiedlung neuer Nutzungen gewinnt die Ge-

samtlage an Attraktivität und eine Neuvermietung sollte möglich sein. Wie beim gesamten Gebäudebestand ist auch in den Wohnbeständen ein Sanierungs- bzw. Modernisierungsstau zu erwarten, dem begegnet werden muss, um die Vermarktbarkeit zu sichern.

5.3.3. Flächenpotentiale

Carl-Schurz-Straße

Gespräche mit dem Bauverein Erfstadt haben Kenntnis über geplante Bauvorhaben gebracht. In direkter Nähe zum Schloss Gracht soll eine zweite Gebäudereihe hinter der ersten Zeile entlang der Carl-Schurz-Straße gebaut werden. Derzeit erwirbt der Bauverein die entsprechenden Grundstücke. Eine fußläufige Erschließung der Gebäude soll u. a. über den Carl-Schurz-Platz ermöglicht werden. Zudem ist in dem Bereich eine Tiefgarage geplant. Insgesamt sollen hier 25 Wohneinheiten zur Miete entstehen. Die gerade aufgestellten Bauungspläne Nr. 13i und Nr. 13d schaffen dort die rechtlichen Vorgaben für eine den modernen Anforderungen entsprechende Wohnbebauung.

Durch Rückbau der sanierungsbedürftigen Gebäude 33-41 könnten freie Flächen für neue Wohngebäude geschaffen werden. Die zentral gelegenen Flächen eignen sich insbesondere für weniger mobile Personen. Die Nähe zum Versorgungsstandort in der Köttinger Straße auf der einen Seite und dem Liblarer See im Naturpark Rheinland auf der anderen zeichnen den Standort aus. Auch das ehemalige ZERVOS-Grundstück (im Integrierten Handlungskonzept aus dem Jahre 2009 als „Brühler Brache“ bezeichnet (vgl. Kap. 4.3.3) eignet sich für eine Nachverdichtung. Der Klostergarten bietet ebenfalls Potential.

Das freie Grundstück an der Ecke Carl-Schurz-Straße / Klosengartenstraße befindet sich im städtischen Eigentum und sollte einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die derzeit dort bestehende öffentliche Grünfläche wird nicht genutzt. Insbesondere die ungünstige Zugangssituation über eine Treppe wirkt auf ältere Personen abschreckend.

Zusätzlich sollten die bestehenden Baulücken (s. Kap. 5.1.2) geschlossen werden.

Bahnhof und Bahnhofsumfeld

In der Nähe des Bahnhofes wurde ein Neubaugebiet („Am Villehang“) ausgewiesen. Der erste Bauabschnitt wird derzeit in erschlossen. Insbesondere Familien wurden als Zielgruppe

ausgewählt, daher sind vornehmlich freistehende Einzel- und Doppelhäuser möglich. Die Nähe zum Bahnhof, zur Waldorfschule sowie zur Ville macht das Gebiet sehr attraktiv.

5.4. Verkehrliche Infrastruktur

5.4.1. Bestandsaufnahme und –analyse

Da die Neugestaltung des Bahnhofes auch eine neue Verkehrsplanung einschließt, wird an dieser Stelle auf Kapitel 5.1.3 verwiesen.

Carl-Schurz-Straße

Die Carl-Schurz-Straße wurde im Bereich des Carl-Schurz-Platzes, speziell zwischen den Einmündungen der Köttinger Straße und der Bahnhofsstraße, verkehrsberuhigt. Hier wurde der Belag geändert und der Straßenquerschnitt verkleinert. Die angesiedelten Einzelhändler kritisieren diese Maßnahmen, da die Frequentierung der Straße durch diese Maßnahmen so stark eingebrochen ist, dass die Einzelhändler nun über zu wenige Kunden klagen. In diesem Bereich sind entsprechend viele gewerbliche Leerstände zu beobachten. Über eine Umnutzung muss hier nachgedacht werden.

Der Bereich zwischen der Bahnhofsstraße und dem nördlichen Kreisverkehrsplatz weist zahlreiche Stellplätze entlang der Straße und auf rückwärtig gelegenen Parkplätzen auf. Der Verkehr der Carl-Schurz-Straße wird nach dem Bau der Osttangente weniger werden. Ob dann noch zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen notwendig sind, sollte genau kalkuliert werden.

Theodor-Heuss-Straße

Der Verkehr durch die Theodor-Heuss-Straße tendiert im ersten Abschnitt bis zum Bürgerplatz durch die gleichmäßige Optik, die nur aus einer langen Flucht mit Parkstreifen und Bäumen besteht, zu einer für eine Wohnstraße zu hohen Geschwindigkeit. Dadurch, dass für den Autofahrer nicht direkt wahrnehmbar ist, dass er sich in einer dicht besiedelten Wohnstraße befindet, nimmt er keine Gefahr (wie zum Beispiel durch spielende Kinder auf den Grünflächen hinter den Bäumen) wahr. Entlang des neugestalteten Bürgerplatzes verlangsamt sich der Verkehr.

Für den ruhenden Verkehr sind zahlreiche Stellplätze auf den Parkstreifen und in den Tiefgaragen und den öffentlichen Parkplätzen vorhanden. Der ÖPNV weist genügend Haltestellen auf.

Ertstadt-Center

Der Verkehr erscheint rund um das Ertstadt-Center ungeordnet. Der Parkplatzsuchverkehr ist nicht richtungsgebunden und die Zufahrten sind nicht ausreichend beschildert. Eine deutliche Wahrnehmung des Einkaufszentrums von der Straße ist nicht vorhanden, dabei spielen auch ungepflegte Grünflächen eine Rolle, die die Sicht auf das Center behindern. Rund um das Center sind Stellplätze ausgewiesen und an der nördlichen sowie an der südlichen Seite sind größere Parkplätze vorhanden. Eine Zuordnung einzelner Stellplätze zu einzelnen Geschäften existiert nicht. Für weniger mobile Menschen ist nicht zu erkennen, welcher Parkplatz der nächstgelegene zu ihrem Ziel ist. Das SB-Warenhaus Real besitzt ein großes Parkdeck, welches auch den Kunden des Ertstadt-Centers zur Verfügung steht, allerdings ist die Zufahrt zu diesem Parkdeck recht versteckt gelegen und für ortsfremde Kunden schwer zu finden.

5.4.2. Entwicklungspotentiale

Carl-Schurz-Straße

Die Strukturierung der Straße (Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie) könnte durch einige Umbaumaßnahmen ablesbar werden. Eine Neugestaltung der Straße nach einer Umwidmung von Kreisstraße in eine städtische Straße, könnte zu einer starken Attraktivierung führen.

Theodor-Heuss-Straße

Der Verkehr durch die Theodor-Heuss-Straße könnte durch die Anlage einzelner Unterbrechungen der langen Flucht langsamer gestaltet werden.

Ertstadt-Center

Der Parkplatzsuchverkehr kann mit wenig Aufwand strukturierter gestaltet werden. Die beiden Zufahrtsmöglichkeiten zu dem großen Parkplatz können als Potential gesehen werden, was es zu nutzen gilt. Dazu gehören die Verbesserung der Beschilderung sowie die Nutzung der werbewirksamen Lage direkt entlang der Bliesheimer Straße.

5.5. Zusammenfassung Bestandsaufnahme: SWOT-Analysen der Schwerpunktgebiete

5.5.1. Carl-Schurz-Straße [vgl. auch Anlage „Carl-Schurz-Straße – SWOT-Analyse“]

Stärken (<u>S</u> trength):	Schwächen (<u>W</u> eakness):
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Wohnattraktivität • Nahegelegene attraktive Naturlandschaft • Zahlreiche Restaurants des höheren und mittleren Niveaus 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwindende Einkaufsattraktivität • Leerstände • Investitionsstau
Chancen (<u>O</u> pportunities):	Bedrohungen (<u>T</u> hreats):
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung touristisches Potential, inkl. Gestaltung des „Eingangs in die Ville“ am derzeitigen Parkplatz des Liblarer Sees (vgl. Kap. 2.4) • Potentialflächen für Nachverdichtung vorhanden • Neustrukturierung / Neugestaltung der Straße (Querschnitt) • Neugestaltung Marienplatz • Bessere Positionierung der Gastronomie: „Gastronomiemeile Ertstadt“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschiebung des Sozialgefüges • Wachstum der Leerstände • Überzogene Mietvorstellungen / Immobilienpreise • Ausbleibende Investitionen



5.5.2. Theodor-Heuss-Straße

Stärken (<u>S</u> trength):	Schwächen (<u>W</u> eakness):
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verkehrsanbindung • Hohe Wohnattraktivität • Gute Nahversorgungssituation • Nähe zum EKZ 	<ul style="list-style-type: none"> • Investitionsstau Fassaden / Eingangsbereiche bei den Hochhäusern • Hohe Kosten für Pflege der ungenutzten Grünflächen • Hohe Wohneigentumsquote trotz großer Wohnungsanzahl • Lange Straßenflucht
Chancen (<u>O</u> pportunities):	Bedrohungen (<u>T</u> hreats):
<ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung der Hochhaus-Eingangsbereiche • Fassadensanierung • Anlage von Mietergärten • Ansiedlung neuer Nutzungen in den leerstehenden Ladenlokalen am Bürgerplatz • Aktives Mietermanagement (Sicherung der sozialen Durchmischung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschiebung des Sozialgefüges • zu schneller PKW-Verkehr • Ausweitung Kriminalität



5.5.3. Erfstadt-Center

Stärken (<u>Strength</u>):	Schwächen (<u>Weakness</u>):
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verkehrsanbindung • Kombination Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Handel, Dienstleistung, Gastronomie 	<ul style="list-style-type: none"> • Randlage des EKZ • Große Distanz zum Bahnhof • Große Distanz zur Carl-Schurz-Straße • Schwindende Einkaufsattraktivität • Investitionsstau • Leerstände • Eigentumsstruktur
Chancen (<u>Opportunities</u>):	Bedrohungen (<u>Threats</u>):
<ul style="list-style-type: none"> • Neustrukturierung der Ladenlokale • Neugestaltung des Einkaufszentrums • Ansiedlung von Magnetbetrieben (insb. Lebensmittel-Discounter) • Investitionen durch neue und bestehende Eigentümer • Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) inkl. Fördermöglichkeiten • Events / „Bespielung“ der Platzflächen • Ausweitung der Gastronomie 	<ul style="list-style-type: none"> • Wachstum der Leerstände • Ausweitung von Vandalismus / Kleinkriminalität • Verstärkte Abwanderung der Kunden zu Konkurrenzstandorte



5.5.4. Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Stärken (<u>S</u> trength):	Schwächen (<u>W</u> eakness):
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verkehrsanbindung • Flächenreserven vorhanden • Neugestaltung beschlossen • DB als Investor • Direkter Anschluss an die Ville / Naturpark Rheinland 	<ul style="list-style-type: none"> • Randlage • Große Distanz zum EKZ • Planungsunsicherheit • Städtebauliche Missstände im Umfeld
Chancen (<u>O</u> pportunities):	Bedrohungen (<u>T</u> hreats):
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Pendlerzahlen durch Attraktivierung und größeres Parkplatzangebot • Aufwertung Bahnhofsumfeld • Neugestaltung des „Stadteingangs“ • Ansiedlung neuer Nutzungen (Kiosk / Café / Fahrradstation) • Neugestaltung Bahnhofsvorplatz 	<ul style="list-style-type: none"> • Planungshorizont • Investitionsunsicherheiten



6. Integriertes Entwicklungskonzept – Handlungsfelder und Strategien

6.1. Carl-Schurz-Straße

In der Carl-Schurz-Straße sind sowohl private Investitionen als auch Investitionen der öffentlichen Hand ratsam, um eine nachhaltige Aufwertung zu erzielen.

Investive Maßnahmen der privaten Akteure

Nachverdichtung

Die Carl-Schurz-Straße und ihr Umfeld bieten einige Möglichkeiten der Nachverdichtung im Bereich des Wohnungsbaus. Insbesondere neue Wohnformen, die den Anforderungen der Bevölkerung im Zeichen des demographischen Wandels gerecht werden, sollten dabei Berücksichtigung finden.

Bauliche Nachverdichtungen „in zweiter Reihe“ im Bereich zwischen dem Carl-Schurz-Platz und dem Viry-Chatillon-Platz auf den Grundstücken Ecke Carl-Schurz-Straße / Grachtstraße befinden sich bereits in der konkreten Planungsphase.

Weitere mögliche Flächen sollen im Folgenden kurz dargestellt werden. Sie sind auch dem Gesamtplan Carl-Schurz-Straße zu entnehmen (vgl. Anlage „Rahmenplan „Carl-Schurz-Straße““).

Das Kloster verfügt über einen großen Park, der aufgrund der niedrigen Anzahl noch im Kloster lebender Nonnen kaum noch genutzt wird. Hier könnte eine Blockrandbebauung in einem Teilbereich des Parks realisiert werden, um altengerechte Wohnungen zu errichten. Die Nähe zu den nahversorgungsrelevanten Geschäften, die im optimalen Fall über einen Fußweg direkt erreicht werden können und zum Schlosspark, ist insbesondere für weniger mobile Menschen sehr attraktiv. Diese Bebauung könnte durch den Bauverein Erfstadt oder einen anderen Bauträger durchgeführt werden, sofern das Planungsrecht gewährt wird und die Katholische Kirche zum Verkauf der Fläche bereit ist.



Abbildung 39: Wohnprojekt "Amaryllis"

Ähnlich gestaltet sich die Situation auf dem ehemaligen Zervos-Grundstück. Das zukunfts-trächtige Projekt des Mehrgenerationenwohnens könnte auf einem Teil der Fläche realisiert werden. Das Prinzip beinhaltet die altersmäßige Durchmischung der Bewohner und die gegenseitige Hilfe beim alltäglichen Zusammenleben. Die älteren Bewohner betreuen die Kinder der jüngeren, dafür kaufen die jüngeren für die älteren ein usw. Auch gemeinsame Aktivitäten und Veranstaltungen sind denkbar. Gemeinsame Pool-Fahrzeuge reduzieren die Anzahl der notwendigen PKW-Stellplätze und sind ressourcenschonend. Ein erfolgreiches Beispiel für ein solches Projekt ist das Wohnprojekt „Amaryllis“⁵⁵ in Bonn. Die nördliche Teilfläche des Areals könnte für die Errichtung von Einfamilienhäusern genutzt werden. Doppelhäuser und/oder Reihenhäuser könnten hier an junge Familien vermarktet werden, um eine Nachverdichtung zu erreichen und mehr Bevölkerung in der Carl-Schurz-Straße anzusiedeln.

Sanierung und Modernisierung

Da die Bausubstanz einiger Gebäude modernisierungs- bzw. sanierungsbedürftig ist, sollten die privaten Eigentümer angehalten werden, Fassadenerneuerungs- und Energiesparmaßnahmen am Gebäude durchzuführen. Ein Fassadenwettbewerb kann hierbei eine zusätzliche Motivation bieten. Das Stadtbild würde dadurch in diesem Bereich enorm aufgewertet. Gebäudescharfe Empfehlungen im Zusammenhang mit einem ganzheitlichen Konzept für die Gesamtlage Carl-Schurz-Straße könnten dazu beitragen, ein aufeinander abgestimmtes, positives Erscheinungsbild zu erreichen. Durch die Bereitstellung von Fördergeldern kann ein entscheidender Anreiz gegeben werden, um die Handlungsbereitschaft der Eigentümer

⁵⁵ vgl.: <http://www.amaryllis-bonn.de/>

zu erhöhen. Um die zahlreichen städtebaulichen Missstände in der Carl-Schurz-Straße zu beheben, sollte die Stadt Erfstadt die Möglichkeit prüfen, eine Sanierungssatzung für diesen Bereich zu erlassen.

Umnutzungs- und Rückbaumaßnahmen

Motivation und das Aufzeigen von Möglichkeiten ist auch bei den Eigentümern leerstehender Ladenlokale in der Carl-Schurz-Straße notwendig. Die Umnutzung eines Ladenlokals zu Wohnraum beansprucht zwar i. d. R. Gelder für notwendige Umbaumaßnahmen, jedoch können diese Kosten durch eine erfolgreiche Vermietung des Wohnraums refinanziert werden. Sollten keine Umbaumaßnahmen durchgeführt werden, wirken die umgenutzten Räume meist weiterhin wie Leerstände, da die großen Schaufenster mit Vorhängen oder Jalousie vollständig verhangen werden.



Abbildung 40: Umgenutzte Ladenlokale (ohne und mit durchgeführten Umbaumaßnahmen)

Eine Nachnutzung durch Einzelhandel ist in vielen Teilbereichen der Carl-Schurz-Straße unwahrscheinlich. Der bestehende Einzelhandel muss sich konzentrieren und sollte sein Angebot auf die bestehenden Kunden ausrichten. Dazu zählen neben der Wohnbevölkerung z. B. auch die Schüler des in der Nähe befindlichen Schulzentrums.

Neben der Aufwertung und Wiedernutzung bestehender Gebäude, muss auch über Rückbaumöglichkeiten nachgedacht werden. Ein Rückbau der Gebäude Carl-Schurz-Str. 33-41 ermöglicht die Wiederbebauung mit Wohnungen, die dem heutigen Standard entsprechen und vermarktbar sind. Gleiches gilt für das leerstehende Hotel („Haus zum Liblarer See“) im Norden der Carl-Schurz-Straße. Ein Umbau und anschließende Neunutzung oder der Komplettabriss und Neubau sollte mit dem Eigentümer diskutiert werden. Das Regionale-Projekt „Multifunktionsplatz Seestraße“ bietet besonders in Kombination des in direkter Nähe liegenden Mobilcamps Ville-Express einen guten Anstoß für die weitere Entwicklung an dieser Stelle.

Schließung von Baulücken

Die in Kapitel 5.1.2 aufgeführten Baulücken sollten zudem geschlossen werden. Die jeweiligen Eigentümer sollten möglichst durch ein individuelles Nutzungskonzept für ihre Immobilie über die Möglichkeiten aufgeklärt und zur Investition motiviert werden.

Blockkonzept Carl-Schurz-Straße 10-20

Die Eigentümer der Gebäude Carl-Schurz-Str. 10-20 könnten durch die Vorstellung eines guten Beispiels auf alternative Nutzungsmöglichkeiten der vor ihren Gebäuden befindlichen Freiflächen auf ihrem Grundstück motiviert werden. So könnten sie z. B. die Fläche begrünen und als Garten zu nutzen. Die Errichtung einer Garage als Lärm- und Sichtschutz im unmittelbar an die Straße grenzenden Teil der Freifläche wäre denkbar, um dadurch auch die fehlende Raumkante herzustellen.

Investive Maßnahmen der öffentlichen Hand

Auch im öffentlichen Raum können verschiedene Aktionen zur Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität führen. Hierzu zählen folgende Maßnahmen:

Blockkonzept Marienplatz

Der Marienplatz sollte einheitlich und ansprechend möbliert werden, um eine erhöhte Aufenthaltsqualität zu bieten. Dazu gehört das Aufstellen von Mülleimern, Fahrradständern und

Sitzbänken, die Installation von Spielgeräten für Kinder sowie ein effektives Beleuchtungskonzept. Auch die Abgrenzung zur Carl-Schurz-Straße sollte offener gestaltet werden. Das Shared-Space-Prinzip könnte hier bewirken, dass der Automobilverkehr durch die fehlende offensichtliche Begrenzung durch Pfosten o. Ä. sich nicht länger als dominierenden Verkehrsteilnehmer wahrnimmt, sondern mehr Rücksicht auf Fußgänger und Radfahrer nimmt. Der bereits vorhandene durchgehende Straßenbelag über Platz und Straße in diesem Bereich erleichtert die kostengünstige Umsetzung dieser Maßnahme.

Um den von Norden in die Straße einströmenden Verkehr vor dem Platz zu verlangsamen, sollte eine Verengung nördlich des Marienplatzes angelegt werden. Diese sollte im Sinne einer einheitlichen Gestaltung, der Straßenverengung im südlichen Bereich der Carl-Schurz-Straße (z. B. auf Höhe des Klosters) gleichen.

Eine Neugestaltung bzw. Verdeutlichung der Stellflächen für den ruhenden Verkehr entlang der Carl-Schurz-Straße (insbesondere nördlich des Marienplatzes) würde zudem für eine klarere Struktur des Straßenraums führen.

Im Bereich der Einmündung der Ludwigstraße auf die Carl-Schurz-Straße könnte durch eine leichte Verbreiterung des Bürgersteiges in südlicher Richtung, die Möglichkeit gegeben werden, die bereits bestehenden Ansätze für eine Außengastronomie der anliegenden Restaurants im Straßenraum zu auszuweiten. Einige der Restaurants haben im rückwärtigen Hofbereich bereits Außengastronomie realisiert, jedoch sollte eine Kombination aus rückwärtiger und straßenseitiger Außengastronomie angestrebt werden, um so das Straßenbild zusätzlich zu beleben und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Nach Auflösung der Carl-Schurz-Hauptschule wird derzeit ein Nutzungskonzept für die bisher von dieser Schule genutzten Gebäude erstellt. Dabei wird auch diskutiert, die CHS zu verlagern und das Gebäude am Marienplatz zu veräußern. In diesem Zusammenhang sollte die Gestaltung und Nutzung des Marienplatzes und der angrenzenden Flächen überprüft werden.

Blockkonzept Viry-Chatillon-Platzes

Der Viry-Chatillon-Platz wird durch die starke Abschottung von der Straße durch Bäume und Sträucher kaum von der Außenwelt wahrgenommen. Dadurch wirkt er nicht besonders einladend. Die Bahnhofsstraße trifft an dieser Stelle in Form einer abbiegenden Vorfahrtstraße

auf die Carl-Schurz-Straße. Trotz recht stark ausgeprägter Unübersichtlichkeit des Verkehrsraums, fahren PKWs und Busse mit relativ hoher Geschwindigkeit um die Kurve um Richtung Nordosten in die Carl-Schurz-Straße einzubiegen. Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) unmittelbar hinter der Kurve wirkt auf Fußgänger nicht besonders sicher.

Die bestehenden Abgrenzungen des Platzes zum Straßenraum sollten auch an diesem Platz aufgehoben werden. Die den Platz säumenden Bäume und Sträucher sollten weggenommen werden, um eine klare Sicht auf den Platz zu ermöglichen. Die beiden platzprägenden Bäume, die mittig auf dem Platz gepflanzt wurden kommen dadurch zusätzlich zur Geltung. Der Belag des Platzes könnte auf die Straße im Bereich der abknickenden Vorfahrt ausgeweitet werden, um die Autofahrer auf die besondere Situation aufmerksam zu machen. Es sollte auch darüber nachgedacht werden, die Vorfahrtsregelung zu ändern, so dass alle an dieser Stelle zusammenlaufenden Straßen gleichberechtigt aufeinandertreffen. Das Shared-Space-Prinzip könnte hier optimal angewendet werden. So wirkt die Anbindung an den südlichen Teil der Carl-Schurz-Straße wesentlich offener. Die vorgenommene Verengung der Straße Richtung Süden könnte aufgehoben werden, da alle Verkehrsteilnehmer durch die Neuregelung der Vorfahrt auf einander achten müssten und die Geschwindigkeit von selbst drosseln würden.

Parkplätze anlegen

Die Parkplätze für die Einzelhändler und Gastronomen südlich der Ludwigstraße könnten durch die Anlegung rückwärtiger Parkplätze auf Grundstücksflächen hinter der bestehenden Bebauung ergänzt werden. Dies wurde bereits einmal realisiert. Der Parkraumsuchverkehr würde so z. T. aus dem fließenden Verkehr herausgenommen, was zu einer Entspannung der Situation führt. Zusätzlich wird der ruhende Verkehr aus dem Straßenbild genommen, so dass die Gebäude und Geschäfte stärker wahrgenommen werden.

Das Grundstück Ecke Carl-Schurz-Straße / Klosengartenstraße befindet sich im Eigentum der Stadt Erfstadt und sollte schnellstmöglich vermarktet werden, um den Gewinn für einige der o. g. investiven Maßnahmen nutzen und gleichzeitig eine Baulücke zu schließen.

6.2. Bahnhofsumfeld

Für das Bahnhofsumfeld wurden in der Vergangenheit viele Planungen und Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die Verwaltungswerkstatt und die Bürgerwerkstatt brachten zahlreiche gute Ideen hervor. Die nun stattfindende Bauleitplanung für den Bereich wird die endgültige Gestaltung in ihren Grundzügen darstellen und die Umsetzung ermöglichen. Da dieses Gutachten sich auch mit dem Bahnhof und dessen Umfeld beschäftigt hat, soll im Folgenden eine kurze Stellungnahme zu den derzeit diskutierten Planungsvarianten ausgeführt werden.

Parken

Die Kombination aus P&R-Parkplätzen und Sonderparkplatzfläche wird als positiv wahrgenommen, da die Parkplatzsituation für Pendler ein ausschlaggebendes Kriterium darstellt. Die Zufahrten zu den einzelnen Parkbereichen müssen so strukturiert und gestaltet werden, dass Fußgänger „Vorfahrtsrecht“ haben. Insbesondere im Bereich der Sonderparkflächen muss dies beachtet werden, um eine für alle Verkehrsteilnehmer entspannte und sichere Verkehrssituation zu erreichen. Die Variante B mit den östlich der Gleisanlage angelegten P&R-Parkplätzen führt zu einer Trennung des Parksuchverkehrs und der Fußgänger bzw. ÖPNV-Nutzer und steigert dadurch die Attraktivität der westlichen Bahnhofseite als Stadt-
eingang.

Der Grundsatz der flächensparenden Planung wird zwar eher in der Planungsvariante A entsprochen, jedoch sind die Kosten für ein Parkdeck um ein vielfaches höher als ebenerdige Parkplatzflächen. Hinzu kommt, dass ein Parkdeck nicht von allen Nutzergruppen gleich gut angenommen wird. Für viele Autofahrer stellt ein Parkhaus / Parkdeck eine Barriere und z. T. auch einen Angstraum dar.

Es sollte in jedem Fall darauf geachtet werden, dass genügend Frauen-Parkplätze auf der westlichen Seite des Bahnhofs realisiert werden und alle Parkplatzflächen optimal beleuchtet werden, so dass auch in den Abendstunden keine Angsträume entstehen.

Anbindung

Die Anbindung des Bahnhofes an den Stadtteil Liblar und insbesondere an die entsprechenden Kernbereiche Carl-Schurz-Straße, Theodor-Heuss-Straße und Ertstadt-Center, muss als prioritäres Ziel behandelt werden. Dazu müssen die Taktungen der Busse optimiert werden, aber auch ein entsprechendes Wegebeschilderungssystem für Fußgänger und Radfahrer installiert werden.

Gleichzeitig sollte ein stärkerer Bezug zur angrenzenden Ville hergestellt werden. Die Vermarktung der Stadt mit dem Bahnhof als optimalen Ausgangspunkt für Tagesausflüge durch die Ville sollte im Rahmen des Stadtmarketings hervorgehoben werden.

Bahnhofsvorplatz und (Versorgungs-)einrichtungen

Eine ansprechende Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes u. a. auch als Eingangstor zur Stadt wurde bereits berücksichtigt. Im Rahmen dessen wird die Realisierung der angedachten Fahrradabstellanlage befürwortet. Ein Café mit Außengastronomie sollte auf dem Platz in jedem Fall eingeplant werden. Zusätzlich oder integriert in eine Fahrradabstellanlage ist die Ansiedlung eines Kiosks sinnvoll. Auch ein Ticketverkauf und evtl. sogar eine kleine Touristeninfo könnte integriert werden.

Nachverdichtung Wohnen

Im Bereich der Zufahrt zum Bahnhof aus Richtung Süden befindet sich eine Fläche, die sich zur Nachverdichtung eignet. Die Fläche liegt zwischen den Straßen Am Tunnel, Schlunkweg und Bahnhofsstraße und könnte beispielsweise mit Mehrfamilienhäusern bebaut werden, da der Bebauungsplan für das nahegelegene Neubaugebiet zum größten Teil ausschließlich Einfamilienhäuser zulässt. Die sehr gute Verkehrsanbindung dieses Standortes sowie die Nähe zur Ville versprechen eine gute Vermarktbarkeit. Die Planung (s. Gestaltungsplan (Abb. 33 u. 34)) sieht bereits eine Bebauung vor.

Straßengestaltung

Die Straßengestaltung wurde in den Beteiligungsverfahren stark diskutiert. Da es einen Ratsbeschluss zur Tieflage der K 45n im Bahnhofsbereich gibt, wird diese Variante im aktuellen Planentwurf inkl. Brückenkonstruktion für Fußgänger dargestellt. Diese Art der Straßengestaltung erzeugt eine klare Trennung zwischen Fußgänger- und dem durchfließenden PKW-Verkehr (u. a. Parkraumsuchverkehr auf dem Weg ins Parkhaus).

Der Ausbau in Tieflage wird i. d. R. angestrebt, um einer Behinderung des Verkehrsflusses durch Querungsverkehr (hier insbesondere Fußgängerverkehr) zu verhindern. Da die neue K 45n (Osttangente) große Teile des zurzeit durch die Carl-Schurz-Straße fließenden Verkehrs aufnehmen soll, muss zunächst anhand von aktuellen Verkehrszählungen noch einmal die genaue Belastung festgestellt werden. Auch der zukünftig hinzukommende Verkehr aus dem Neubaugebiet „Am Villehang“ sollte dabei Berücksichtigung finden.

Die Tieflage bewirkt, dass der gesamte Querungsverkehr über eine Brücke fließen muss, die u. a. aus Kostengründen, wie im Plan dargestellt, recht schmal ausgebaut geplant wird. Dieses „Nadelöhr“ könnte sich besonders zu Stoßzeiten zu einem potentiellen Problemgebiet entwickeln, insbesondere wenn sich hier Personen aufhalten, die den Durchgang zusätzlich verengen. Der Fußgängerverkehr wird in der Planungsvariante B auf beide Seiten des Bahnhofs aufgeteilt, so dass die Gefahr eines zu engen bzw. zu stark belastenden Brückenbereichs verringert wird.

Der Lärmpegel durch den von der Troglage der Straße umgelenkten Schall könnte allerdings störende Wirkungen auf das Umfeld ausüben. Eine in Tieflage verlaufende Straße birgt zudem einen hohen Kostenfaktor in der Herstellung.

Ein Ziel der Umgestaltung des Bahnhofbereiches sollte die Verbesserung und Attraktivierung der Eingangssituation für Besucher der Stadt sein. Eine Straße in Tieflage wirkt schnell schluchtartig und wenig attraktiv. Die Planungen sollten dies berücksichtigen und gezielt auf die möglichen Probleme eingehen, indem zum Beispiel ein möglichst breiter Übergang ausgebaut wird, der nicht den Charakter einer schmalen Brücke aufweist. Ein breiter Übergang könnte so gestaltet werden, dass er als Teil des Bahnhofsvorplatzes wahrgenommen und somit zum „Stadteingang“ wird.

6.3. Theodor-Heuss-Straße

Gestaltung Hochhauseingänge

Die Theodor-Heuss-Straße zeichnet sich durch eine hohe Wohnbevölkerungsdichte aus. Die prägenden Hochhäuser entlang der Straße wurden in den 80er Jahren erbaut und sind weit über die Stadtteilgrenzen hinweg sichtbar. Aufgrund dessen sollte über eine Fassadenverschönerung nachgedacht werden. Gespräche mit der Hausverwaltung eines der Hochhäuser haben ergeben, dass die energetischen Einsparmöglichkeiten durch Dämmung einem eingeholten Gutachten entsprechend nur relativ gering ausfallen. Jedoch würde eine Aufwertung der Fassade eine optische Verbesserung mit sich bringen. Dazu gehört auch eine Neugestaltung der Eingangssituationen zu den Hochhäusern. Die großen Baukörper verfügen nur über einen vergleichsweise schmalen Fußweg von der Straße zur Eingangstür. Diese Zuwegung könnte zu einem kleinen Vorplatz umgebaut werden, um das Verhältnis von Baukörper zum Weg passender zu gestalten und gleichzeitig eine Offenheit zu repräsentieren. Besonders in der Dunkelheit wirkt der Weg zur Haustür bedrohlich. Büsche und Sträucher bieten potentielle Verstecke für Angreifer. Die Kriminalitätsrate ist in der gesamten Wohnge-

gend nach Aussage der Polizei sehr niedrig, jedoch sollte jeglicher potentieller Angstraum für ältere Personen oder Frauen vermieden werden.

Private Hausgärten

Auffällig ist in der Theodor-Heuss-Straße der hohe Anteil an Grünflächen. Es handelt sich dabei um die großen Grünflächen rund um die mehrgeschossigen Wohnhäuser. Dazu zählen nicht nur die Hochhäuser, sondern auch die Zeilenbauten zwischen den Hochhäusern. Die Grünflächen (größtenteils einfacher Rasen und zur Straße hin viele große Bäume) werden von einem privaten Grünpflegedienst gepflegt, der von den jeweiligen Eigentümergemeinschaften ausgesucht und beauftragt wird. Die Kosten für die Pflege fallen höchstwahrscheinlich recht hoch aus. Genutzt werden die Grünflächen nach Aussage der Hausverwaltung nicht. Um die Wohnattraktivität zu erhöhen und gleichzeitig Kosten zu senken, sollte insbesondere bei den niedrigeren Mehrfamilienhäusern über die Anlage von Gärten nachgedacht werden. Die Grünfläche könnte geteilt werden und z. B. den einzelnen Erdgeschosswohnungen zugeteilt werden. Ein Zugang vom Balkon wäre möglich. Dies würde auch die soziale Kontrolle über die zahlreichen Wohnwege zwischen den Gebäuden erhöhen, wodurch wiederum Angsträume reduziert werden könnten.

Künstlerisch gestaltete Straßenverengungen

Die Neugestaltung der Hochhäuser und ihrer Eingänge sowie die Anlage von Mietergärten liegen allerdings im Verantwortungsbereich der Eigentümer. Die Stadt kann lediglich auf Missstände hinweisen und eine Veränderung anregen. Anders ist dies beim öffentlichen Raum. Die Theodor-Heuss-Straße ist insbesondere im Bereich zwischen der Kreuzung Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße und dem Bürgerplatz recht breit ausgebaut (zweispurige Fahrbahn plus seitliche Parkstreifen und Bürgersteige auf beiden Seiten). Der PKW-Verkehr fließt dadurch und durch die optische Abschirmung der Straße ggü. den zahlreichen Wohnhäusern durch offene Grünflächen mit Sträuchern und Bäumen, relativ schnell.

In diesem Bereich der Straße sollten zwei Verengungen vorgenommen werden. Der endlos wirkende Parkstreifen würde an diesen Stellen unterbrochen und Fußgänger bekommen die Gelegenheit die Straße zu überqueren. Eine temporäre Kunstinstallation durch lokale Künstler könnte als Gestaltungselement an den seitlichen Abgrenzungen der Verengung integriert werden. Dies schafft eine Identität für die Anlieger der Straße und bietet Entfaltungsmöglichkeiten für ansässige Künstler. Der temporäre Charakter erhöht die Aufmerksamkeit und die Diskussionslust über die Ausstellungsstücke.



Abbildung 41: Beispiel für eine Verengung der Theodor-Heuss-Straße mit Zebrastrifen

Auch im Rahmen von Schulprojekten könnten Werke geschaffen und hier ausgestellt werden. Gleichzeitig fallen die Kosten für die Gestaltung der Straßenverengung für die Stadt geringer aus. Ein direkter Bezug seitens der Bürger zu ihrer Installation führt zudem zu einer erhöhten Akzeptanz der Maßnahme.

Durch die an den Verengungen angepflanzten Bäume wird die ansonsten schlauchartig wirkende, monotone Struktur des Straßenraums (Grünfläche – Bürgersteig – Parkstreifen – Fahrbahn – Parkstreifen - Bürgersteig – Grünfläche) aufgelockert.

6.4. Ertfstadt-Center

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept hat bereits zahlreiche gute Strategieansätze aufgezählt (vgl. Kap. 4.3.3). Einige davon werden im Folgenden noch einmal aufgegriffen, vertieft sowie ergänzt. Die wesentlichen baulichen Änderungen sind im Rahmenplan EKZ Ertfstadt dargestellt (vgl. Anlage „Rahmenplan EKZ Ertfstadt“).

Werbewirksamkeit des Standortes

Die Randlage des Ertfstadt-Centers innerhalb des Ortsteils Liblar ist als suboptimal zu betrachten. Hinzu kommt, dass die Wahrnehmung des Centers vom fließenden Verkehr (vgl. Kap. 5.4.1) stark eingeschränkt ist. Die Neugestaltung der Außenflächen rund um das Center sollte angestrebt werden. Dazu zählt auch die Ausdünnung der Grünanlagen zwischen Center und Bliesheimer Straße, so dass die freie Sicht auf das Einkaufszentrum gewährleistet wird. Die Aufstellung von Fahnen und / oder Werbeschildern (ggf. auch an den Fassaden oder Balkonkonstruktionen) könnte die Wirkung verstärken und die Wahrnehmung des Centers vergrößern.

Zusätzlich sollten die Gebäude an den rückwärtigen, also parkplatzseitigen Fassaden durchgehend Schaufenster bzw. –kästen erhalten, die die Abgeschlossenheit und Introvertiertheit des Centers entschärft.

Platz-Gassen-Struktur

Innerhalb des Centers sollte die bestehende Platz-Gassenstruktur aufgegriffen und hervorgehoben werden. Der Platz zwischen dem REAL und dem Eingang des Rathauses fungiert auch als Durchfahrtszone, da der Parkraumsuchverkehr vor allem der Kunden der im nördlichen Bereich liegenden Geschäfte in diesem Bereich verstärkt zu beobachten sein wird. Trotzdem sollten die Fußgänger mindestens das gleiche Vorfahrtsrecht erhalten, wie der motorisierte Verkehr. Eine neue Platzgestaltung für den Übergangsbereich sollte geplant werden, um den Übergang vom REAL-Markt in das Center zu optimieren und so Kopplungstätigkeiten zu erhöhen.



Abbildung 42: Platz zwischen Real und Rathaus im Ertfstadt-Center

Parkplatzneuordnung

Die Parkplätze, auf der westlichen Seite des Centers, sollten neu geordnet werden (vgl. Anlage „SWOT-Analyse EKZ Ertfstadt“), damit die Aufenthaltsqualität erhöht wird. Die Ansiedlung eines Discounters in der Delta-Liegenschaft wird zusätzliche Parkplätze fordern. Inzwischen wurde von der Stadt der entsprechende B-Plan zur Rechtskraft geführt.

Der Parkplatz östlich des Centers benötigt eine Neuordnung. Die nicht mehr genutzte Laderampe sollte zurückgebaut werden und bestehende störende Elemente (Müllcontainer, Versorgungskästen, Kleiderspendencontainer, Garagen) auf dem Platz nach Möglichkeit versetzt oder zumindest kaschiert werden, um eine attraktive Eingangssituation in das Center herzustellen.



Abbildung 43: Parkplatz östlich des Centers mit ehemaligem Ladebereich für Discounter

Außengastronomie

Der Platz vor dem Hallenbad sollte vergrößert werden, indem die vorstehenden Gebäude (Nr. 3), die nordöstlich an den Platz angrenzen zum Teil zurückgebaut werden, um den Platz lichter und offener zu machen. Auch die unattraktive Wegeführung in diesem Bereich könnte so aufgehoben werden. Die bestehende Außengastronomie sollte gestärkt und attraktiviert werden. BBE hat bereits ausgeführt, dass die wegfallenden Verkaufsflächen durch einen



Umbau des Gebäudes zu einem den modernen Anforderungen entsprechendem Ladenlokal ausgeglichen werden können. Zudem wird so der unattraktive Gang zwischen den Gebäuden entfernt. Dieser stellt bislang einen größeren städtebaulichen Missstand dar (vgl. Abb. 45).

Abbildung 44: Außengastronomie vor dem Hallenbad



Abbildung 45: Wegeverbindung durch die östliche Delta-Liegenschaft

Oberflächengestaltung

Die bestehende Pflasterung im Erfstadt-Center ist veraltet und erneuerungsbedürftig. Eine neue sollte modernen Ansprüchen genügen und im Falle einer Struktur- bzw. Gebäudeänderung, auf neue Gebäudeeingänge ausgerichtet sein.

Optimierung Wegeverbindungen

Die bereits beim Thema „Außengastronomie“ angesprochene Fußwegverbindung durch den östlichen Teil der Delta-Liegenschaft sollte unbedingt baulich in der Gestalt verändert,

dass der vorgelagerte Teil des Gebäudes weggenommen wird und der Weg zum Teil des Platzes wird.

Die Wegeverbindung, die sich ggü. des zentralen östlichen Einkaufscenter-Zugangs befindet (diente ursprünglich als Eingangsbereich zum Gebäude „Am Holzdamm 8“) wird mittlerweile als öffentliche Wegeverbindung genutzt, wirkt allerdings durch die Tunnelartige Gestaltung sehr abweisend. Der Eigentümer hat bereits Investitionsbereitschaft signalisiert. Die Beleuchtung des Durchgangs (s. Abb. 46) sollte in jedem Fall deutlich verbessert werden. Zusätzlich sollte der Durchgang auch für die Tagstunden heller gestaltet werden, indem er z. B. insgesamt weiß gestrichen wird. Die Deckenkonstruktion ist anfällig für Vandalismus-Schäden, so dass sie durch eine robuste Verkleidung ersetzt werden sollte.



Abbildung 46: Durchgang zum Gebäude „Am Holzdamm 8“

Möblierung

Die Möblierung der Wege sollte erneuert werden. Die Sitzgelegenheiten außerhalb von gastronomischen Einrichtungen sind stark erneuerungsbefähigt. Auch die Fahrradständer und Mülleimer sollten moderner gestaltet werden.

Beleuchtung

Insbesondere für die Abendstunden sollte ein neues Beleuchtungskonzept ausgearbeitet werden. Die Struktur des Centers bietet hohe Potential, eine besondere Atmosphäre zu schaffen. Auch die Kundenströme können ggf. dadurch mitgesteuert werden.

Ansiedlung neuer Nutzungen

Das große Parkdeck des REAL-Warenhauses könnte genutzt werden, um auf etwa 2/3 der Fläche z. B. ein Modekaufhaus mit wenigen eigenen Parkplätzen vor der Tür zu realisieren. Die Parkplätze im unteren Parkdeck und in der Tiefgarage unter dem REAL-Warenhaus sollten für das Warenhaus und das Center ausreichen. Das Planungsrecht müsste in diesem Bereich geändert werden, um eine Überbauung der Parkflächen durchführen zu können. So könnte ein großes Ladenlokal für einen Magnetbetrieb angeboten werden.

Zwischennutzungen

Die bestehenden Leerstände im Ertfstadt-Center sollten zunächst kaschiert werden oder durch Zwischennutzungen belegt werden, um so das äußere Erscheinungsbild zu verbessern und eine Abwärtsentwicklung der Lage zu vermeiden.



Abbildung 47: Zwischenutzung eines Ladenlokals im Ertfstadt-Center als Ausstellungsfläche

Bespielung der Plätze

Da das Ertfstadt-Center die Funktion eines Stadtteilzentrums und einer Fußgängerzone für Liblar ausübt, sollte der Bereich auch „bespielt“ werden. Dies kann insbesondere durch Events, die im Zentrum stattfinden, geschehen. Hierzu können die beiden bestehenden Plätze im Innern des Centers genutzt werden, wobei der Platz vor dem Rathaus sich aufgrund der klaren Struktur besser eignet. Das darauf befindliche Kunstwerk schränkt die Nutzungsmöglichkeit zwar ein, jedoch sollte z. B. der Aufbau einer Bühne trotzdem möglich sein. Die

Organisation von Veranstaltungen sollte durch die neugegründete ISG übernommen werden. Veranstaltungen können dazu beitragen andere Besuchergruppen und damit ggf. neue Kunden zu gewinnen. Die Beteiligung der Gewerbetreibenden kann dabei im Optimalfall eine Kombination aus Organisation und aktiver Teilnahme sein. Z. B. könnten die Modeboutiquen des Centers eine Modenschau organisieren o. Ä..

Aufstockung

Um mehr Wohnbevölkerung im Ertstadt-Center anzusiedeln und dadurch eine Belebung zu erreichen, sollte die Möglichkeit einer Aufstockung geprüft werden. Auf den bestehenden Wohnungen könnten kleine Wohnungen für Ein-Personen-Haushalte realisiert werden. Eine andere Möglichkeit, ein weiteres Obergeschoss zu nutzen, wäre der Umbau einiger Wohnungen zu Maisonette-Wohnungen mit innenliegender Treppe.

Mehr Wohnbevölkerung bedeutet für das besonders für die Nahversorgung bedeutsame Einkaufszentrum eine Erhöhung der Kundenanzahl. Zudem können die Außengastronomie und der Schwimmbadbetrieb davon stark profitieren. Außerdem führt eine dichtere Wohnbevölkerung zu einer erhöhten sozialen Kontrolle, des besonders nachts leeren Einkaufszentrums.

7. Maßnahmenkatalog

A) Carl-Schurz-Straße

1. Investive Maßnahmen der privaten Akteure

a) Flächen für Nachverdichtung Wohnen

- zwischen Carl-Schurz-Platz und Viry-Chatillon-Platz
- auf der jetzigen Parkplatzfläche an der Straße „Am Hahnacker“
- Eckgrundstück Carl-Schurz-Straße / Gartenstraße
- Klostergarten
- Zervos-Grundstück

b) Konzentration des Einzelhandels auf den Bereich in der Nähe der Köttinger Straße

- Flächen für ergänzende Versorgungseinrichtungen / Einzelhandelsansiedlungen im Bereich des bestehenden Einzelhandels entlang der Köttinger Straße (Drogeriefachmarkt, Gartenbaumarkt o.Ä.)
- nicht mehr benötigte Friedhofsflächen
- Flächen des Grabsteinwerks

c) Sanierung und Modernisierung zahlreicher Gebäude in der Carl-Schurz-Straße

d) Umnutzungs- und Rückbaumaßnahmen

- Umnutzung leerstehender Ladenlokale zu Wohnraum
- Rückbaumaßnahmen:
 - Carl-Schurz-Straße 33-41
 - Hotel („Haus zum Liblarer See“)

anschließend auf diesen Flächen:

Neubau mit marktgerechten Wohneinheiten (z. B. altengerechte Wohnungen oder kleine Reihenhäuser für Familien)

e) Schließung von Baulücken

f) Blockkonzept Carl-Schurz-Straße 10-20

- zur Herstellung der fehlenden Raumkante und Inwertsetzung der kaum genutzten großen Flächen vor den Gebäuden könnten Gärten angelegt werden, die durch Einzelgaragen von der Straße abgetrennt und vor Lärm und Einsichtnahme geschützt werden könnten

2. Investive Maßnahmen der öffentlichen Hand

a) Blockkonzept Marienplatz

- einheitliche Möblierung (Fahrradständer, Mülleimer, Sitzbänke, Spielgeräte)
- Beleuchtungskonzept
- Shared-Space-Konzept mit der Straße

b) Straßengestaltung zwischen Marienplatz und nördlichem Kreisverkehrsplatz

- Straßenverengungen zur Verkehrsberuhigung
- Neuordnung der Stellplätze auf bzw. entlang der Straße

c) Straßengestaltung zwischen Viry-Chatillon-Platz und Marienplatz

- Reduzierung des Parkraumsuchverkehrs und des ruhenden Verkehrs auf der Straße durch Anlegen von neuen Parkplätzen hinter den Gebäuden
- Verbreiterung des Gehweges im Bereich südlich der Einmündung Ludwigsstraße zwecks Außengastronomie

d) Blockkonzept Viry-Chatillon-Platz

- Shared-Space-Konzept mit der Straße
- Reduzierung der Sträucher und Bäume zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Platzes
- Beleuchtungskonzept

B) Bahnhofsumfeld

a) Parken

- Kombination aus Parkplatz und Sonderparkplätzen
- Fußgänger sollten im gesamten Bahnhofsbereich Vorrecht vor dem sonstigen Verkehr insbesondere vor dem PKW-Verkehr haben

b) Anbindung

- Optimierung der Bustaktungen
- Optimierung des Wegebeschilderungssystems für Fußgänger und Radfahrer
- Hervorhebung des Ville-Bezugs

c) Bahnhofsvorplatz und (Versorgungs-)einrichtungen

- Gestaltung eines attraktiven Vorplatzes, der zum Verweilen einlädt und Besucher der Stadt begrüßt (Eingangstor der Stadt)
- Ansiedlung eines Cafés mit Außengastronomie
- Ansiedlung eines Kiosks mit Ticketschalter und ggf. Touristeninformation
- Einrichtung einer Fahrradstation

d) Nachverdichtung Wohnen

- auf der Fläche im Bereich der Zufahrt aus südlicher Richtung (zw. „Am Schlunkweg“, „Am Tunnel“ und „Bahnhofsstraße“): Neubau von marktgerechten Wohnungen

e) Straßengestaltung

- Sollte es zum Ausbau in Tieflage kommen, ist unbedingt darauf zu achten, dass die Bahngleise durch eine möglichst breite Querungsmöglichkeit über die Straße an den Bahnhofsvorplatz angebunden werden. Es darf kein Nadelöhr durch eine zu schmale Brücke entstehen.

C) Theodor-Heuss-Straße

a) Gestaltung Hochhausfassaden

- Energetische Sanierung der Fassaden
- Farbkonzept

b) Gestaltung Hochhauseingänge

- Ersetzen der schmalen Wege zu den Hauseingängen durch breitere Vorplätze
- Optimierung Beleuchtung
- Reduzierung der Angsträume durch Reduzierung der Sträucher in Eingangsnähe

c) Private Hausgärten

- Anlegen von Hausgärten und Zuordnung zu den Erdgeschoss-Wohnungen (insbesondere in der kleineren Mehrfamilienhäusern)

d) Straßengestaltung

- Errichtung künstlerisch gestalteter Straßenverengungen im Bereich zwischen Bliesheimer Straße und Bürgerplatz

e) Bürgerplatz

- Aktives Leerstandsmanagement für die Ladenlokale am Bürgerplatz

D) Erfstadt-Center

a) Werbewirksamkeit des Standortes

- Reduzierung der Grünanlagen zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des Centers von der Bliesheimer Straße
- Aufstellung von Fahnen
- Anbringung von Werbeplakaten
- Anbringung von Schaufenstern und –kästen an den parkplatzseitigen Fassaden

b) Platz-Gassen-Struktur

- Hervorhebung der Platz-Gassen-Struktur des Centers
- Neugestaltung des Platzes zw. REAL-Markt und den Eingängen ins Center
- Vorrecht für Fußgänger auch auf Parkplatzflächen
- Neugestaltung des Jelenia-Gora-Platzes
 - Neue Struktur durch Wegnahme des Gebäudeteiles Holzdam 3
 - Neues Pflaster

c) Parkplatzneuordnung

- Neuordnung der Parkplätze zwischen REAL-Markt und Center (zwecks Realisierung weiterer Stellplätze für Discounter in der Delta-Liegenschaft)
- Neuordnung der Parkplätze östlich des Centers inkl. Wegnahme störender Elemente (ehemalige Laderampe, Kleiderspende-Container etc.)

d) Außengastronomie

- Ausweitung und Stärkung attraktiver Außengastronomie auf dem Jelenia-Gora-Platz
- Ansiedlung eines Bistros mit Außengastronomie zum Platz am centerseitigen Eingang ins Rathaus

e) Optimierung Wegeverbindungen

- Attraktivierung und Verdeutlichung der Wegeverbindungen im Center (z. B. vom Center zum Eingang des Gebäudes Holzdam 8)

f) Möblierung

- Neue Möblierung im gesamten Center (Fahrradständer, Mülleimer, Pflanzen, Sitzbänke, Spielgeräte (Spielzonen))

g) Beleuchtung

- Realisierung eines neuen attraktiven Beleuchtungskonzeptes

- h) Flächen zur Ansiedlung neuer Nutzungen
 - Errichtung eines Ladenlokals auf dem Parkdeck des REAL-Marktes
- i) Zwischennutzungen und Leerstandsmanagement
- j) Bespielung der Plätze (Events)
 - Inszenierung des Centers als „Fußgängerzone“
- k) Aufstockung
 - zur Belegung des Centers könnte zusätzlicher Wohnraum durch Aufstockung geschaffen werden

8. Ausblick

Aufgrund der neuen Entwicklungen am Erfstadt-Center (neuer Eigentümer der Baublöcke 3 und 6) und den anstehenden Investitionen im Zusammenhang mit der Neuansiedlung eines Lebensmittel-Discounters im Baublock 6, ist ein deutlicher positiver Impuls für das Center und somit für den gesamten Stadtteil zu erwarten. Als Begleitung der privaten Investitionen im Center wäre es sinnvoll, die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Attraktivierung durch die Stadt in Zusammenarbeit mit der ISG ErfstadtCenter e.V. zeitgleich durchzuführen, um Synergien zu erzeugen.

Auch der bereits durchgeführte Umbau des Bürgerplatzes in der Theodor-Heuss-Straße hat zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität geführt. Unter geringem Kosteneinsatz könnte die Verkehrssituation und die Straßengestaltung durch die Umsetzung der o.g. Maßnahmen noch verbessert werden.

In der Carl-Schurz-Straße sind hingegen größere Investitionen sowohl von privater als auch von öffentlicher Hand zu tätigen, um das Wohn- und Geschäftsquartier zu stabilisieren. Die vorgeschlagenen Projekte, insbesondere bzgl. der Straßengestaltung, werden z. T. erst nach Umwidmung der Straße möglich sein. Deswegen sollte zunächst der Fokus auf die privaten Modernisierungsmaßnahmen in der Straße gelegt werden.

Das Bahnhofsumfeld als Eingangstor zur Stadt benötigt eine Neugestaltung. Die Stadt konkretisiert derzeit die Planungen und wird im Optimalfall im Jahre 2014 die Umbauarbeiten beginnen können. Im Zuge dessen sollte der Bahnhofsvorplatz zu einem attraktiven Aufenthaltsort umfunktioniert werden, um den Besuchern und Bewohnern Liblars ein angenehmes Entrée zu gewährleisten. Hierzu gehört auch ein gutes Wege- und Beschilderungssystem sowie eine optimale Anbindung an das Erfstadt-Center und die Ville.

Die zahlreichen Potentiale des Stadtteils können durch die Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen optimaler genutzt werden, so dass der beliebte Wohn- und Einkaufsstandort auch weiterhin für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv bleibt.

Integriertes Entwicklungskonzept Erfstadt-Liblar

ANLAGEN

- I. SWOT-Analyse Erfstadt-Liblar
- II. Bestandsaufnahme Carl-Schurz-Straße
- III. SWOT-Analyse Carl-Schurz-Straße
- IV. Rahmenplan Carl-Schurz-Straße
- V. Rahmenplan Theodor-Heuss-Straße
- VI. Bestandsaufnahme EKZ Erfstadt
- VII. SWOT-Analyse EKZ Erfstadt
- VIII. Rahmenplan EKZ Erfstadt