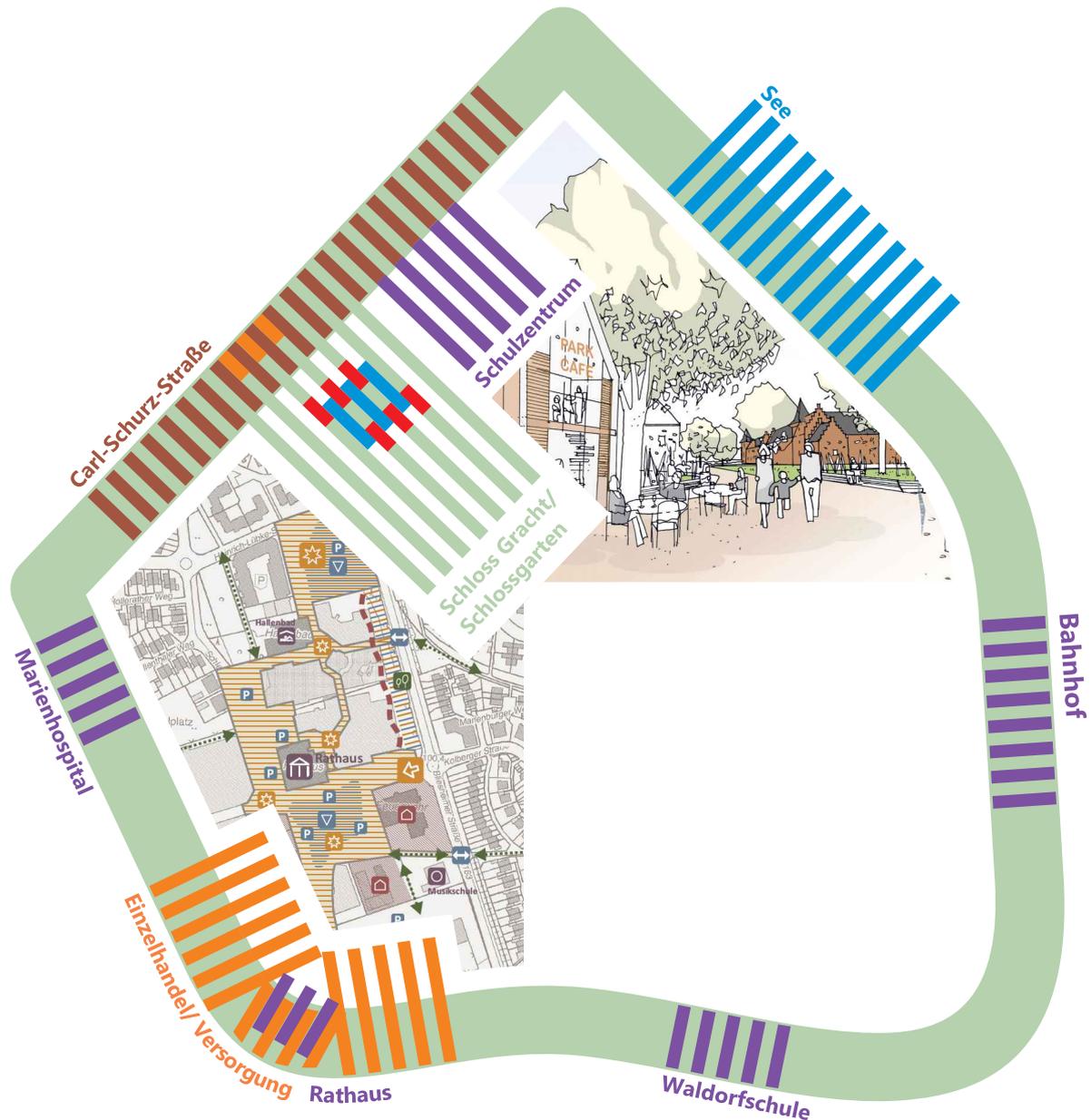


Masterplan Erftstadt-Liblar

Aktualisierung
Erläuterungsbericht
November 2016



Masterplan Erftstadt-Liblar

16.11.2016

Aktualisierung Erläuterungsbericht

Auftraggeber

Stadt Erftstadt

Der Bürgermeister

Holzdammm 10

50374 Erftstadt

Bearbeitung

Planungsgruppe MWM – Auf der Hüls 128, 52068 Aachen

Dipl.-Ing. Bernd Niedermeier

Dipl.-Ing. (FH) Sandra Wennmacher

Dipl.-Ing. Robert Moersheim

Dipl.-Ing. Boris Foki

Dipl.-Ing. (FH) Jan Siebenmorgen

Lena Piepmeyer, B. Sc.

Katazyrna Barow

In enger Abstimmung und mit tatkräftiger Unterstützung durch die Verwaltung der Stadt Erftstadt und die engagierte Bürgerschaft Liblar.

Stadt Erftstadt

Planungsgruppe **MWM** | Aachen

Masterplan Erftstadt-Liblar

Seite 2

INHALTSVERZEICHNIS

1.	VORBEMERKUNGEN	10
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	10
1.2	Planungsmethodik	12
2.	RÄUMLICHE EINORDNUNG UND ENTWICKLUNG	16
2.1	Regionale und stadträumliche Einordnung	16
2.2	Historische Entwicklung	17
2.3	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	23
3.	ANALYSE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE	26
3.1	Bisherige Bevölkerungsentwicklung	26
3.2	Altersstruktur	28
3.3	Bevölkerungsprognose	28
4.	ANALYSE WIRTSCHAFTSSTANDORT	31
4.1	Wirtschaftsstruktur Gesamtstadt mit Rückschlüssen für Liblar	31
4.1.1	Beschäftigtenstruktur	31
4.1.2	Pendlerbewegungen	33
4.1.3	Fremdenverkehr	35
4.2	Bestandsanalyse im Einzelhandels- und Zentrenkonzept	35
4.2.1	Analyse Gesamtstadt	36
4.2.2	Analyse Standort Liblar	36
4.2.3	Vertiefende Analyse Stadtteilzentrum Liblar (ErftstadtCenter)	37
4.2.4	Vertiefende Analyse Nahversorgungszentrum „Carl-Schurz-Straße“	38
5.	VORGABEN, BINDUNGEN UND PLANUNGEN	41
5.1	Geltendes Planungsrecht	41
5.2	Tangierende Projekte und Planungen	44
5.2.1	Erlebnisraum Römerstraße	45
5.2.2	Stadtgarten in Liblar	46
5.2.3	ErlebnISRoutE Villeseen	47
5.2.4	ErlebnISweg „Tagebaufolgelandschaft“	47
5.2.5	Entwicklung Bahnhofsgelände	48
5.2.6	Entwicklung Gewerbebrache „Zervos-Gelände“	49
5.2.7	Entwicklung Ortskernwohnen „Oase am Schloss“	50
5.2.8	Entwicklung Ortskernwohnen „Am Stadtgarten“	52
5.2.9	Klimaschutz und regenerative Energien	53
5.3	Bestehende Zweckbindungen	56
5.3.1	„Regionale 2010“	56
5.3.2	Städtebauförderung Carl-Schurz-Straße und Marienplatz	57

6.	STÄDTEBAULICHE BESTANDSERHEBUNG UND -ANALYSE	58
6.1	Stadtteolfunktionen und Nutzungsstruktur	58
6.2	Bestandsanalyse im Verkehrskonzept Erftstadt-Liblar	60
6.2.1	Fließender motorisierter Individualverkehr (MIV)	60
6.2.2	Nichtmotorisierter Verkehr	62
6.3	Stadtstruktur und Stadtbild	65
7.	STÄDTEBAULICHE STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE	69
7.1	Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße	72
7.1.1	Handlungsraum 1: Seestraße - Marienplatz	72
7.1.2	Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz	74
7.1.3	Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße	76
7.1.4	Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer-Straße	78
7.2	Schwerpunktbereich ErftstadtCenter	80
7.2.1	Handlungsraum Nord	80
7.2.2	Handlungsraum Süd	82
7.4	Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume	84
8.	KONZEPTIONELLE AUSSAGEN SEKTORIELLER PLANUNGEN	86
8.1	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	86
8.1.1	Empfehlungen zur Entwicklung der Gesamtstadt	86
8.1.2	Empfehlungen zur Entwicklung des Stadtteilzentrums Liblar (ErftstadtCenter)	86
8.1.3	Empfehlungen zur Entwicklung des Nahversorgungszentrums „Carl-Schurz-Straße“	88
8.2	Verkehrskonzept	89
8.2.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	89
8.2.2	Nichtmotorisierter Verkehr – Fußverkehr	92
8.2.3	Nichtmotorisierter Verkehr – Radverkehr	93
8.2.4	Prioritätenreihung	94
9.	STÄDTEBAULICHE KONZEPTION	97
9.1	Städtebauliche Ziele Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße	101
9.1.1	Handlungsraum 1: Seestraße – Marienplatz	101
9.1.2	Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz	103
9.1.3	Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße	105
9.1.4	Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer-Straße	107
9.2	Städtebauliche Ziele Schwerpunktbereich ErftstadtCenter	109
9.2.1	Handlungsraum Nord	109
9.2.3	Handlungsraum Süd	111
9.3	Städtebauliche Ziele Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume	112
10.	GESAMTMASSNAHME UND UMSETZUNGSFAHRPLAN	114
11.	ZUSAMMENFASSUNG	120

TABELLENVERZEICHNIS:

Tabelle 1:	Tourismuskennndaten (Erftstadt)	35
------------	---------------------------------	----

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abbildung 1:	Ablauf Planungsprozess und Einbindung der Akteure	12
Abbildung 2:	links: Flyer Einladung zum Werkstattverfahren; rechts: Impressionen der Öffentlichkeitsbeteiligung	13
Abbildung 3:	große Beteiligung beim Werkstattverfahren	14
Abbildung 4:	links: Flyer Einladung zum Öffentlichkeitsforum (Masterplan); rechts: Eindrücke des Forums	15
Abbildung 5:	Ausschnitt Regionalplan Köln, Stadtgebiet Erftstadt	16
Abbildung 6:	Lage im Raum	17
Abbildung 7:	Tranchotkarte 1807 – 1808	18
Abbildung 8:	1. Lageplan 1810	19
Abbildung 9:	Topographische Karte 1936 – 1945 M:1:25.000	20
Abbildung 10:	Luftbildaufnahme 1969	21
Abbildung 11:	Luftbildaufnahme 2008	21
Abbildung 12:	DSK 2012 und Masterplan Untersuchungsraum	23
Abbildung 13:	Umbaumaßnahmen am Bahnhof	24
Abbildung 14:	Blick auf die Theodor-Heuss-Straße, Bereich Bürgerplatz	24
Abbildung 15:	Grünraumverbund Gesundheitsgarten – Stadtgarten – Schloßpark zwischen Carl-Schurz-Straße und ErftstadtCenter	25
Abbildung 16:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Erftstadt (1998-2012)	26
Abbildung 17:	Natürliche Bevölkerungsentwicklung, Wanderungen und Gesamtveränderung in der Stadt Erftstadt (1998-2012)	27
Abbildung 18:	Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Liblar (1998-2012), nur Hauptwohnsitze	27
Abbildung 19:	Altersstruktur (2012) prozentual im Vergleich (Liblar/ Erftstadt/ Rhein-Erft-Kreis/ NRW)	28
Abbildung 20:	Gemeindemodellrechnung Stadt Erftstadt	29
Abbildung 21:	Beschäftigtenstruktur in Erftstadt (WZ 2008) zum 30.06.2012	31
Abbildung 22:	Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erftstadt (WZ 2008) zwischen 2008 - 2012	32
Abbildung 23:	Einpendler und Auspendler in Erftstadt zum 30.06.2012	33
Abbildung 24:	Einzelhandelssituation im Stadtteil Liblar (nach Standortbereichen)	37
Abbildung 25:	Zentraler Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Liblar ErftstadtCenter	38
Abbildung 26:	Zentraler Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum „Carl-Schurz-Straße.“	40
Abbildung 27:	Ausschnitt Flächennutzungsplan (Liblar) der Stadt Erftstadt	41

Abbildung 28:	Ausschnitt Übersicht Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen (Liblar) der Stadt Erfstadt	42
Abbildung 29:	Städtebauliches Konzept; Bebauungsplan Nr. 152 E.-Liblar,	44
Abbildung 30:	Der Pavillon der Mansio Erfstadt	46
Abbildung 31:	links: Blick auf die Carl-Schurz Straße, rechts: Blick auf die „Agrippastraße“ in Richtung Carl-Schurz-Straße	46
Abbildung 32:	Stadtgarten Liblar	47
Abbildung 33:	Bergbaufolgelandschaften	47
Abbildung 34:	Ausbauplanung Bahnhof Erfstadt; Stand März 2014	48
Abbildung 35:	Anlage zum Bebauungsplan	49
Abbildung 36:	Übersichtsplan „Schloss-Oase“ Erfstadt-Liblar	50
Abbildung 37:	Städtebaulicher Entwurf „Schloss-Oase“ Erfstadt-Liblar	51
Abbildung 38:	Bebauungsplan Nr. 13I, Erfstadt- Liblar Carl-Schurz-Straße, links: Anlage zum Beschluss, rechts: Bebauungsplan-Vorentwurf	52
Abbildung 39:	Städtebaulicher Entwurf Nr. 13I Erfstadt-Liblar, Carl-Schurz-Straße	52
Abbildung 40:	Maßnahmenkatalog Handlungsfelder	55
Abbildung 41:	Auszug aus Anlage 1 zum Beschluss vom 15.12.2009 Stadtumbaugebiet und Projektpunkte der Regionale 2010	56
Abbildung 42:	Auszug aus Plan Abgrenzung Untersuchungsraum Sanierungsmaßnahme	57
Abbildung 43:	Ausschnitt aus Plan Nr. 2 Gebäude- und Flächennutzung	58
Abbildung 44:	Ausschnitt aus Plan Nr. 2 Ge-	59
Abbildung. 45:	Straßenklassifikation in Liblar	60
Abbildung 46:	Bestand/Mängel MIV in Erfstadt-Liblar	61
Abbildung 47:	Bestandssituation in der Carl-Schurz-Straße	62
Abbildung 48:	Bestand/Mängel Fußverkehr in Erfstadt-Liblar	63
Abbildung 49:	Bestand/Mängel Radverkehr in Erfstadt-Liblar	64
Abbildung 50:	Ausschnitt aus Plan Nr. 3 Baustruktur	65
Abbildung 51:	Ausschnitt aus Plan Nr. 4 Stadtbild (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)	66
Abbildung 52:	stadtbildprägende Besonderheiten	67
Abbildung 53:	rechts: Blick auf den Marienplatz – eine „unbelebte“ Platzfläche, links: gestörtes Fassadenbild (Maßstabsprünge, unpassende Materialverwendung)	67
Abbildung 54:	Beispiel Verkehrsführung	68
Abbildung 55:	Legendenauszug Plan Nr. 5 Stärken- und Schwächenprofil	69
Abbildung 56:	Ausschnitt aus Plan Nr. 5.1 Stärken- / Schwächenprofil (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)	70

Abbildung 57:	Ausschnitt aus Plan Nr. 5.2 Stärken- / Schwächenprofil (Schwerpunktbereich ErftstadtCenter)	70
Abbildung 58:	SWOT-Analyse im Bereich der Carl-Schurz-Straße	71
Abbildung 59:	SWOT-Analyse im Bereich des ErftstadtCenters	72
Abbildung 60:	Beispiele Handlungsraum 1: Seestraße – Marienplatz	73
Abbildung 61:	Beispiele Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz	74
Abbildung 62:	Beispiele Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße	76
Abbildung 63:	Beispiele Handlungsraum 4: Köttinger Straße – Bliesheimer Straße	78
Abbildung 64:	Handlungsraum Nord ErftstadtCenter	80
Abbildung 65:	Handlungsraum Süd ErftstadtCenter	82
Abbildung 66:	Beispiele Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume	84
Abbildung 67:	Entwicklungsansätze ErftstadtCenter (Ausschnitt)	87
Abbildung 68:	Maßnahmenkartierung MIV Planfall 4	90
Abbildung 69:	Maßnahmen Fußverkehr in Erftstadt-Liblar	92
Abbildung 70:	Maßnahmen Radverkehr in Erftstadt-Liblar	93
Abbildung 71:	Sofortmaßnahmen (Priorität 1)	95
Abbildung 72:	Ausschnitt Kurzfristige Maßnahmen (Priorität 2)	95
Abbildung 73:	Ausschnitt Plan Nr. 6 gesamträumliches Strukturkonzept	97
Abbildung 74:	Infrastruktur Liblar als Alleinstellungsmerkmal	98
Abbildung 75:	Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 1: Seestraße – Marienplatz	101
Abbildung 76:	Testskizze: mögl. Umgestaltung Brühler Straße – Anbindung Liblarer See	102
Abbildung 77:	Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz	103
Abbildung 78:	Testskizze: mögl. Umgestaltung Marienplatz	103
Abbildung 79:	Testskizze: mögl. Umgestaltung Carl-Schurz-Straße	104
Abbildung 80:	Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße	105
Abbildung 81:	Testskizze: mögl. Umgestaltung Carl-Schurz-Platz	106
Abbildung 82:	Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer Straße	107
Abbildung 83:	Querungshilfe zur Vernetzung von Gesundheits- und Stadtgarten	108
Abbildung 84:	Ausschnitt Plan Nr. 7.2 Zielkonzept Schwerpunktbereich ErftstadtCenter, Handlungsraum Nord ErftstadtCenter	109

Abbildung 85:	Testskizze: mögl. Umgestaltung Platz am Hallenbad	110
Abbildung 86:	Ausschnitt Plan Nr. 7.2 Zielkonzept Schwerpunktbereich ErftstadtCenter Handlungsraum Süd ErftstadtCenter	111
Abbildung 87:	Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume	112
Abbildung 88:	mögliche Grünwegevernetzung	113
Abbildung 89:	Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße	114
Abbildung 90:	Ausschnitt Plan Nr. 8 Maßnahmenplan Gesamtübersicht	114
Abbildung 91:	Ausschnitt Plan Nr. 9.1 Umsetzungsfahrplan,	115
Abbildung 92:	Infrastrukturring Liblar	117
Abbildung 93:	Carl-Schurz-Straße in Abschnitten	119

ANLAGENVERZEICHNIS:

Anlage 1:	Tabelle „Gesamtkostenübersicht“
Anlage 2:	Tabelle „Kostenübersicht entsprechend Mittelabfluss“
Anlage 3:	Übersicht „Termine: Bürgerbeteiligung/ Politische Beschlüsse“
Anlage 4:	Infolyer, Präsentation, Dokumentation der Öffentlichkeitswerkstatt

PLANVERZEICHNIS:

Plan 1:	Luftbild mit Darstellung Untersuchungsgebiet
Plan 2:	Gebäude- und Flächennutzung
Plan 3:	Baustruktur
Plan 4:	Stadtbild (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Plan 5.1:	Stärken- und Schwächenprofil (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Plan 5.2:	Stärken- und Schwächenprofil (Schwerpunktbereich ErftstadtCenter)
Plan 6:	Gesamträumliches Strukturkonzept
Plan 7.1:	Zielkonzept (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Plan 7.2:	Zielkonzept (Schwerpunktbereich ErftstadtCenter)
Plan 8:	Maßnahmenplan Gesamtübersicht
Plan 8.1:	Maßnahmenplan auf Luftbild (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Plan 8.2:	Maßnahmenplan auf Luftbild

(Schwerpunktbereich ErftstadtCenter)

- Plan 9.1: Umsetzungsfahrplan (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
- Plan 9.2: Umsetzungsfahrplan (Schwerpunktbereich ErftstadtCenter)
- Plan 10: Abgrenzung Sanierungsgebiet / Stadtumbaugebiet

1. VORBEMERKUNGEN

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Erftstadt mit rund 51.350 Einwohnern liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens. Ihre Lage ist durch den Übergang vom Oberzentrum Köln zum ländlichen Raum gekennzeichnet. Die Stadt wurde 1969 im Rahmen der kommunalen Neugliederung gebildet und besteht heute aus 14 Stadtteilen. Der größte Stadtteil ist Liblar mit knapp 13.000 Einwohnern.

Liblar weist eine ausgesprochen dezentrale, polyzentrische Stadtstruktur vor. Dies ist auf eine, verschiedenen Entwicklungsschüben folgende Siedlungsentwicklung zurückzuführen. Neben dem historischen Kern im Bereich Carl-Schurz-Straße entstand mit dem Bergbau ein zusätzlicher Siedlungsbereich im Südosten, Oberliblar genannt. Umgeben bzw. verbunden waren diese beiden Siedlungsbereiche von Bahnlinien um die Schloszländereien. In der weiteren Entwicklung etablierten sich Wohnnutzungen im Zwischenraum, sodass ein gemeinsamer Siedlungskörper entstand und die versorgende Infrastruktur größtenteils am Rand nachgezogen wurde. So entstand auch, dem Leitbild der wachsenden Stadt folgend, der bisher nicht vollendete Zentrumsansatz im Südwesten mit dem ErftstadtCenter und öffentlichen Einrichtungen (u.a. Rathaus und Hallenbad).

Die Auswirkungen des Strukturwandels im Einzelhandel, des demographischen Wandels und eines steigenden Wettbewerbsdrucks führen in Liblar zu Problemlagen die, zwar in ihrer Wirkung mit vielen anderen Innenstädten vergleichbar sind, aber aufgrund der skizzierten strukturellen Besonderheiten sehr spezielle Lösungsansätze erfordern. Insbesondere sind an dieser Stelle zu nennen:

- zunehmende Funktionsverluste entlang der zentralen, historisch bedeutsamen (Trassenverlauf der Römerstraße Köln-Trier) ehem. Hauptgeschäftsachse Carl-Schurz-Straße,
- starke Attraktivitätseinbußen im zentralen Versorgungsbereich (Einordnung als Stadtteilzentrum), mit dem Kern ErftstadtCenter, einem Einkaufszentrum aus den 1970er Jahren, dass unter Investitionsstau und mangelnder Aufenthaltsqualität leidet,
- unklare Nutzungs- und Sanierungsperspektiven für öffentlich Liegenschaften, z.B. im Schulbereich,
- hohe Verkehrsbelastungen in z.T. sensiblen Stadträumen, die städtebaulichen Entwicklungen entgegenstehen,
- eine unzureichende Erschließung bzw. schlechte Erreichbarkeit von (vorhandenen, attraktiven) Grün- und Naherholungsräumen,
- eine nicht zeitgemäße Ausstattung des Bahnhofes sowie eine mangelhafte Integration des Bahnhofareals in die Stadtstruktur,
- eine mangelhafte stadträumliche Vernetzung der zentralen Innenstadtbereiche untereinander und eine schwierige Orientierung für Besucher.

Als Reaktion auf diese Ausgangslage sind in den letzten Jahren verschiedene Projektanstöße und planerische Handlungsbedarfe formuliert worden. Der Masterplan soll als nachhaltiges Handlungskonzept jetzt die verschiedenen Ansätze bewerten, zusammenführen bzw. unter Berücksichtigung aktueller Informationen weiterentwickeln.

Im Jahr 2009 hat die Stadt die drängendsten Handlungsfelder und wichtigsten Entwicklungspotenziale überblickshaft zusammengestellt. Das Ergebnis wurde in einen Plan mit dem Titel „Integriertes Handlungskonzept Ertfstadt-Liblar“ zusammengefasst. Dabei wurden vier Handlungsfelder und dreizehn mögliche Planungen / Entwicklungspotenziale identifiziert. Darauf aufbauend wurde im Jahr 2012 ein Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) für Ertfstadt-Liblar durch die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (DSK) erarbeitet, das sich besonders auf die vier Handlungsfelder konzentrierte. Zudem wurden einige weitere wichtige Untersuchungen und Konzepte erarbeitet, die nun im Rahmen der Fortführung und Detaillierung des Masterplanes Berücksichtigung finden, u. a. seien an dieser Stelle genannt:

- Stadtentwicklungsbericht Demographie, Stadt Ertfstadt Umwelt- und Planungsamt, 2006
- Integriertes Handlungskonzept Ertfstadt-Liblar, Stadtverwaltung, 2009
- Einzelhandelskonzept, BBE 2011
- Integriertes Entwicklungskonzept Ertfstadt-Liblar, DSK 2012
- Umsetzung von Maßnahmen zur Herausarbeitung des kulturellen Erbes im Rahmen der Regionale 2010: Kennzeichnungs- und Informationssystem Agrippa-Straße Via Belgica (Erlebnisraum Römerstraße)
- Verkehrskonzept Ertfstadt-Liblar, Ingenieurgruppe IVV 2015

Mit dem Masterplan Liblar wird also das Ziel verfolgt, die Planungsmaßnahmen zur Entwicklung des Stadtteils Liblar zu bündeln, Realisierungswege planerisch sowie organisatorisch zu beschreiben und Finanzierungswege aufzuzeigen.

Hierzu ist eine ganzheitliche Betrachtung der Themenfelder notwendig. Das heißt, dass alle Überlegungen und Planungsvorschläge unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitiger Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher und gestalterischer Aspekte diskutiert und bewertet werden müssen, um eine integrierte Gesamtstrategie zu entwickeln, die dem Ziel einer Zukunftssicherung für Ertfstadt-Liblar gerecht wird.

**erste Planungsansätze
im Jahr 2009**

**Vorläuferkonzept zum
Masterplan**

**verschiedene Unter-
suchungen und Kon-
zepte als Basis**

**ganzheitliche Betrach-
tung und kooperative
Planung**

1.2 Planungsmethodik

Die Erarbeitung des Masterplanes ist in einen komplexen gesamtstrategischen Planungsprozess eingebunden. Eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit am Masterplan bildet das Integrierte Entwicklungskonzept der DSK aus dem Jahr 2012. Neben einer darauf aufbauenden Neubewertung der Situation im Stadtteil kam der parallelen und eng verzahnten Bearbeitung von städtebaulichem Masterplan (MWM) und Verkehrskonzept (IVV) eine besondere Bedeutung zu, da die Lösung der Verkehrsfrage in vielen Bereichen entscheidende Voraussetzung zur Schaffung städtebaulicher Qualitäten ist.

gesamtstrategischer Planungsprozess



Prozessdiagramm

Abbildung 1: Ablauf Planungsprozess und Einbindung der Akteure
Quelle: eigene Darstellung

Noch etwas weiter gefasst lässt sich feststellen, dass der Stadtteil Liblar nur dann nachhaltig aufzuwerten ist, wenn es gelingt, sektorale Betrachtungsweisen hinter sich zu lassen und ganzheitlich vorzugehen. D.h., dass alle Überlegungen und Planungsvorschläge unter Berücksichtigung der Vernetzung und gegenseitigen Beeinflussung verkehrlicher, städtebaulicher, wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte diskutiert und bewertet werden müssen.

Um die verschiedenen Blickwinkel bereits im Bearbeitungsprozess unmittelbar berücksichtigen zu können, ist ein umfangreicher Beteiligungs- und Dialogprozess Kernbaustein der Planung. Das bedeutet, dass durch verschiedenste Kanäle, von großen Veranstaltungen bis zu Sprechstunden oder Informationsaustausch im Internet die verschiedensten Formate angeboten werden.

So wurde im Rahmen der Konzepterstellung die Beteiligung der Öffentlichkeit in einem Werkstattverfahren geplant, dass neben der Information großen Wert auf die lösungsorientierte Mitarbeit der Bürgerschaft in einem strukturierten Prozess legte. Wichtige Zentrumsakteure (u.a. Einzelhändler, Gastronomen, Immobilieneigentümer) wurden frühzeitig und gezielt angesprochen, um eine breite Basis und starke Verankerung der Konzeption im Quartier von Anfang an zu gewährleisten.

intensive Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung

Werkstattverfahren als zentraler Beteiligungsbaustein



Abbildung 2: links: Flyer Einladung zum Werkstattverfahren; rechts: Impressionen der Öffentlichkeitsbeteiligung
Quelle: Stadt Ertfstadt, eigene Darstellung

Im Übergang zwischen Bestandsanalyse und der Diskussion erster Lösungsansätze konnten so Ideen und Kritik aus der Öffentlichkeit und von lokalen Akteuren aufgenommen und in den nächsten Schritten berücksichtigt werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese nicht als Störung des Fachplanungsprozesses zu verstehen, sondern ganz im Gegenteil, zu seiner Qualifizierung beitragen.

Besonders hervorzuheben ist das Engagement der Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) Erftstadt-Center e.V. sowie der Interessen- und Werbegemeinschaft (IWG) Liblar e.V., die sich kreativ und engagiert in den Planungsprozess mit eingebracht haben.

Der Planungsprozess lässt sich grob in drei Phasen unterteilen (vgl. Abbildung 1).

Phase 1 – Ermittlung Planungsvorgaben

Zu Beginn des Prozesses haben Fachplanungsbüro und Stadtverwaltung eine erste Bestandsaufnahme und -bewertung durchgeführt sowie die aus ihrer Sicht drängendsten Problembereiche ermittelt. Dieser Arbeitstand wurde, zusammen mit den Analyseergebnissen der parallel in Arbeit befindlichen Verkehrsuntersuchung im Rahmen einer großen öffentlichen Auftaktveranstaltung vorgestellt.

Phase 2 – Strategie/ Programmentwicklung



Abbildung 3: große Beteiligung beim Werkstattverfahren
Quelle: eigene Darstellung

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im November 2014 konnten die Bürgerinnen und Bürger in einem Werkstattverfahren ihre Ideen und Anregungen einbringen und arbeiteten intensiv einen Tag an der Zukunft ihres Stadtteils. Auf dieser Basis wurde die Planungsgruppe MWM beauftragt, den weiteren Planungsprozess mit zu begleiten. Im Rahmen der weiteren intensiven Arbeit und Abstimmung mit Schlüsselakteuren wurde eine thematische und räumliche Ausweitung der Konzeption vorgenommen und ein Untersuchungsraum festgelegt. Des Weiteren war diese Phase davon bestimmt, eine Mängel- Chancenanalyse der verschiedenen Handlungsräume des Untersuchungsgebietes vorzunehmen und gemeinsam (Politik, Verwaltung, Bürgerschaft) getragene Entwicklungsziele zu formulieren.

organisiertes, privates Engagement

3 Prozessphasen

Werkstattverfahren beteiligt die Bürgerschaft am Planungsgeschehen

Phase 3 – Maßnahmen/ Realisierung

Die dritte Phase war bestimmt von der fachlichen Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge und der Abstimmung eines tragfähigen Finanzierungs- und Umsetzungsfahrplans. Den Höhepunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung bildete der Tag der Städtebauförderung 2015 mit einer bewusstseinsbildenden Führung durch die Carl-Schurz-Straße und einer öffentlichen Vorstellung des Konzeptionsstandes in einer Forumsveranstaltung. Hier wurden die Gesamtmaßnahme sowie die Wirkungszusammenhänge der einzelnen Maßnahmen erörtert und den Bürgerinnen und Bürgern wurde Gelegenheit gegeben, zu sehen, ob und wie ihre Vorschläge im Masterplan berücksichtigt worden sind. Außerdem bot sich während der Veranstaltung allen Interessierten die Möglichkeit, ihre Meinung zu äußern und Anregungen in den laufenden Planungsprozess einzubringen.

fachkundige Führung
mit anschließender
Forumsdiskussion


Tag der Städtebauförderung 2015
ERFTSTADT

12.00 - 14.00 Uhr
“Die Carl-Schurz-Straße“
Fachkundige Führung:

Geschichte und bauliche Entwicklung eines rheinischen Straßendorfes unter besonderer Berücksichtigung des Masterplans Liblar.

Treffpunkt:
 Seestraße 1, 50374 Ertstadt-Liblar.

Ende
 in der Aula der Gottfried-Kinkel-Realschule,
 Jahnstraße 1, 50374 Ertstadt-Liblar.

14.00 - 15.00 Uhr
 Gelegenheit zum Austausch bei einem kleinen Imbiss.

15.00 - ca. 17.00 Uhr
Forum
Masterplan-Liblar

Präsentation der Planungskonzepte für die Schwerpunktbereiche, Carl-Schurz-Straße und Ertstadt-Center, durch das Büro MWM aus Aachen und die Verwaltung der Stadt Ertstadt.

In der Aula der Gottfried-Kinkel-Realschule,
 Jahnstraße 1, 50374 Ertstadt-Liblar.

Impressum:
 Stadt Ertstadt - Der Bürgermeister, Holzdamm 10, 50374 Ertstadt
 Umwelt- und Planungsamt der Stadt Ertstadt
 Weitere Informationen unter: www.Ertstadt.de



Abbildung 4: links: Flyer Einladung zum Öffentlichkeitsforum (Masterplan); rechts: Eindrücke des Forums

Quelle: Stadt Ertstadt, eigene Darstellung

2. RÄUMLICHE EINORDNUNG UND ENTWICKLUNG

2.1 Regionale und stadträumliche Einordnung

Die Stadt Erftstadt liegt im Südwesten Nordrhein-Westfalens (Rhein-Erft-Kreis), ca. 20 km südöstlich von Köln und ca. 35 km nordwestlich von Bonn. Das ca. 120 km² große Stadtgebiet grenzt im Norden an die Stadt Kerpen, östlich an die Städte Hürth und Brühl sowie die Gemeinde Weilerswist, im Süden an die Stadt Zülpich und im Westen an die Gemeinden Vettweiß und Nörvenich.

Gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW (LEP – Teil A) ist Erftstadt als Mittelzentrum im ländlichen Raum eingeordnet und übernimmt neben der Versorgung für die eigene Wohnbevölkerung auch überregionale Versorgungsfunktionen. Die das Stadtgebiet durchquerende A1/ A61 wird als großräumige, Oberzentren verbindende Achse dargestellt. Im Regionalplan (RP) Köln, Teilabschnitt Region Köln, sind neben den beiden größten Stadtteilen Liblar im Osten und Lechenich/Konradsheim zentral im Stadtgebiet gelegen, auch die Stadtteile Erp und Friesheim im Südwesten sowie Gymnich, Kierdorf und Dirmerzheim im Norden sowie Köttingen und Bliesheim östlich entlang der Autobahntrasse A61 als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

120 km² großes Stadtgebiet

Mittelzentrum im ländlichen Raum

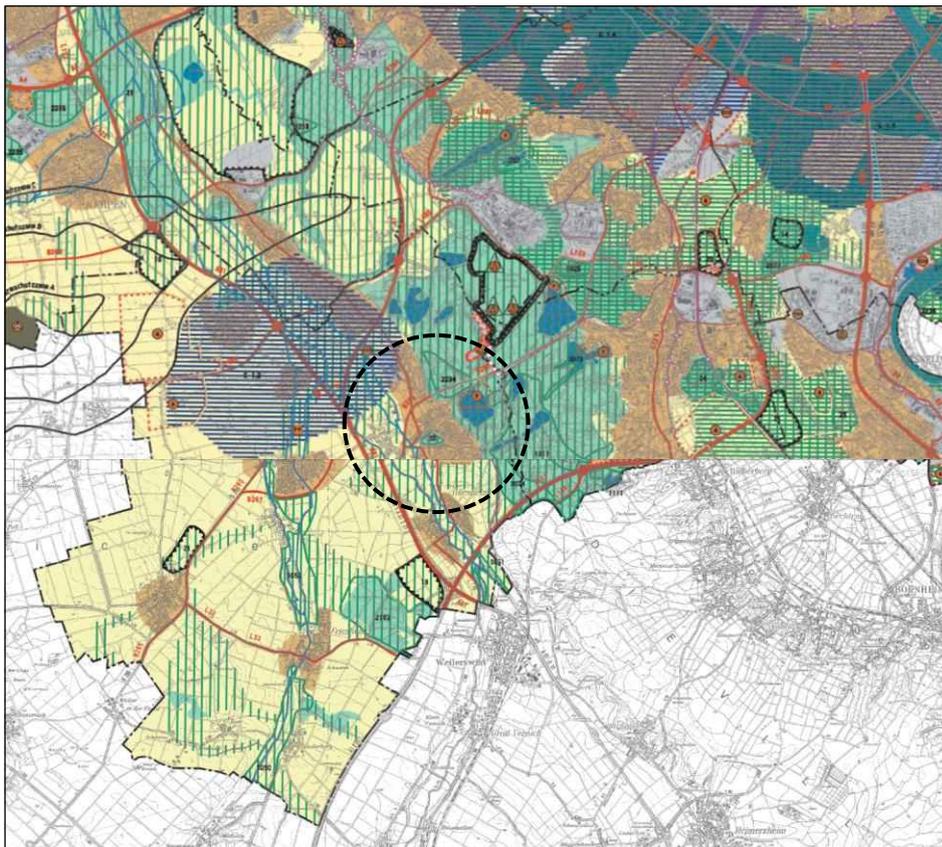


Abbildung 5: Ausschnitt Regionalplan Köln, Stadtgebiet Erftstadt
Quelle: Regionalplan Köln, Teilabschnitt Region Köln, Stand: Oktober 2013

Über den Autobahnanschluss (AS) Ertfstadt der A1/ A61 lassen sich Oberzentren wie Köln oder Bonn (ca. 30 min/ per Auto) erreichen. Über das nahegelegene Autobahnkreuz Kerpen (A4/ A61) besteht auch eine gute Anbindung an die Nachbarländer Niederlande und Belgien, über das Autobahnkreuz Bliesheim eine direkte Verbindung in die Eifel bzw. nach Trier und Luxemburg. Regionale Anbindungen bestehen zudem über die Bundesstraße 265, die das Stadtgebiet durchquert und ebenfalls nach Köln und in die Eifel führt.



Abbildung 6: Lage im Raum
Quelle: Dig. Übersichtskarte NRW 1:250.000 (NRW250), Geobasis NRW

Naturräumlich liegt Ertfstadt am westlichen Rand des Naturparks Rheinland, einem Naherholungsgebiet mit rekultivierter Wald- und Seenlandschaft eines ehemaligen Braunkohlenabbaugebietes.

2.2 Historische Entwicklung

Seit dem 1./ 2. Jahrhundert durchquert die römische Fernstraße Köln-Zülpich-Trier (Agrippastraße) das Stadtgebiet Ertfstadts, von der auch heute noch Überreste erhalten sind und als kulturelles Erbe im Erlebnisraum Römerstraße zugänglich gemacht wurden (vgl. a. Kap. 1.1). Zum Schutz dieser Fernstraße wird im 3./ 4. Jahrhundert ein Burgus (Wehranlage) zwischen den südlich von Liblar gelegenen Stadtteilen Friesheim und Erp errichtet.

Zwischen dem 4. – 6. Jahrhundert entstehen die ersten fränkischen Siedlungen. Die Wortendung -lar bei Liblar weist auf eine Ortsgründung innerhalb dieses Zeitraumes hin. Zum ersten Mal wird Liblar um 1155 in einer Handschrift des Klosters Deutz erwähnt. Liblar war zu dieser Zeit schon eine Pfarre. Mehrere Klöster und Stifte hatten in Liblar Besitz¹.

¹ Vgl. Stommel, Karl und Hanna (Bearb.): Quellen zur Geschichte der Stadt Ertfstadt, Bd. I. 2. Aufl. Ertfstadt 1994, Nr. 16, S. 5-6 sowie <http://www.ertfstadt.de/web/infos-zu-ertfstadt/stadtteile/liblar>, S. 7

gute Autobahnanbindung

Lage am Rand des Naturparks Rheinland

römische Fernstraße (Agrippastraße) als bedeutsames Erbe

Im Jahr 1426 wird erstmals das bis heute den Stadtteil Liblar prägende Schloss Gracht urkundlich erwähnt. Im 15. Jahrhundert waren die Ritter von Buschfeld Lehnsinhaber von Gracht. Ihre Erben war die Adelsfamilie Wolff Metternich zu Gracht, welche die Burg (Stammsitz bis 1957) zu einem Schloss ausbauten und bereits Anfang des 18. Jahrhunderts einen Schlosspark im streng geometrischen Stil anlegten, der sich an französischen Vorbildern orientierte.²

bedeutsamer und
ortsbildprägender
Bau: Schloss Gracht



Abbildung 7: Tranchotkarte 1807 – 1808
Quelle: Stadt Erftstadt

Wie die Karte aus dem Zeitraum 1807 – 1808 zeigt, war Liblar schon zu dieser Zeit ein Siedlungsbereich mit einigem Gewicht, was durch seine Größe (vergleichend zu Blesheim, heute: Bliesheim und Köthingen, heute: Köttingen) und nicht zuletzt durch das ortsprägende Schloss deutlich wird.

Der erste Lageplan aus dem Jahr 1810 (vgl. folgende Seite, Abb. 8) zeigt im besonderen Maße die wichtigste Verkehrsachse Liblars (heutige Carl-Schurz-Straße), die aufgrund ihres historischen Bezugs zur sog. Agrippastraße und durch den räumlichen Zusammenhang mit dem angrenzenden Areal des Schlosses Gracht auch heutzutage noch ein bedeutsames historisches sowie kulturelles Erbe darstellt.

historische Achse:
Carl-Schurz-Straße

² Vgl. Stommel (Quellen, Bd. II), Nr. 937, S. 50 und http://www.schlossgracht.de/geschichte_deutsch.htm



Abbildung 8: 1. Lageplan 1810
Quelle: Stadt Erfstadt

Positiv geprägt wird das Straßenbild im zentralsten Abschnitt zusätzlich durch das, dem Schloss gegenüberliegende Ensemble aus Kirche St. Alban und Fronhof.

Seit ca. 1730 hatten der Turffabbau (Braunkohlenabbau) und die Verarbeitung zu Klütten als Brennmaterialnutzung vielen Einwohnern aus Liblar als Lebensunterhalt gedient, sodass infolgedessen um 1800 auch Auswärtige nach Liblar und Umgebung kamen, um in den Gruben zu arbeiten. Besonders in den kurzen Bachtälern am Hang der Ville nördlich von Liblar trat abbaufähige Braunkohle zu Tage.

Seit Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Abbau der Braunkohle industriell betrieben. In der Nähe von Liblar nahmen in kurzer Zeit drei Gruben ihren Betrieb auf, die Grube Donatus (1891), Concordia Süd (1898) und Liblar (1899).³

**Zentrales historisches
Gebäudeensemble**

**Braunkohlenabbau
vom 19. bis 20. Jhd.**

³ <http://www.erfstadt.de/web/infos-zu-erfstadt/stadtteile/liblar>, S. 10

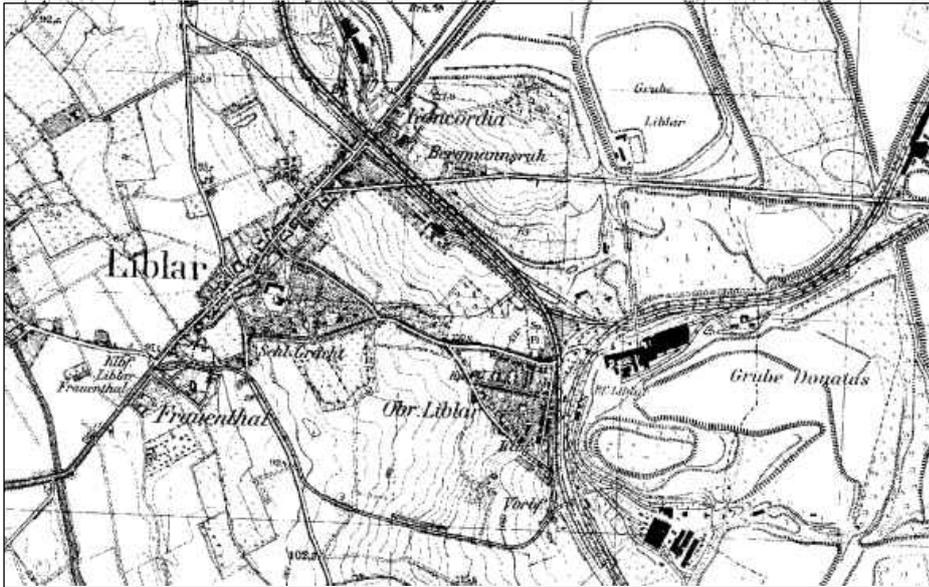


Abbildung 9: Topographische Karte 1936 – 1945 M:1:25.000
Quelle: GEObasis.nrw (<http://www.tim-online.de>)

In diesem Zuge entstand 1898 in der Nähe des Liblarer Bahnhofes (eröffnet 1875) – 1,5 km südöstlich von Liblar – die Bergarbeitersiedlung Donatusdorf, seit 1922 Oberliblar (zweiter Siedlungskern). Verbunden wurden diese beiden Bereiche mit Bahnlinien, die dem im Wesentlichen dem Kohlentransport dienten. Arbeitskräfte wurden zumeist von außerhalb (Pfalz, Bayern, Schlesien, Italien, Balkan) angeworben.⁴

Nach dem Zweiten Weltkrieg verdichtete sich die Siedlungsstruktur zwischen Liblar und Oberliblar (Umwandlung der Schloszländereien in Neubaugebiete nach 1957), was vor allem an der Bereitstellung von Bauland für Heimatvertriebene und Berufspendlerinnen bzw. Berufspendler festzumachen ist. Der drastische Anstieg der Bevölkerungszahl (1801: ca. 400 Einwohner, 1959: ca. 4.300 Einwohner) und die bauliche Verdichtung hatten zur Folge, dass seit 1964 nur noch der Ortsname Liblar offiziell geführt wurde.

**Zwei Siedlungskerne –
Liblar und Oberliblar**

**Enormer Bevölkerungszuwachs und
bauliche Verdichtung**

**seit 1964 Ortsname
Liblar**

⁴ Ebenda, S. 11



Abbildung 10: Luftbildaufnahme 1969
Quelle: Stadt Erftstadt

Das schnelle Wachstum setzte sich ebenfalls in südlicher Richtung fort, sodass Liblar zum einwohnerstärksten Stadtteil der heutigen Stadt Erftstadt wurde. Bereits Ende der 1930er Jahre zeichnete sich das Ende der Braunkohlenförderung und -verarbeitung im Liblarer Raum ab, sodass schon 1938 die Grube Concordia Süd und in den Nachkriegsjahrzehnten die Grube Donatus (1959) und die Grube Liblar (1961)⁵ die Brikettproduktion einstellen mussten. Nach dem Ende des Braunkohlenabbaus wurde das Gelände rekultiviert und dient heutzutage aufgrund der zahlreich entstandenen Seen (z. B. Liblarer See) als beliebtes Naherholungsziel.



Abbildung 11: Luftbildaufnahme 2008
Quelle: Stadt Erftstadt

Liblar als einwohnerstärkster Stadtteil von Erftstadt

Rekultivierung des Braunkohlengrabens

Neben dem Aspekt der Naherholung gewinnt der Aspekt des kulturellen Erbes immer mehr an Bedeutung für den Tourismus. U.a. ist auf allen Abbildungen dieses Kapitels, ganz gleich aus welcher Epoche, der geradlinige Verlauf der Römerstraße „Agrippastrasse“, welche im Stadtteil Liblar mit der Carl-Schurz-Straße zusammenfällt, gut zu erkennen. Ihren Anfang nimmt die bedeutende Agrippastrasse in Köln und führt dann geradlinig auf dem Gebiet der Stadt Erftstadt durch den Ortskern Liblars und hinter der Ortslage Frauenthal als Feldweg an Lechenich vorbei. Den Erhalt und die Erschließung des kulturellen Erbes für die Öffentlichkeit hat sich, für diesen speziellen Gegenstand, das Regionale 2010 Projekt „Erlebnisraum Römerstraße“ zum Ziel gesetzt.

2.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Erftstadt hat bereits im Jahre 2009 erste Überlegungen über Ansatzpunkte für ein Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Liblar angestellt und in einem Plan zusammengefasst, der neben vier Handlungsfeldern auch 13 Entwicklungspotenziale aufzeigte.

Darauf aufbauend entstand das Integrierte Entwicklungskonzept Erftstadt-Liblar⁵, das im Jahr 2012 von der DSK verfasst wurde. Die vier Handlungsfelder wurden aufgegriffen und als nachfolgend bezeichnete Schwerpunktbereiche näher betrachtet:



Abbildung 12: DSK 2012 und Masterplan Untersuchungsraum
Quelle: eigene Darstellung

- 1. Bahnhof Liblar
- 2. Theodor-Heuss-Straße
- 3. ErftstadtCenter
- 4. Carl-Schurz-Straße

Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) aus 2012

4 Schwerpunktbereiche

⁵ Integriertes Entwicklungskonzept Erftstadt-Liblar, DSK, Februar 2012

Im Bereich des Bahnhofs Erfstadt ist mittlerweile mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen begonnen worden (vgl. a. Kap. 5.2.5).



Abbildung 13: Umbaumaßnahmen am Bahnhof
Quelle: eigene Darstellung

Im Bereich der Theodor-Heuss-Straße sind mit der Wiederansiedlung eines Lebensmitteldiscounters (Sicherung der Nahversorgung) und der Aufwertung des Abschnitts am Bürgerplatz grundlegende Ziele erreicht worden.



Abbildung 14: Blick auf die Theodor-Heuss-Straße, Bereich Bürgerplatz
Quelle: eigene Darstellung

Aus diesem Grund rücken im Masterplan die beiden Schwerpunktbereiche Carl-Schurz-Straße und ErfstadtCenter in den Mittelpunkt, allerdings ohne wichtige funktionale Bezüge innerhalb des gesamten Stadtteils zu vernachlässigen. Die Zuschnitte der Schwerpunktbereiche werden neu festgelegt, sodass die Bezüge zu wichtigen Planungen und Konzepten hergestellt werden können. Letztendlich ist auch die Betrachtung der räumlich-funktionalen Verflechtungen der Bereiche Thema des Masterplans.

2 Schwerpunktbereiche des IEK bereits „abgearbeitet“

Masterplan fokussiert Schwerpunktbereiche Carl-Schurz-Straße und ErfstadtCenter

Die in weiß dargestellte Abgrenzung (vgl. Abb. 12) zeigt den Untersuchungsraum für den Masterplan, der insbesondere die Schwerpunktbereiche Carl-Schurz-Straße sowie ErttstadtCenter und den Verflechtungsraum zwischen diesen Schwerpunkten mit dem Freiraumverbund Liblarer Mühlengraben, Gesundheits- und Stadtgarten sowie Schlosspark umfasst.



Potenzial Freiraumverbund

Abbildung 15: Grünraumverbund Gesundheitsgarten – Stadtgarten – Schloßpark zwischen Carl-Schurz-Straße und ErttstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung

3. ANALYSE BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND DEMOGRAPHIE

Die folgende Analyse zur Bevölkerungs- und Altersstruktur basiert auf den Daten des Landesbetriebs Information und Technik NRW (IT.NRW). Als Betrachtungszeitraum werden die Jahre 2002 - 2012 gewählt. Für einige Aspekte werden längere Zeitreihen herangezogen. Um abweichende Entwicklungen und Auffälligkeiten zu erfassen, werden einzelne Indikatoren mit Daten des Kreisgebietes und des Landes NRW verglichen. Als Stichtag liegt in diesem Fall der 31.12.2012 zu Grunde. Für den Stadtteil Liblar wird ergänzend auf statistisches Material der Stadt Erftstadt zurückgegriffen.

3.1 Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Aktuell verzeichnet Erftstadt eine Einwohnerzahl von insgesamt rund 51.300 Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz (Stichtag: 30.04.2014). In den zwei größten Stadtteilen Liblar und Lechenich leben rund 24.000 Einwohner, davon 12.893 im Stadtteil Liblar.⁶

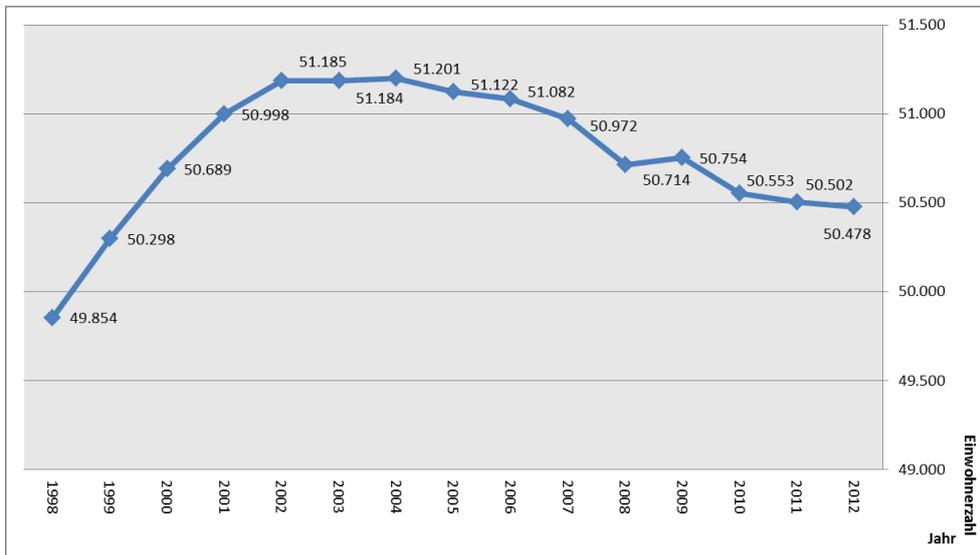


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Erftstadt (1998-2012)
Quelle: IT.NRW 2014, eigene Darstellung

Am Ende der Betrachtungsreihe – zum 31.12.2012 – kam die Gesamtstadt gemäß IT.NRW insgesamt auf 50.478 Einwohner.⁷ Bis zum Jahr 2002 war die Bevölkerungsentwicklung zunächst durch ein stetiges Wachstum geprägt. Dies ist vor allem durch hohe Wanderungsgewinne zu begründen. Im Jahr 2003 zeichnet sich erstmals eine Stagnation in den Einwohnerzahlen ab, die seit 2004 negativ verlaufende, natürliche Bevölkerungsentwicklung übersteigt nun z.T. die Wanderungsgewinne.

Datenbasis IT. NRW,
Betrachtungszeitraum
2002 – 2012

rund 13.000 EW im
Untersuchungsgebiet

stagnierende Bevölke-
rungsentwicklung der
Gesamtstadt seit 2004

⁶ <http://www.erftstadt.de/web/infos-zu-erftstadt/die-stadt-in-zahlen>

⁷ IT.NRW 2014, Stichtag 31.12.2012

3. Analyse Bevölkerungsstruktur und Demographie

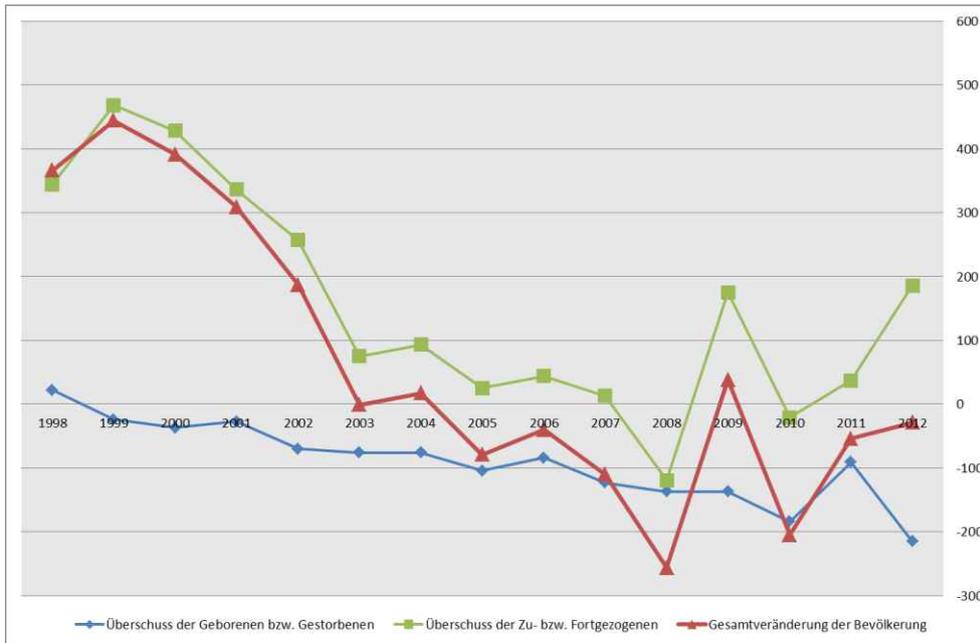


Abbildung 17: Natürliche Bevölkerungsentwicklung, Wanderungen und Gesamtveränderung in der Stadt Erftstadt (1998-2012)
Quelle: IT.NRW 2014, eigene Darstellung

Bei Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung für den Stadtteil Liblar fallen deutliche Parallelen mit der Kurve der Gesamtstadt ins Auge. Allerdings sind die Ausschläge stärker bzw. weniger nivelliert, sodass ab 2002 ein Rückgang erkennbar ist, der aber ab 2012 in eine Gegenbewegung übergeht.

insgesamt leichter Bevölkerungsrückgang seit 2002

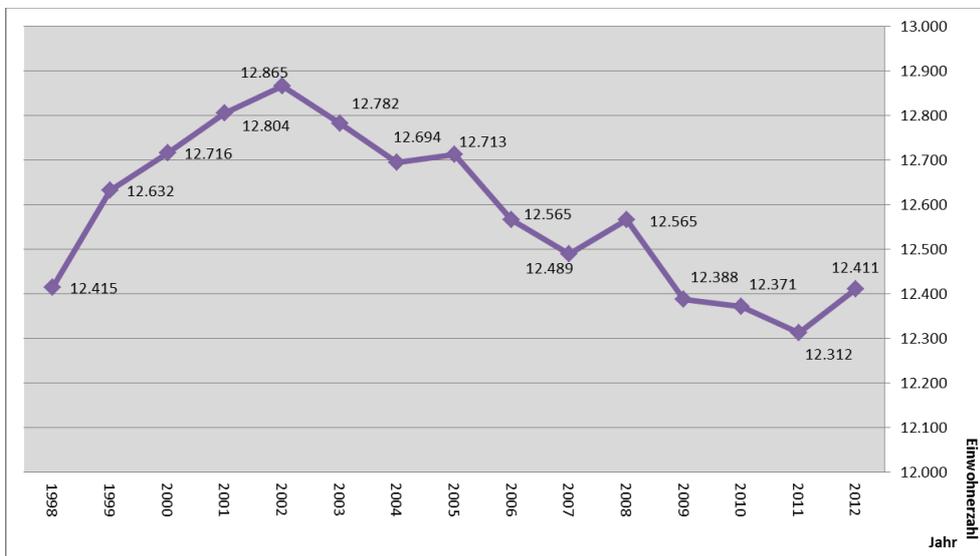


Abbildung 18: Bevölkerungsentwicklung im Stadtteil Liblar (1998-2012), nur Hauptwohnsitze
Quelle: Stadt Erftstadt, eigene Darstellung

3.2 Altersstruktur

Für die städtebauliche Entwicklung einer Kommune sind neben der Bevölkerungsentwicklung auch die Bevölkerungsstruktur und hierbei insbesondere die Altersstruktur von Bedeutung.

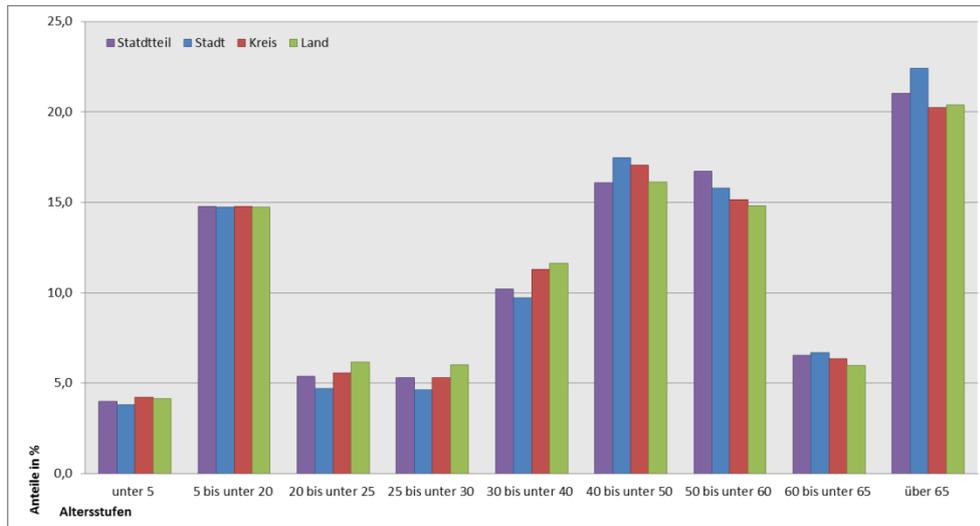


Abbildung 19: Altersstruktur (2012) prozentual im Vergleich (Liblar/ Ertstadt/ Rhein-Erft-Kreis/ NRW)
Quelle: IT. NRW 2014 und Daten der Stadt Ertstadt

Bei der Betrachtung der Altersstruktur zeigen sich deutliche Anzeichen für eine Überalterung der Bevölkerung: Die Gruppe der Altersklassen der unter 5-Jährigen sowie der 20- bis unter 25-Jährigen sind, z.B. im Vergleich zur Gruppe der 60- bis unter 65-Jährigen, nur gering, wenn auch auf Ebene des Stadtteils geringfügig höher als auf Ebene der Gesamtstadt repräsentiert. Hingegen fallen die Anteile der über 65-Jährigen auf Ebene der Gesamtstadt und auf Stadtteilebene deutlich höher aus. In den Altersstufen der über 40-Jährigen ist zudem ein deutlicher Überschuss auf kommunaler Ebene sichtbar, auf Kreis- und Landesebene fallen die Zahlen hier geringer aus. Bei Betrachtung des Stadtteils Liblar fällt zudem die Altersgruppe der 50- bis unter 60-Jährigen auf, die hier nochmals einen deutlich höheren Anteil zeigt. Begründet werden kann dies unter anderem durch die große Anzahl an Baugebieten aus den 1970/ 80er Jahren in Liblar.⁸ Der demographische Wandel ist also in den prozentualen Anteilen der Altersstufen an der jeweiligen Gesamtbevölkerung deutlich ablesbar.

Anzeichen einer Überalterung auf Stadtteilebene

3.3 Bevölkerungsprognose

Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) erstellt für die einzelnen Kommunen innerhalb NRW sogenannte Gemeindemodellrechnungen zur Abschätzung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung. Das Berechnungsverfahren stützt sich auf eine nach Altersjahren und Geschlecht gegliederte Basisbevölkerung zum Stichtag 01.01.2011 (in Ertstadt 50.553 Einwohner). Für diese Gemeindemodell-

⁸ IT.NRW 2014, Stichtag 31.12.2012 und Stadt Ertstadt, Stichtag 31.12.2012

rechnung ist keine eigene Annahmenbildung der demographischen Komponenten erfolgt, sondern es fließt ausschließlich die Annahmenstruktur der Vorausberechnung auf Ebene der kreisfreien Städte und Kreise in diese Modellrechnung ein. Hier dienen die Geburten und Sterbefälle sowie die Zu- und Fortzüge aus der Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen in NRW 2011 bis 2030/ 2050 als Grundlage für die Bewegungsdaten. Die aus dieser Vorausberechnung hervorgehenden jährlichen Komponenten auf Ebene der Kreise für den Zeitraum 2011 bis 2030 werden in einem Top-Down-Verfahren auf die jeweiligen kreisangehörigen Städte und Gemeinden verteilt.⁹

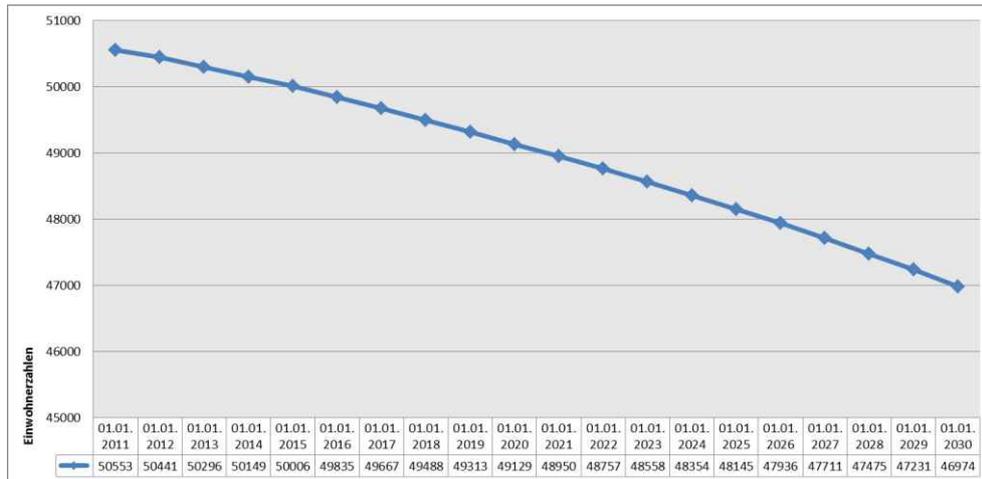


Abbildung 20: Gemeindemodellrechnung Stadt Erftstadt
Quelle: IT. NRW 2014

Anhand der Gemeindemodellrechnung wird für die Stadt Erftstadt eine Veränderung der Bevölkerungszahlen bis zum Jahr 2030 von -7,1 % prognostiziert (gegenüber 2011).

Die Betrachtung des Medianalters¹⁰, welches laut Prognose von 46,9 Jahren (2011) auf 51,0 Jahre (2030)¹¹ ansteigt, unterstützt die These der weiter fortschreitenden (Über-)Alterung der Gesellschaft in Erftstadt.

Aktuell wird Erftstadt innerhalb des Projektes „Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann Stiftung als Demographietyp 6 „Mittelgroße Kommunen geringer Dynamik im Umland von Zentren und im ländlichen Raum“ eingeordnet. Die Kommunen dieses Typs weisen meist relativ hohe Anteile alter und allein lebender Menschen sowie geringe Anteile von Kindern und Jugendlichen auf. Die Bevölkerungsentwicklung ist im letzten Jahrzehnt weitgehend stabil verlaufen, die meisten Kommunen konnten zunächst sogar Wanderungsgewinne verzeichnen, die die Verluste der natürlichen Entwicklung ausgeglichen haben. Die Vorausberechnung der Bevölkerungszahlen bis 2030 prognostiziert den meisten Städten und Gemeinden des Typs 6 je-

⁹ IT.NRW 2014, Stichtag 01.01.2011

¹⁰ „Das Medianalter teilt die Bevölkerung nach dem Alter in zwei gleichgroße Gruppen: 50 % sind jünger und 50 % sind älter als das Medianalter.“ Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, 2014

¹¹ Demographiebericht Erftstadt, Wegweiser Kommune; Bertelsmann Stiftung, April 2014

prognostizierter Bevölkerungsrückgang auf Stadtebene

zunehmende Alterung der Gesellschaft

doch eine Trendwende, da die meisten Kommunen nun schrumpfende Einwohnerzahlen vorweisen.¹² Die Veränderungen infolge von Zuwanderung sind hierbei nicht berücksichtigt.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass sich die Nachfrage bzw. die Bedarfe an Wohnraum ändern und soziale sowie technische Infrastruktur der neuen Bevölkerungsstruktur angepasst werden müssen. Der Bedarf an seniorengerechten barrierefreien Wohnen muss demzufolge erhöht werden unter Berücksichtigung einer garantierten Nahversorgung auf kurzen Wegen. In Zukunft wird die Nachfrage nach Altenheimen sowie Pflegeeinrichtungen steigen.

Diese Aussagen decken sich weitestgehend auch mit den Schlussfolgerungen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Erftstadt-Liblar der DSK.

Sie Stadt Erftstadt hat 2015 – 2016 ein Strategiepapier zur Wohnbaulandentwicklung in Erftstadt erstellt, welches u. a. folgende grundlegende Ziele formuliert¹³:

- Die Stadt strebt ein moderates Bevölkerungswachstum von rund 2,5 % bis 2040 an.
- Bei der baulichen Entwicklung sollen Nachverdichtung und Innentwicklung im Vordergrund stehen.
- Neue Baugebiete sollen prioritär in den Siedlungsschwerpunkten entwickelt werden.
- Den sich sukzessive vollziehenden Generationenwechsel in den Einfamilienhausgebieten der 1950 bis 1980er Jahre und in den Bergarbeitersiedlungen wird die Stadt unterstützend begleiten.
- Den Erhalt und die Entwicklung der Ortskerne in den kleinen Ortslagen wird die Stadt fördern.

**wachsender Bedarf an
barrierefreiem und
seniorengerechtem
Wohnraum**

¹² Typ 6: Mittelgroße Kommunen geringer Dynamik im Umland von Zentren und im ländlichen Raum, Wegweiser Kommune, Bertelsmann Stiftung, Juli 2012

¹³ Beschlussvorlage 402/2015, 5. Ergänzung, Wohnbaulandentwicklung in Erftstadt, 06.10.2016

4. ANALYSE WIRTSCHAFTSSTANDORT

4.1 Wirtschaftsstruktur Gesamtstadt mit Rückschlüssen für Liblar

4.1.1 Beschäftigtenstruktur

Die Analysen zur Beschäftigtenstruktur wurden auf Datengrundlage des IT.NRW erstellt. Es liegen Daten der Jahre 2008 bis 2012 vor, für die Beschäftigtenstatistik liegt als Stichtag der 30.06.2012 zu Grunde.

Zum Stichtag 30.06.2012 verzeichnet Ertfstadt insgesamt 7.744 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort. Entsprechend der Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 (WZ 2008) entfällt dabei knapp die Hälfte der Beschäftigten auf den Wirtschaftszweig „sonstige Dienstleistungen“ (ca. 45 %). Jeweils ca. 27 % sind in den Wirtschaftszweigen „Produzierendes Gewerbe“ und „Handel, Gastgewerbe und Verkehr“ beschäftigt. Der Wirtschaftszweig „Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei“ zeigt lediglich einen geringen Beschäftigtenanteil (ca. 1 %).

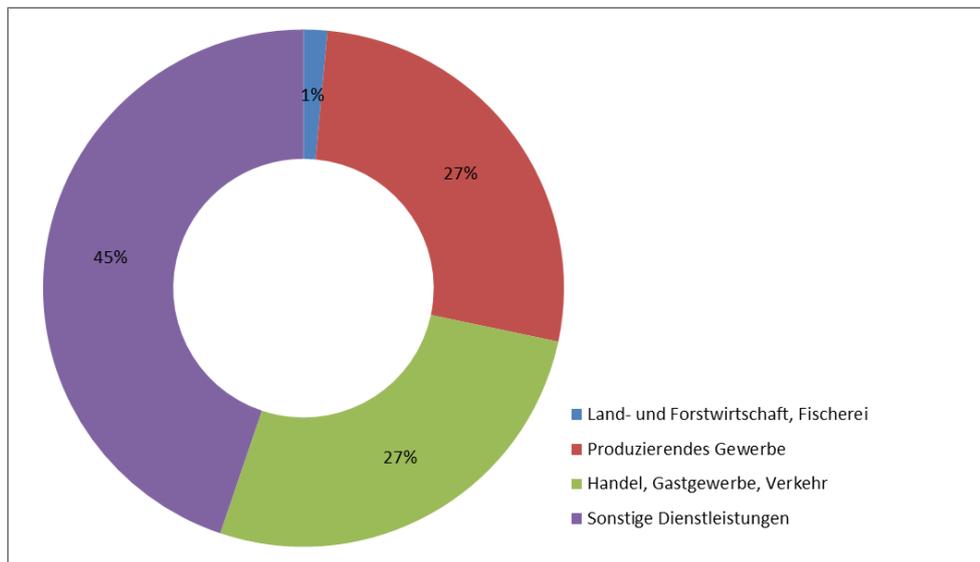


Abbildung 21: Beschäftigtenstruktur in Ertfstadt (WZ 2008) zum 30.06.2012
Quelle: IT.NRW 2014

Über lange Zeit ist die Wirtschaftsstruktur in Ertfstadt durch die Wirtschaftszweige der Landwirtschaft und den Braunkohlenabbau (Schließung Tagebau und Brikettfabrik 1959) geprägt worden. Heute zeigt Ertfstadt einen breiten Branchenmix, welcher durch zahlreiche kleine und mittelständische Unternehmen geprägt wird. Zudem kann Ertfstadt einige namhafte Firmen aufweisen, die zum Teil bereits auf eine lange Tradition am Standort zurückblicken.¹⁴

Insgesamt verfügt Ertfstadt über neun Gewerbegebiete (vgl. folg. Seite), verteilt über das gesamte Stadtgebiet. Die Schwerpunkte befinden sich jedoch in den beiden größten Siedlungsteilen Liblar und Lechenich:¹⁵

¹⁴ Ertfstadt Wirtschaftseinblick, arosAgentur für ressourcenoptimiertes Standortmarketing und Stadt Ertfstadt Wirtschaftsförderung, 1. Auflage 2011

¹⁵ <http://www.ertfstadt.de/web/wirtschaft-in-ertfstadt/gewerbegebiete>

Datenbasis IT. NRW,
Betrachtungszeitraum
2008 – 2012

Dienstleistungssektor
mit Abstand am be-
deutensten

9 Gewerbegebiete im
Stadtgebiet

- Lechenich, WirtschaftsPark Erftstadt
- Lechenich, Siemensstraße/ Dieselstraße/ Daimlerstraße
- Lechenich, Zunftstraße/ Gildestraße
- Liblar, Klosengartenstraße/ Behrensstraße
- Liblar, Am Vogelsang/ Max-Planck-Straße
- Köttingen, May-Werke
- Friesheim, Wildweg
- Friesheim, Niederberger Weg
- Gymnich, Justus-von-Liebig-Straße

Die Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erftstadt nach Wirtschaftsbereichen (WZ 2008)¹⁶ zwischen 2008 – 2012 zeigt vor allem eine Zunahme im Bereich des Dienstleistungssektors. Auch in den anderen Wirtschaftsbereichen ist eine positive Entwicklung erkennbar, jedoch in deutlich geringerem Umfang.

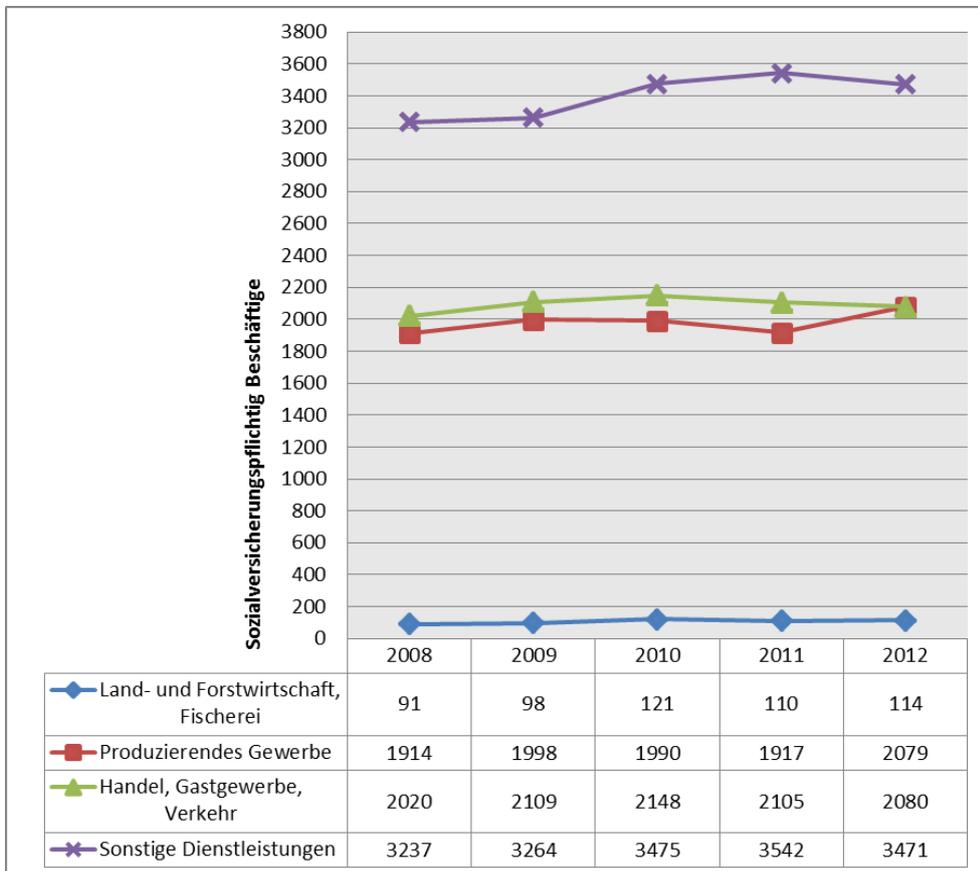


Abbildung 22: Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Erftstadt (WZ 2008) zwischen 2008 - 2012
 Quelle: IT.NRW 2014 auf der Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamtes

seit 2008 Zuwachs an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in fast allen Sektoren

¹⁶ WZ 2008: Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Ausgabe 2008

4.1.2 Pendlerbewegungen

Die Pendlerstatistik für Ertfstadt (zum Stichtag 30.06.2012) kann als ein weiterer Faktor herangezogen werden, um Bedeutung und Ausprägung des Wirtschaftsstandortes einzuschätzen. Entsprechend der Statistik zählt die Stadt 6.079 Berufseinpendlerinnen bzw. Berufseinpendler und 15.963 Berufsauspendlerinnen bzw. Berufsauspendler, sodass sich ein negativer Pendlersaldo von -9.884 ergibt. Trotz der am Standort ansässigen Unternehmen als wichtige Arbeitgeber ist demnach eine Vielzahl der Einwohner außerhalb der Stadtgrenzen tätig. Daraus lässt sich schließen, dass Ertfstadt als bedeutender Wohnort am Rande der Oberzentren Köln und Bonn zu betrachten ist.

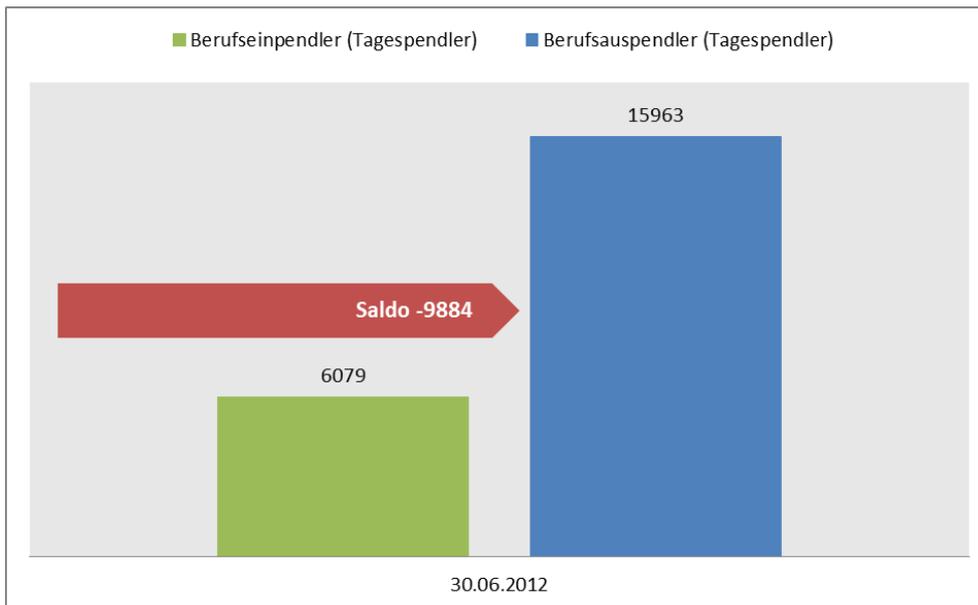


Abbildung 23: Einpendler und Auspendler in Ertfstadt zum 30.06.2012
Quelle: IT.NRW 2014, eigene Darstellung

Entgegen der Ergebnisse, welche im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Ertfstadt-Liblar¹⁷ dargestellt wurden, kann eine negative Entwicklung der Beschäftigtenzahlen im Dienstleistungssektor nicht mehr belegt werden. Der Dienstleistungsbereich stellt den größten Wirtschaftsbereich dar. Begründet werden kann dies insbesondere durch die Nutzung einer aktuelleren Datengrundlage (sowie die Nutzung anderer Quellen). Die Ausführungen hinsichtlich der Pendlerstatistik hingegen können weiterhin unterstützt werden, demnach kann auch folgende Aussage der DSK bestätigt werden:

„Dies belegt die hohe Attraktivität und die gute Erreichbarkeit der Stadt und zeigt die Notwendigkeit, attraktive Baulandangebote bieten zu können.“ (vgl. auch Integriertes Entwicklungskonzept Ertfstadt-Liblar, DSK, S. 25)

deutlich negativer
Pendlersaldo

Ertfstadt ist bedeutender
Wohnstandort

¹⁷ Integriertes Entwicklungskonzept Ertfstadt-Liblar, DSK, Februar 2012

Neben der Schaffung eines Angebotes an neuen Bauflächen ist gerade die Nutzung von innerörtlichen Brachen oder Bestandsgebäuden durch Umbau oder Sanierung ein vorrangiges Ziel für die weitere Stadtentwicklung.

4.1.3 Fremdenverkehr

Aufgrund seiner nicht unbedeutenden Rolle, gerade auch für die Ortskerne, wird der Wirtschaftszweig Tourismus separat betrachtet. Ertftstadt verfügt aufgrund der Lage am Rande des Naturparks Rheinland und mit dem Ville-Seen-Gebiet (u.a. Liblarer See) über ein großes Naherholungsangebot mit zahlreichen Freizeitaktivitäten.

Neben einigen Hotels, Gasthöfen und zwei Tagungsstätten, deren Schwerpunkt überwiegend im Stadtteil Lechenich liegt, befinden sich in Liblar ein Campingplatz (unmittelbar am Liblarer See) und ein Reisemobilstellplatz (Carl-Schurz-Straße).

Jahr	Betriebe	Bettenbestand	Übernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	Auslastungsgrad der Betten
2012	12	270	35182	1,9	35,8
2011	13	280	30448	1,8	30,6
2010	13	279	32786	1,7	32,8
2009	11	296	31522	1,9	33,2
2008	11	297	34857	2,3	33,7
2007	11	298	32901	2,1	31
2006	11	303	33510	2,4	32,5
2005	11	302	32146	2,1	35,5
2004	10	237	28913	2,1	36,6
2003	10	252	18581	2,3	21,8
2002	10	221	20220	2,5	26,8

Tabelle 1: Tourismuskennzahlen (Ertftstadt)
Quelle: IT.NRW 2014

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Tourismuskunden in Ertftstadt lässt darauf schließen, dass die Stadt ein Ziel für Geschäftsreisende, den Tagestourismus und Kurzzeiturlaub darstellt.

Abschließend kann festgehalten werden, dass vor allem die Naherholungsgebiete in Liblar (Ville-Gebiet, Liblarer See) eine tragende Rolle für den Tourismus der Gesamtstadt spielen. Eine bessere Vernetzung der Naherholungsgebiete mit dem Ortskern könnte den Reiz eines Besuchs in Liblar und somit den Tourismus weiter stärken. Aktuell liegen jedoch erhebliche Potenziale zur Erreichung der genannten Ziele brach.

4.2 Bestandsanalyse im Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Ertftstadt ist gemäß der zentralörtlichen Gliederung des Landesentwicklungsplanes NRW als Mittelzentrum im ländlichen Raum eingestuft. Neben der Versorgung für die eigene Wohnbevölkerung werden auch überregionale Versorgungsfunktionen übernommen. Zum Themenfeld Einzelhandel ist 2011 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ertftstadt-Liblar¹⁸ von der BBE Handelsberatung erarbeitet worden, dessen Ergebnisse im Masterplan Beachtung finden.

Tourismus als Potenzial für Stadtentwicklung

Einzelhandels- und Zentrenkonzept Ertftstadt aus 2011

¹⁸ Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Ertftstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

4.2.1 Analyse Gesamtstadt

Im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Erftstadt-Liblar wurde zunächst der gegenwärtige Zustand der Einzelhandelssituation erfasst und bewertet. Ziel der Analyse war es, grundsätzliche Empfehlungen für die weitere Einzelhandelsentwicklung zu entwickeln und dabei zwischen Aussagen für die Gesamtstadt, für die Stadtteile bzw. einzelne Versorgungszentren zu differenzieren.

Im folgenden Abschnitt werden zunächst die wichtigsten Ergebnisse für die Gesamtstadt in Auszügen dargestellt, da diese durchaus auch für die Einordnung Liblars von Interesse sind:

- Insgesamt gibt es 260 Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe auf einer Verkaufsfläche von rd. 57.640 m², die jährlich einen Gesamtumsatz von ca. 207,9 Mio. Euro erwirtschaften.
- Es sind 32 Leerstände zum Erhebungszeitpunkt vorhanden.
- Rund 76 % der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe, rd. 84 % des Gesamtumsatzes und 90 % des Gesamtverkaufsflächenbestandes verteilen sich auf die Stadtteile Liblar und Lechenich.
- Erftstadt steht mit einem überdurchschnittlichen Kaufkraftniveau von 108,1 % nach der Stadt Pulheim an zweiter Stelle im Vergleich der kreisangehörigen Kommunen.
- Mit rd. 38 % ist das größte Kaufkraftpotenzial in der Warengruppe der Nahrungs- und Genussmittel vorhanden. Dies ist insbesondere auf die Vielzahl großflächiger Einzelhandelsangebote zurückzuführen.
- Ca. 39 % der Verkaufsflächen und 63 % des Umsatzes entfallen auf die nahversorgungsrelevanten Sortimente. Zentrenprägende Sortimente, wie z. B. Bekleidung, Schuhe und Unterhaltungselektronik liegen mit rd. 24 % Anteil an der Verkaufsfläche und 19 % Umsatz deutlich darunter.
- Es zeigt sich eine ausgeprägte Kleinteiligkeit in den vorhandenen Angebotsstrukturen: 12 der 260 Betriebe vereinen fast zwei Drittel der gesamten Einzelhandelsfläche. Rd. 72 % der Betriebe haben lediglich Verkaufsflächen von unter 100 m².

4.2.2 Analyse Standort Liblar

Im folgenden Abschnitt werden der Stadtteil Liblar aus Einzelhandelssicht konkreter betrachtet und wesentliche Analyseergebnisse für die Bereiche Carl-Schurz-Straße und ErftstadtCenter herausgestellt.

In Liblar können im Wesentlichen die beiden Standortbereiche der Carl-Schurz-Straße sowie des ErftstadtCenters voneinander unterschieden werden. Hier ist der Großteil des in Liblar vorhandenen Einzelhandelsangebotes verortet: Rd. 81 % der Einzelhandelsbetriebe sowie rd. 66 % der in

Kernaussagen Gesamtstadt

2 Einzelhandelsstandorte in Liblar

Liblar vorhandenen Verkaufsfläche konzentrieren sich auf diese beiden Standortbereiche.¹⁹

Standortbereich	Betriebe		Verkaufsfläche (in qm)		Durchschnittliche Verkaufsfläche je Betrieb
	absolut	in %	absolut	in %	
Erfstadt-Center	41	48	13.790	45	335
Carl-Schurz-Straße	28	33	6.350	21	225
Sonstiges Liblar	16	19	10.775	35	675
Liblar gesamt	85	100	30.915	100	365

Abbildung 24: Einzelhandelssituation im Stadtteil Liblar (nach Standortbereichen)
Quelle: Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Erfstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

Im Bereich der Carl-Schurz-Straße hat sich vor allem der an der Köttinger Straße, im Kreuzungsbereich zur Carl-Schurz-Straße bzw. Gartenstraße liegende Verbundstandort von REWE (Vollsortimenter) und ALDI (Discounter) etabliert. Daneben bestehen an der Carl-Schurz-Straße, im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Brühler Straße zusätzliche Angebote im nahversorgungsrelevanten Segment.

Mit den Neueröffnungen von REWE und ALDI an der Köttinger Straße hat sich der innerörtliche Versorgungsschwerpunkt in den vergangenen Jahren allerdings eindeutig an diesen Standort verschoben.²⁰

4.2.3 Vertiefende Analyse Stadtteilzentrum Liblar (ErfstadtCenter)

Das am südwestlichen Siedlungsrand von Liblar gelegene ErfstadtCenter, das in den 1970er Jahren erbaut wurde, verfügt inklusive dem real.- SB-Warenhaus mit Shop-Zone sowie dem dm Drogeriemarkt über eine Verkaufsfläche (VK) von rund 13.800 m². Von der vorhandenen Verkaufsfläche nehmen Drogeriemarkt und SB-Warenhaus rund 6.770 m² ein. Die Verkaufsfläche für Nahrungs- und Genussmittel beläuft sich auf rund 5.650 m² während Drogeriewaren auf rund 1.120 m² angeboten werden. Am 03.12.2012 wurde zusätzlich ein Lidl-Discounter mit einer VK von 1.026 qm eröffnet.

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept finden sich folgende Aussagen:

Das eigentliche ErfstadtCenter ist eine in den 1970er Jahren gebaute ebenerdige Einkaufspassage, das auf der einen Seite stark durch mehrere nicht großflächige Fachmarktkonzepte (TEDi, kik, ZEEMAN, Dänisches Bettenlager, Schlecker, Schuh Palast) und auf der anderen Seite von kleinteiligen, zumeist inhabergeführten Fachgeschäften geprägt wird. Vorgehalten werden somit vornehmlich Angebote aus dem unteren Preis- und Qualitätsgenre, so dass – gerade bei den größeren Betrieben – allenfalls von einer geringen Eigenattraktivität auszugehen ist. Die Sortimentsbereiche Unterhaltungselektronik, Bekleidung, Schuhe, Uhren/ Schmuck sowie Bü-

Verschiebung des Versorgungsschwerpunktes

hohe Angebotsdichte

relativ guter Branchenmix

¹⁹ Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Erfstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

²⁰ ebenda

untergliedert werden: Seine höchsten Verdichtungen besitzt der Standortbereich zum einen im nördlichen Abschnitt zwischen dem Kreuzungsbereich Bahnhofstraße im Süden und Brühler Straße im Norden sowie im zwischen Kirche, Kreuzungsbereich Grachtstraße sowie der Abzweigung Köttinger Straße gelegenen Areal. An letzteres sind auch der ALDI Lebensmitteldiscounter und der REWE Supermarkt fußläufig angebunden. Sowohl im Bereich südlich der Grachtstraße als auch im zwischen den beiden Verdichtungsansätzen gelegenen Bereich der Carl-Schurz-Straße, dünnen sich die gewerblichen Nutzungen merklich aus, so dass hier vornehmlich reine Wohnnutzungen vorzufinden sind. Aufgrund des geringen räumlichen Zusammenhangs der einzelnen Teilbereiche ergeben sich kaum positive Synergieeffekte, von denen der Standortbereich der Carl-Schurz-Straße in seiner Gesamtheit profitieren könnte.²²

Insgesamt beläuft sich der Verkaufsflächenbestand auf der Carl-Schurz-Straße auf rund 6.400 m². Analog zum ErftstadtCenter macht auch hier der Verkaufsflächenanteil nahversorgungsrelevanter Sortimente (Nahrungs- und Genussmittel sowie Drogeriewaren) mit rund 44% den Angebotsschwerpunkt aus.

Die räumliche Abgrenzung des Nahversorgungszentrums Carl-Schurz-Straße entspricht in weiten Teilen der Mischgebietsdarstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Erftstadt (vgl. Kap. 5.1). Der zentrale Versorgungsbereich erstreckt sich im Wesentlichen vom süd-westlichen Kreuzungsbereich von Gracht- und Carl-Schurz-Straße bis hin zur Einmündung der Brühler Straße in nordöstlicher Richtung.

Des Weiteren werden die Grundstücke, die sich entlang der Köttinger Straße bis zu den Standorten Rewe und dem gegenüberliegenden Aldi befinden mit in den zentralen Versorgungsbereich intergiert.

Teilbereiche stark durch Wohnnutzung geprägt

Angebotsschwerpunkt im nahversorgungsrelevanten Sortiment

²² Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Erftstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

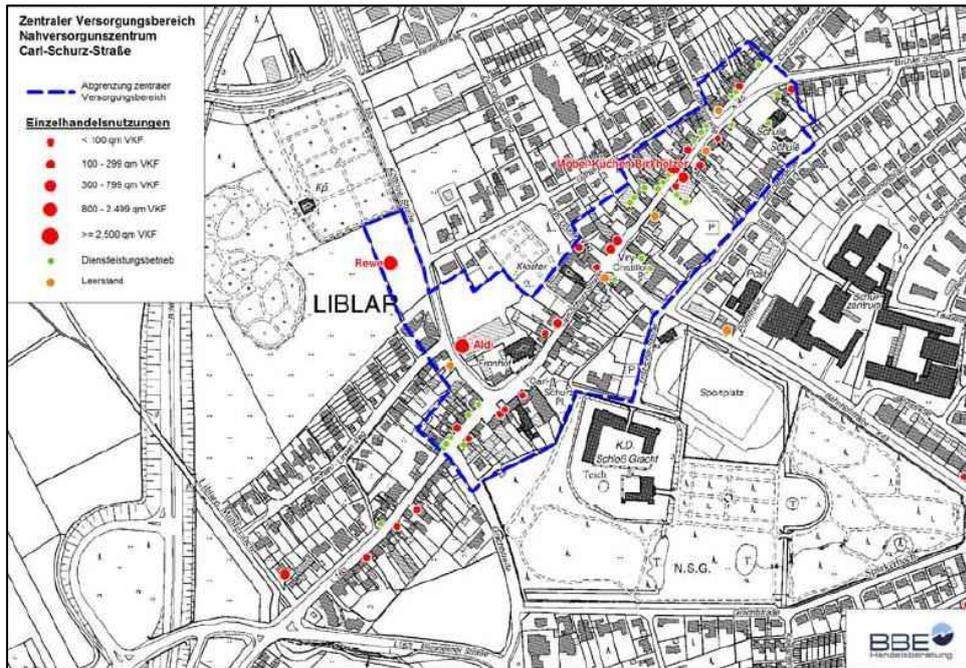


Abbildung 26: Zentraler Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum „Carl-Schurz-Straße.“
Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Erftstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

Abgrenzung zentraler
Versorgungsbereich

5. VORGABEN, BINDUNGEN UND PLANUNGEN

Für die konzeptionelle Arbeit ist die Kenntnis des vorhandenen Planungsrechtes, von Bindungen und von zukünftigen Vorhaben im Untersuchungsraum von entscheidender Bedeutung.

5.1 Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan ist seit 1999 rechtswirksam und ist in den vergangenen Jahren durch insgesamt 9 Änderungen fortgeschrieben worden.

Im Bereich des Stadtteils Liblar stellt der Flächennutzungsplan überwiegend Wohnbauflächen dar. Entlang der Carl-Schurz-Straße und im Bereich des ErtstadtCenters bis hin zur Kreisstraße K44 sind hingegen Mischbauflächen ausgewiesen. Das Rathaus, das Marienhospital Ertstadt-Frauenthal, mehrere Schulen, Kindergärten und Kirchen sowie weitere soziale Einrichtungen sind als Flächen für Gemeinbedarf dargestellt. Liblar wird als Siedlungsschwerpunkt gekennzeichnet.

Flächennutzungsplan aus 1999 stellt überwiegend Wohnbauflächen dar

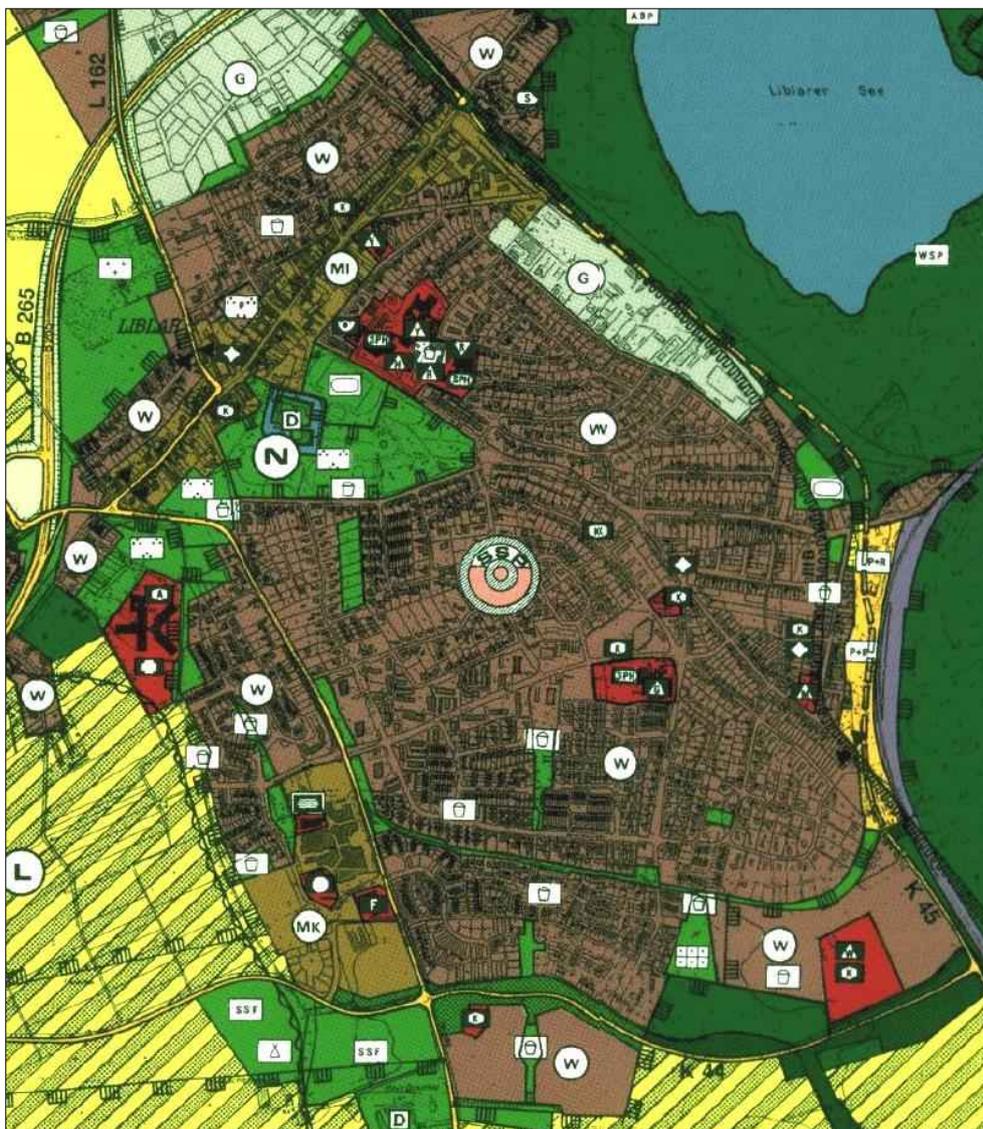
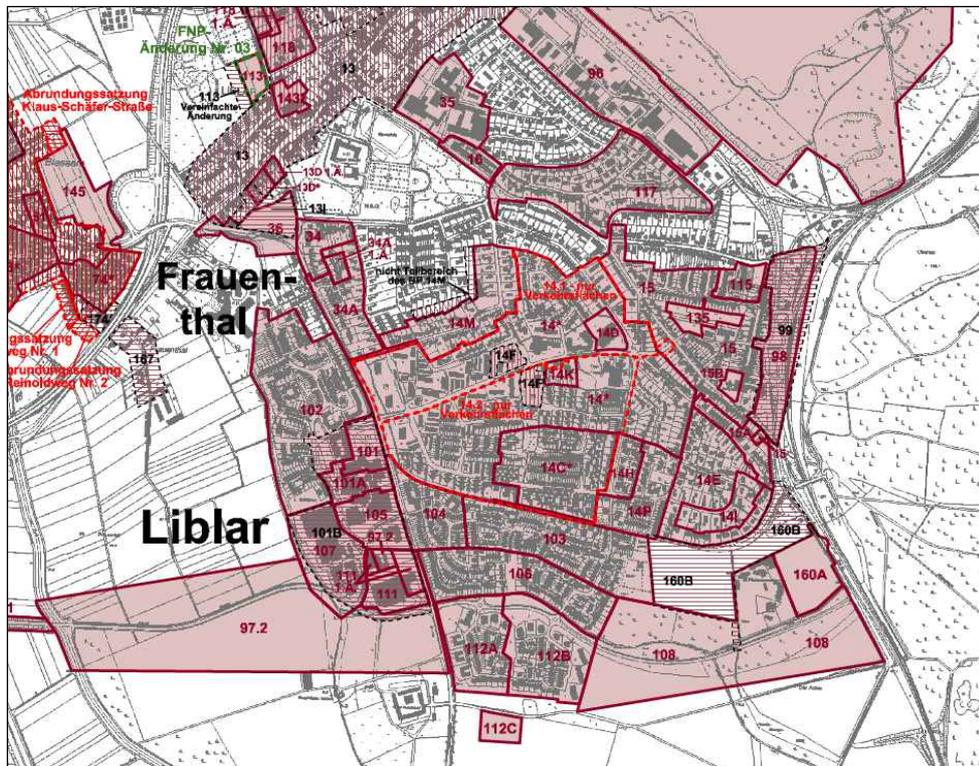


Abbildung 27: Ausschnitt Flächennutzungsplan (Liblar) der Stadt Ertstadt
Quelle: Stadt Ertstadt

Die folgende Abbildung zeigt eine Vielzahl an rechtskräftigen Bebauungsplänen und städtebaulichen Satzungen für den Stadtteil Liblar. Im Weiteren folgt nun eine kurze Beschreibung der für den Masterplan relevanten Bebauungspläne und Satzungen:



18 rechtskräftige Bebauungspläne im Untersuchungsbereich

Abbildung 28: Ausschnitt Übersicht Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen (Liblar) der Stadt Erftstadt
Quelle: Stadt Erftstadt, Juni 2014

In den für den Masterplan relevanten Schwerpunktbereichen bestehen 18 rechtskräftige Bebauungspläne:

- BP 13 D, 1. Änderung: dieser Bebauungsplan umfasst einen Bereich entlang der Carl-Schurz-Straße (Hsnr. 121 – 129) sowie westlich der Grachtstraße. Ziel ist die Schaffung von Planungsrecht für den Bau zweier dreigeschossiger Mehrfamilienhäuser im Bereich der Grachtstraße.
- BP 34: dieser Bebauungsplan aus dem Jahre 1960 diente der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Bebauung im Bereich der Grachtstraße / Bliesheimer Straße.
- BP 35: der Bebauungsplan aus dem Jahre 1960 weist Gemeinbedarf aus, um dem steigenden Bedarf an Schul- und Hallensportflächen gerecht zu werden.
- BP 36: im Bereich Mühlenweide dient dieser Bebauungsplan der Sicherung von Straßenverkehrsflächen.

- BP 94: der Bebauungsplan umfasst den Bereich zwischen der K45 und der Seestraße und dient der Sicherung als Wohnbaufläche durch den Bau von Wohnhäusern in zweigeschossiger Bauweise.
- BP 96: der Bebauungsplan umfasst den Bereich zwischen dem Bahndamm der ehemaligen Bahntrasse Liblar – Horrem und der Straße Am Vogelsang und zielt auf eine wesentliche Verbesserung der städtebaulichen Situation in der bestehenden Gemengelage.
- BP 96, 1. Änderung: die Änderung betrifft den Teilbereich „Am Vogelsang“ des Bebauungsplanes Nr. 96 und schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Servicestation für Wohnmobile.
- BP 97.2: dieser Bebauungsplan diene der Sicherung einer innerörtlichen Verbindungsstraße (Gustav-Heinemann-Straße / K44) zwischen Liblar und Lechenich.
- BP 101: der Bebauungsplan sicherte Flächen für ein Hallenbad und ein Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von rund 6.000 m² westlich der Bliesheimer Straße.
- BP 101 A: der Bebauungsplan diene der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Behebung der städtebaulichen Missstände in den Baublöcken 3 und 4 des Einkaufszentrums.
- BP 105: der Bebauungsplan sicherte Flächen für die Erweiterung des Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von rund 5.500 m², die Errichtung eines Rathauses und einer Feuer- und Rettungswache sowie von Läden, Büros und Wohnungen.
- BP 107: dieser Bebauungsplan diene ebenfalls einer Erweiterung des Kerngebietes um Rathaus, Einkaufszentrum, etc.
- BP 111: dieser Bebauungsplan diene der Errichtung eines Bau- und Heimwerkermarktes südlich des Einkaufszentrums.
- BP 111, 1. Änderung: dieser Bebauungsplan diene der Erweiterung des Bau- und Heimwerkermarktes sowie der Errichtung eines Büro- und Ärztehauses an der Gustav-Heinemann-Straße.
- BP 113: mit diesem Bebauungsplan sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung eines Vollsortimenters an der Köttinger Straße geschaffen worden.
- BP 143: der Bebauungsplan diene der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des Discounters an der Köttinger Straße.
- BP 161: der Bebauungsplan dient der Erweiterung der Wohnbauflächen im Bereich Seestraße.
- BP 168: der Bebauungsplan umfasst den Bereich zwischen Spickweg, Bahndamm und Ville-Gebiet und dient der Sicherung als Wohnbaufläche.

Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung in den Schwerpunktbereichen kommt dem Bebauungsplan Nr. 152 eine besondere Bedeutung zu. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 152, E.-Liblar, Brühler Straße soll die planungsrechtliche Grundlage für eine künftige geordnete städtebauliche Entwicklung nördlich der Brühler Str. und westlich der Max-Planck-Str., mit dem zentralen Baustein Gewerbebrachen Konversion (ehem. Zervos-Gelände) geschaffen werden.

Ziel der Planung ist es, den Bereich zu erschließen und auf Grundlage der Gesamtkonzeption eine Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern sowie einzelnen Mehrfamilienhäusern zu realisieren.



Abbildung 29: Städtebauliches Konzept; Bebauungsplan Nr. 152 E.-Liblar, Brühler Straße
Quelle: Stadt Erfstadt

Auffällig ist, dass weite Teile der Carl-Schurz-Straße, nach Aufhebung des unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht mehr tragfähigen Bebauungsplans Nr. 13, nicht mehr den Bestimmungen eines gültigen Bebauungsplans unterliegen. In diesem Bereich sind also derzeit die Inhalte des §34 Baugesetzbuch (BauGB) anzuwenden.

Im Hinblick auf die Ziele des Masterplanes kann es notwendig werden, Planungsrecht für bestimmte Stadträume oder Maßnahmen anzupassen bzw. neu zu schaffen. Der konkrete Bedarf sowie die voraussichtliche Vorgehensweise werden zu einem späteren Zeitpunkt, im Zuge der konkreten Maßnahmenbeschreibungen, formuliert.

5.2 Tangierende Projekte und Planungen

In den vergangenen Jahren sind für den Masterplan Liblar bedeutende Projekte in die Realisierung gegangen bzw. es wurde mit konkreten Planungen begonnen. Zu diesen Projekten, welche in den Gesamtkontext zu stellen sind und synergetische Wirkungen entsprechend den Zielsetzungen des Masterplans erzielen, zählen auch interkommunale Projekte der öffentlichen Hand sowie private Projekte.

Bebauungsplan Nr. 152: Revitalisierung einer Gewerbebrache

Synergieeffekte durch tangierende Projekte

Eine Auswahl der bedeutendsten Projekte und Planungen dieser Art, von deren Umsetzung positive Effekte für den Untersuchungsraum erwartet werden, werden im folgenden Abschnitt kurz vorgestellt:

Projekte „Regionale 2010“:

- Erlebnisraum Römerstraße
- Stadtgarten in Liblar (RegioGrün)
- Erlebnisroute Villeseen (RegioGrün)
- Erlebnisweg „Tagebaufolgelandchaft“ (RegioGrün)

weitere städtebauliche Entwicklungsprojekte:

- Entwicklung Bahnhofsgelände
- Entwicklung Gewerbebrache „Zervos-Gelände“
- Entwicklung Ortskernwohnen „Oase am Schloss“
- Entwicklung Ortskernwohnen „Am Stadtgarten“

Planungsziele und Plankonzepte in Hinblick auf den Klimaschutz

- Regeneratives Energiekonzept Stadt Erftstadt, 2014

5.2.1 Erlebnisraum Römerstraße

Das mit EU- und Landesmitteln geförderte Projekt Erlebnisraum Römerstraße | Agrippastraße – Via Belgica lässt ab 2014 die römischen Fernstraßen im Rheinland wieder „erfahrbar“ werden. Die hiesigen Abschnitte der Agrippastraße (von Köln nach Lyon) werden damit für die Zukunft gesichert und für die Öffentlichkeit erlebbar gemacht. Auf einer Rad- und Wanderoute, die auf oder nahe am historischen Verlauf der beiden Straßen geführt wird, wird der Erlebnisraum für Gäste spürbar gemacht. Zahlreiche Informationstafeln an den Sehenswürdigkeiten entlang der Route erschließen sowohl die römische Besiedlung als auch Denkmäler jüngerer Zeit. Durch Liblar deckt sich der Verlauf der historischen Römerstraße weitgehend mit der Trasse der Carl-Schurz-Straße, was einen wichtigen Aspekt für die weitere städtebauliche Entwicklung des Ortskerns sowie für Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum darstellt.

In Erftstadt-Liblar wurden neben den Informationsstelen, von denen sich eine im Zentrum am Carl-Schurz-Platz befindet, ein kleiner Rast- und Informationspunkt im Bereich der Seestraße sowie die Mansio Erftstadt westlich des Marienhospitals errichtet. Der Pavillon der Mansio Erftstadt wurde auf der dafür bereits im Frühjahr 2013 hergerichteten Fläche am südwestlichen Ende der Carl-Schurz-Straße aufgestellt.

bedeutende interkommunale und private Projekte

„Regionale 2010“

historische Stadtachse wieder erlebbar bzw. erfahrbar machen

Römerstraßen-Informationssystem



Abbildung 30: Der Pavillon der Mansio Erfstadt
Quelle: Stadt Erfstadt

Die Errichtung der Mansio als Informations- und Umsteigepunkt vom Auto aufs Fahrrad ist mit einer Fahrradabstellanlage, einer Abstellfläche für Pkws und einem Aufenthaltsbereich ausgestattet worden.



Abbildung 31: links: Blick auf die Carl-Schurz Straße, rechts: Blick auf die „Agrippastrasse“ in Richtung Carl-Schurz-Straße
Quelle: Stadt Erfstadt

5.2.2 Stadtgarten in Liblar

Auf dem grünen Weg durch Liblar vervollständigt der neue Stadtgarten die Grünachse vom Schlosspark Gracht über den Gesundheitsgarten um das Marienhospital bis zur Erftaue. Beim Teilprojekt „Stadtgarten Liblar“ wird deutlich, dass durch RegioGrün auch Grünflächen gesichert werden können, da es zunächst Überlegungen gab, das Areal zu bebauen. Die ehemals als Ackerland genutzte Fläche wurde als Parkanlage mit Wegen und zentralem Platz gestaltet, sodass 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, im Jahr 2013 realisiert wurde. Durch die Parkgestaltung wurde ein wichtiger Lückenschluss im Biotopverbund in der vorhandenen Grünachse in Liblar erreicht.

Aufenthaltsbereich an der Mansio Erfstadt

Verbindungselement zwischen Schloss Gracht, Gesundheitsgarten und Erftaue



Abbildung 32: Stadtpark Liblar
Quelle: www.regio-gruen.de

5.2.3 Erlebnisroute Villesen

Die ‚Erlebnisroute Villesen‘ erschließt für Radfahrerinnen und 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 Erftstädter Stadtgebiet ist die Errichtung von 5 Informationspunkten auf Plätzen mit Aufenthaltsqualität entlang der Route im Bereich Liblarer See (Seestraße), am Bahnhof Erftstadt, in Gymnich, in Lechenich und in Bliesheim realisiert worden.

Durch diese Erlebnisroute wird ein maßgeblicher Teil in der historischen Entwicklung des Stadtteils Liblar zugänglich gemacht, da die Villesen wie bereits im Kapitel 2.2 beschrieben, durch den Liblar stark prägenden Braunkohlentagebau entstanden sind. Dieser Aspekt wird zusätzlich als Schwerpunkt des Erlebnisweges „Tagebaufolgelandschaft“ thematisiert.

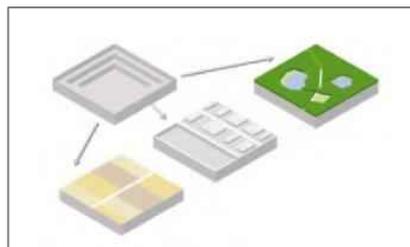


Abbildung 33: Bergbaufolgelandschaften
Quelle: www.regio-gruen.de

5.2.4 Erlebnisweg „Tagebaufolgelandschaft“

Das Projekt Erlebnisweg „Tagebaufolgelandschaft“ macht die Geschichte der Villesenlandschaft 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 Abbau-

Historie Liblars durch Erlebnisroute zugänglich machen

Braunkohlenabbau und Rekultivierung als Themenschwerpunkte

geschichte thematisiert werden. Auf Erfstädter Stadtgebiet sind im Bereich Liblar und entlang vorhandener Waldwege in der Ville zur Qualifizierung der Wegeverbindung sieben Wegweiser zur besseren Orientierung und sieben Informationstafeln realisiert worden.

Neben den Projekten der „Regionale 2010“ sind nachfolgend beschriebene Projekte ebenfalls von großer Relevanz für den Masterplan.

5.2.5 Entwicklung Bahnhofsgelände

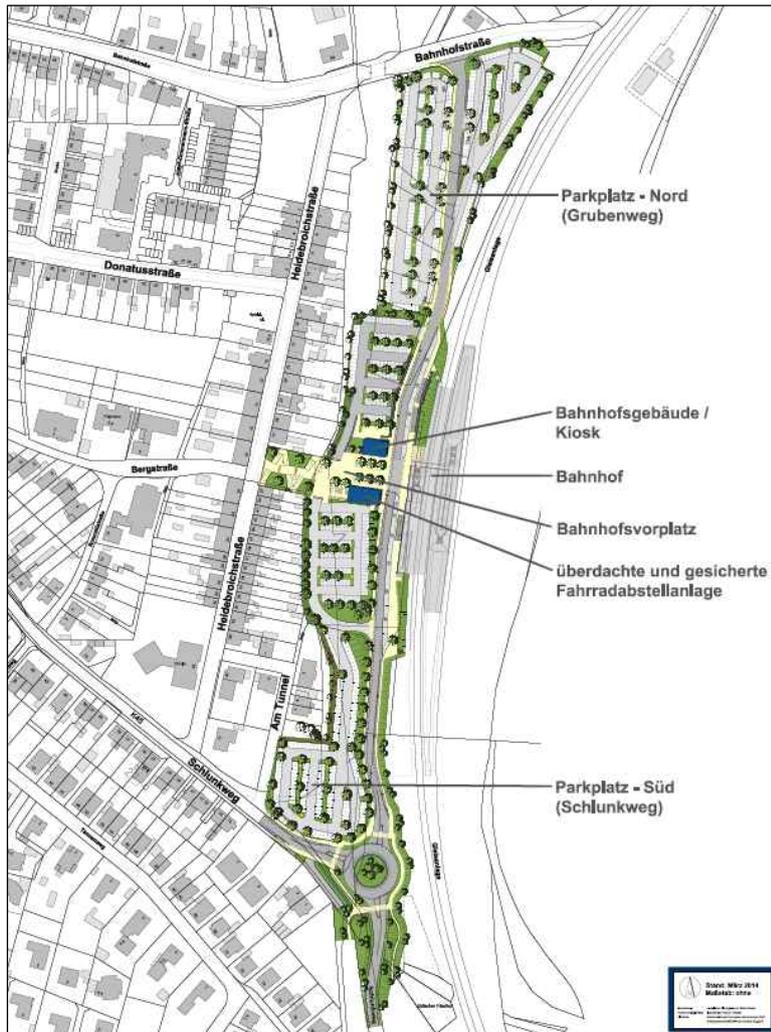


Abbildung 34: Ausbauplanung Bahnhof Erfstadt; Stand März 2014
Quelle: Stadt Erfstadt

Eine Planung, die von Seiten der Stadt bereits länger verfolgt wird, nun aber in die Realisierungsphase eingetreten ist, ist die Neuordnung und Umgestaltung des Bahnhofsbereichs in Liblar. Mitte Januar 2015 begannen die Arbeiten an der Modernisierung, die Maßnahmen unterschiedlicher Schwerpunkte umfasst.

Neben technischen Maßnahmen, wie beispielsweise die Modernisierung des Mittelbahnsteigs an den Gleisen 2/3 auf künftig 170 Metern Länge und neuer Höhe von 76 Zentimetern für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg, werden auch Maßnahmen im Rahmen des Grünraumkonzeptes im Bereich

Neuordnung und Umgestaltung des Bahnhofsbereichs

Start der Bauarbeiten im Januar 2015

des Bahnhofs sowie die Umsetzung eines Lichtkonzeptes berücksichtigt. Neugebaut werden zudem eine Personenunterführung (PU), Rampen- und Treppenanlagen und Bahnsteigdächer auf beiden Seiten.

Die gesamten Maßnahmen werden voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen sein. Die Umgestaltung des Bahnhofs in Liblar ist ein bedeutender Schritt zur Sicherung des wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunktes in der Gesamtstadt Erftstadt.

5.2.6 Entwicklung Gewerbebrache „Zervos-Gelände“

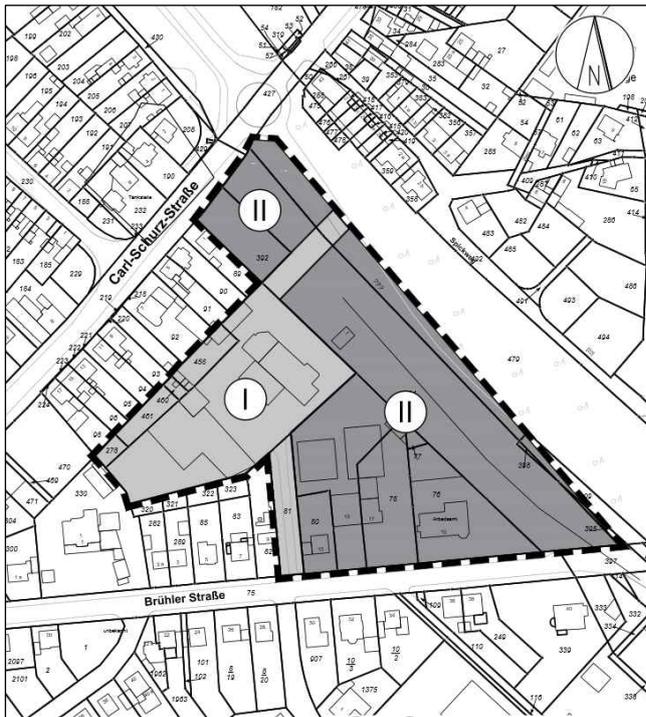


Abbildung 35: Anlage zum Bebauungsplan
Nr. 152, E.-Liblar, Brühler Straße
Quelle: Stadt Erftstadt

Mit der Änderung und Vergrößerung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 152, E.-Liblar, Brühler Straße, soll eine weiterführende bauliche Entwicklung der Teilfläche - im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt - zu Wohnbauzwecken realisiert werden (vgl. a. Kap. 5.1). Es handelt sich hierbei im Kern um das ehemalige Betriebsgelände der Firma Zervos sowie um umgebende Flächen: zum einen geht es um die sich im Besitz der Stadt Erftstadt befindlichen Grundstücke entlang der Carl-Schurz-Straße sowie der Max-Planck-Straße (Ville-Express, Reise-mobilstellplatz) und zum anderen um das Betriebsgelände der Firma Preiter.

Da der Pachtvertrag des Ville-Express zum 31.12.2015 ausläuft und keine Fortführung der Nutzung beabsichtigt ist, wird die Fläche, auf der Lok und Wagons stehen, ebenso wie das Betriebsgelände der Firma Preiter, der Fläche zur geplanten baulichen Nutzbarmachung zu Wohnzwecken zugeführt (vgl. Kap. 5.1).

Revitalisierung einer
Gewerbebrache

Stärkung innerstädtischer
Wohnstandort

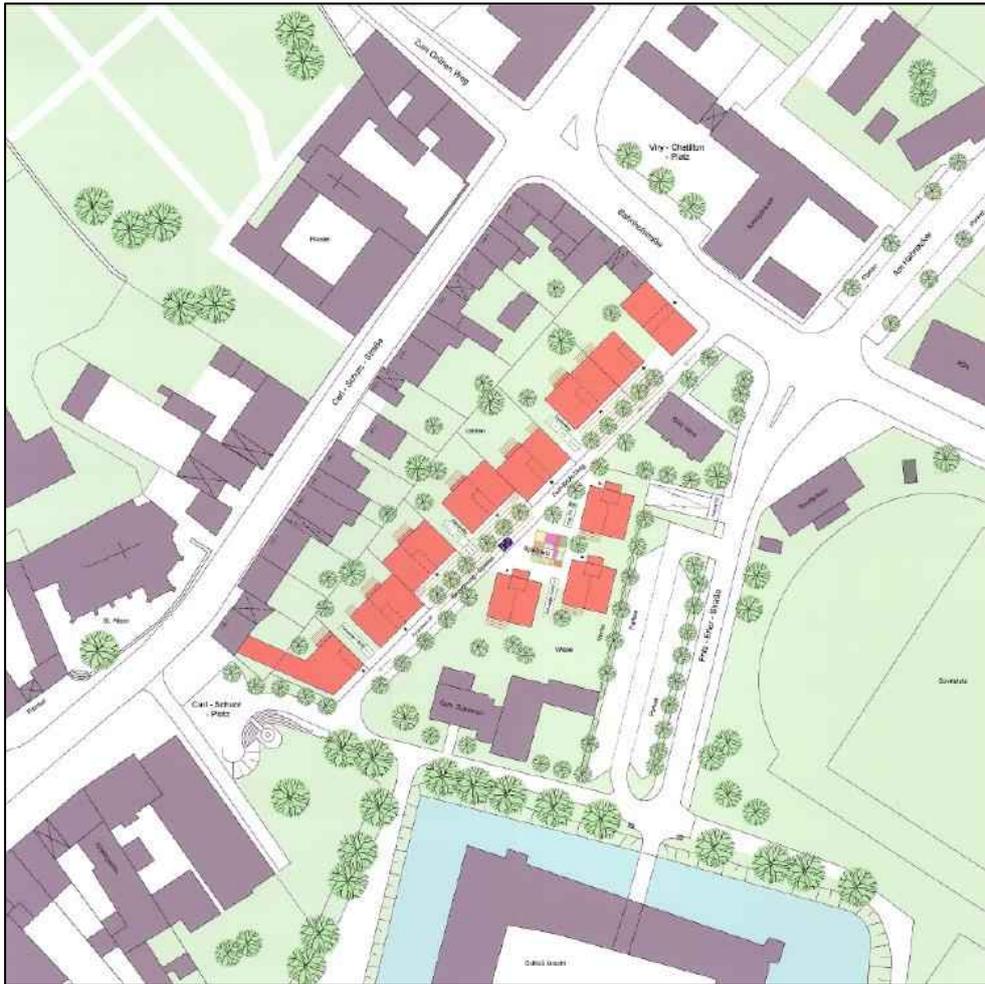


Abbildung 37: Städtebaulicher Entwurf „Schloss-Oase“ Ertstadt-Liblar
Quelle: Stadt Ertstadt

Die Planung entspricht den Entwicklungszielen für die künftige städtebauliche Neuordnung und Revitalisierung der Carl-Schurz-Straße und deren Umfeld. Im Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung wurde die Planung - vorbehaltlich einiger Anpassungspunkte - bereits zustimmend zur Kenntnis genommen.

**barrierefreies Wohnen
in Nachbarschaft zu
Schloss Gracht**

5.2.8 Entwicklung Ortskernwohnen „Am Stadtgarten“

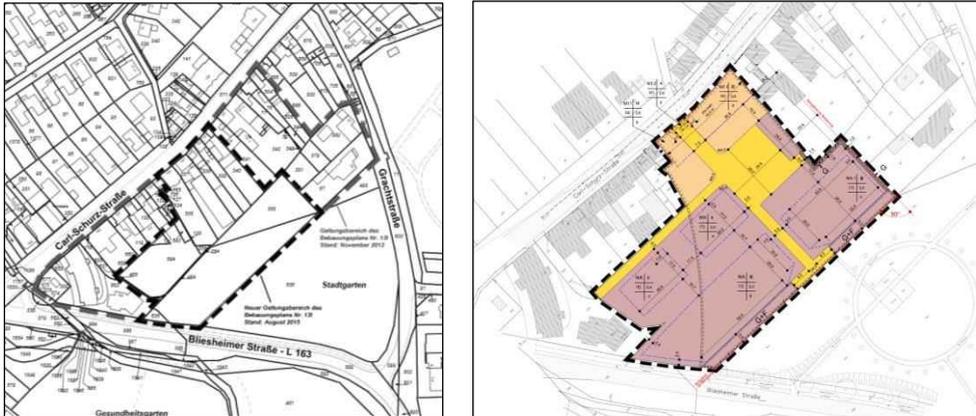


Abbildung 38: Bebauungsplan Nr. 131, Erfstadt- Liblar Carl-Schurz-Straße, links: Anlage zum Beschluss, rechts: Bebauungsplan-Vorentwurf
Quelle: Stadt Erfstadt

Im Plangebiet ist durch einen Investor die Errichtung eines Seniorenzentrums, von betreutem Wohnen, einem Appartementhaus und von gefördertem Wohnraum geplant. In der Zwischenzeit wurde der Planentwurf auf der Grundlage des vorgestellten Bebauungsvorschlags und in Abstimmung mit dem Investor und dem beauftragten Architekturbüro fortentwickelt. Die Planungen wurden der Öffentlichkeit am 24.06.2015 vorgestellt.



Abbildung 39: Städtebaulicher Entwurf Nr. 131 Erfstadt-Liblar, Carl-Schurz-Straße
Quelle: Stadt Erfstadt

verschiedene Wohnformen entstehen am Stadtgarten

Seniorenzentrum ist wichtiger Projektbaustein

Die Bebauung soll sich zum einen entlang der Carl-Schurz Straße erstrecken, in deren Verlauf mehrere marode Bestandsgebäude abgerissen und durch ein 3-geschossiges Mehrfamilienhaus ersetzt werden, zum anderen soll der hintere Bereich in Richtung Stadtgarten mit 2-3-geschossiger Wohnbebauung und dem 3-geschossigen Seniorenpflegezentrum entwickelt werden.

Aus Sicht des Masterplans ist das beschriebene Projekt geeignet, gerade für den von Leerständen und Mindernutzungen stark durchzogenen Bereich der Carl-Schurz-Str., zwischen Köttinger und Bliesheimer Straße, dringend notwendige Impulse zu geben. Außerdem kann die mit diesem Projekt u. a. vorgesehene Realisierung eines Seniorenzentrums als wichtiger Schritt in Bezug auf den demographischen Wandel, bzw. für die in Kapitel 3 beschriebene Nachfrage an altersgerechtem Wohnen eingestuft werden.

5.2.9 Klimaschutz und regenerative Energien

Um energieeffiziente und flächensparende Siedlungs- und Nutzungsstrukturen sowie eine verstärkte Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien zur Verringerung des Strom- und Wärmebedarfs, des CO₂-Ausstoßes (Minderung des Treibhaus-Effektes) zu erreichen, sind vielfältige Anforderungen zu beachten. Es gilt vor allem frühzeitig auf eine Anpassung der Infrastrukturen sowie der Siedlungs- und Freiraumstrukturen an den Klimaschutz hinzuwirken und Auswirkungen des Klimawandels zu berücksichtigen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang vor allem eine reduzierte Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen und die Umsetzung des flächenpolitischen Ziels der Bundesregierung (bundesweiter Flächenverbrauch <30 ha/ Tag bis 2020).²³ Ein nachhaltiges Flächenmanagement kann hier u. a. durch Wiedernutzung von brachgefallenen Flächen (z.B. Baulücken oder ehemalige Betriebsflächen) sowie durch Nachverdichtung im Innenbereich erreicht werden.

Auch weitere Aspekte wie die Einführung des Energiepasses für Gebäude oder die stetige Verschärfung der gesetzlichen Mindeststandards im Rahmen der Energieeinsparverordnung (EnEV)-Novellierungen 2007, 2009, 2014 und 2016 verdeutlichen die Anforderungen zum Klimaschutz durch energetische Sanierung des Gebäudebestandes und eine energetisch hochwertige Erstellung von Neubauten. Dabei sind aber gleichzeitig für das Gebäude selbst sowie das stadträumliche Umfeld die baukulturelle Qualität zu wahren und gestalterische Auswirkungen zu beachten (z. B. Denkmalschutz). Dies trifft insbesondere auf eine bautechnisch und ökologisch sinnvolle äußere Wärmedämmung und Photovoltaikanlagen zu.

**Klimaschutz und
Stadtbildpflege sind in
Einklang zu bringen**

²³ <http://www.bmub.bund.de/P2220/>; Stand: 16.07.2014

Die Stadt Erftstadt hat im Jahr 2014 ein Regeneratives Energiekonzept erarbeitet, in dem für die Stadt Erftstadt folgende Klimaschutzziele entworfen worden sind:

- Bilanzielle Stromautarkie bis zum Jahr 2030
- Steigerung der regenerativen Wärmeerzeugung auf 20% bis zum Jahr 2030 und auf 45% bis 2050²⁴

Die quantitativen Ziele lassen sich nur erreichen, wenn es gelingt, Bürger und städtische Akteure zum Handeln zu aktivieren. Nur durch ihre Unterstützung lässt sich eine klimafreundliche Energieversorgung realisieren. Dieser Aspekt wird in den nachstehend qualitativen Zielsetzungen berücksichtigt:

- 1) *Mobilisierung von Bürgern und städtischen Akteure für Erneuerbare-Energien-Projekte*
- 2) *Steigerung des Anteils der Eigenstromerzeugung aus Erneuerbaren Energien*
- 3) *Starke Berücksichtigung von Erneuerbaren Energien bei Bestands- und Neubauprojekten*

Da die Stadt Erftstadt über umfangreiche Potenziale zum Ausbau Erneuerbarer Energien verfügt, ist in Hinblick auf eine stringente Umsetzung ein Maßnahmenkatalog angefertigt worden.

Der Maßnahmenkatalog führt zunächst übergeordnet zu betrachtende Maßnahmen auf, die eine verstärkte Berücksichtigung von Erneuerbaren Energien im Bestand und Neubau vorsehen. Die weiteren Maßnahmen formulieren konkrete Maßnahmen und Projekte, die den Ausbau Erneuerbarer Energien begünstigen. Dabei spielt insbesondere die Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle. Denn es muss gelingen, Bürger und städtische Akteure für die Umsetzung von Maßnahmen und Projekten zu gewinnen. Nur durch ihre Unterstützung wird es möglich sein, die ehrgeizigen Ziele zum Ausbau Erneuerbarer Energien zu erreichen. Darüber hinaus ist ihre Einbindung erforderlich, um die Akzeptanz gegenüber Erneuerbare Energien zu erhöhen.²⁵

Regeneratives Energiekonzept

Kernaspekte „Bewusstseinsbildung“ und „Mobilisierung“

Maßnahmenkatalog liegt vor

Vorbildfunktion kommunaler Maßnahmen

²⁴ Regeneratives Energiekonzept Stadt Erftstadt, Juni 2014

²⁵ Regeneratives Energiekonzept Stadt Erftstadt, Juni 2014

Handlungsfelder (HF)	Maßnahmen			
übergeordnete Maßnahmen				
HF 1 Vorbildliche Neubauprojekte, Muster-Sanierungen mit Fokus auf Erneuerbare Energien	1.1 Anforderungen an Bestandsgebäude für den Einsatz Erneuerbarer Energien	1.2 Anforderungen an den Neubau für den Einsatz Erneuerbarer Energien	1.3 Spezifische Vorgaben für Mehrfamilienhäuser	1.4 Spezifische Vorgaben für Gewerbeimmobilien
	1.5 Beobachtung und Unterstützung neuer Technologien und Entwicklungen zum Ausbau Erneuerbarer Energien	1.6 Förderantrag für Klimaschutzmanager		
spezifische Maßnahmen				
HF 2 Steigerung der regenerativen Strom- und Wärmeproduktion auf dem Stadtgebiet Erftstadt	2.1 Ausweisung von Konzentrationszonen für Windenergie	2.2 Bereitstellung und Nutzung von Biomasse (neue Einsatzstoffe)	2.3 Eigennutzung PV-Strom	2.4 Wettbewerb „Energieautarker Stadtteil“
	2.5 Potenzialanalyse Abwasserwärme	2.6 Potenzialanalyse Wärmenetze auf regenerativer Basis	2.7 Bürgerenergieanlagen	
HF3 Öffentlichkeitsarbeit / Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung	3.1 Verankerung der Erneuerbaren Energien in den regionalen Medien	3.2 Netzwerk für den Einsatz von Erneuerbaren Energien	3.3 Schaffung von Informations- und Bildungsangeboten	3.4 Zentrale Beratungsstelle

Abbildung 40: Maßnahmenkatalog Handlungsfelder
 Quelle: Regeneratives Energiekonzept Stadt Erftstadt

Die Bedeutung des städtischen Beitrages zum Klimaschutz ist unumstritten. Darüber hinaus können durch kommunale Strategien oder die vorbildhafte Durchführung eigener kommunaler Projekte (Sanierungen etc.) in diesem Themenfeld auch private Akteure zum nachhaltigen Handeln motiviert werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Querschnittsthema Klimaschutz auch Gegenstand des Masterplanes Liblar ist. Deutlich ablesbar wird dies u. a.

- beim Entwicklungsgrundsatz Innen- vor Außenentwicklung (z.B. Reaktivierung Betriebsgelände Zervos für Wohnen),
- bei der Schaffung kurzer Wege und attraktiver Wegeverbindungen zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs oder
- bei der geplanten Verknüpfung von Beratungen bzw. Förderungen von privaten Maßnahmen zur Stadtbildverbesserung mit energetisch sinnvolle Maßnahmen.

Masterplan und Klimaschutz

5.3 Bestehende Zweckbindungen

Projekte, deren Finanzierung im Rahmen früherer Fördermaßnahmen ermöglicht wurde, unterliegen einer Zweckbindungsfrist. In dieser zeitlichen Frist dürfen die Maßnahmen nicht zweckentfremdet, d.h. umgestaltet werden. Nur in seltenen, gut begründeten Fällen können Ausnahmen möglich sein.

In Liblar sind Zweckbindungen auf zwei Fördermaßnahmen größeren Umfangs vorhanden. Im Rahmen regionaler Strukturentwicklung wurden in Liblar Projekte der „Regionale 2010“ aus den Bereichen RegioGrün sowie Erlebnisraum Römerstraße gefördert. Darüber hinaus unterliegen auch die Städtebaufördermaßnahmen im Bereich Carl-Schurz-Straße (Abschnitt zwischen Köttinger Straße und Bahnhofstraße sowie der Marienplatz) einer Zweckbindung.²⁶

5.3.1 „Regionale 2010“

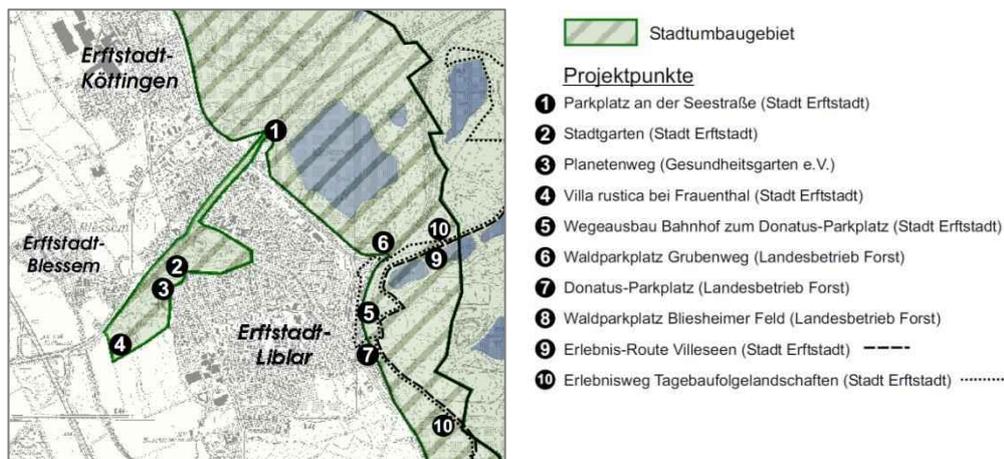


Abbildung 41: Auszug aus Anlage 1 zum Beschluss vom 15.12.2009 Stadtumbaugebiet und Projektunkte der Regionale 2010
Quelle: Stadt Erfstadt

Der Förderung der städtebaulich-landschaftsgestalterischen Interventionen wurde als Gebietskulisse ein Stadtumbaugebiet gem. § 171 b Baugesetzbuch zugrunde gelegt.

Das Projekt Erlebnisraum Römerstraße wird durch Land und EU gefördert. Der Bewilligungszeitraum dieses Projekts lief bis zum 31.12.2014. Bei einer Zweckbindung von 20 Jahren endet der Zeitraum voraussichtlich mit Ende des Jahres 2034.

Die erläuterten Projekte im Bereich RegioGrün sind ebenfalls Planungen im Rahmen der „Regionale 2010“. Das Projekt erhält Zuwendung des Landes aus Landes- und Bundesmitteln und Mittel der EU „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung 2007-2013 (EFRE) - Ziel 2-Programm“. Der Bewilligungszeitraum wurde bis 31.12.2014 festgesetzt. Bei einer

²⁶ Städtebauförderung Liblar, Laufende Förderungen/ Zweckbindungen aktueller Förderprojekte, Stand 12.08.2014

Zweckbindungsfristen sind zu beachten

zahlreiche Projekte wurden im Rahmen der „Regionale 2010“ gefördert

Zweckbindung von 20 Jahren endet der Zeitraum voraussichtlich mit Ende des Jahres 2034.

Hinsichtlich der Projektinhalte vergleiche auch Kapitel 5.2.1 bis 5.2.4.

5.3.2 Städtebauförderung Carl-Schurz-Straße und Marienplatz

Bei diesen Teilabschnitten handelt es sich zum einen um den engeren Bereich des historischen Kerns (Bereich Carl-Schurz-Platz, Kirchenvorplatz St. Alban und ehem. Kloster) sowie um den Bereich des Marienplatzes.

Für die Bauabschnitte „Umbau Carl-Schurz-Straße; 1. Bauabschnitt Umgestaltung Marienplatz“ und „Umbau Carl-Schurz Straße; 2. Bauabschnitt, Umgestaltung der Bahnhofstraße bis Köttinger Straße“ wurden am 30.05.1995 bzw. am 27.06.1995 Förderanträge bei der Städtebauförderung eingereicht und später bewilligt. Mit den Zuwendungsbescheiden 05/36/95 vom 24.07.1995 (1. Bauabschnitt) und 05/08/96 vom 16.07.1996 (2. Bauabschnitt) wurde eine Zweckbindungsfrist von 25 Jahren mitgeteilt.

Da diese Maßnahme erst im Jahr 2020 / 2021 aus der Zweckbindung entlassen ist, wird eine enge Abstimmung mit der zuständigen Förderbehörde als notwendig erachtet. Die Entwicklungsziele des Masterplans sind mit den damaligen Planungsabsichten in Einklang zu bringen.

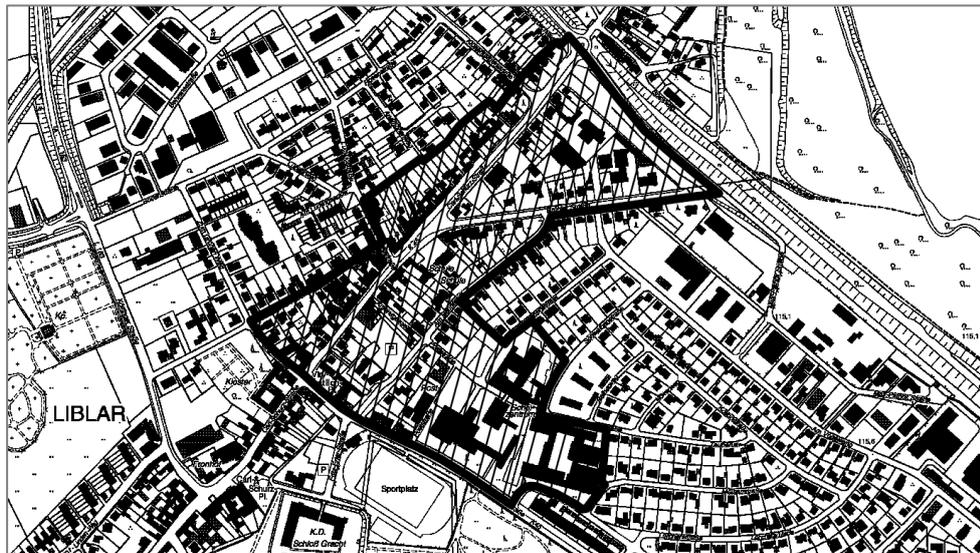


Abbildung 42: Auszug aus Plan Abgrenzung Untersuchungsraum Sanierungsmaßnahme Erfstadt-Liblar, Altstadt
Quelle: Stadt Erfstadt

Abbildung 43 zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für Vorbereitende Untersuchungen gem. §136 in Verbindung mit §141 BauGB zur Einleitung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen für das umgrenzte Gebiet sowie die Straßen Gartenstraße, Grüner Weg und Köttinger Straße. Der entsprechende Beschluss im Rat der Stadt Erfstadt erfolgte am 24.03.2009.

Abgleich der aktuellen Entwicklungsziele mit der bestehenden Zweckbindung

6. STÄDTEBAULICHE BESTANDSERHEBUNG UND -ANALYSE

6.1 Stadtteolfunktionen und Nutzungsstruktur

Im April 2014 wurde zur Untersuchung der Stadtteolfunktionen und der Nutzungsstruktur eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Aufbauend auf der im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Ertftstadt-Liblar²⁷ durchgeführten Bestandsaufnahme diente diese insbesondere der Aktualisierung der kartierten Nutzungen und konzentrierte sich überwiegend auf die Bereiche Carl-Schurz-Straße und ErtftstadtCenter. Anhand der kartographischen Darstellung lassen sich sowohl die städtebauliche Struktur als auch die räumlichen Nutzungsschwerpunkte erkennen:

Der überwiegende Anteil der Flächennutzung in Liblar ist dem Wohnen zuzuordnen. Einzelne Schulen, Kindergärten, Kirchen und weitere soziale Einrichtungen sind als Wohnfolgenutzungen entsprechend eingegliedert. Lediglich im Norden und im Osten grenzen Gewerbegebiete an. Der Siedlungsbereich Liblar umschließt das Schloss Gracht, eines der ältesten Schlösser Nordrhein-Westfalens, mit weitläufigen Grünflächen. Im Schloß selbst ist heute eine private Nutzung (European School of Management and Technology) untergebracht²⁸. Im Westen befindet sich das Marienhospital Ertftstadt-Frauenthal. Östlich an den Siedlungskörper schließt das Erholungsgebiet um den Liblarer See an. Der Bahnhof Ertftstadt (in Liblar), am südöstlichen Stadtteilrand gelegen, wird derzeit modernisiert.

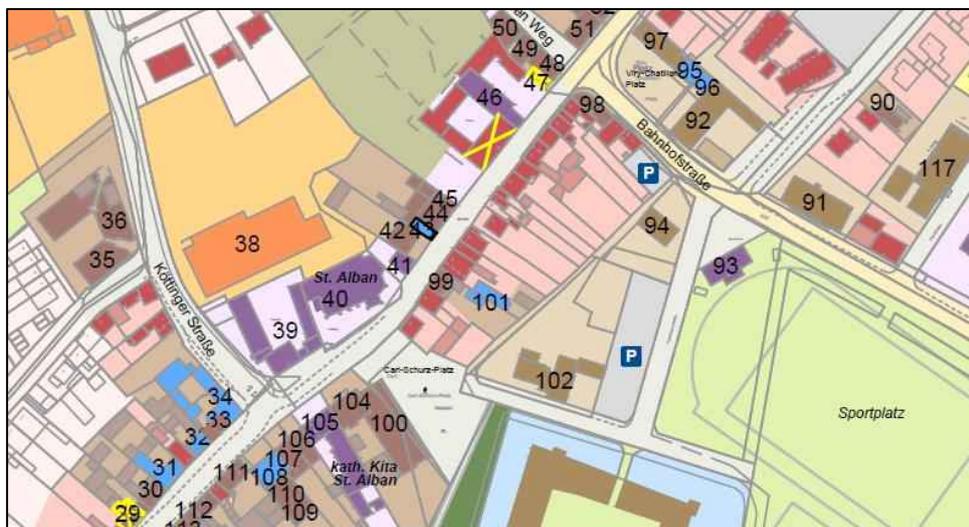


Abbildung 43: Ausschnitt aus Plan Nr. 2 Gebäude- und Flächennutzung
Bereich Carl-Schurz-Platz
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Entlang der historischen Achse der Carl-Schurz-Straße finden sich neben Wohngebäuden auch einige Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsnutzungen, die sich jedoch über die gesamte Länge der Straße zwischen der Bliesheimer Straße und der Max-Planck-Straße verteilen. Bei

²⁷ Integriertes Entwicklungskonzept Ertftstadt-Liblar, DSK, Februar 2012

²⁸ Campus der ESMT European School of Management and Technology

vertiefende Nutzungserfassung für Schwerpunktbereiche

Wohnnutzung dominiert

wertvolle innerstädtische Grünpotenziale

detaillierter Betrachtung zeigt sich, dass sich die Carl-Schurz-Straße anhand der Nutzungen in fünf Abschnitte unterteilen lässt. Davon sind drei Abschnitte, östlich der Brühler Straße, zwischen der Köttinger Straße und der Bahnhofstraße sowie westlich der Grachtstraße überwiegend durch Wohnnutzungen geprägt. An den Abschnitten zwischen der Bahnhofstraße und Brühler Straße sowie um den Knotenpunkt Köttinger Straße finden sich hingegen noch Mischnutzungen sowie Dienstleistungs- und Gastronomieangebote. Festzustellen ist allerdings, dass der gesamte Besatz deutliche Lücken aufweist, vor allem in dem Bereich zwischen der Bliesheimer Straße und der Grachtstraße, die bei Zunahme standort- bzw. funktionsgefährdend werden können. Zudem zeichnet sich ein beginnender Trend mit zunehmenden Nutzungen, die nicht der Standortqualität entsprechen, ab. Dies kann bei Fortführung zu einem deutlichen Imageverfall des Standortes Carl-Schurz-Straße beitragen.



Abbildung 44: Ausschnitt aus Plan Nr. 2 Gebäude- und Flächennutzung Bereich ErtstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Im Bereich des ErtstadtCenters sind neben Gemeinbedarfs- und öffentlichen Einrichtungen, wie dem Rathaus der Stadt Ertstadt und dem Hallenbad, vor allem Einzelhandelsbetriebe anzutreffen. Das ErtstadtCenter ist in Verbindung mit dem angrenzenden Vollsortimenter Real, dem Lidl und dem Drogeriemarkt als größter Versorgungsstandort im Stadtgebiet zu betrachten und bildet den Angebotsschwerpunkt im Nahversorgungsbereich. Ergänzend sind hier neben Gütern des kurzfristigen Bedarfs auch Güter des mittelfristigen Bedarfs vorhanden. Unmittelbar angrenzend finden sich weitere Gemeinbedarfseinrichtungen wie die Feuerwehr und die Musikschule.

Wie erwartet bestätigen die aktuellen Bestandserhebungen die im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzeptes Ertstadt-Liblar²⁹ bereits dargestellte Situation bzw. dargestellten Entwicklungstendenzen. So wurde z.B. bereits in 2012 die Entwicklung mehrerer Abschnitte der Carl-Schurz-Straße zu monofunktionalen Nutzungen (z.B. Wohnen) deutlich. Im Gegensatz hierzu sind größere Veränderungen für den Bereich des ErtstadtCenters zu verzeichnen, u.a. ist die Delta-Passage zwischenzeitlich umgebaut und ein Discounter angesiedelt worden.

kein homogenes Nutzungsbild entlang der Carl-Schurz-Straße

größter Versorgungsstandort im Stadtgebiet

positive Entwicklung im ErtstadtCenter

²⁹ Integriertes Entwicklungskonzept Ertstadt-Liblar, DSK, Februar 2012

6.2 Bestandsanalyse im Verkehrskonzept Erftstadt-Liblar

Die Erarbeitung des Masterplans Erftstadt-Liblar erfolgte in enger Verzahnung mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Stadtteil. Die Ergebnisse dieses Verkehrsgutachtens, das von der Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung IVV erarbeitet wurde, sind damit auch Bestandteil des Masterplans.

Besonders zu betonen ist eine, im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes durchgeführte Haushaltsbefragung 2014, die aufschlussreiche Erkenntnisse im Hinblick auf folgende Punkte zu Tage förderte:

- Aktuelles Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zur Schaffung einer Datengrundlage für die Verkehrsplanung
- Ermittelte Mobilitätskenndaten als Grundlage für die Verkehrsprognose 2025 sowie für die Wirkungskontrolle der zu erarbeitenden Maßnahmenkonzeption

6.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Stadtteil Liblar verfügt über vier Hauptverkehrsstraßen, die eine hohe Bedeutung für die überregionale und regionale Anbindung übernehmen:

- B265 – liegt nördlich des Stadtteils Liblar
- L163 – verläuft in nordsüdlicher Richtung durch den Stadtteil
- K45 – führt ebenfalls in nordsüdlicher Richtung durch Liblar
- K44 – verläuft südlich von Liblar

Während die B265 zum einen als Zubringer der A1/ A61 und der A4 dient und zum anderen über die Stadt Hürth unmittelbar nach Köln führt, binden die L163, die K45 und die K44 in regionaler Funktion an andere Stadtteile in Erftstadt an.

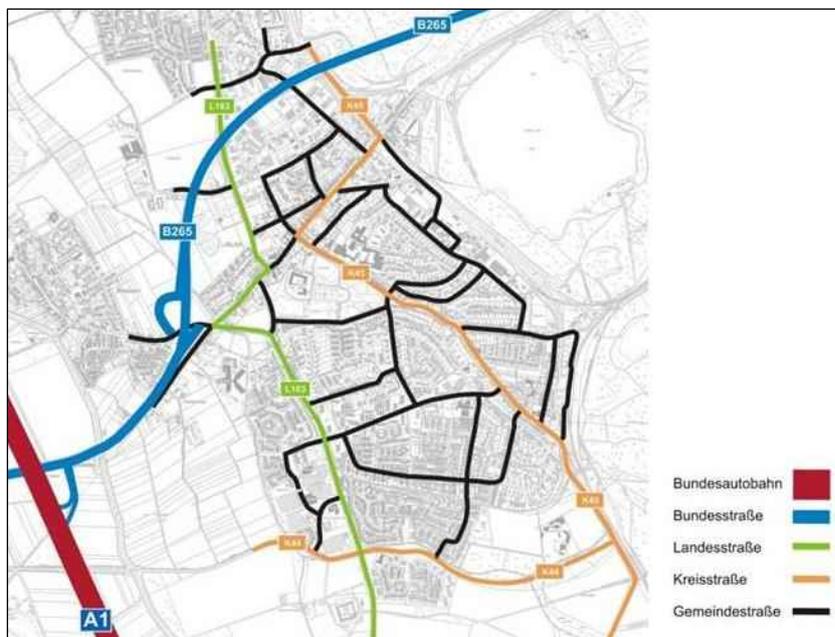


Abbildung. 45: Straßenklassifikation in Liblar
Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen

parallele Erarbeitung
(Reißverschlussverfahren)

gute überörtliche Anbindung

Abbildung 46 vermittelt einen Überblick über das Untersuchungsnetz, welches im Verkehrskonzept berücksichtigt wurde. Hier werden alle Straßen mit Verkehrsbedeutung sowie alle Straßen mit bereits bekannten Problemen dargestellt.

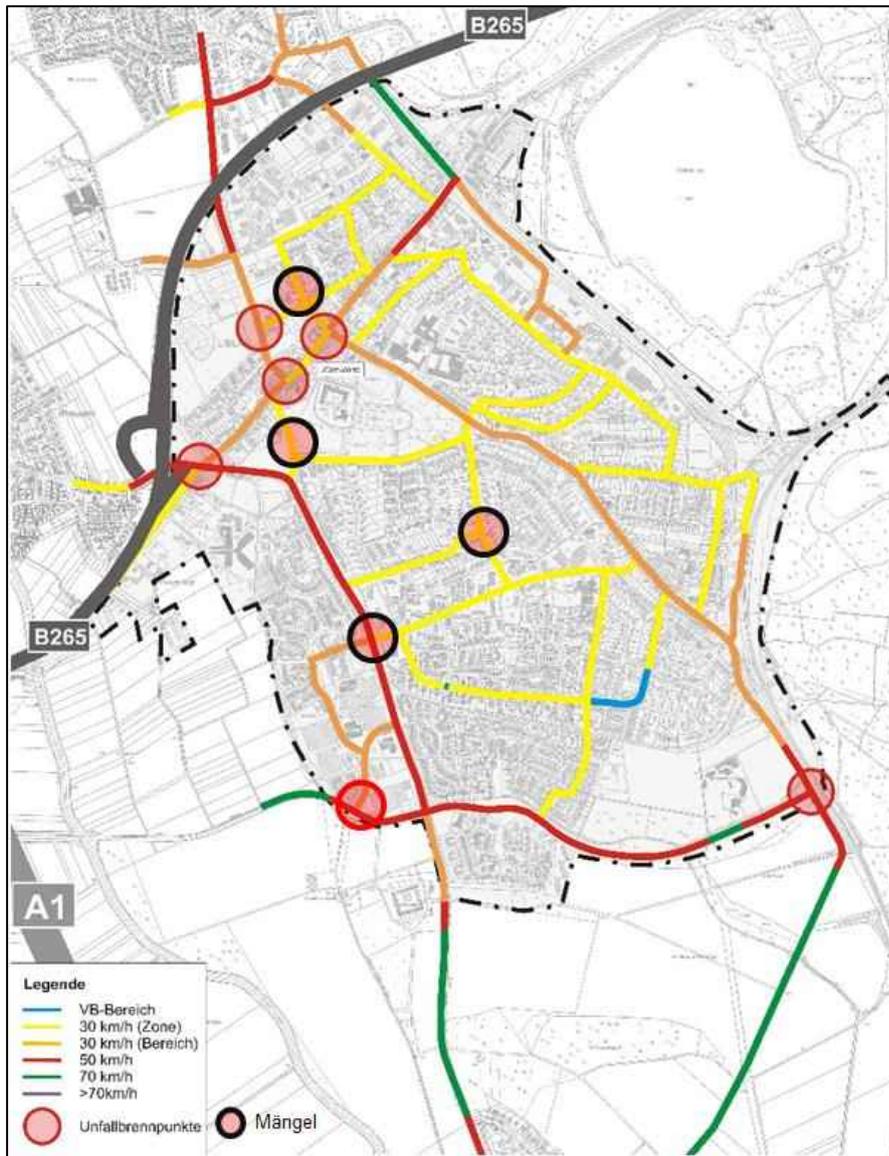


Abbildung 46: Bestand/Mängel MIV in Erfstadt-Liblar
Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen

Erste Verkehrserhebungen im August 2014 belegen hoch belastete Straßenabschnitte (B265, Carl-Schurz-Straße, L163 Bliesheimer Straße), Straßenabschnitte mit mittlerem Verkehrsaufkommen (Carl-Schurz-Straße, L163 Bliesheimer Straße, K44, K45) und stark belastete Knotenpunkte (L163 Köttinger Straße / Carl-Schurz-Straße und L163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße). Neben dieser erhöhten Verkehrsbelastung ergeben sich vor allem auch auf der Carl-Schurz-Straße Nutzungskonflikte verschiedener Verkehrsmittel und Netzunterbrechungen im Bereich der östlichen Wohngebiete und der Brühler Straße.

Konfliktbereiche MIV

stark belastete Knoten
und Nutzungskonflikte
in zentralen Bereichen



Abbildung 47: Bestandsituation in der Carl-Schurz-Straße
Quelle: eigene Darstellung

Zusätzliche Defizite im bautechnischen Zustand, die sich u. a. durch mangelhafte Oberflächengestaltung, fehlerhafte Fahrbahndimensionierung und unzureichende Sichtverhältnisse begründen lassen, sollen im Maßnahmenkonzept Berücksichtigung finden.

6.2.2 Nichtmotorisierter Verkehr

Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr sind die zentralen Einrichtungen gut und lückenlos erreichbar. Die Gehwege sind meist beidseitig vorhanden und ausreichend dimensioniert. Zudem gibt es eine hohe Anzahl sinnvoll positionierter und ausreichend gesicherter Querungsmöglichkeiten. Daneben existieren auch rein fußläufige Verbindungen.³⁰

Jedoch gibt es auch Bereiche, in denen zu schmale und unaufgeräumte Nebenflächen nicht für alle Personengruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, geeignet sind. Dies betrifft insbesondere Bereiche der Bliesheimer Straße, der Köttinger Straße und der Carl-Schurz-Straße. Eine Verbesserung der Beleuchtung bzw. der Sichtverhältnisse sollte ebenfalls in Bereichen der Carl-Schurz-Straße, der Merowingerstraße, des Schlunkweges, der Bliesheimer Straße und der Bahnhofstraße erfolgen. Außerdem sind einige neue Querungshilfen zu schaffen bzw. vorhandene zu prüfen.³¹

Die Kennzeichnung und Ausweisung der fußläufigen Wegebeziehungen ist teilweise durch den Pflanzenbewuchs verdeckt und für Ortsfremde schwer wahrnehmbar, so dass die Orientierung für Besucher schwierig ist.

Die nachstehende Grafik zeigt die Konfliktbereiche auf, die für den Fußverkehr in Liblar festgestellt wurden:

Defizite im bautechnischen Zustand

schmale, unaufgeräumte Gehwege

schwierige Orientierung

³⁰ Verkehrskonzept Ertftstadt-Liblar, Ergebnisbericht, IVV, August 2015

³¹ ebenda

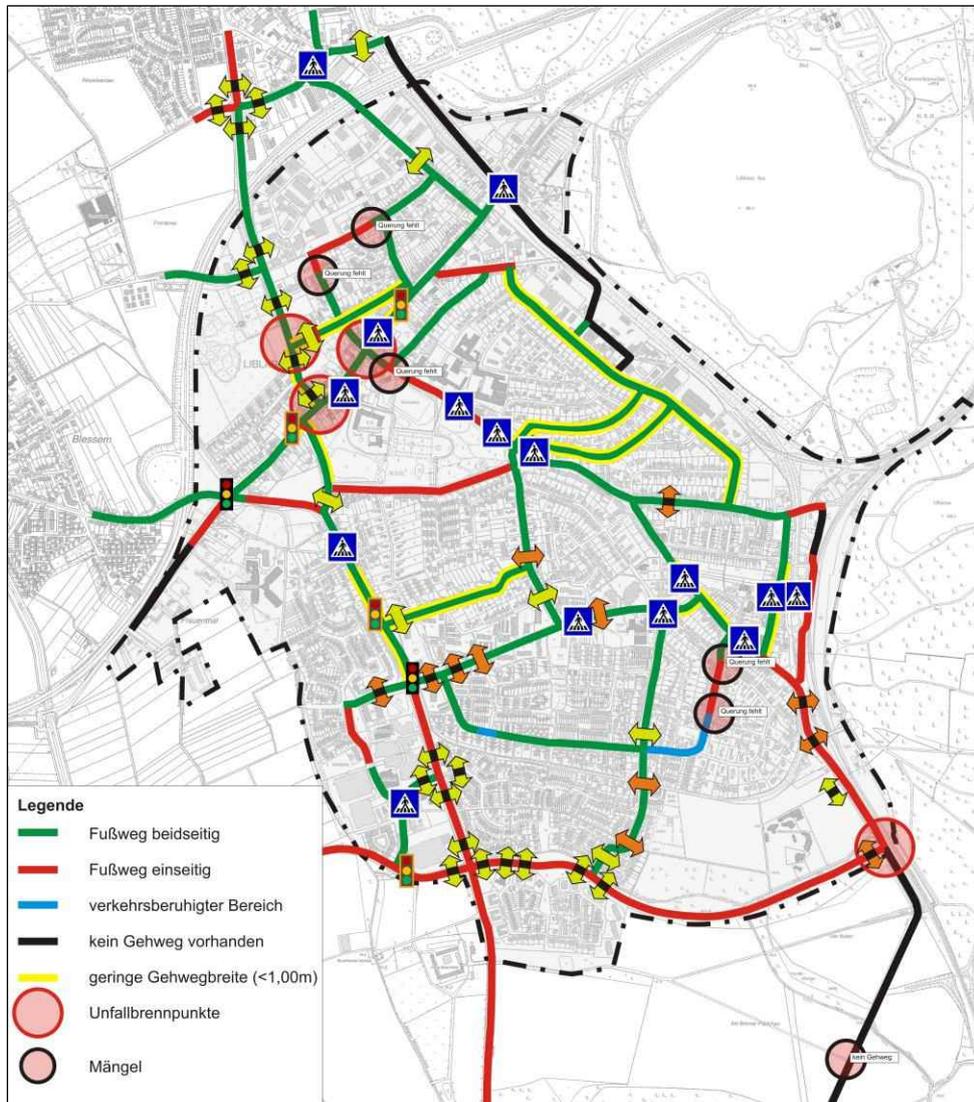


Abbildung 48: Bestand/Mängel Fußverkehr in Ertstadt-Liblar
Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen

Radverkehr

Auch im Radwegenetz verfügt Liblar über gut ausgebaute Verbindungen, durch die viele zentrale Einrichtungen beinahe lückenlos erreichbar sind. Jedoch ist auch hier in einigen Bereichen die Radwegdimensionierung anzupassen, z. B. an der Bliesheimer Straße, der Köttinger Straße und der Bahnhofstraße. Ebenso kann die Beleuchtung bzw. Sichtverhältnisse verbessert werden, z. B. an der Carl-Schurz-Straße, der Merowingerstraße, dem Schlunkweg, der Bliesheimer Straße und der Bahnhofstraße. An Abschnitten der Theodor-Heuss-Straße, des Schlunkweges und der Bahnhofstraße können vorhandene Radverkehrsanlagen durch eine Neuordnung sicherer geführt werden. Außerdem kann das Radwegenetz durch die Schließung vorhandener Lücken noch ausgebaut werden.³² Dadurch soll ein sog. Hauptnetz entstehen, das auf Schülerinnen und Schüler-, Pendle-

Konfliktbereiche Fußverkehr

Ausbau eines Hauptnetzes für Radverkehr

³² Verkehrskonzept Ertstadt-Liblar, Ergebnisbericht, IVV, August 2015

rinnen und Pendler sowie Freizeitradverkehr ausgerichtet ist. Schulen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen sowie der Bahnhof sollen dadurch schnell und sicher erreichbar gemacht werden, was nicht zuletzt mit einer konsequenten Beschilderung (inkl. Entfernungsangaben) einhergeht.³³

Die Bestand- und Mängelkarte verdeutlicht die bestehenden Konfliktbereiche innerhalb des Radverkehrs.

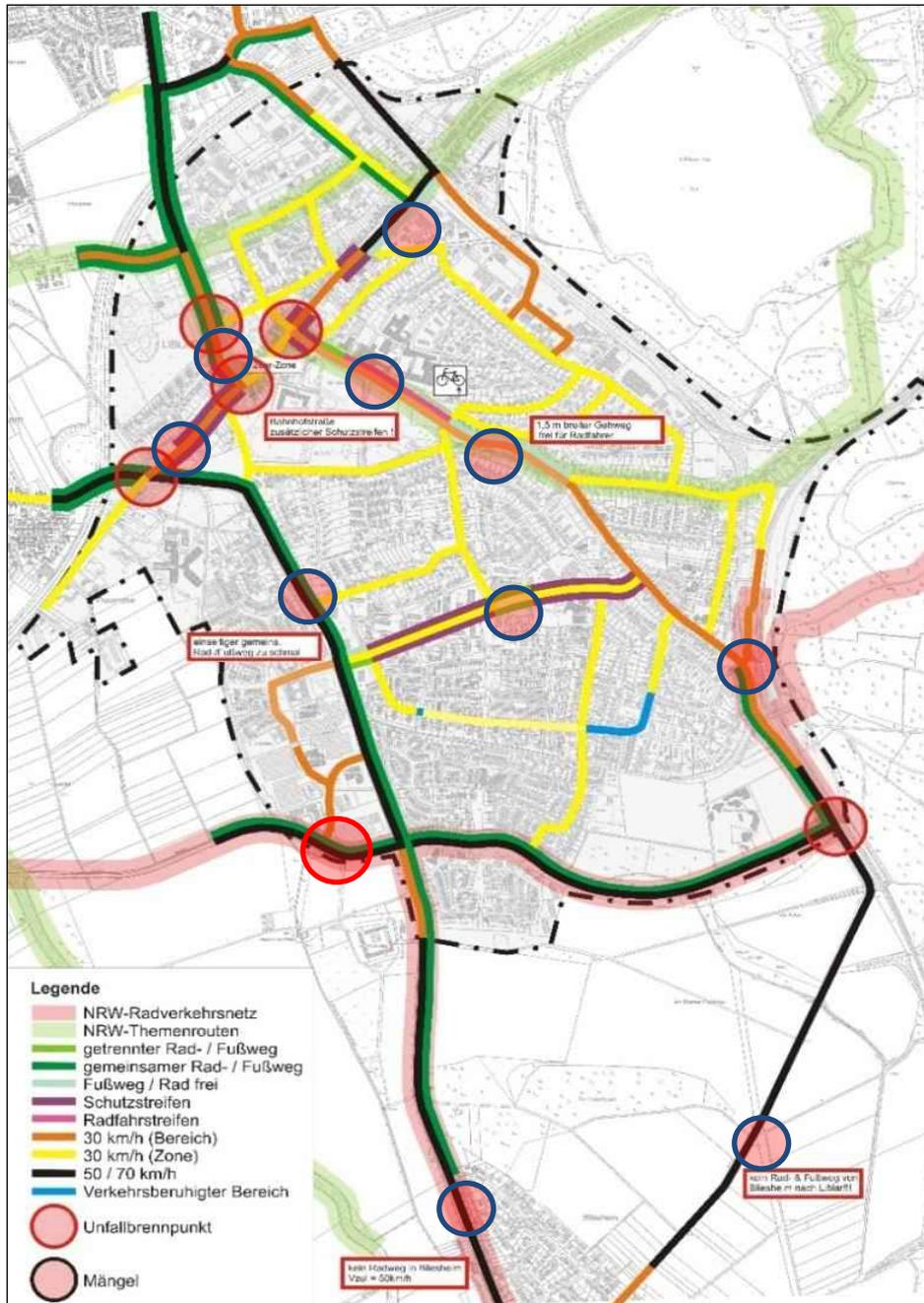


Abbildung 49. Bestand/Mängel Radverkehr in Ertfstadt-Liblar
Quelle: Ingenieurgruppe IVV Aachen

³³ Verkehrskonzept Ertfstadt-Liblar, Ergebnisbericht, August 2015

Konfliktbereiche Rad-
verkehr

6.3 Stadtstruktur und Stadtbild

Der Stadtteil Liblar ist in weiten Teilen durch eine neuzeitliche Baustruktur geprägt. Die bereits im Kapitel 2.2 beschriebene historische Entwicklung findet damit ihren deutlichen Niederschlag in der Stadtstruktur Liblars (vgl. Abbildung 50). Dementsprechend ist kein einzelnes Zentrum auszumachen. Bauliche Verdichtungen bzw. größere Strukturen, die für Zentrenentwicklungen stehen, finden sich an der Carl-Schurz-Straße, im Bereich des Bürgerplatzes sowie im Bereich des ErftstadtCenters.



Abbildung 50: Ausschnitt aus Plan Nr. 3 Baustruktur
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ausgehend von der durch ein heterogenes Bild geprägten Carl-Schurz-Straße (historischer Siedlungskern, gründer- und neuzeitliche Überformung), schließen in südlicher Richtung zunächst Reihenhaus- und Einfamilienhausstrukturen an. Der zentrale Bereich des Siedlungskörpers ist durch eine hohe Verdichtung mit vielgeschossigen Mehrfamilienhäusern (z.T. Punkthochhäuser) und der Ausgestaltung eines Quartierszentrums mit Nahversorgung geprägt (Theodor-Heuss-Straße, Bürgerplatz). Den südlichen Rand mit dem Übergang in die Landschaft bilden organische Baustrukturen. Den südwestlichen Abschluss des Siedlungskörpers bildet der Zentrumsansatz ErftstadtCenter mit den dazugehörigen Gemeinbedarfsein-

polyzentrisch angelegte Stadtstruktur

sehr heterogenes Stadtbild

richtungen (ursprünglich sollte dieser Bereich durch eine weitere Siedlungsentwicklung im Westen umschlossen werden). Neben den bedeutsamen Straßenachsen (z.B. Carl-Schurz-Straße, Köttinger Straße, Bahnhofstraße, Bliesheimer Straße) sind die als Fuß- und Radwegeverbindungen gesicherten ehemaligen (Klein-)bahntrassen als Freihaltebereiche deutlich in der Baustruktur ablesbar.

Allgemein lässt sich die dezentrale Stadtstruktur Liblars aus der Historie heraus, durch die beiden Siedlungskerne (Liblar und Oberliblar) sowie durch den dynamischen Bedeutungsgewinn im Zuge des Braunkohlentagebaus (vgl. a. Kap.2.2) begründen. Aufgrund dieser historischen Entwicklung wird das Stadtbild von Erfstadt-Liblar im stadthistorischen sowie soziokulturellen Sinn besonders durch die Carl-Schurz-Straße geprägt, der hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Ortsidentität ein besonderes Gewicht zukommt.



Abbildung 51: Ausschnitt aus Plan Nr. 4 Stadtbild (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Die Bebauung entlang der Carl-Schurz-Straße ist überwiegend in geschlossener Bauweise ausgeführt. Allerdings treten hier immer wieder Leerstände, Baulücken bzw. Brachflächen oder aus der Flucht zurückversetzte Gebäude auf (aufgehobener Bebauungsplan Nr. 13, der große Gebäudehöhen/ -massen unter gleichzeitigem Abrücken von der ursprünglichen Gebäudeflucht vorsah), die Irritationen hervorrufen und das Stadtbild stören.

Der mittlere Abschnitt der Carl-Schurz-Straße, zwischen Köttinger Straße und der Straße Zum grünen Weg, beherbergt stadtbildprägenden Altbestand in engem räumlichem Zusammenhang. Dort finden sich u.a. das Schloss Gracht, die Kirche St. Alban, der historische Frohnhof, ein ehem. Klostergebäude, ein Gasthaus im neugotischen Stil sowie ein altes Fachwerkhaus. Die Gebäude sind als Baudenkmale eingetragen und wirken einzeln, aber insbesondere in ihrer Gesamtheit identitätsstiftend für Bewohner und Besucher Liblars.

Insgesamt unvollendeter Zentrums- und Siedlungsansatz

stadtbildprägendes Ensemble im zentralen Bereich der Carl-Schurz-Straße

Baudenkmäler als identitätsstiftende Elemente



Abbildung 52: stadtbildprägende Besonderheiten
rechts: Blick auf die Kirche
links: Schloss Gracht
Quelle: eigene Darstellung

Die weiteren Abschnitte der Carl-Schurz-Straße nach Osten wie auch nach Westen sind durch ein uneinheitliches, von Leerständen und unangepassten Werbeanlagen geprägtes Straßenbild gekennzeichnet. Insbesondere sind Maßstabsprünge in Geschossigkeit und Kubatur, unpassende Materialverwendung sowie Überformung von Fachwerkfassaden als Störfaktoren häufig anzutreffen. Festzustellen ist, dass Mängel im Fassadenbild oft mit einer insgesamt vernachlässigten Bausubstanz und entsprechendem Sanierungsbedarf einhergehen.



Abbildung 53: rechts: Blick auf den Marienplatz – eine „unbelebt“ Platzfläche, links: gestörtes Fassadenbild (Maßstabsprünge, unpassende Materialverwendung)
Quelle: eigene Darstellung

Hinzu kommt, dass der wenig begrünte, zergliederte und in weiten Teilen rein funktional ausgebaute Straßenraum (außer Bereiche Carl-Schurz-Platz/ Kloster sowie Marienplatz) nicht dazu geeignet ist, das Bild zu beruhigen und zu einer Aufenthaltsqualität beizutragen. Die z.T. sehr engen Straßenabschnitte werden vom motorisierten Individualverkehr dominiert, sodass das historische Potenzial des Stadtteils sowie seine Angebote nur sehr eingeschränkt erfahrbar sind.

In diesem Kontext wird auch das Potenzial der Platzfolge Marienplatz, Viry-Chatillon-Platz und Carl-Schurz-Platz nicht annähernd ausgeschöpft.

viele Störfwirkungen beeinflussen Stadtbild negativ

keine bzw. unsensible Straßenraumgestaltung

Potenzial der Plätze kaum genutzt



Abbildung 54: Beispiel Verkehrsführung
rechts: hoher Verkehrsflächenanteil mit Trennwirkung
links: monotoner, versiegelter, wenig durchgrünter Straßenraum
Quelle: eigene Darstellung

Einige (Fuß-)Wege und Durchgänge verbinden die Carl-Schurz-Straße auf kurzem Wege mit den angrenzenden Siedlungsbereichen. Diese sind jedoch eher zweckmäßig gestaltet und bieten nur mäßig bis gar keine Möglichkeit den öffentlichen Raum zum Aufenthalt und Verweilen zu nutzen.

7. STÄDTEBAULICHE STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

Im Stärken- und Schwächenprofil wird anhand der Bestandsanalyse aus den vorherigen Kapiteln und den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer einfachen Symbolsprache ein Überblick über die im Untersuchungsraum ermittelten städtebaulichen Defizite und Potenziale gegeben (vgl. auch Pläne Nr. 5.1 und 5.2).

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Ertftstadt-Liblar eine gute Wohnattraktivität in zentraler Lage der Region Köln-Bonn mit überdurchschnittlich guten Verkehrsanbindungen bietet.

Neben diesen positiven Standortfaktoren existieren im Untersuchungsraum jedoch auch deutliche Schwächen und Defizite, die eine nachhaltige Entwicklung des historischen „Zentrums“ von Liblar (Carl-Schurz-Straße) sowie des neuzeitlichen „Versorgungszentrums“ um das ErtftstadtCenter empfindlich stören.

Stärken	Schwächen
örtliches Gewerbe	unattraktive o. undefinierte Ortseingangssituation
stadtbildprägende / historische Bausubstanz (z. T. Ensemblewirkung)	stadträumliche Zäsur
Treffpunkt / Platzanlage	Stadtbildstörung / unangepasste Architektur
Nachverdichtungspotential	ungeordnete Situation / funktionale Defizite
gute Nahversorgung / dichter Geschäftsbesatz	mangelnde Aufenthaltsqualität
zentral gelegene soziale Infrastruktur	Gestaltungs-/ Pflegedefizit
bedeutende / prägende Grünstruktur	Wasser / Grünraum unterbetont
zentrumsnahe Naherholungs-/ Freizeitinfrastruktur	hohe Verkehrsbelastung
gute ÖPNV-/ SPNV-Anbindung	gefährlicher Knotenpunkt
signifikante Gestaltung	unattraktive / fehlende bzw. nicht barrierefreie Gehwege / Wegeverbindung
	fehlende Orientierungsmöglichkeit
	gefährlicher Schulweg

Abbildung 55: Legendenauszug Plan Nr. 5 Stärken- und Schwächenprofil
Quelle: eigene Darstellung 2015

Beispielhaft für die Gesamtbetrachtung im Stärken-Schwächen-Profil soll nachfolgend jeweils ein zentraler Planausschnitt der Schwerpunktbereiche Carl-Schurz-Straße sowie ErtftstadtCenter näher betrachtet werden.

Im zentralen Stadtraum der Carl-Schurz-Straße zwischen Bahnhofstraße und Köttinger Straße fällt die hohe Dichte an städtebaulichen Potenzialen ins Auge. Insbesondere die denkmalwerte, prägende historische Bausubstanz mit den Landmarken Kirche St. Alban und Schloss Gracht sind hier zu nennen. Als weiteres Potenzial, das nicht räumlich zu fassen ist, soll an dieser Stelle die IWG Liblar e.V. (Interessen- und Werbegemeinschaft) erwähnt werden, die als aktiver Akteur und Multiplikator eine wichtige Rolle im Umbauprozess übernehmen kann.

überblickshafte Darstellung der Defizite und Potenziale

IWG als Potenzial für Standortentwicklung



Abbildung 56: Ausschnitt aus Plan Nr. 5.1 Stärken- / Schwächenprofil (Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße)
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Gleichzeitig kommt im Stärken-Schwächen-Profil zum Ausdruck, dass städtebauliche Missstände und Defizite die Potenzialentfaltung verhindern. So sind z.B. Gebäude bzw. Ladenlokale leerstehend, Sichtachsen verstellt (z.B. Wahrnehmbarkeit des Schlosses von der Carl-Schurz-Straße aus), stadträumliche Bezüge nicht hergestellt sowie funktionale und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum festzustellen.



Abbildung 57: Ausschnitt aus Plan Nr. 5.2 Stärken- / Schwächenprofil (Schwerpunktbereich ErfstadtCenter)
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Bei der Betrachtung des Planausschnittes zum ErfstadtCenter wird deutlich, dass sich dieses Versorgungszentrum vor allem durch sein ansprechendes Warenangebot für den kurzfristigen und mittelfristigen Bedarf auszeichnet. Die Zentralität des Schwerpunktbereichs wird durch Gemeinbedarfseinrichtungen, wie das städtische Hallenbad, Musikschule, Ärzte und Anwälte sowie Gastronomieangebote weiter gestärkt. Als ergänzendes Potenzial, das nicht räumlich zu fassen ist, ist eine aktive Gemeinschaft von Eigentümern und Gewerbetreibenden zu nennen, die sich in einer ISG

städtische Potenzi-
ale überwiegen

deutliche Konzentration
an Defiziten

ISG begleitet aktiv die
Entwicklung im Be-
reich ErfstadtCenter

(Immobilien- und Standortgemeinschaft ErfstadtCenter e.V.) formiert haben.

Den genannten Potenzialen stehen allerdings starke Defizite gegenüber. Diese sind insbesondere an der schwierigen Erreichbarkeit für nichtmotorisierte Kundinnen und Kunden (u.a. Trennwirkung der Bliesheimer Straße), den funktionalen und gestalterischen Defiziten im Freiraum, einer in die Jahre gekommenen Bausubstanz sowie leerstehenden Geschäftsflächen festzumachen.

Wesentliche Aspekte dieser Stärken-Schwächen Analyse decken sich mit der im Jahr 2012 durch die DSK erstellten SWOT-Analyse:

Stärken (S trength):	Schwächen (W 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 (O pportunities):	Bedrohungen (T 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 Erfstadt“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschiebung des Sozialgefüges • Wachstum der Leerstände • Überzogene Mietvorstellungen / Immobilienpreise • Ausbleibende Investitionen

Abbildung 58: SWOT-Analyse im Bereich der Carl-Schurz-Straße
Quelle: Integriertes Entwicklungskonzept Erfstadt-Liblar, 2012, S. 78

hoher Deckungsgrad mit den Ergebnissen des IEK aus 2012

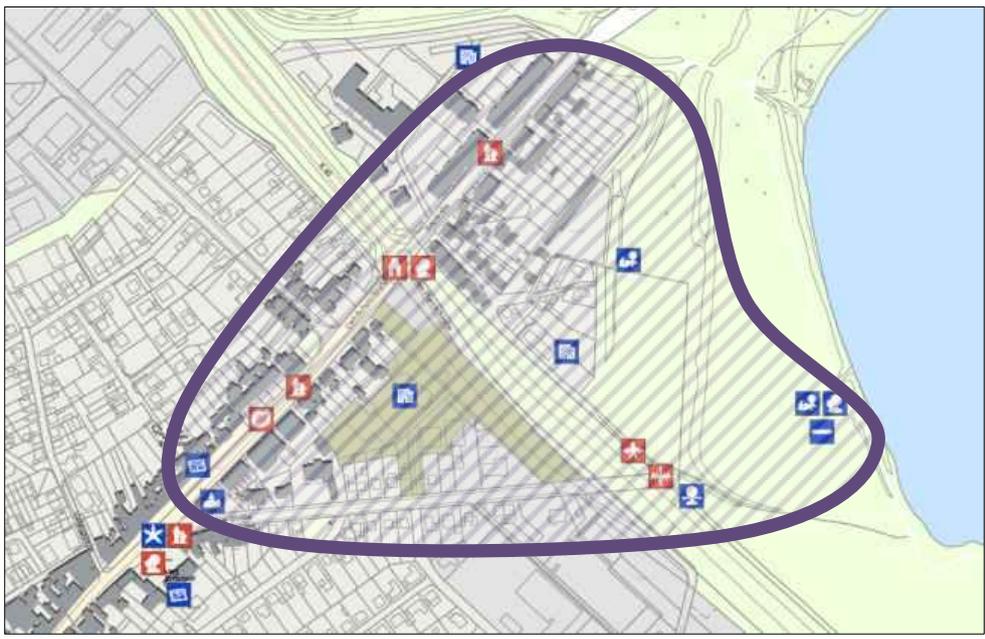
Stärken (<u>Strength</u>):	Schwächen (<u>Weakness</u>):
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Verkehrsanbindung • Kombination Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Handel, Dienstleistung, Gastronomie 	<ul style="list-style-type: none"> • Randlage des EKZ • Große Distanz zum Bahnhof • Große Distanz zur 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

Abbildung 59: SWOT-Analyse im Bereich des ErtfstadtCenters
 Quelle: Integriertes Entwicklungskonzept Ertfstadt-Liblar, 2012, S. 80

7.1 Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße

Die im Rahmen des Masterplans identifizierten räumlichen Schwerpunktbereiche werden nachfolgend näher charakterisiert. Um eine differenzierte Betrachtung zu ermöglichen wird der Schwerpunktbereich der Carl-Schurz-Straße in mehrere Handlungsräume unterteilt:

7.1.1 Handlungsraum 1: Seestraße – Marienplatz



Weitere Untergliederung des Schwerpunktbereichs Carl-Schurz-Straße



Abbildung 60: Beispiele Handlungsraum 1: Seestraße – Marienplatz
Quelle: Stadt Erfstadt / eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

- 1 Grün- und Freiraumverbund Liblarer See/ Ville-Seen: Naherholungs- und Freizeitangebote
- 2 Barrierefreie Wohnangebote
- 3 große Potenziale für weitere innerörtliche Verdichtung (u.a. ehem. Betriebsgelände der Fa. Zervos)
- 4 historische Straßenachse Römerstraße und Blickachse zur Landmarke Kirchturm St. Alban

Schwächen und Defizite

- 1 Unter- und fehlgenutzte Flächen in integrierter Lage u. a. Gewerbebrache Zervos, Ville-Express
- 2 unnötig hoher Anteil an Verkehrsflächen (fließender und ruhender Verkehr dominieren den Straßenraum)
- 3 endlos erscheinender Straßenraum ohne optischen Halt
- 4 Gestaltungs- und Pflegedefizite – monotoner und trister Gesamteindruck
- 5 hoher Anteil versiegelter, dunkler Oberflächen
- 6 unzureichende Anbindung an das Ville-Gebiet mit Liblarer See (fehlende Fuß-/ Radwegeverbindung histor. Achse Brühler Str.)
- 7 nicht ablesbare, unattraktive Stadteingangssituation (insbesondere KVP Carl-Schurz-/ Max-Planck-Str.)
- 8 unattraktive Gehwegsituation, kaum Aufenthaltsmöglichkeiten

7.1.2 Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz

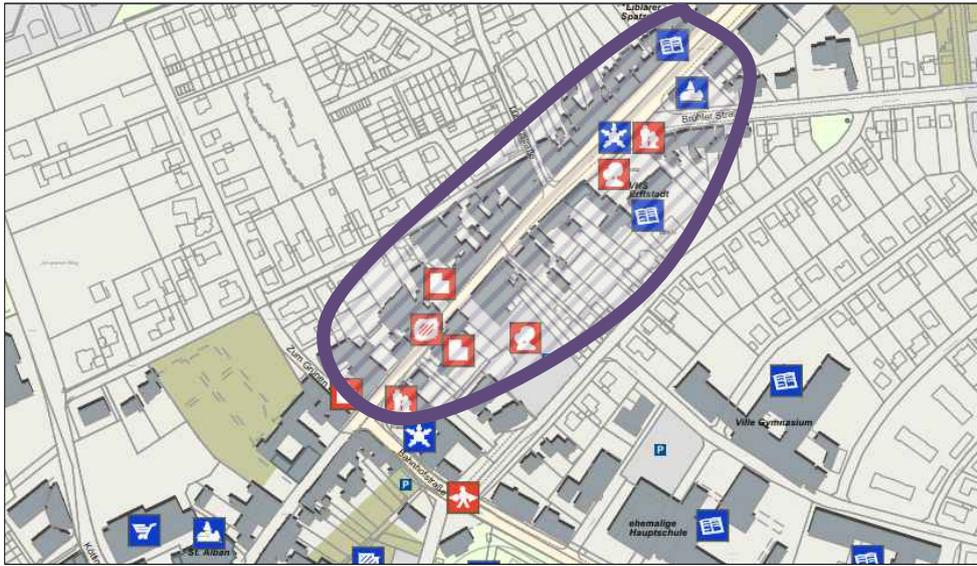


Abbildung 61: Beispiele Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz
Quelle: eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

- 1 hohe Dichte an gastronomischen Betrieben
- 2 prägende historischer Bausubstanz (z.B. ehem. Post, ehem. Schulgebäude/ heute VHS / Haus der Bildung)
- 3 kulturelle Angebote wie z.B. VHS / Haus der Bildung
- 4 Marienplatz mit großer beispielbarer Platzsituation
- 5 historische Straßenachse Römerstraße

Schwächen und Defizite

- 1 Dominanz des motorisierten Verkehrs im Straßenraum
- 2 hochversiegelter, wenig durchgrünter Straßenraum, dunkle bituminöse Oberflächen, trister Gesamteindruck
- 3 unnötig hoher Anteil an Verkehrsflächen (fließender und ruhender Verkehr dominieren den Straßenraum)
- 4 uneinheitliches Fassadenbild (u.a. Materialverwendung, unsensible Überformung historischer Substanz)
- 5 Störwirkung durch unangepasste Architektur, Maßstabsbrüche und Werbeanlagen
- 6 hoher Anteil an Leerständen und mindergenutzter Bausubstanz
- 7 unbelebter Eindruck, keine Korrespondenz mit angrenzenden Nutzungen (u.a. Brandwände, Rückseite Ränge)

7.1.3 Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße

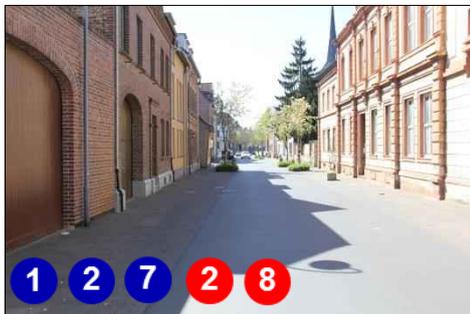
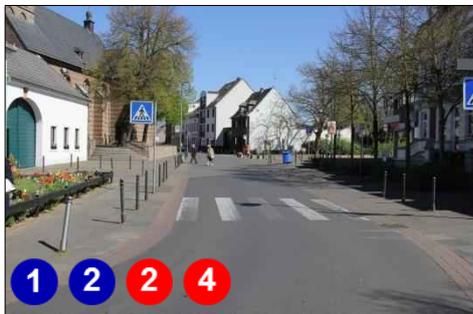
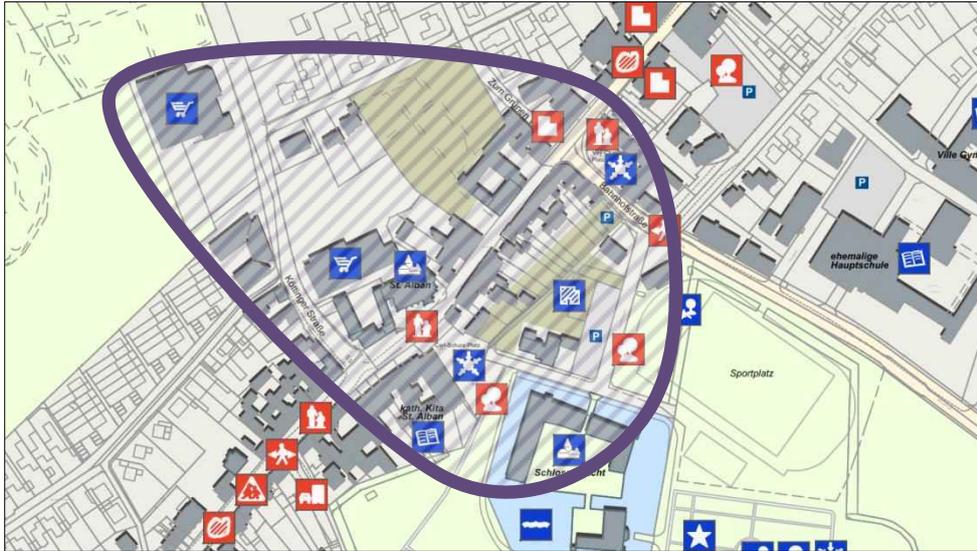


Abbildung 62: Beispiele Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße
Quelle: eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

- 1 historischer Ortskern (eingeschränkt) erlebbar
- 2 hoher Anteil an historischer Bausubstanz (z. B. Kirche St. Alban, Frohnhof, ehem. Kloster)
- 3 unmittelbare Nähe zu Schloss Gracht und zum Schlosspark
- 4 beispielbare Platzsituationen
- 5 gutes Nahversorgungsangebot (unmittelbare Nähe zu Vollsortimenter und Discounter in der Köttinger Straße)
- 6 Nähe zu Bildungseinrichtungen (Schulzentrum)
- 7 historische Straßenachse Römerstraße

Schwächen und Defizite

- 1 hoher Anteil an versiegelten Verkehrsflächen (fließender und ruhender Verkehr dominieren den Straßenraum)
- 2 Straßenraum zeigt einen monotonen und tristen Gesamteindruck
- 3 unzureichende Verkehrssicherheit durch hohes Verkehrsaufkommen in engem Straßenquerschnitt (z.B. Bereich Kloster)
- 4 Dominanz motorisierter Verkehr
- 5 Mangel an attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten
- 6 fehlende Blickbeziehungen/ Sichtachsen (u.a. zu Schloss Gracht)
- 7 historisches Ensemble nicht ausreichend in Wert gesetzt
- 8 hoher Anteil an Leerständen (z. B. Kloster) und zum Teil minder genutzte Bausubstanz
- 9 Mängel im Fassadenbild (u.a. unansehnliche Brandwände)

7.1.4 Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer-Straße

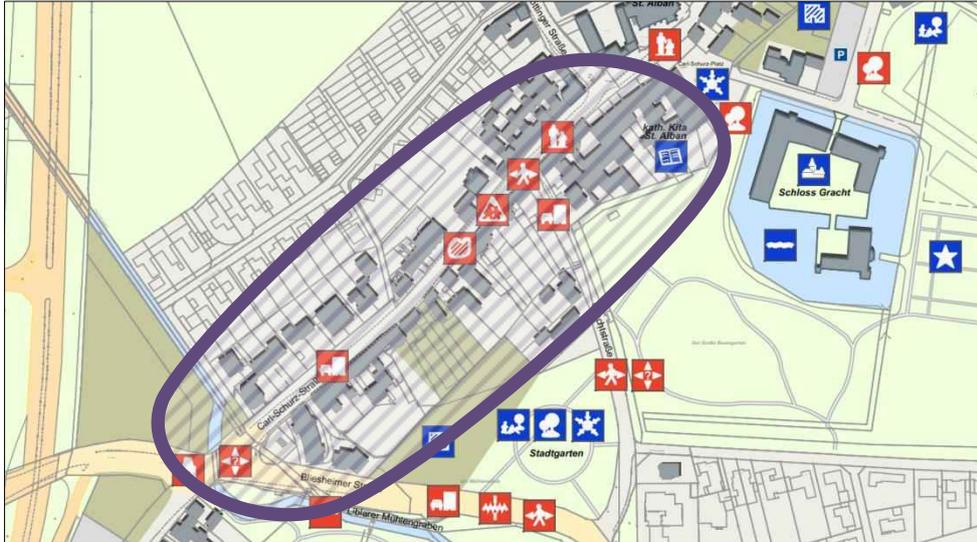


Abbildung 63: Beispiele Handlungsraum 4: Köttinger Straße – Bliesheimer Straße
Quelle: eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

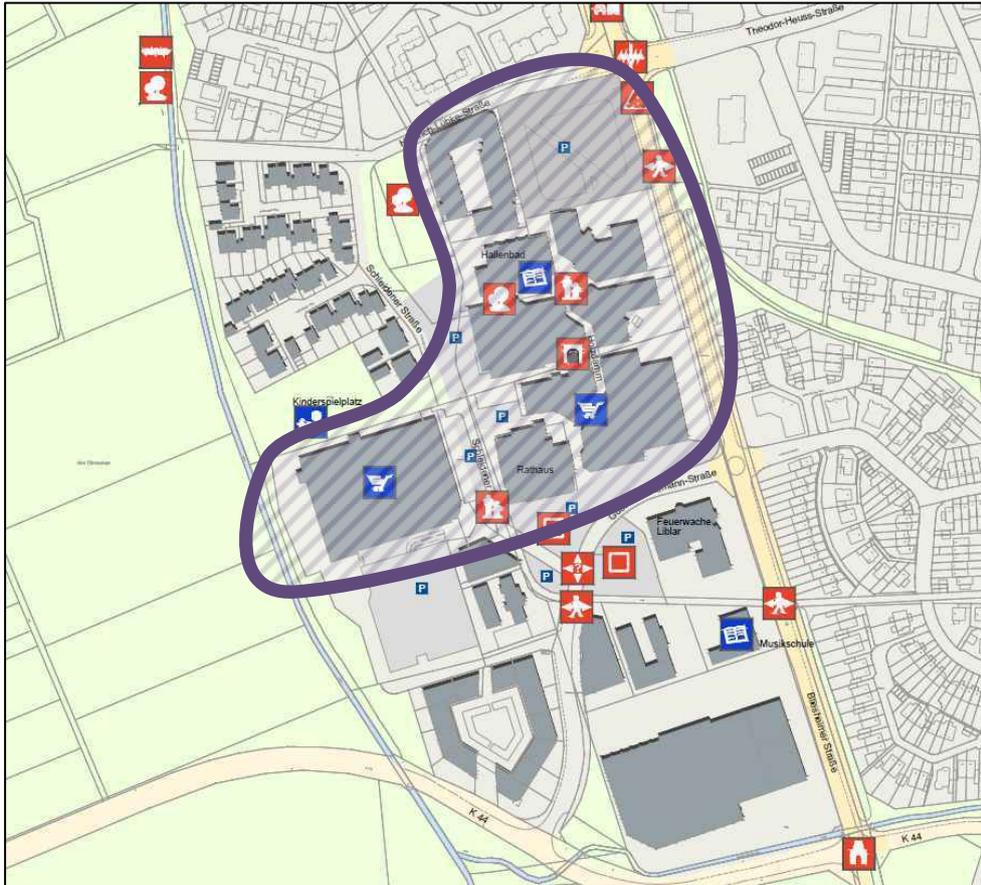
- 1 Nähe zum Stadtgarten
- 2 Grünraumverbund Stadtgarten – Schlosspark
- 3 in weiten Teilen erhaltene Maßstäblichkeit der Bebauung, z.T. noch wenig entfremdete historische Bausubstanz
- 4 historische Strassenachse Römerstraße

Schwächen und Defizite

- 1 Alt- bzw. Innenstadteingang nicht ablesbar
- 2 rein technisch-funktionaler Fahrbahnausbau (fließender Verkehr dominiert den Straßenraum)
- 3 hochversiegelter, wenig durchgrünter Raumeindruck, dunkle bituminöse Oberflächen, tristes Gesamtbild
- 4 unzureichende Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Carl-Schurz-Straße und Köttinger Straße
- 5 sehr hohe Verkehrsbelastung
- 6 hoher Anteil an Leerständen
- 7 Rückzug Handels- und Dienstleistungsnutzungen (Leerstände und Funktionsverlust)
- 8 mangelhafte Grünraumvernetzung (u.a. schwierige Orientierung u. Trennwirkung Grachtstraße zw. Stadtgarten und Schlosspark)

7.2 **Schwerpunktbereich ErfstadtCenter**

7.2.1 **Handlungsraum Nord**



Differenzierung des
Schwerpunktbereichs
in 2 Handlungsräume



Abbildung 64: Handlungsraum Nord ErfstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

- 1 starkes, frequenzerzeugendes Angebot im kurzfristigen Bedarf (z.B. SB-Warenhaus, Discounter, Drogeriemarkt)
- 2 hohe Angebotsdichte, fußläufig gut erreichbar
- 3 relativ guter Angebotsmix (mit Gastronomie, Dienstleistungen, Gemeinbedarfseinrichtungen)
- 4 hoher Anteil an abwechslungsreichem, kleinteiligem, inhabergeführtem Facheinzelhandel
- 5 Fußgängerbereiche sorgen für konfliktfreien Aufenthalt
- 6 gutes Stellplatzangebot
- 7 öffentliche Einrichtungen (Rathaus)
- 8 Freizeitangebot (z.B. Hallenbad)

Schwächen und Defizite

- 1 lückenhafte Nutzungsstruktur und z.T. großflächiger Leerstand
- 2 negativer, trister Eindruck durch nicht mehr zeitgemäße Freiraumgestaltung
- 3 Mängel in Bausubstanz und Fassadenbild
- 4 schlechte Vernetzung des Kernbereichs ErftstadtCenter mit Umfeld (z.B. mit SB-Warenhaus)
- 5 unattraktive Ansicht auf das Center von der Bliesheimer Straße aus (Hinterhofsituation / Ladezonenbereich / Müllstandort)
- 6 undefinierte Centereingangssituationen und schwierige Orientierung im Center
- 7 ruhender Verkehr wirkt ungeordnet (insbesondere Bereich Gustav-Heinemann-Straße)
- 8 starke Trennwirkung Bliesheimerstraße, heterogene, nicht zusammenwirkende Außenräume
- 9 kaum (attraktive) Aufenthaltsmöglichkeiten und Rastpunkte
- 10 schlechte Erreichbarkeit für Fußgänger und Radverkehr

7.2.2 Handlungsraum Süd

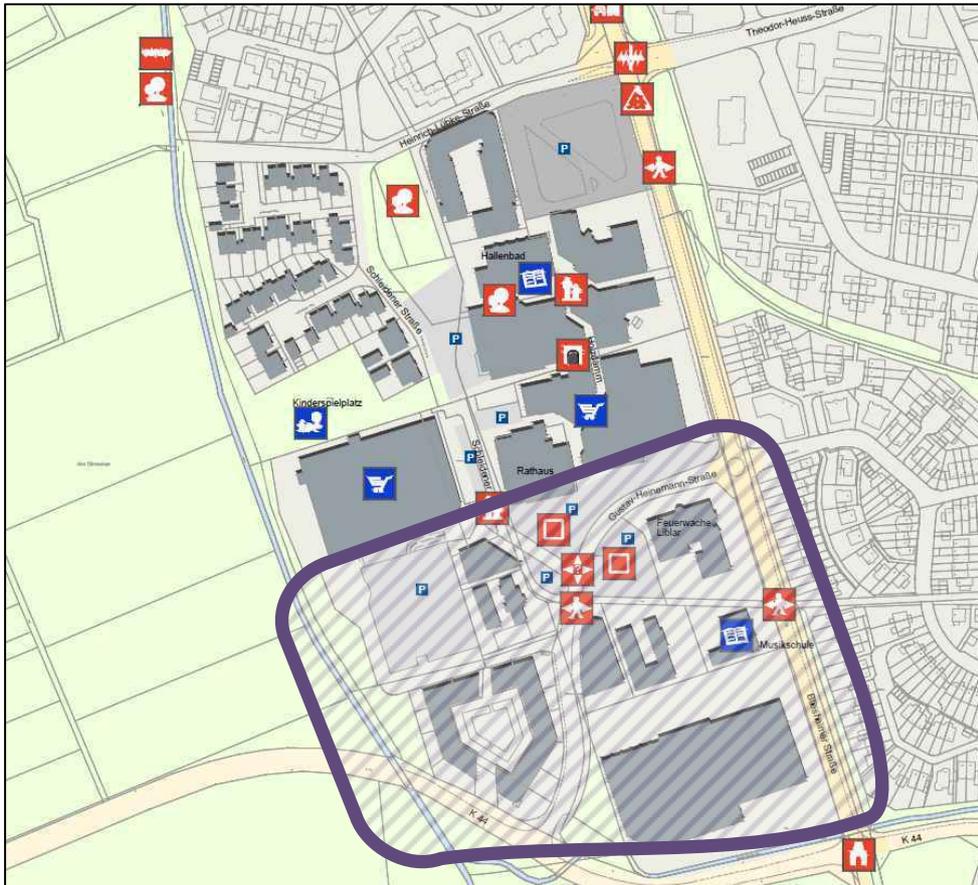


Abbildung 65: Handlungsraum Süd ErfstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung

Stärken und Potenziale

- 1 vorhandene Zentrumsansätze mit Musikschule und Dienstleistungskomplex
- 2 Flächenpotenzial Feuerwache (langfristige Verlagerung an geeigneteren Standort)
- 3 ankommende Fuß- und Radwegeachsen (z.B. ehem. Bahnlinie) und Nähe zum Grünraumverbund (Liblarer Mühlengraben)

Schwächen und Defizite

- 1 nicht-zentrenrelevante Nutzungen stehen urbaner Zentrenausbildung entgegen (u.a. reine Wohnnutzung, Feuerwache)
- 2 zergliederter Raumeindruck, schwierige Orientierung (u.a. Erschließungssystem, Parkplatzflächen)
- 3 heterogene, nicht zusammenwirkende Außenräume (z.B. Umfeldgestaltung Musikschule komplett isoliert)
- 4 starke Trennwirkung der Bliesheimer Straße, keine Fortführung von ankommenden Wegebeziehungen
- 5 unsicher und unattraktiv wirkender Kreuzungsbereich Gustav-Heinemann-Straße / Schleidener Straße
- 6 fehlende Raumfassungen, keine definierten Straßen- und Platzräume

7.4 **Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume**

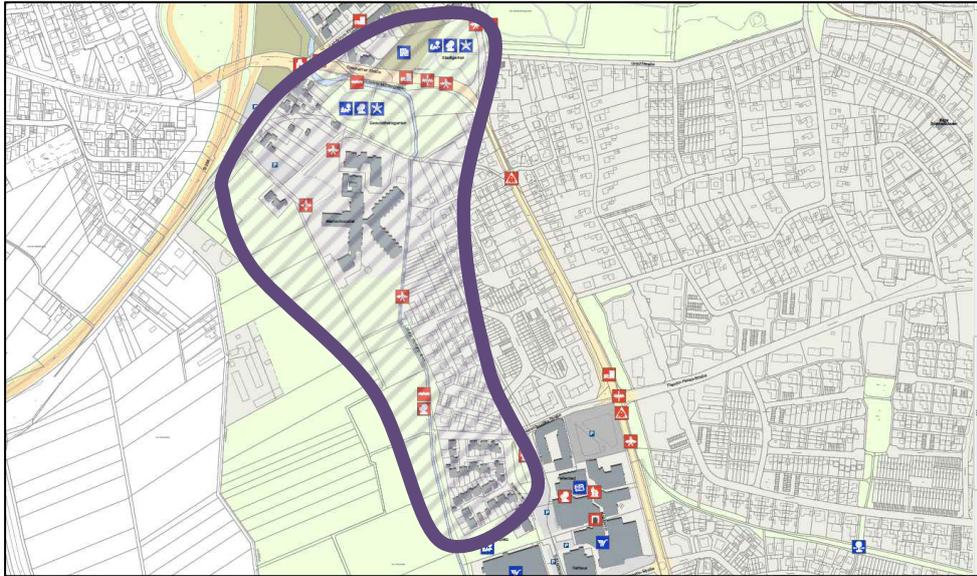


Abbildung 66: Beispiele Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume
Quelle: eigene Darstellung, Stadt Erfstadt

Stärken und Potenziale

- 1 innerörtliche Grün- und Parkflächen
- 2 hochwertiger Frei- und Grünraumverbund entlang des Baches „Liblarer Mühlengraben“
- 3 Landschaftserlebnis mit Freiflächenverbund (Großteils landwirtschaftliche Flächen) bis zur Erfttaue
- 4 Netzwerk bis zum östlichen Siedlungsrand mit hochwertigem Erholungsraum (Liblarer See, Ville-Gebiet)
- 5 vorhandenes Fußwegenetz

Schwächen und Defizite

- 1 fehlende Durchgängigkeit der Wege, z.B. südlich des Marienhospitals/ Gesundheitsgartens (Privatgrundstücke)
- 2 schwierige Orientierung, fehlende Kennzeichnung von Einstiegspunkten (z.B. im Bereich ErftstadtCenter)
- 3 fehlende Rast- bzw. Ruhemöglichkeiten bzw. Bewegungs- und Spielangebote
- 4 nicht mehr zeitgemäße Spielplatzausstattung (Bereich SB-Warenhaus)
- 5 Trennwirkung von Hauptverkehrsachsen

8. KONZEPTIONELLE AUSSAGEN SEKTORIELLER PLANUNGEN

Wie bereits in der Bestandsanalyse beschrieben (vgl. Kap. 4.2 bzw. 6.2), wurden zur Klärung wichtiger Sachverhalte, ohne die die Realisierbarkeit der städtebaulichen Zielsetzungen in Frage stehen würde, zwei sektorale Konzepte erstellt:

- Einzelhandels- und Zentrenkonzept,
- Verkehrskonzept.

Die konzeptionellen Kernaussagen werden in den nachfolgenden Kapiteln in Auszügen dargestellt.

8.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept³⁴

8.1.1 Empfehlungen zur Entwicklung der Gesamtstadt

Zielsetzung ist die gesamtstädtische Versorgungsfunktion der beiden Stadtteilzentren Lechenich und Liblar zu sichern und damit die wohnortnahe Versorgung zu stärken. Darüber hinaus soll sich die Verteilung des nicht-zentren relevanten großflächigen Einzelhandels auf städtebaulich geeignete Standorte im Stadtgebiet konzentrieren. Neben den strukturellen Entwicklungen des Einzelhandels sind die vorhandenen bzw. zu entwickelnden Standortbereiche mittels gemeinsamer Marketingaktivitäten zu stärken und profilieren.

8.1.2 Empfehlungen zur Entwicklung des Stadtteilzentrums Liblar (ErfstadtCenter)

Die künftige Entwicklung des Stadtteilzentrums Liblar wird im Wesentlichen davon abhängen, in welchem Maße die Ausstrahlungskraft des ErfstadtCenters gesteigert werden kann. Dazu bietet die Entwicklung der „Delta-Liegenschaft“ vielfältige Ansatzpunkte, die die Attraktivität des gesamten Standortbereiches steigern könnte. Im westlichen Teil – der sog. Delta-Passage - ist die Ansiedlung eines Discountmarktes angedacht. Dieser wird das Lebensmittelvollsortiment des SB-Warenhauses arrondieren und zusätzliche Kundenfrequenz erzeugen. Um Synergieeffekte für die umliegenden Geschäftslagen des Centers zu generieren, sollte der Eingangsbereich des Discounters in den räumlichen Bezug zum inneren Bereich des Centers gesetzt werden.

Der Umbau der sog. Delta-Liegenschaft mit der Ansiedlung des Discountmarktes konnte in der Zwischenzeit realisiert werden (vgl. a. Kap. 7).

Im östlichen Teil der Delta-Liegenschaft sind zunächst die vorhandenen Flächen zu arrondieren. Ggf. ist hier ein Teilabriss des vorhandenen Gebäudebestandes vonnöten, um Einzelhandelsflächen für attraktive Fachmarktkonzepte zu schaffen. Denn große, modern zugeschnittene Einzelhandelsflächen sind die Grundvoraussetzung um weitere Kundenmagnete

³⁴ Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Erfstadt, BBE Handelsberatung, Februar 2011

sektorielle Gutachten
als Grundlage des
Masterplans

Stadtteilzentrum Liblar
in seiner Versorgungs-
funktion stärken

gutachterliche Emp-
fehlungen teilweise
bereits umgesetzt

anzusiedeln. Hierbei könnte es sich in erster Linie um ein größeres Fachmarktkonzept aus dem Modesegment oder dem Bereich der Unterhaltungselektronik handeln: In letzterem fließen derzeit rd. 10 Mio. EUR aus dem Stadtgebiet, die als Kaufkraftpotenzial grundsätzlich zur Verfügung stehen, derzeit allerdings nicht durch den örtlichen Einzelhandel gebunden werden können. Zudem lassen sich die dafür benötigten Einzelhandelsflächen im Ertstadt-Center – im Gegensatz zum Stadtteilzentrum in Lechenich – vergleichsweise einfach realisieren.



Abbildung 67: Entwicklungsansätze ErtstadtCenter (Ausschnitt)
Quelle: BBE Handelsberatung, Februar 2011

Auch dieses Umstrukturierungsprojekt ist zwischenzeitlich angegangen worden. Leider stockt aber derzeit die Umsetzung, da der, für die neuen Fachmarkträume vorgesehene Nutzer (ein örtlicher Elektronikfachmarkt) Insolvenz anmelden musste. Aktuell laufen intensive Bemühungen des Immobilienmanagements der Stadt in Zusammenarbeit mit privaten Akteuren bzw. Akteuren, um diese Schlüsselflächen adäquat zu besetzen.

Darüber hinaus ist auch das Gebäudeobjekt im Südosten des Ertstadt-Centers neu zu strukturieren und den Flächenansprüchen moderner Einzelhandelsbetriebe anzupassen. Gleichzeitig sollte die bestehende „Hinterhof“-Situation im Bereich der ehemaligen Anlieferungszone des Supermarktes aufgehoben und baulich attraktiviert werden. Den zuvor skizzierten Aus- und Umbau vorausgesetzt, bilden sich so auch neue Ansiedlungspotenziale für attraktive, kleinteilige Einzelhandelsstrukturen im nördlichen Teil des Ertstadt-Centers.

Stadt und ISG engagieren sich intensiv

städtebauliche Aufwertung (der Freiräume) wichtiger Aspekt

Gestärkt werden sollte der Standortbereich des Erftstadt-Centers zudem durch eine Neuordnung des Parkens, insbesondere im Bereich der Eingangszonen. Das große Parkraumangebot in ringförmiger Anordnung um das Center, stellt einen großen Standortvorteil dar und sollte künftig noch besser erschlossen werden. Dieser Punkt ist Rahmen der Maßnahmen zum IHK thematisiert werden.

8.1.3 Empfehlungen zur Entwicklung des Nahversorgungszentrums „Carl-Schurz-Straße“

Das Nahversorgungszentrum „Carl-Schurz-Straße“ soll zukünftig der (Nah-)Versorgung des nördlichen Teils von Liblar sowie der unmittelbar angrenzenden Stadtteile Köttingen (rd. 3.700 Einwohner), Blessem (rd. 1.500 Einwohner) und Frauenthal (rd. 170 Einwohner) mit zusammen insgesamt rd. 8.200 Einwohnern dienen.

Die planerische Zielsetzung bei der Entwicklung des Nahversorgungszentrums besteht ableitend insbesondere in der langfristigen Sicherung des nahversorgungsrelevanten Angebotes. Darunter werden u. a. bestandssichernde Maßnahmen für die beiden Lebensmittelanbieter (ALDI und REWE-Markt) verstanden, die als wesentliche Träger der Nahversorgung auch in Zukunft gesichert werden sollen.

Im Nahversorgungszentrum Carl-Schurz-Straße lässt sich aktuell allerdings kein zwingender Handlungsbedarf diesbezüglich erkennen. Perspektivisch sollten sich Angebotsausweitungen an der Einwohnerentwicklung im zugewiesenen Versorgungsbereich orientieren. Auch in den sonstigen Sortimenten sollte der jetzige Bestand im Wesentlichen gesichert werden. Ein wesentlicher Ausbau im Bereich der zentrenrelevanten Sortimente würde zudem in Konkurrenz zu den prioritär zu entwickelnden Stadtteilzentren in Liblar bzw. Lechenich stehen und ist demnach nicht weiter zu verfolgen.

Auch in den sonstigen Sortimenten sollte der jetzige Bestand im Wesentlichen gesichert werden. Ein wesentlicher Ausbau im Bereich der zentrenrelevanten Sortimente würde zudem in Konkurrenz zu den prioritär zu entwickelnden Stadtteilzentren in Liblar bzw. Lechenich stehen und ist demnach nicht weiter zu verfolgen. Zukünftige Entwicklungspotenziale im Bereich der Carl-Schurz-Straße bestehen aus Sicht der Gutachter vor allem als attraktiver Wohnstandort. Darüber hinaus besteht durch einen Ausbau des gastronomischen Angebotes - maßgeblich im nördlichen Teil der Carl-Schurz-Straße – die Möglichkeit, sich dementsprechend zu profilieren und ggf. als „Gastronomiemeile Erftstadts“ zu vermarkten.

Verbesserung der Erreichbarkeit

Carl-Schurz-Straße als Nahversorgungszentrum für das nördliche Liblar

langfristige Angebots-sicherung aber kein umfänglicher Ausbau

Neupositionierung im Stadtgefüge

8.2 Verkehrskonzept³⁵

In diesem Kapitel werden die konzeptionellen Kernaussagen, welche in enger Verzahnung mit den städtebaulichen Gesichtspunkten aus dem Masterplan erarbeitet wurden auszugsweise dargestellt:

Im Vordergrund des Verkehrskonzeptes steht, die festgestellten Mängel (vgl. Kap. 6.2) in allen Verkehrsarten zu beseitigen und damit die notwendige Mobilität aller Bürger stadtverträglich zu gewährleisten. Eine stadtverträgliche Mobilität beinhaltet, dass die unterschiedlichen Verkehrsmittel ihren Stärken und typischen Einsatzfeldern entsprechend gewählt werden und dadurch die Beeinträchtigung der Anwohner, der öffentlichen Einrichtungen sowie von Natur und Landschaft soweit möglich minimiert wird.

8.2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für das Maßnahmenkonzept im MIV wurden deshalb folgende Ziele aufgestellt:

- Verbesserung der Verkehrssituation auf der Carl-Schurz-Straße und den angeschlossenen Straßen,
- Vermeidung der bereits beschriebenen Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern, besonders in den Knoten Carl-Schurz-Straße / Köttinger Straße, Carl-Schurz-Straße / Bahnhofstraße und Köttinger Straße / Gartenstraße,
- Reduzierung von Umwegfahrten durch Schließen von Netzunterbrechungen oder Verkehrsreorganisation.

Die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes erfolgt in mehreren aufeinander aufbauenden Schritten. In einem planungsbegleitenden Abstimmungsprozess konnte aus 4 im Folgenden dargestellten, aufeinander aufbauenden Planfällen sowie der Wirkungsanalyse der jeweils eingeflossenen Maßnahmen auf das Untersuchungsnetz ein abschließendes Maßnahmenkonzept für den MIV entwickelt werden:

- Planfall 1: Einrichtung von Kreisverkehren an verschiedenen kritischen Knoten,
- Planfall 2: Zusätzlich Prüfung von Öffnung bisheriger Netzunterbrechungen zur Vermeidung gegenwärtiger Umwegfahrten,
- Planfall 3: Zusätzlich Prüfung von neuen Netzunterbrechungen zur Vermeidung gegenwärtiger Durchfahrtsverkehre,
- Planfall 4: Zusätzlich Einrichtung von Einbahnstraßen zu Konfliktreduzierung auf kritischen Streckenabschnitten und Knoten.

stadtverträgliche Mobilität

3 Ziele im Bereich des motorisierten Verkehrs

detaillierte Untersuchungen anhand von 4 Planfällen

³⁵ Verkehrskonzept Ertftstadt-Liblar, Ergebnisbericht, IVV, August 2015

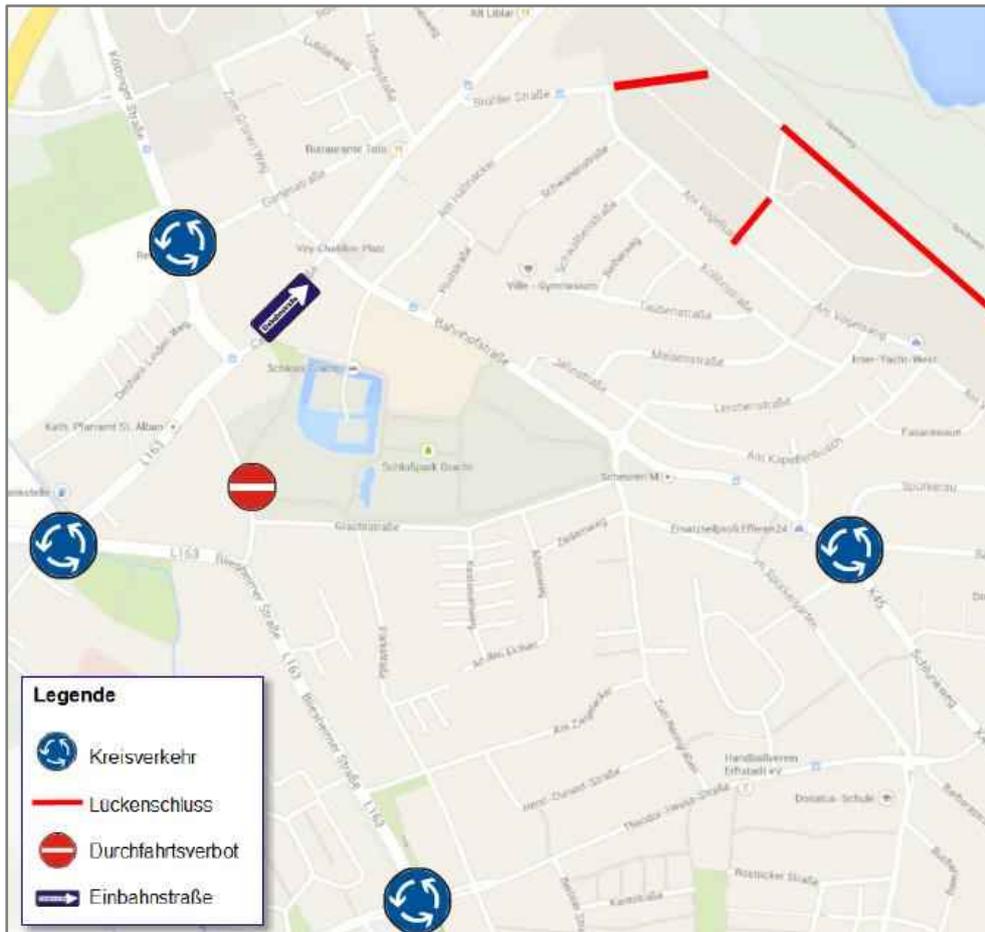


Abbildung 68: Maßnahmenkartierung MIV Planfall 4
Quelle: Verkehrskonzept, Ingenieurgruppe IVV, August 2015

Die Wirkungsanalyse der Planfälle 1-4 führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Die Anlage von 6 Kreisverkehren führt zu einer verträglichen und leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs.
- Durch die Verlängerung der Max-Planck-Straße kann der Verkehr aus Kierdorf, Köttingen und den nördlichen Wohngebieten in Erftstadt-Liblar gezielt zur P+R Anlage am Bahnhof geführt werden. Die Öffnung der Brühler Straße und der Verbindung zwischen Am Vogelsang und Max-Planck-Straße führt zu einer direkten Ableitung des Quell- und Zielverkehrs der dortigen Wohngebiete ins überörtliche Straßennetz.
- Die Sperrung der Grachtstraße verdrängt noch mehr Verkehr auf die L163 Bliesheimer Straße. Da die Grachtstraße bereits durch die Kreisverkehrsmaßnahmen deutlich entlastet wird, ist eine Sperrung nicht notwendig.
- Die Einbahnstraßenregelung in der Carl-Schurz-Straße entschärft den Knoten Köttinger Straße / Carl-Schurz-Straße in hohem Maße.

Die Auswirkungen sind extrem kleinräumig und im Wesentlichen in der Gartenstraße und Zum Grünen Weg spürbar. Bei dieser Lösung sind die Kreisverkehre Köttinger Straße / Carl-Schurz-Straße und Bahnhofstraße / Carl-Schurz-Straße nicht notwendig.

Das abschließende Maßnahmenkonzept MIV stellt eine Kombination der wirkungsvollsten Maßnahmen dar.

Einrichtung von Kreisverkehrsanlagen an den Knoten

- *L 163 Bliesheimer Straße / Carl-Schurz-Straße,*
- *L 163 Bliesheimer Straße / Theodor-Heuss-Straße,*
- *K 45 Bahnhofstraße / K 45 Schlunkweg (Mini-Kreisverkehrsanlage) und*
- *Köttinger Straße / Gartenstraße (Mini-Kreisverkehrsanlage).*

Öffnung für Kfz-Verkehr

- *Brühler Straße, Anschluss an Max-Planck-Straße und*
- *Max-Planck-Straße, Anschluss an Am Vogelsang.*

Verlängerung Max-Planck-Straße

- *Erschließungsstraße bis P+R Anlage Bahnhof Erftstadt.*

Ergänzend ist im Maßnahmenkonzept folgende Maßnahme enthalten:

- *Eine Einengung der Fahrbahn auf der Carl-Schurz-Straße zwischen Grachtstraße und Köttinger Straße soll mehr Freiraum für Einzelhandel und Gastronomie bieten und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende im historisch wertvollen Umfeld erhöhen. Die Maßnahme steht im Einklang mit der deutlichen Reduzierung des Kfz-Aufkommens im Zuge der vorangegangenen Maßnahmen.*

Maßnahmen im Probetrieb

Nach der Einrichtung einer Kreisverkehrsanlage und gesicherter Quermöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr im Kreuzungsbereich/ Knoten Köttinger Straße / Gartenstraße sollen zur Konfliktlösung im Bereich Knoten Carl-Schurz-Straße / Köttinger Straße drei unterschiedliche Maßnahmen im Probetrieb mit einer Laufzeit von jeweils mindestens 6 Monaten durchgeführt werden, um die verkehrliche Umfeldwirkung sowie die Akzeptanz durch die Bevölkerung bewerten zu können.

- *Einbahnstraßenregelung (in einem ersten Probelauf soll für einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten eine Einbahnstraßenregelung in der Carl-Schurz-Straße zwischen Köttinger Straße und K 45 Bahnhofstraße in Richtung K 45 Bahnhofstraße eingeführt werden (siehe Planfall 4))*
- *Linksabbiegeverbot (alternativ zur Einbahnstraßenregelung soll ein Linksabbiegeverbot aus der Carl-Schurz-Straße in Richtung L 163 Bliesheimer Straße im Probetrieb ausgewiesen werden)*

Kombination wirksamer Einzelmaßnahmen aus den verschiedenen Planfällen

Aussagen der Wirkungsanalysen im Praxistest

- *Lichtsignalanlage (In einem dritten Probelauf soll eine Lichtsignalanlage im Knoten Carl-Schurz-Straße / Köttinger Straße eingerichtet werden)*

8.2.2 Nichtmotorisierter Verkehr – Fußverkehr

Abbildung 69 zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die u.a. zur Behebung vorhandener Konflikte des Fußwegenetzes im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr beitragen soll.

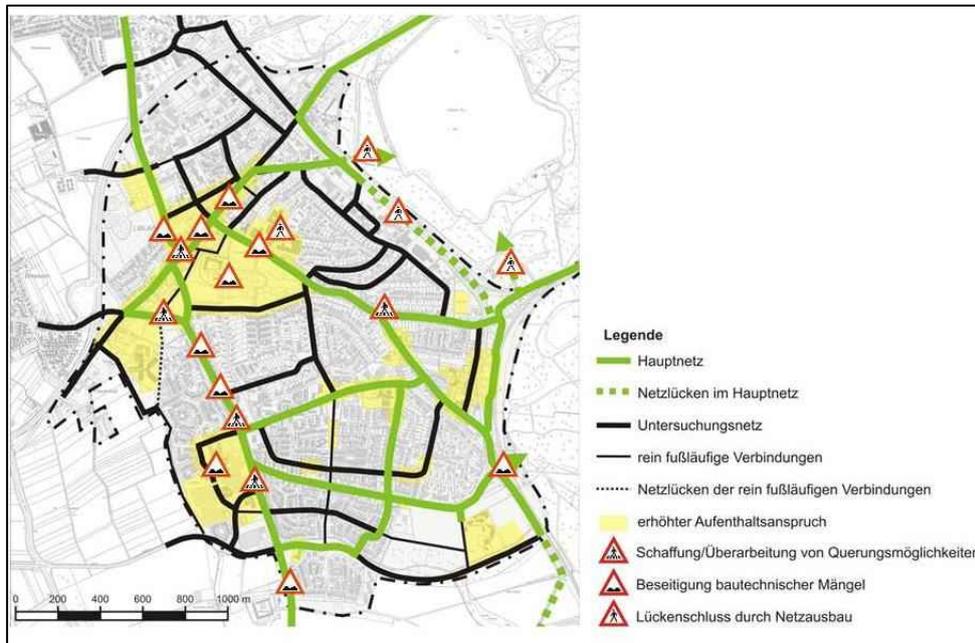


Abbildung 69: Maßnahmen Fußverkehr in Erfstadt-Liblar
Quelle: Verkehrskonzept, Ingenieurgruppe IVV, August 2015

Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr beträgt in Erfstadt-Liblar gegenwärtig durchschnittliche 22 Prozent und soll weiter zugunsten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) gesteigert werden. Hierzu muss die Qualität der Fußwege und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende in Erfstadt erhöht werden. Die wenigen, vorhandene Lücken sollen geschlossen sowie Querungsanlagen an notwendigen Stellen eingerichtet bzw. gesichert werden. So soll ein durchgängiges Fußwegenetz geschaffen werden. Weiterhin ist langfristig eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im historischen Kernbereich rund um Carl-Schurz-Straße (zwischen Grachtstraße und Bahnhofstraße) und K45 Bahnhofstraße (zwischen Carl-Schurz-Straße und Jahnstraße) anzustreben. Durch eine geringere Verkehrsbelastung kann die Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität und Sicherheit für zu Fuß Gehende deutlich erhöht werden. Dieses Ziel kann durch die Entwicklung eines Hauptnetzes im Fußverkehr erreicht werden. Sämtliche Kindergärten, Schulen, das ErfstadtCenter (EKZ), der Bahnhof, Versorgungs-/Freizeiteinrichtungen, Erholungsräume sowie der historische Bereich sollen schnell und sicher auf asphaltierten Wegen zu Fuß erreichbar sein. Das Hauptnetz soll eine zielführende, konsequente Beschilderung

Ziel: durchgängiges Fußwegenetz

Steigerung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit Reduzierung MIV

(inkl. Entfernungsangaben) ausweisen und die zu Fuß Gehenden auf direkten, ungefährlichen und attraktiven Fußwege bündeln.

8.2.3 Nichtmotorisierter Verkehr – Radverkehr

Abbildung 70 zeigt eine Übersicht der Maßnahmen, die u.a. zur Behebung vorhandener Konflikte des Radwegenetzes im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr beitragen soll.

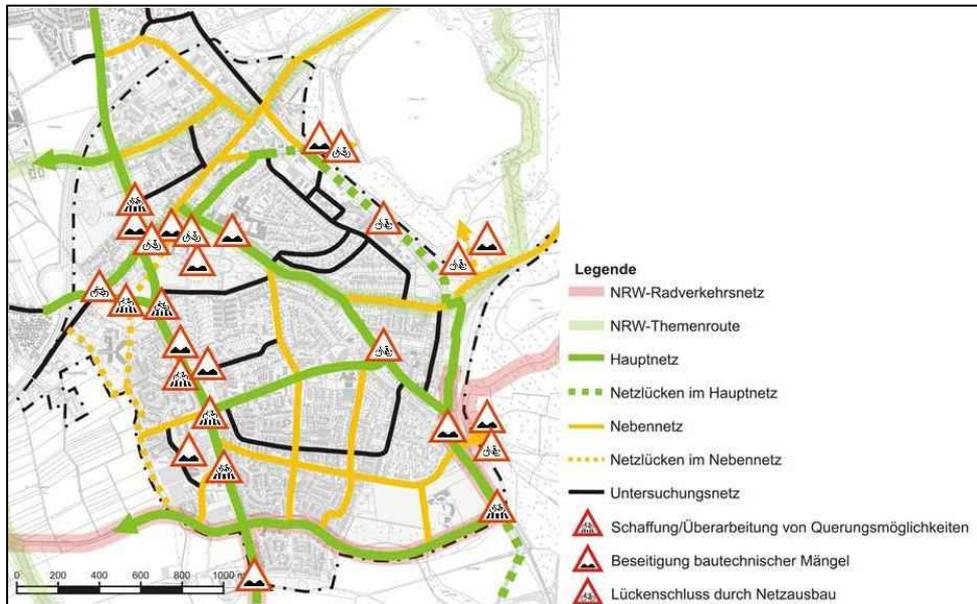


Abbildung 70: Maßnahmen Radverkehr in Erfstadt-Liblar
Quelle: Verkehrskonzept, Ingenieurgruppe IVV, August 2015

Der Radverkehr wird mit einem Anteil von 15 Prozent am Gesamtverkehr bereits überdurchschnittlich genutzt. Dennoch soll das Verkehrsmittel Rad noch präsenter im Stadtbild verankert werden und so zu einer weiteren Verlagerung vom MIV zugunsten des Fahrrads führen, insbesondere für innörtliche Wege. Für ein durchgängiges Radwegenetz sollen die noch vorhandenen Mängel beseitigt werden und Netzunterbrechungen geschlossen werden. Dieses Ziel kann durch die Entwicklung von Hauptachsen in einem Hauptverkehrsnetz erreicht werden. Das Hauptnetz ist auf Schüler-, Pendler sowie Freizeitradverkehr ausgerichtet. Sämtliche Schulen, der Bahnhof und die Versorgungs-/Freizeiteinrichtungen sollen schnell und sicher auf asphaltierten Wegen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Eine zielführende, konsequente Beschilderung (inkl. Entfernungsangaben) soll das Hauptnetz ausweisen und den alltäglichen Radverkehr auf radfahrerfreundlichen Hauptachsen bündeln. Das Hauptnetz sollte nach ERA 2010 außerdem folgende Merkmale aufweisen:

- Geeignete Gehwegdimension nach EAE, EAHV und RAS-Q, insbesondere bei paralleler Führung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden,
- Konsequente barrierefreie Ausgestaltung der Querungsmöglichkeiten,

Radverkehrsanteil bereits heute überdurchschnittlich

Entwicklung eines Hauptnetzes für Radverkehr

- Für mobilitätseingeschränkte Personen geeignete Oberflächen (z.B. Vermeidung Kopfsteinpflaster),
- Verfügbarkeit von Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl an den wichtigen Zielen
- Ausreichende Beleuchtung,
- Durchgängiger Winterdienst,
- Regelmäßiger Grünschnitt.

Die Hauptachsen verlaufen in Nord-Süd-Ausrichtung entlang der Köttinger Straße/ Grachtstraße/ L163 Bliesheimer Straße und der Carl-Schurz-Straße sowie in West-Ost-Ausrichtung entlang der Brühler Straße/Max-Planck-Straße, der Bahnhofstraße/K45 Schlunkweg, Theodor Heuss-Straße und dem Promenadenweg. Der Bereich Carl-Schurz-Straße zwischen Köttinger Straße und K45 Bahnhofstraße soll über Carl-Schurz-Platz und Fritz-Erler-Straße erfolgen und Schülerinnen und Schülern eine sichere Anfahrt des Schulzentrums ermöglichen. Damit sind sämtliche zentralen Einrichtungen lückenlos erreichbar. Gleichmaßen werden der Naturpark Rheinland (Ville) über K45 Schlunkweg und das Naherholungsgebiet Liblarer See über Am Hahnacker und Brühler Straße sowie überörtliche Verbindungen in die Stadtteile Blessem (entlang Radmacherstraße), Bliesheim (entlang L163 und K45), Frauenthal (entlang Frauenthaler Straße) und Köttingen (entlang Köttinger Straße) in das Hauptnetz aufgenommen. Zur Ergänzung und Weiterverteilung des Hauptnetzes wird ein Nebennetz definiert. Hier finden Freizeit- und Gelegenheitsradfahrende ein ergänzendes, attraktives Wegeangebot. Auch das Nebennetz soll eine durchgängige Beleuchtung und Wegweisung aufweisen, sofern es Teil des übergeordneten Wegweisungsnetzes (hier NRW-Radverkehrsnetz) ist.

8.2.4 Prioritätenreihung

Um Politik und Verwaltung einen Handlungsrahmen für die Umsetzung der im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zu geben, ist eine Prioritätenreihung der Maßnahmen erarbeitet worden. Die Bewertung und Einstufung der Einzelmaßnahmen erfolgt anhand einer Einstufung von Wirkung bzw. Dringlichkeit und anfallendem Aufwand bzw. Kosten hinsichtlich der Verbesserung von

- Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität,
- Erschließung und Erreichbarkeit,
- Verkehrsentlastung,
- Verkehrssicherheit und Verkehrsflussqualität.

Die Dringlichkeitsbewertung erfolgt aus rein verkehrsstädtebaulicher Sicht unter der Voraussetzung, dass alle aufgeführten Maßnahmen sinnvoll sind. Verschiebungen durch andere Aspekte (Förderung, Zusammenhang mit anderen städtebaulichen Maßnahmen etc.) sind möglich.

Anhand einer Einstufungsmatrix ergeben sich:

lückenlose Erreichbarkeit sämtl. zentraler Einrichtungen

Nebennetz für Freizeit- und Gelegenheitsfahrer

Bewertungskriterien

- 4 sofort umzusetzende Maßnahmen (Priorität 1),
- 18 kurzfristig umzusetzende Maßnahmen (Priorität 2),
- 9 mittelfristig umzusetzende Maßnahmen (Priorität 3),
- 1 langfristig umzusetzende Maßnahme (Priorität 4).

Pos.	Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum/Beschreibung	Maßnahme	Wirkung/Dringlichk.	Aufwand/Kosten	Priorität
1	MIV/Rad/Fuß	Knoten Köttinger Straße/Gartenstraße	Einrichtung Minikreisverkehrsanlage, Einrichtung gesicherter Querungsmöglichkeiten, Mitführung des Radverkehrs auf Kreisfahrbahn	IV	II	1
2	MIV/Rad/Fuß	Carl-Schurz-Straße, zwischen Köttinger Straße und K45 Bahnhofstraße	Einrichtung einer Einbahntraßenregelung Ri. K45 Bahnhofstraße inkl. Umgestaltung Knoten Köttinger Straße	IV	I	1
3	Rad	Carl-Schurz-Straße, im Bereich Knoten Köttinger Straße	Konsequente Weiterführung des Angebotsstreifens (Schutzstreifen) im Kreuzungsbereich bei allen Maßnahmenansätzen in diesem Knoten	IV	I	1
4	Rad/Fuß	Knoten L163 Bliesheimer Straße/Am Ziegelacker	Sicherungsmaßnahmen an der vorhandenen Querungsmöglichkeit, Verbesserung der Verkehrssicherheit (Beleuchtung und konsequenter Grünschnitt)	III	I	1

Abbildung 71: Sofortmaßnahmen (Priorität 1)
Quelle: Verkehrskonzept, Ingenieurgruppe IVV, August 2015

Neben diesen vordringlich umzusetzenden Maßnahmen, die eine hohe Wirkung und ein hohes Lösungspotenzial der Konflikte mit überschaubaren Kosten mit sich ziehen, sind auch folgende Maßnahmen der Prioritätenstufe 2 für die Schwerpunktbereiche „Carl-Schurz-Straße“ sowie „ErftstadtCenter“ maßgeblich.

Pos.	Verkehrsmittel	Abschnitt/Raum/Beschreibung	Maßnahme	Wirkung/Dringlichk.	Aufwand/Kosten	Priorität
5	MIV	Knoten L163 Bliesheimer Straße/Carl-Schurz-Straße	Einrichtung Kreisverkehrsanlage	IV	IV	2
6	MIV	Knoten Bliesheimer Straße/Theodor-Heuss-Straße	Einrichtung Kreisverkehrsanlage	IV	IV	2
7	Rad/Fuß	Knoten L163 Bliesheimer Straße/Theodor-Heuss-Straße	Einrichtung einer gesicherten Querungsmöglichkeit bei Umbau des Knotens zu einer Kreisverkehrsanlage	IV	IV	2
8	Rad/Fuß	Köttinger Straße, zwischen Carl-Schurz-Straße und Gartenstraße	Anpassung der Fuß-/Radwegdimensionierung nach ERA, 2010	IV	III	2
9	Rad/Fuß	L163 Bliesheimer Straße, zwischen Grachtstraße und Am Ziegelacker	Anpassung der Fuß-/Radwegdimensionierung nach ERA, 2010	IV	III	2
10	Rad	Fritz-Erler-Straße, zwischen Carl-Schurz-Straße und K45 Bahnhofsstraße	Für Radfahrende geeigneter Ausbau als Bestandteil des Hauptnetzes Radverkehr	III	II	2

Abbildung 72: Ausschnitt Kurzfristige Maßnahmen (Priorität 2)
Quelle: Verkehrskonzept, Ingenieurgruppe IVV, August 2015

Die im Rahmen des Verkehrskonzeptes erarbeiteten Leitziele werden mit den städtebaulichen Zielsetzungen gekoppelt, sodass die in den folgenden Kapiteln beschriebenen Lösungswege einer Reflexion und starken Verflechtung verkehrstechnischer und städtebaulicher Maßnahmen zugrunde gelegt werden können. Durch diese integrative und vernetzte Ausarbeitung der differenzierten Maßnahmen (Verkehr, Städtebau), greift eine ganzheitliche Betrachtungsweise, die für die Ausführung der Leitziele im Gesamtzusammenhang maßgeblich ist.

integrative Ziele durch Betrachtung aus verkehrstechnischen und städtebaulichen Blickwinkeln

9. STÄDTEBAULICHE KONZEPTION

Die Städtebaulichen Zielsetzungen wurden auf Basis der Ergebnisse der allgemeinen Bestandsanalysen, dem Stärken- und Schwächen-Profil des Untersuchungsraums, der vertieften Betrachtung einzelner Handlungsräume, auf Grundlage begleitender Konzepte und der Öffentlichkeitsbeteiligung entwickelt.

In einer Gesamtschau werden die städtebaulichen Zielsetzungen im Strukturkonzept abstrahiert dargestellt. In der Plansprache benutzt es dazu einen Mix aus symbolhafter sowie flächiger Darstellung.



Abbildung 73: Ausschnitt Plan Nr. 6 gesamträumliches Strukturkonzept
Ausschnitt Carl-Schurz-Platz
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Deutlich ablesbar ist die polyzentrische Struktur des Stadtteils Liblar. Diese wird durch verschiedene Stadtbereiche besonderer Prägung definiert:

-  Urbane Räume, historisch und neuzeitlich
-  Grün- und Freiräume
-  Räume mit sozialer und technischer Infrastruktur

Liblar zeigt damit eine, im Gegensatz zur in konzentrischen Kreisen gewachsenen Stadt, eher untypische Stadtstruktur. Besondere bzw. bedeutende Funktionen, wie Nahversorgung, ÖPNV-Einrichtungen, soziale / kulturelle Infrastrukturen und Naherholungsbereiche liegen in einem Infrastrukturring um die zentral gelegenen Wohngebiete angeordnet. Begründen lässt sich diese Besonderheit durch die historische Entwicklung Liblars (vgl. a. Kap. 2.2).

Basis: intensive Analyse und Öffentlichkeitsbeteiligung

polyzentrische Stadtstruktur als Chance begreifen

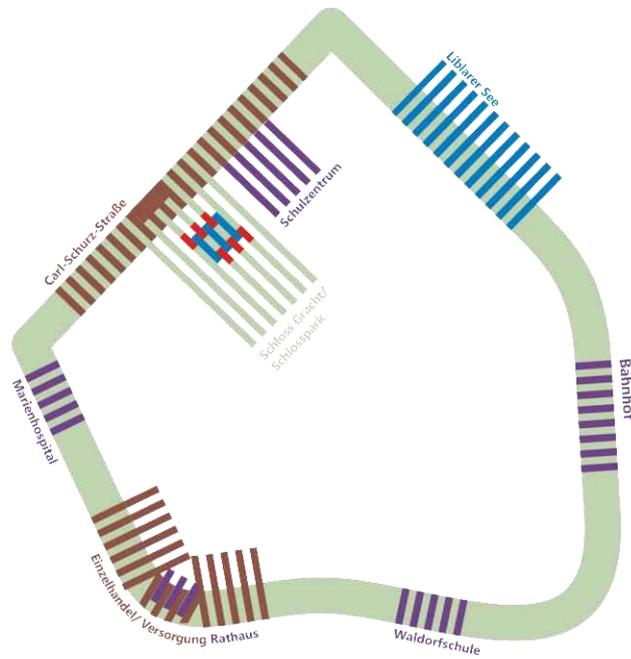


Abbildung 74: Infrastrukturring Liblar als Alleinstellungsmerkmal
Quelle: eigene Darstellung

Die verschiedenen Schwerpunktbereiche besitzen zwar bereits heute eine charakteristische Ausprägung, weisen aber Handlungsbedarfe in verschieden starker Ausprägung auf, um den Ansprüchen an eine langfristig zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung genügen zu können.

Leitgedanke für den Stadtteil Liblar ist es, die in der polyzentrischen Stadtstruktur angelegten Potenziale zu nutzen, durch gezielte Entwicklung zu stärken und mit geeigneten Vernetzungsmaßnahmen aus der, zunächst als Nachteil wahrgenommenen, Struktur ein Alleinstellungsmerkmal, einen positiv belegten Infrastrukturring Liblar zu entwickeln. Dabei gilt es städtebauliche Missstände und Defizite, die der beschriebenen perspektivischen Entwicklung im Weg stehen zu beseitigen.

Liblar verfügt über drei urban geprägte Bereiche mit zentralen Funktionen: die Carl-Schurz-Straße bildet den historischen Kern und Identifikationspunkt für den Stadtteil, das ErftstadtCenter das neuzeitliche Versorgungszentrum und der Bereich Bürgerplatz (nicht im Infrastrukturring enthalten) einen wichtigen Ergänzungsstandort zur wohnortnahen Versorgung. Hinzu kommen der Bahnhof mit seiner stadtweiten Bedeutung als ÖPNV-Verknüpfungspunkt sowie der bedeutende Naherholungsraum Ville-Seen.

Wie bereits in den Kapiteln 2.3 sowie 5.2 dargestellt sind in den Bereichen Bürgerplatz als auch Bahnhof Maßnahmen in der Umsetzung bzw. realisiert, sodass sich die Konzeption entsprechend der Untersuchungsgebiets-

stark abstrahierte
Darstellung der Stadt-
struktur

Infrastrukturring als
Alleinstellungsmerk-
mal

abgrenzung auf die Schwerpunktbereiche „Carl-Schurz-Straße und „ErftstadtCenter“ konzentriert.

Die historischen Qualitäten der Carl-Schurz-Straße als ehem. Römerstraße, mit dem bedeutsamen Ensemble um die Kirche St. Alban und das Schloss Gracht sowie weiterer denkmalwerter Bausubstanz sollen wieder zur Geltung gebracht werden.

Hierzu gilt es die verschiedenen Abschnitte der Carl-Schurz-Straße freiraumplanerisch aufzuwerten. Neben einer einheitlichen Gestaltung der Oberflächen, einer Gliederung des Straßenraums und einer Reduzierung der Fahrbahnquerschnitte zugunsten von Nebenanlagen bzw. Aufenthaltsqualität steht vor allem die Abfolge der drei Plätze (Marienplatz, Viry-Chatillon-Platz, Carl-Schurz-Platz) im Vordergrund der Überlegungen.

Im Zusammenspiel mit dem Verkehrskonzept Liblar sollen Verkehrsbelastungen reduziert bzw. gleichmäßiger verteilt werden, sodass Straßen- und Platzräume Raum für Sondernutzungen und Außengastronomie bieten können und dadurch belebt werden.

Durch Herstellung von Blickbeziehungen und die Vernetzung von Stadträumen (z.B. unter Einbeziehung der Bereiche Fritz-Erler-Straße oder Am Hahnacker) gewinnt das Zentrum an Tiefe. So rücken Schloss Gracht, Schulzentrum oder VHS / Haus der Bildung wieder in die erste Reihe und werden Imagefaktoren für den Stadtteil.

Durch gezielte Entwicklung des Wohnstandortes, insbesondere im östlichen und westlichen Bereich der Carl-Schurz-Straße, im Bereich nicht mehr tragfähiger Einzelhandelslagen oder von Brachflächen (z.B. Zervosgelände), wird die historische Stadtachse auch in den Abendstunden belebt und die zentralen nun entsprechend konzentrierteren Angebote gestärkt.

Eine wichtige Zielsetzung des Konzeptes ist die Verbesserung der Vernetzung des Stadtteils mit dem Naherholungsgebiet Ville/ Liblarer See. Hierzu sollen, durch aufgreifen einer alten Stadtachse, der Brühler Straße, eine neue Fuß- und Radweganbindung geschaffen und vorhandene Anbindungen attraktiviert werden.

Im Bereich des ErftstadtCenters gilt es, entsprechend der Empfehlungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes leerstehende Geschäftsflächen möglichst kurzfristig mit einem ergänzenden Angebot zur Abrundung des Sortiments und damit deutlichen Attraktivitätssteigerung zu besetzen. Parallel sind die Freiräume des Centers funktional und gestalterisch aufzuwerten und die Orientierung für Kundinnen bzw. Kunden und Besucherinnen und Besucher ist zu verbessern.

Der nicht vollendete Zentrumsansatz im Süden des ErftstadtCenters ist fortzuführen. D.h. für dieses Areal sind mittel- bis langfristig städtebauliche Perspektiven zu entwickeln, die vor einer grundlegenden Neuordnung (auch der Erschließungssituation) nicht zurückschrecken.

Betonung der lokalen Besonderheiten

Einheitlichkeit schafft Mehrwert

qualitätsvolle, differenziert entwickelte Straßen und Plätze

gezielte Flächenentwicklung und Nachverdichtung

Naherholungsgebiet besser anbinden

Steigerung der Attraktivität von Angebot und Freiraum

Zentrum konsequent weiterentwickeln

Für beide stadtstrukturellen Schwerpunktbereiche gilt es das vorhandene private Engagement aufzugreifen und zu unterstützen. Neben den Aktivposten IWG Liblar und ISG ErftstadtCenter sind aber auch Maßnahmen zur gezielten Unterstützung privater Haus- und Grundeigentümer zu entwickeln, welche diese für tragfähige Nutzungen und nachhaltige Bestandsmodernisierungen interessieren und befähigen.

Die Bliesheimer Straße, welche neben ihrer überörtlichen Verkehrsfunktion auch als Verbindungsachse zwischen der Carl-Schurz-Straße und dem ErftstadtCenter dient, soll auch für die Nutzung durch Radfahrerinnen und Radfahrer (Lückenschluss Radwegenetz) verbessert und in ihrer trennenden Wirkung reduziert werden. Letzteres gilt insbesondere für die Vernetzung des Grün- und Freiraumverbundes im Bereich Gesundheits- und Stadtgarten sowie für die Fuß- und Radanbindung des ErftstadtCenters an die Siedlungsbereiche.

Einzelne qualitätvolle grüne Trittsteine, wie der Schlosspark, der Stadtgarten und der Gesundheitsgarten bilden parallel zur Carl-Schurz-Straße eine grüne Achse vom Ville-Gebiet bis zum Liblarer Mühlengraben. Die Verbesserung der funktionalen als auch der räumlich-gestalterischen Vernetzung durch Schließung der letzten Lücken und möglichst barrierefreien Ausbau mit Spiel- und Rastpunkten für alle Generationen ist ein großes Anliegen des Masterplans. Zusammen mit den Wegeverbindungen auf den ehem. (Klein-)bahntrassen kann so ein durchgängiger Grün- und Naherholungsraum um und durch Liblar geschaffen werden.

Zusammenfassend geht es also um:

- die Neuausrichtung bzw. Anpassung der Infrastruktur an künftige Bedarfe,
- die Sicherung und Modernisierung prägender Bausubstanz im Hinblick auf künftige Ansprüche (u.a. an Wohnraum),
- die Pflege und Aufwertung des Stadtbildes zur Stärkung der Identität,
- die Inwertsetzung der historischen Achse der Carl-Schurz-Straße mit einer erlebbaren Abfolge von Platzräumen,
- die Förderung stadtverträglichen Verkehrs,
- die städtebauliche Neuordnung von Quartieren zur Stärkung des Wohnstandortes bzw. zur Sicherung der Versorgung,
- die Weiterentwicklung, Sicherung und Aufwertung der Frei- und Grünräume (im Verbund),
- die Einbindung, Vernetzung und Motivation lokaler (privater) Akteure.

Die formulierten Zielsetzungen werden nachfolgend für die einzelnen Handlungsräume präzisiert und vertiefend dargestellt.

**Aktivposten nutzen
und privates Engagement aktivieren**

**Grünraumverbund
stärken**

übergeordnete Zielsetzungen

Bebauung und die Wiederherstellung/ Aufwertung überformter historischer Fassaden.

Parallel gilt es den Straßenraum der Carl-Schurz-Straße neu zu gliedern, die Dominanz der Fahrbahn zurückzunehmen und durch ein abgestimmtes Freiraumkonzept (Oberflächen, Begrünung, Beleuchtung, Mobiliar) die Aufenthaltsqualität im Hinblick auf die umgebende Wohnnutzung zu stärken.

Im Bereich des KVP Carl-Schurz-Straße/ Max-Planck-Straße soll durch Installation eines Informationsleitsystems und gestalterische Eingriffe eine ablesbare Stadteingangssituation entstehen, die Orientierung bietet.

Neuordnung des Straßenraumes

Betonung des Innenstadteingangs

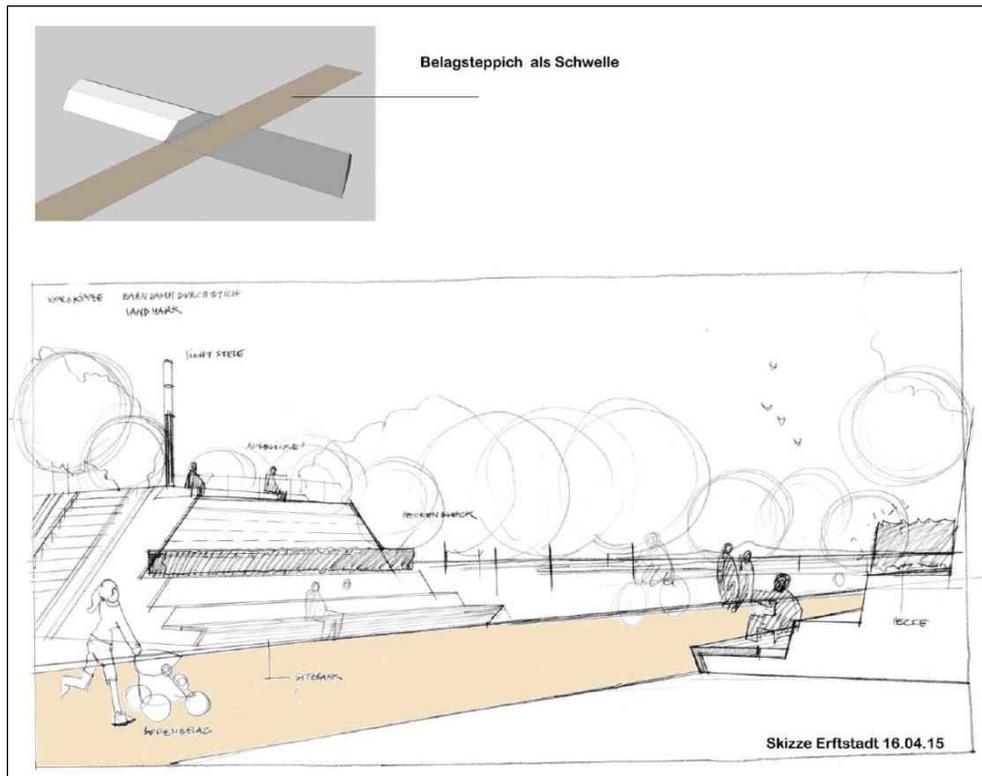


Abbildung 76: Testskizze: mögl. Umgestaltung Brühler Straße – Anbindung Liblarer See
Quelle: Planungsgruppe MWM/ Landers Architekten

Der angrenzende Naherholungsraum (Ville-Gebiet) soll über die Brühler Straße zugänglich gemacht werden. So soll eine enge Verzahnung des Siedlungsbereiches mit dem Grünraum neue Qualitäten für Liblar erschließen. In diesem Zuge kann der Durchstich durch den Damm der ehemaligen Bahntrasse (Relikt des Braunkohlentagebaus) genutzt werden, um die Historie in Wert zu setzen (vgl. auch Kapitel 5.2.3 und 5.2.4).

neuer Zugang zum Naherholungsraum

9.1.2 Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz



Abbildung 77: Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 2: Marienplatz – Viry-Chatillon-Platz
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ziele

- ➔ Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes / Straßenraumgliederung und Stärkung der Aufenthaltsqualität
- ➔ Straßenraumgestaltung im Hinblick auf Außengastronomie/ Sondernutzungen
- ➔ Neuordnung ruhender Verkehr / Nutzung Parkplatz Am Hahnacker fördern
- ➔ Bedeutungszuweisung / Aufwertung des Marienplatzes
- ➔ Aufwertung/ Beseitigung der, das ortstypische Gesamterscheinungsbild, störenden Fassaden/ Gebäude (Ortsbildpflege/ Fassadenberatung)
- ➔ Stärkung des VHS-Standortes Haus der Bildung, z.B. ergänzende Angebote / Bebauung, Bürgerschaftstreff / -café
- ➔ Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Carl-Schurz-Straße, u. a. durch Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs



Abbildung 78: Testskizze: mögl. Umgestaltung Marienplatz
Quelle: Planungsgruppe MWM/ Landers Architekten

Schwerpunkte im Handlungsraum 2 bilden der Marienplatz sowie die mittlere Carl-Schurz-Straße mit dem vorhandenen Gastronomie und Handelsbesatz.

Der Marienplatz soll zukünftig zu einem lebendigen Kommunikationsraum werden. In diesem Sinne ist die Stärkung des VHS-Standorts „Haus der Bildung“ erklärtes Ziel. Außerdem sind die Platzkanten neu zu definieren und dem Platz zugewandte bzw. sich zum Platz öffnende Gebäude und Nutzungen zu ergänzen. Trotzdem behält der Platz seine multifunktionale Nutzbarkeit (z.B. Märkte, Kulturveranstaltungen) bei und findet seine Rolle in der Abfolge der „Altstadtplätze“. Zur weiteren Entwicklung und Konzeptkonkretisierung ist ein Wettbewerbsverfahren angedacht, dass alle drei Platzsituationen (Marienplatz, Viry-Chatillon-Platz und Carl-Schurz-Platz) einbezieht.



Abbildung 79: Testskizze: mögl. Umgestaltung Carl-Schurz-Straße
Quelle: Planungsgruppe MWM/ Landers Architekten

Im weiteren Verlauf der Carl-Schurz-Straße ist der Straßenraum neu zu gliedern und die Korrespondenz der beiden Straßenseiten ist zu verbessern. D.h. ein Ausbau unter verkehrsberuhigenden Gesichtspunkten, raumfassende Begrünung wo möglich und die Umsetzung eines durchgängigen Gestaltungs-, Beleuchtungs- und Stadtmobiliarkonzeptes sind vorgesehen. Großer Wert ist dabei in Abstimmung mit dem Verkehrskonzept auf komfortable Begehrbarkeit und Barrierefreiheit zu legen.

Da dieser Abschnitt durch große Maßstabssprünge in der Bebauung, sehr unterschiedliche Architektur(alter) und uneinheitliche Werbeanlagen sehr heterogen wirkt, kommt insbesondere der Arbeit mit den privaten Haus- und Grundeigentümern sowie den Gewerbetreibenden besondere Bedeutung zu.

**vertiefende Beplanung
der 3 „Altstadtplätze“
im Zusammenhang**

Neuordnung und gestalterische Aufwertung

Motivation und Vernetzung privater Akteure

9.1.3 Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße



Abbildung 80: Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ziele

- ➔ Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes mit Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem im Bereich des Knotenpunktes Carl-Schurz-Straße und Köttinger Straße / Straßenraumgliederung und Stärkung der Aufenthaltsqualität
- ➔ Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Carl-Schurz-Straße, u. a. durch Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs
- ➔ Straßenraumgestaltung im Hinblick auf Außengastronomie / Sondernutzungen
- ➔ Bedeutungszuweisung / Aufwertung des Viry-Chatillon Platzes und des Carl-Schurz-Platzes
- ➔ Aufwertung/ Beseitigung der, das ortstypische Gesamterscheinungsbild, störenden Fassaden/ Gebäude (Ortsbildpflege/ Fassadenberatung)
- ➔ Herausarbeitung von Blickbeziehungen
- ➔ Anpassung des Schulzentrums an künftige Bedarfe und Umgestaltung im Hinblick auf Quartiersöffnung, Barrierefreiheit und energetische Aspekte
- ➔ Nutzung vorhandener Flächenpotenziale zur baulichen Verdichtung bzw. Ergänzung

Städtebaulich kommt im Handlungsraum 3 der Verzahnung der Carl-Schurz-Straße mit Schloss und Schlosspark große Bedeutung zu. Neben einer Umgestaltung des Carl-Schurz-Platzes (geplanter Wettbewerb „Altstadtplätze“) und der Fritz-Erler-Str. ist die Freistellung von Sichtachsen Kernbaustein der Konzeption. Durch Entspannung der Verkehrsverhältnisse im Knotenpunkt Carl-Schurz-Straße/ Köttinger Straße sowie im engen Straßenabschnitt vor dem Kloster (vgl. Kapitel 8.2) kann die historische

Mitte mit der Kirche St. Alban, dem Frohnhof, dem Kloster und weiteren prägenden Gebäuden wieder „gefahrlos“ erlebbar gemacht werden.

Eine Minderung der Verkehrsbelastung und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität kommen in diesem Bereich auch der geplanten Ergänzung von innerstädtischem Wohnen im Bereich des ehem. Klosters oder dem Projekt „Oase am Schloss“ (vgl. Kapitel 5.2.7) zugute.



Abbildung 81: Testskizze: mögl. Umgestaltung Carl-Schurz-Platz
Quelle: Planungsgruppe MWM/ Landers Architekten

Entsprechend dem Carl-Schurz-Platz soll auch der Viry-Chatillon-Platz durch Aufwertung an Bedeutung gewinnen und neu inszeniert werden. Gezielte Maßnahmen wie z. B. Zugewinn an Aufenthaltsqualität durch Stadtmobiliar und verbesserte Bedingungen für Außengastronomie tragen zu einem neuen Erscheinungsbild bei.

Entscheidenden Einfluss auf die Gestaltung der öffentlichen Räume hat das Ergebnis der Probephase zu verschiedenen Verkehrsvarianten in diesem Bereich (vgl. Kapitel 8.2). Städtebaulich wird eindeutig die auch von IVV empfohlene Variante mit einer Einbahnstraßenregelung zwischen Köttinger Straße und Bahnhofstraße bevorzugt, da diese die geringste Inanspruchnahme von wertvollen Freiräumen für Verkehrsanlagen auslöst.

Zur besseren Verkehrsabwicklung aber auch gleichzeitig zur Temporeduzierung und Kennzeichnung des zentralen Ortskerns soll der Knoten Köttinger Straße/ Gartenstraße als Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Damit verbessern sich die Verkehrssicherheit und die Attraktivität dieses Bereichs (mit den hochfrequentierten Märkten von Aldi und REWE) für Fußgängerinnen bzw. Fußgänger und Radfahrerinnen bzw. Radfahrer.

Entsprechend seiner Bedeutung nimmt das Schulzentrum einen großen Flächenanteil des Handlungsraums 3 ein. Das Areal soll zum Quartier stärker geöffnet und z.B. mit dem Haus der Bildung / VHS am Marienplatz

Umgestaltung in

Verkehrsvariante mit städtebaulichem Mehrwert

Kennzeichnung Ortskerneingang und Tempobremse

Stärkung und Öffnung des Schulzentrums im Quartier

räumlich als auch von der Angebotsseite her stärker verknüpft werden. Hierzu gilt es Gebäude und Anlagen an künftige Bedarfe anzupassen und insbesondere Aspekte wie Barrierefreiheit und Energieeffizienz zu betrachten.

9.1.4 Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer-Straße



Abbildung 82: Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 4: Köttinger-Straße – Bliesheimer Straße
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ziele

- ➔ Kennzeichnung des Stadteinganges West
- ➔ Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes mit Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ➔ Verbesserung der verkehrlichen Situation in der Carl-Schurz-Straße, u. a. durch Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs
- ➔ Straßenraumgestaltung im Hinblick auf Außengastronomie / Sondernutzungen
- ➔ Aufwertung/ Beseitigung der das ortstypische Gesamterscheinungsbild störenden Fassaden/ Gebäude (Ortsbildpflege/ Fassadenberatung)

Dieser Abschnitt der Carl-Schurz-Straße weist deutliche Funktionsverluste auf. Entwicklungsziel ist es, den Bereich als innerstädtischen Wohnstandort zu entwickeln und durch das Projekt „Wohnen am Stadtgarten“ (vgl. Kapitel 5.2.8) sowie durch eine verbesserte Verzahnung mit den Naherholungs-/ Grünräumen südlich der Carl-Schurz-Straße Impulse zu setzen. Parallel sollen Immobilieneigentümer unterstützt werden ihre Gebäude im Hinblick auf zeitgemäßen Wohnraum umzubauen und die Fassaden aufzuwerten

Schwerpunkt innerstädtisches Wohnen

Die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums orientiert sich auch in diesem Bereich an einem einheitlichen Gestaltungskanon und gliedert die Achse der Carl-Schurz-Straße durch Stadtmobiliar und Grünakzente.

Gestaltung und Bebauung (u.a. Tankstelle) sind derzeit am Knotenpunkt L163 Bliesheimer Straße/ Carl-Schurz-Straße nicht geeignet, eine Eingangssituation für den historischen Ortskern zu markieren. In Abstimmung mit dem Verkehrskonzept soll durch die Anlage eines prägnanten Kreisverkehrsplatzes und durch bauliche bzw. grünpflegerische Maßnahmen ein städtebauliches Zeichen gesetzt werden, das Kunden und Besuchern Orientierung bietet.



Abbildung 83: Querungshilfe zur Vernetzung von Gesundheits- und Stadtgarten
Quelle: Stadt Erfurt

realisierte Querungshilfe stärkt Grünraumverbund

9.2 Städtebauliche Ziele Schwerpunktbereich ErfstadtCenter

9.2.1 Handlungsraum Nord



Abbildung 84: Ausschnitt Plan Nr. 7.2 Zielkonzept Schwerpunktbereich ErfstadtCenter, Handlungsraum Nord ErfstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ziele

- ➔ Differenzierung und Aufwertung der Außenbereiche des Centers
- ➔ Inszenierung des Centers mit Licht (Lichtkonzept)
- ➔ Sicherung des Einzelhandelsstandortes / Impulse für Neuausrichtung der Geschäftswelt, Förderung Nutzungsmix
- ➔ Verbesserung der Vernetzung des ErfstadtCenters im Quartier
- ➔ Neuordnung ruhender Verkehr
- ➔ Verbesserung der Orientierung
- ➔ Herstellung von Sichtachsen
- ➔ Verbesserung der Vernetzung von Center, SB-Warenhaus und Umfeld
- ➔ Betonung/ Gestaltung der Centereingänge

Insgesamt gilt es das ErfstadtCenter besser mit dem östlich der Bliesheimer Straße gelegenen Siedlungsbereichen zu verknüpfen, um die Erreichbarkeit ohne die Nutzung eines PKWs zu verbessern.

Die Außenwirkung des Centers soll durch die Aufwertung der Eingangssituationen, die Umgestaltung des nördlichen Platzbereichs und die Neugliederung der zur Bliesheimer Straße orientierten Erschließungsbereiche verbessert werden.

**einladendes Entrée
schaffen**

Neben der Professionalisierung des, durch die ISG gestützten Centermanagements und seiner Vernetzung mit der IWG Liblar (Geschäftsflächen- und Leerstandsmanagement für den Gesamtstandort) sollen im Rahmen des Konzeptes auch die öffentlichen Räume im ErftstadtCenter zeitgemäß umgestaltet werden. Hier ist dringender Handlungsbedarf geboten, um das Center in einer konzentrierten Aktion neu zu positionieren und zukunftsfähig zu machen.

Die Freiraumgestaltung verfolgt das Ziel, Barrieren abzubauen, einen komfortablen Flanierteppich durch das Center zu legen, die markanten Platzsituationen herauszuarbeiten und dort zum Verweilen einzuladen. Durch die Einbindung vorhandener Angebote (z.B. Gastronomie) und die Ergänzung von Aufenthalts- und Spielangeboten soll der Bereich allen Generationen gerecht werden.



Abbildung 85: Testskizze: mögl. Umgestaltung Platz am Hallenbad
Quelle: Planungsgruppe MWM/ Landers Architekten

Nähere Erläuterungen zur Sicherung des Einzelhandelsstandortes, hinsichtlich einer Neuausrichtung der Geschäftswelt bzw. zur Förderung des Nutzungsmixes – und damit auch ein roter Faden für alle Akteure, wie ISG, Centermanagement oder Immobilienmanagement der Stadt – finden sich im Einzelhandels- und Zentrenkonzept (vgl. Kapitel 8.1).

Impulsmaßnahmen im öffentlichen Raum dringend erforderlich

ein „Flanierteppich“ für das ErftstadtCenter

Steigerung der Angebotsattraktivität

9.2.3 Handlungsraum Süd



Abbildung 86: Ausschnitt Plan Nr. 7.2 Zielkonzept Schwerpunktbereich ErfstadtCenter Handlungsraum Süd ErfstadtCenter
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Ziele

- ➡ Weiterentwicklung des Zentrumsansatzes und Integration der Musikschule
- ➡ Differenzierung der Außenbereiche des Centers
- ➡ Aufwertung der Platzanlagen
- ➡ Herstellung von Sichtachsen
- ➡ Gestaltung der Centereingänge
- ➡ Verbesserung der Orientierung
- ➡ Herstellung von Wegebeziehungen und Vernetzungen (u.a. im Bereich Bliesheimer Str./ Musikschule)

Vorrangiges Ziel im südlichen Bereich des ErfstadtCenters ist die städtebauliche Weiterentwicklung des vorhandenen Zentrenansatzes. Hierzu gilt es ein schlüssiges Gesamtkonzept über den Bestand zu legen und dementsprechend die reinen Wohnnutzungen in Frage zu stellen.

Des Weiteren soll die Wegevernetzung über die Bliesheimer Straße zum östlich des ErfstadtCenters gelegenen Siedlungsbereich ergänzt und so die Integration des Centers in das Quartier verbessert werden.

Durch die gestalterische Aufwertung der Eingangssituationen sollen Besucherinnen bzw. Besucher und Kundinnen bzw. Kunden begrüßt und die Orientierung erleichtert werden.

städttebauliches Entwicklungspotenzial nutzen

Vernetzung von ErfstadtCenter u. Wohnquartieren verbessern

9.3 Städtebauliche Ziele Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume



Abbildung 87: Schwerpunktbereich Frei- und Grünräume
Quelle: eigene Darstellung

Ziele

- ➔ Grünraumgestaltung mit lebendiger, am Bach „Am Mühlengraben“ orientierter Wegeführung
- ➔ Bessere Verbindung der Grünraumabschnitte (Gesundheitsgarten, Stadtgarten, Schlosspark, Liblarer See) untereinander
- ➔ Installation eines Info-/Leitsystem
- ➔ Rast- bzw. Ruhemöglichkeiten
- ➔ Bewegungs- und Spielangebote für alle Generationen

Der Lückenschluss im Frei- und Grünraumverbund bezieht sich im Wesentlichen auf den Bereich zwischen den Nahversorgungszentren Carl-Schurz-Straße sowie ErtstadtCenter und bietet das Potenzial zum Aufbau einer Grünachse, die entlang des Baches „Am Mühlengraben“ verläuft und über den Gesundheits- sowie Stadtgarten (vgl. auch Kapitel 5.3.1) bis in den historischen Ortskern reicht. Unter Berücksichtigung der Anschlussverbesserung des hochwertigen Naherholungsraumes Ville-Seen (Handlungsraum 1) und des Ringschlusses für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr über den Landschaftsraum bzw. die ehem. Bahntrassen im Osten und Süden kann ein absolutes Alleinstellungsmerkmal entwickelt werden.

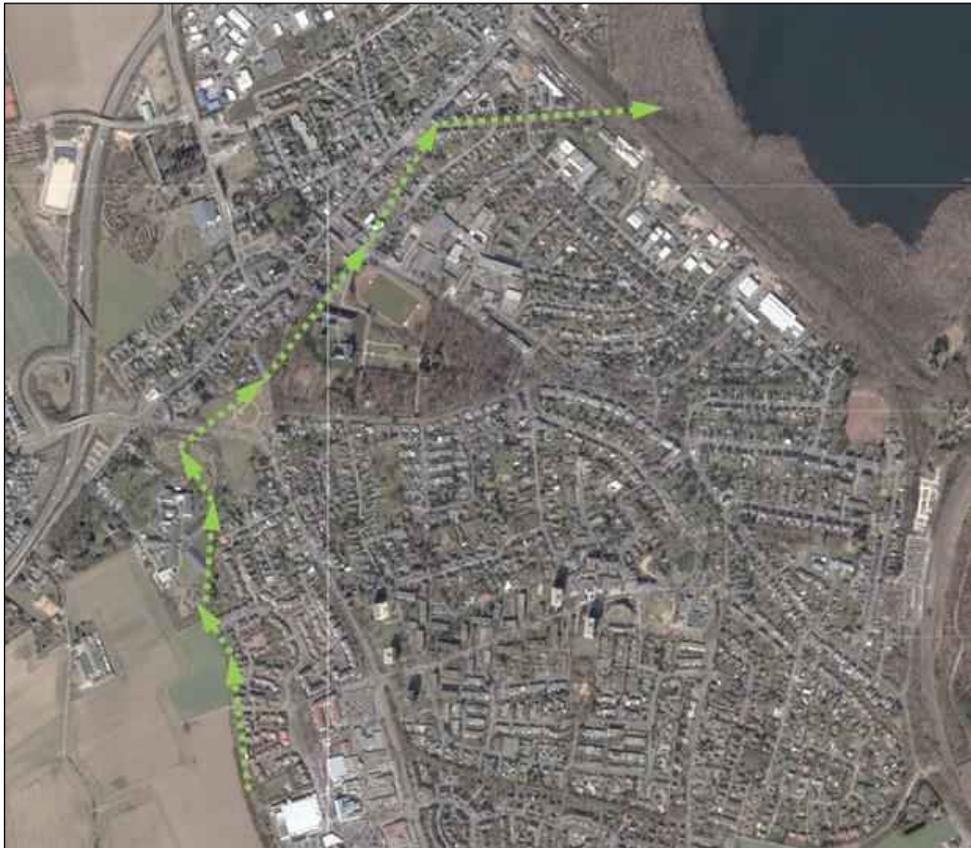


Abbildung 88: mögliche Grünwegevernetzung
Quelle: eigene Darstellung

Damit eine Nutzung dieser Wegeverbindung für alle Nutzergruppen möglich und attraktiv wird, soll zur Erleichterung der Orientierung ein Info-/ Leitsystem installiert werden, das neben einer sinnvollen und einfach lesbaren Beschilderung die Historie in Wert setzt. Im Vordergrund steht also die Führung auf direktem Weg (Grunderwerb im Bereich des Marienhospitals) sowie die Anlage von Rast- und Spielpunkte zur Attraktivitätssteigerung für alle Generationen.

**Quantität und Qualität
des Grünraumverbun-
des stärken und zur
Profilierung nutzen**

**Info-/ Leitsystem zur
besseren Orientierung**

**attraktive Wegefüh-
rung ermöglichen**

10. GESAMTMASSNAHME UND UMSETZUNGSFAHRPLAN

Im Zielkonzept (vgl. Pläne Nr. 7.1 / 7.2) wurden in einer Gesamtschau die städtebaulichen Zielsetzungen abstrahiert dargestellt. Darauf aufbauend wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die die vorhandenen Qualitäten sichern und fördern sowie den aufgezeigten Mängeln entgegenwirken.



Abbildung 89: Ausschnitt Plan Nr. 7.1 Zielkonzept Schwerpunktbereich Carl-Schurz-Straße, Handlungsraum 3: Viry-Chatillon-Platz – Köttinger-Straße
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Der Maßnahmenplan Gesamtübersicht (vgl. Plan Nr. 8) verortet insbesondere die bestimmten Räumen zugeordneten Maßnahmen. Die hier aufgeführten Einzelmaßnahmen sind entsprechend den übergeordneten Zielsetzungen in Themenfelder gegliedert und mit Ordnungsnummern versehen. **Eine Übersicht der Gesamtmaßnahme in tabellarischer Form ist der Anlage 1 „Gesamtkostenübersicht“ zu entnehmen.** Zusätzlich wurde für jede Maßnahme ein sogenanntes Maßnahmenblatt mit detaillierter Beschreibung und den wichtigsten Fakten erstellt.

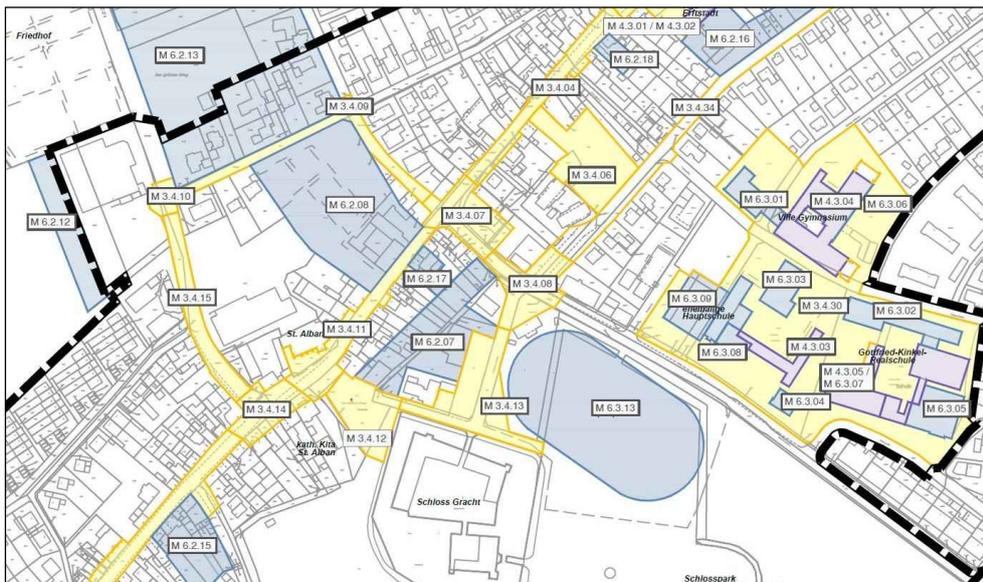


Abbildung 90: Ausschnitt Plan Nr. 8 Maßnahmenplan Gesamtübersicht Ausschnitt: Bereich Carl-Schurz-Straße
Quelle: eigene Darstellung, 2015

städtebauliche Zielsetzungen

Übersicht über alle Maßnahmen: Anlage 1

konkret abgegrenzte Maßnahmenbereiche

In einem intensiven Abstimmungsprozess wurde ein vorläufiger Umsetzungsfahrplan für die Gesamtmaßnahme erarbeitet. Dieser berücksichtigt die Abhängigkeiten der Einzelmaßnahmen untereinander als auch zu anderen (synergetischen) Maßnahmen im Sanierungsgebiet / Stadtumbaugebiet³⁶ (z. B. Sanierung der Leitungsinfrastruktur) sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommune. In räumlicher Hinsicht geben die Pläne Nr. 9.1 und 9.2 Auskunft über den geplanten Ablauf der Maßnahme, eine Übersicht über den voraussichtlichen Mittelabfluss ist der Tabelle in Anlage 2 zu entnehmen.

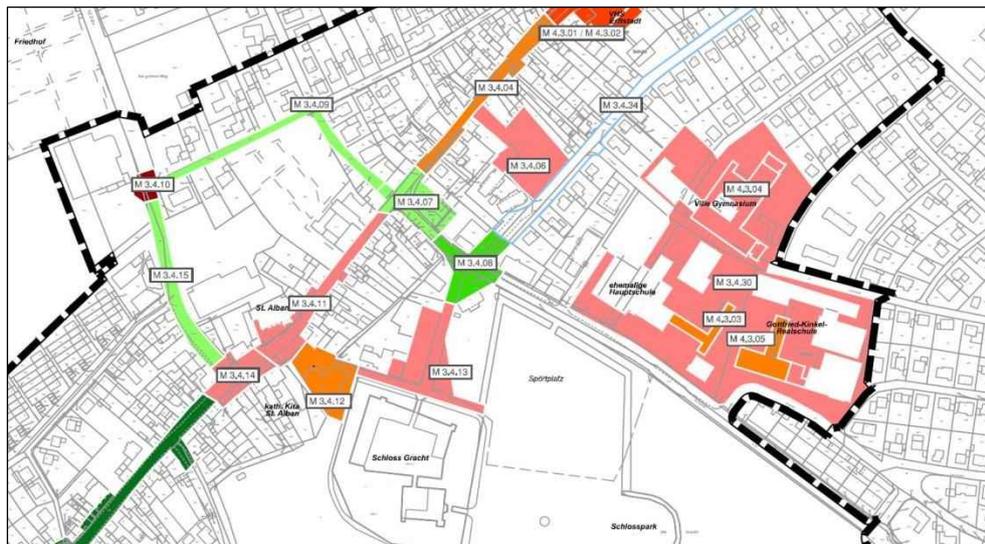


Abbildung 91: Ausschnitt Plan Nr. 9.1 Umsetzungsfahrplan, Ausschnitt: Bereich Carl-Schurz-Straße
Quelle: eigene Darstellung, 2015

Die Maßnahmen lassen sich prinzipiell in folgende Maßnahmenkategorien gliedern:

- Vorbereitende Maßnahmen (M 2. ff.)
- Ordnungsmaßnahmen (M 3. ff.)
- Baumaßnahmen (M 4. ff.)
- Besondere städtebauliche Maßnahmen (M 5. ff.)
- Ergänzende Maßnahmen (M 6. ff.)

Zu den vorbereitenden Maßnahmen zählen städtebauliche Planungen und Gutachten, städtebauliche Wettbewerbe, Beratungsleistungen für private Bauherren und die Einrichtung eines Citymanagements. Außerdem werden hier Planungsleistungen aufgeführt, die als vorbereitende Untersuchungen vorliegen und die Voraussetzung für die Beantragung der Städtebauförderung sind.

³⁶ Beschluss über die Sanierungssatzung, Rat der Stadt Erftstadt vom 27.04.2016; Beschluss über das Stadtumbaugebiet, Rat der Stadt Erftstadt vom 13.12.2016

Farbcodierung gemäß
Umsetzungsjahren

Maßnahmenkategorien
nach Förderrichtlinien

Die Ordnungsmaßnahmen setzen sich zusammen aus Erschließungsmaßnahmen und die Umgestaltung öffentlicher Räume wie die Umgestaltung im Bereich der Carl- Schurz- Straße und der Altstadtplätze.

Die im Masterplan Liblar vorgesehenen Straßenmaßnahmen erfolgen bei Umsetzung vordergründig aus städtebaulicher und gestalterischer Motivation. Auslösend sind somit nicht verkehrstechnische Notwendigkeiten. Vielmehr steht hier das städtebauliche Gesamtkonzept im Fokus, welches natürlich auch Empfehlung für verkehrliche Optimierungen aufgreift. Es ist daher davon auszugehen, dass die im Masterplan Liblar beinhalteten Straßenbaumaßnahmen wegen eines bestenfalls eingeschränkten Sondervorteils auch für die Anlieger nicht über eine Beitragsbeteiligung der Anlieger nach den Vorgaben der örtlichen Straßenbaubeitragssatzung (teil)refinanziert werden kann. Anknüpfungspunkt des Masterplanes ist der avisierte Allgemein Vorteil für den Ortsteil Liblar. Etwaige Beitragspflichten müssen ggf. abschließend im konkreten Einzelfall geprüft werden.

Zu den Baumaßnahmen gehören private Baumaßnahmen wie Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten ebenso wie die energetische Sanierung von öffentlichen Hochbauten.

Als besondere städtebauliche Maßnahmen firmieren Maßnahmen, die der Öffentlichkeitsarbeit und der Begleitung der Sanierungsmaßnahme dienen.

Als ergänzende Maßnahmen werden private Investitionen und kommunale Maßnahmen nachrichtlich dargestellt, die als flankierende Maßnahmen Teil des durch die Städtebauförderung ausgelösten Investitionsvolumens sind.

Im Rahmen des Umsetzungsmanagements sondiert die Kommune laufend Möglichkeiten, die Zielerreichung (vgl. Kapitel 9) zu verbessern und entsprechende Förderungsmöglichkeiten auszuloten.

Inklusionszentrum ehem. Hauptschule

Aktuell konnte so eine Förderung für den Umbau der ehemaligen Hauptschule zu einem Inklusionszentrum (Maßnahme 1.2, ehem. 4.3.04) erreicht werden. Diese Maßnahme, gefördert über das Sonderprogramm Hilfen im Städtebau für Kommunen zur Integration von Flüchtlingen nach Nr. 25 der Richtlinien für Stadterneuerung 2008, wird mit einem Volumen von 2.232.995 € zuwendungsfähige Ausgaben gefördert, wird in den Jahren 2016 bis 2018 umgesetzt und wird den Bildungs-, Sozial- und Kulturstandort Erfstadt erheblich stärken (vgl. Zuwendungsbescheid 05/13/16 vom 30.03.2016).

Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes für den Masterplan Liblar wurde 2014 eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Im Punkt 2.3.2 des Verkehrskonzeptes heißt es: „Sämtliche wichtigen Infrastruktureinrichtungen in Erfstadt-Liblar sollen über attraktive, ungefährliche Straßen und Wege mit dem Rad erreichbar sein.“ Auf den Sei-

**Private Investitionen
als ergänzende Maßnahmen**

**Synergetische Maßnahmen
über andere Förderzugänge**

**Inklusionszentrum
ehem. Hauptschule**

**Bundeswettbewerb
Klimaschutz im Radverkehr**

ten 23 und 24: Ein wesentliches Ergebnis dieser Befragung war die hohe Bedeutung des Fahrrades und seiner Nutzung im Binnenverkehr von Erfstadt-Liblar. Dies veranlasste die Stadt Erfstadt an einem Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ teilzunehmen. Das Hauptziel der Maßnahme ist es, einen Wandel der (Alltags-)Mobilitätsstruktur im Ortsteil Liblar durch Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs (Stadt der kurzen Wege) vom PKW auf das Fahrrad bzw. zu Fuß durch die Einrichtung barrierefreier Wegeverbindungen zwischen:

STEP01: ErfstadtCenter – Bahnhof,

STEP02: Bahnhof – Carl-Schurz-Straße,

STEP03: Carl-Schurz-Straße – ErfstadtCenter

für alle Bevölkerungsgruppen entlang des Infrastrukturrings Liblar zu generieren.

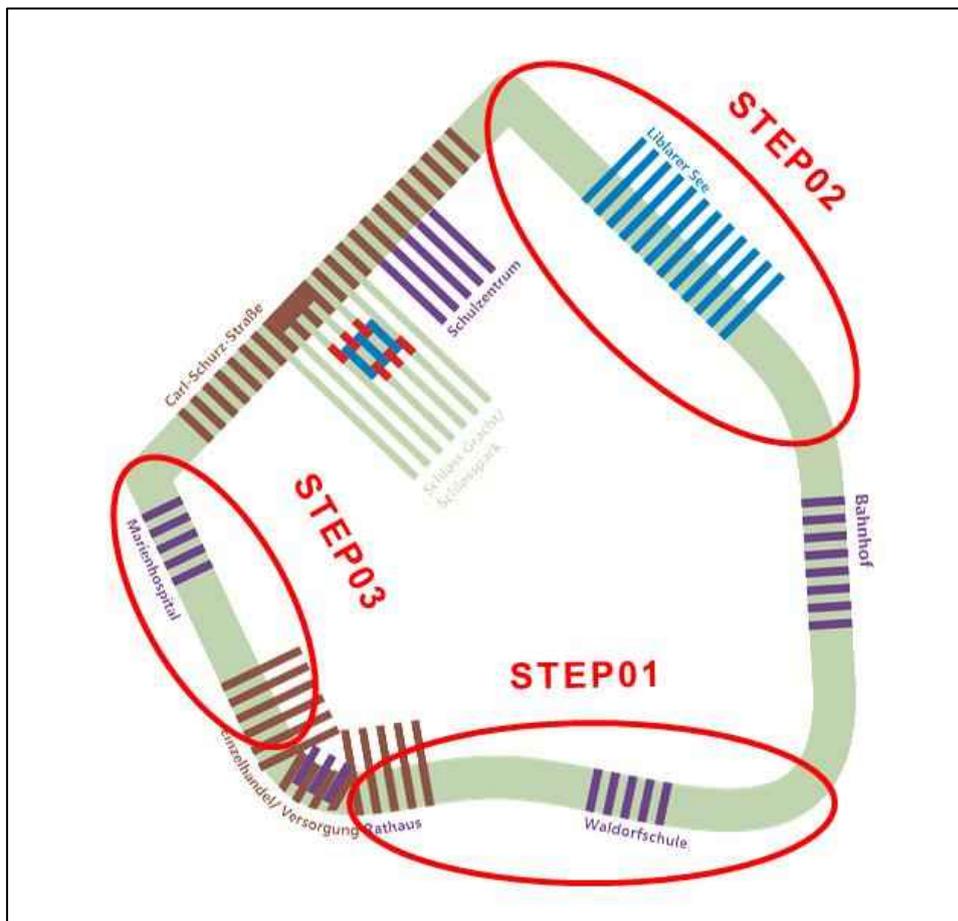


Abbildung 92: Infrastrukturring Liblar
Quelle: Stadt Erfstadt

Die naturräumliche Lage Erfstadts bietet beste Voraussetzungen für Solarthermie. Dieses Potenzial soll durch die Anlage einer Teststrecke mit Photovoltaikerelementen als Bodenbelag genutzt werden mit der Option, bei positiver Evaluation zukünftig weitere Bereiche entsprechend auszubauen.

Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs vom PKW aufs Fahrrad

Teststrecke Radverkehr mit Photovoltaikerelementen

Aufgrund der vorherrschenden Sonnenhäufigkeit, der ebenen Lage der Stadt Erftstadt und in Anknüpfung an die bereits erfolgten SolarLokal Aktivitäten soll mit dem TestRadweg eine zukunftsweisende Technologie erprobt werden.

Die Kosten 2017 / 2018 belaufen sich insgesamt auf 873.855 €.

ExWoSt – Aktive Mobilität in städtischen Quartieren

Im Rahmen des Bundesforschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ – ExWoSt hat die Stadt Erftstadt für den Stadtteil Liblar im Bereich „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ einen Antrag auf Zuwendung für Maßnahmen u.a. im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit gestellt.

Die beantragten Maßnahmen im Rahmen des Förderauftrages Aktive Mobilität sollen übergeordnet die inhaltliche Kommunikation im Kontext des aktuellen Forschungsstandes gewährleisten, den Umgestaltungsprozess in Liblar begleiten, Imageaufbauarbeit zugunsten des Umweltverbundes unterstützen sowie aktiv die Konzepterarbeitung für den Umbau der Carl-Schurz-Straße durch öffentliche Werkstätten/Workshops forcieren.

Durch die breit angelegte Strategie wird infolge eines hohen Maßes an Mitbestimmung das Ziel einer größtmöglichen Akzeptanz sowie Verhaltensänderung hin zu einer aktiveren Mobilität in Liblar insbesondere für Wege bis 5 km verfolgt. Der Beschluss, eine Stadtmobilitätsgesellschaft zu gründen, ist bereits gefasst; derzeit erfolgt die inhaltliche Aufgabendefinition sowie die Bildung einer entsprechenden Organisationsstruktur. Gesamtstädtisch wird bereits das Ziel der Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt. Dieser ist in Liblar gut aufgestellt, sodass es hier schwerpunktmäßig um die Bereiche Fuß- und Radverkehr geht.

Folgende Arbeitspakete im Rahmen der ExWoSt sind vorgesehen und werden beantragt:

Arbeitspaket 1:

Erstellen einer Website, eines Corporate Design, eines Kommunikationskonzeptes im Kontext zur Erstellung der Mobilitätsmappe im Rahmen Klimaschutz im Radverkehr

Arbeitspaket 2:

„walk-and-notice“-Umfrage (Vorbereitung, Durchführung, Auswertung)

Arbeitspaket 3:

Tag der Städtebauförderung 2017/2018

2017: Begleitung des Symposiums (Klimaschutz im Radverkehr), Vermittlung Inhalte aktive Mobilität

2018: Begleitung Eröffnung Bahntrasse

Förderantrag im Rahmen ExWoSt: Aktive Mobilität in städtischen Quartieren

Arbeitspaket 4:

3 stufenweise stattfindende Werkstätten / Workshops zu den einzelnen Straßenabschnitten 1 - 3 der Carl-Schurz-Straße u.a. abhängig vom Bau Kreisverkehr Köttinger Straße / Gartenstraße und nachfolgender 6-monatiger Testphase Einbahnverkehr auf Abschnitt 2 (vgl. Abbildung unten).



Abbildung 93: Carl-Schurz-Straße in Abschnitten
Quelle: Stadt Erfurt

Die Gesamtkosten der Projektbausteine mit Bundeszuwendung (brutto) betragen insgesamt 91.000,00 €. Davon werden 50%, also 45.500,00 € über Bundeszuwendung (ExWoSt) beantragt; die übrigen 50% werden über Eigenmittel (u.a. kommunale Haushaltsmittel und Personal), Landesmittel, Drittmittel und sonstige Fördermittel finanziert.

11. ZUSAMMENFASSUNG

Liblar ist mit rund 13.000 Einwohnerinnen bzw. Einwohnern der größte Stadtteil von Erftstadt. Kennzeichnend ist eine ausgeprägt polyzentrisch angelegte Stadtstruktur. Diese ist auf eine, verschiedenen Entwicklungsschüben folgende Siedlungsentwicklung zurückzuführen. Neben dem historischen Kern im Bereich Carl-Schurz-Straße entstand mit dem Bergbau ein weiterer Siedlungsbereich im Südosten. In der weiteren Entwicklung etablierten sich Wohnnutzungen im Zwischenraum, sodass ein gemeinsamer Siedlungskörper entstand und die versorgende Infrastruktur größtenteils am Rand nachgezogen wurde. So entstand auch, dem Leitbild der wachsenden Stadt folgend, der nicht vollendete Zentrumsansatz im Südwesten mit ErftstadtCenter und öffentlichen Einrichtungen (u.a. Rathaus und Hallenbad).

Die Auswirkungen des Strukturwandels im Einzelhandel, des demographischen Wandels und eines steigenden Wettbewerbsdrucks führen in Liblar zu Problemlagen die, zwar in ihrer Wirkung mit vielen anderen Innenstädten vergleichbar sind, aber aufgrund der skizzierten strukturellen Besonderheiten sehr spezielle Lösungsansätze erfordern. Insbesondere sind an Defiziten an dieser Stelle zu nennen:

- zunehmende Funktionsverluste entlang der zentralen, historisch bedeutsamen (Trassenverlauf der Römerstraße Köln-Trier) ehem. Hauptgeschäftsachse Carl-Schurz-Straße,
- starke Attraktivitätseinbußen im zentralen Versorgungsbereich (Einordnung als Stadtteilzentrum), mit dem Kern ErftstadtCenter, einem Einkaufszentrum aus den 70er Jahren, dass unter Investitionsstau und mangelnder Aufenthaltsqualität leidet,
- unklare Nutzungs- und Sanierungsperspektiven für öffentlich Liegenschaften, z.B. im Schulbereich,
- hohe Verkehrsbelastungen in z.T. sensiblen Stadträumen, die städtebaulichen Entwicklungen entgegenstehen,
- Minder- bzw. fehlgenutzte (Brach-)Flächen sowie strukturelle Defizite im Ortsgefüge
- Gefährdung der historisch wertvollen Bausubstanz
- Mangelhafte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und unattraktive Straßen-/ Platzanlagen (speziell für Fußgänger)
- eine unzureichende Erschließung bzw. schlechte Erreichbarkeit von (vorhandenen, attraktiven) Grün- und Naherholungsräumen,
- eine nicht zeitgemäße Ausstattung des Bahnhofes sowie eine mangelhafte Integration des Bahnhofareals in die Stadtstruktur,
- eine mangelhafte stadträumliche Vernetzung der zentralen Innenstadtbereiche untereinander und eine schwierige Orientierung für Besucher.

Der in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitete und abgestimmte Masterplan Erftstadt-Liblar skizziert eine Gesamtperspektive für die nachhaltige Entwicklung des Stadtteils. Ziel ist es, durch die entwickelten Maßnahmen den Funktions- und Strukturschwächen in Liblar entgegenzuwirken und den Stadtteil als Versorgungs-, Kultur- und Wohnstandort zukunftsfähig zu gestalten.

Der Masterplan baut dabei auf einer Reihe von Untersuchungen und Gutachten (u.a. Verkehrskonzept und Einzelhandels- und Zentrenkonzept) sowie auf den Informationen aus der Bürgerschaft auf.

Die Vielschichtigkeit der Problemlagen erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise, die Aspekte aus den Handlungsfeldern Städtebau, Verkehr/Mobilität, Wirtschaft/ Nahversorgung, Umwelt/ Naherholung/ Tourismus, sowie Gesellschaft / Soziales / Kultur berücksichtigt und dabei insbesondere die Einbindung und Motivation Privater in den Blick nimmt. Folgende Prämissen werden mit dem Konzept verfolgt:

- Stärkung sowohl des Nahversorgungszentrums Carl-Schurz-Straße als auch des Stadtteilzentrums ErftstadtCenter sowie Verstärkung der Profilbildung
- Gezielte Verbesserung des Branchenmixes und Gegensteuerung zu Leerständen bzw. zum Wandel hin zu monofunktionalen Nutzungen oder minderfrequentierten Nutzungen
- Verbesserung der Ortsstruktur durch Entwicklung der Neuordnungsbereiche sowie sinnvolle Ergänzung der Ortskernfunktionen und des -angebotes
- Nachhaltige Nutzung der z.T. wertvollen historischen Bausubstanz
- Verbesserung der räumlichen Verknüpfung der innerörtlichen Straßen-/ Platzabfolgen (Marienplatz, Viry-Chatillon-Platz, Carl-Schurz-Platz)
- Aufwertung des Ortsbildes durch qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung und die Motivation sowie Unterstützung Privater
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Straßen und Plätzen
- Verbesserung der Erreichbarkeit und der verkehrlichen Situation gerade im Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Schaffung eines qualitativ hochwertigen Grün- und Freiraumverbundes durch Lückenschlüsse und gezielte Attraktivierung für alle Generationen
- Breite Akzeptanz und Motivation Privater durch Transparenz und Mitwirkungsmöglichkeiten während des gesamten Planungs- und Umsetzungsprozesses

Mit der Ausrichtung auf gemeinsame Ziele und der Bündelung der Aktivitäten werden knappe Ressourcen sinnvoll eingesetzt, privates Kapital mobilisiert und so eine größtmögliche Hebelwirkung erzielt.

Im Hinblick auf eine realistische Umsetzungsperspektive wurden die genannten Punkte mit konkreten Maßnahmen unterlegt. Diese sind soweit definiert, dass ein tragfähiges Kostengerüst aufgestellt und ein realistischer Umsetzungsfahrplan entwickelt werden konnte. Das Finanzierungskonzept ist zwar mit der mittelfristigen Finanzplanung der Kommune abgestimmt, allerdings ist die Stadt zur Umsetzung der umfangreichen Gesamtmaßnahme auf Unterstützung durch Bund und Land angewiesen.

Zusammen mit den intensiven politischen Beratungen, der vielfältigen Öffentlichkeitsbeteiligung und den erwarteten Investitionen von Privaten liegt ein abgestimmtes und breit getragenes Zukunftsprogramm für den Stadtteil Liblar vor, das es nun konsequent umzusetzen gilt.