MEERBUSCH 2030

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT

STADT MEERBUSCH

Integriertes Stadtent-wicklungs-konzept Meerbusch

Impressum

Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Meerbusch

Aufraggeber
Stadt Meerbusch
Die Bürgermeisterin
Dorfstraße 20
40667 Meerbusch

Auftragnehmer
SSR Schulten
Stadt- und Raumentwicklung
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund
Fon 0231.39 69 43.0
Fax 0231.39 69 43.29
kontakt@ssr-dortmund.de
www.ssr-dortmund.de

Hinweis
Es wird auf eine gendergerechte Schreibweise wertgelegt. Um die Lesbarkeit von Texten zu unterstützen, wird als Ausnahme das generische Maskulinum genutzt, wie es z.B. in alltagssprachlichen Kollektivbegriffen als geschlechtsneutrale Form verstanden wird.

Das Urheberrecht der im Bericht verwendeten Bilder, Grafiken und Abbildungen liegt bei der Stadt Meerbusch und Schulten Stadt- und Raumentwicklung.

Stand
Meerbusch, Dortmund, April 2017

Inhalt

Impressum 3

Abbildungen 6

Vorwort 13

1 EINLEITUNG 14

1.1 Stadtentwicklung als Prozess 16

1.2 Dialog- und Beteiligungsprozess 18

2 STANDORTPROFIL MEERBUSCH 22

2.1 Regionale Einordnung 24

2.2 Historische Entwicklung und städtebauliche Struktur 26

2.3 Bevölkerung und Demografie 30

3 AKTUELLE TENDENZEN UND HERAUSFORDERUNGEN DER STADTPLANUNG IN MEERBUSCH 38

3.1 Wohnen 40

3.2 Mobilität 52

3.3 Umwelt, Klima und Freiraum 58

3.4 Wirtschaftsstandort 62

3.5 Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur 68

3.6 Nahversorgung 72

3.7 Integrierte Standortanalyse 78

4 LEITBILD UND STRATEGISCHE LEITLINIEN 80

4.1 Räumliches Leitbild 82

4.2 Strategische Leitlinien 84

5 INTEGRIERTE HANDLUNGS-FELDER DER STADTENTWICKLUNG 90

5.1 Fokusschwerpunkte 92

5.2 Handlungsfeld „Intelligente Siedlungsentwicklung” 94

5.3 Handlungsfeld „Hochwertiger Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort” 104

5.4 Handlungsfeld „Vielfältiger Natur- und Landschaftsraum” 110

5.5 Handlungsfeld „Lebendige Stadtteilzentren” 114
5.6 Handlungsfeld „Qualifizierte Nahversorgung” 118
5.7 Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität” 122

6 MASSNAHMEN 126

7 STADTSTRUKTUR UND FOKUSRÄUME 152
7.1 Stadtstruktur 154
7.2 Fokusraum Büderich 156
7.3 Fokusraum Osterath 184
7.4 Fokusraum Lank-Latum 208
7.5 Fokusraum Strümp 214

8 UMSETZUNGSKONZEPT 220
8.1 Prozessgestaltung 222
8.2 Monitoring und Evaluation 223

Quellen 225

Abbildungen

ABB 001	Prozessablauf und Dialogbausteine	16
ABB 002	Wikimap Meerbusch	18
ABB 003	Auftaktveranstaltung	19
ABB 004	Auftaktveranstaltung	19
ABB 005	Zukunftskonferenz	19
ABB 006	Zukunftskonferenz	19
ABB 007	Zukunftskonferenz	21
ABB 008	Zukunftskonferenz	21
ABB 009	Hearing	21
ABB 010	Abschlussveranstaltung	21
ABB 011	Regionale Raumstruktur und Zentrale Orte	24
ABB 012	Regionale Einordnung	25
ABB 013	Bevölkerungsverteilung über die Stadtteile (Stand 31.12.2014)	27
ABB 014	Stadtteile und Siedlungsstruktur der Stadt Meerbusch	28
ABB 015	Stadtteilzentrum Lank-Latum	29
ABB 016	Stadtteilzentrum Osterath	29
ABB 017	Radwegeverbindungen	29
ABB 018	Rheinufer	29
ABB 019	Altersverteilung der Meerbuscher Bevölkerung (Stand 31.12.2014)	31
ABB 020	Altersverteilung im regionalen Vergleich	31
ABB 021	Determinanten der Bevölkerungsentwicklung	31
ABB 022	Wanderungssalden nach Altersgruppen (Durchschnitt 2009 bis 2013)	32
ABB 023	Wanderungssaldo 2009 - 2013	32
ABB 024	Bevölkerungsprognosen im Überblick	33
ABB 025	Altersverteilung in Relation zum Basisjahr in den Bevölkerungsmodellen	35
ABB 026	Altersverteilung der Bewegungen in die Neubaugebiete 2010 - 2014	36
ABB 027	Baualtersklassen im regionalen Vergleich	41
ABB 028	Wohnungsbestand nach Baualtersklasse und Fläche	41
ABB 029	Baufertigstellungen	41
ABB 030	Entwicklung der Bodenrichtwerte in Abhängigkeit von der Anzahl fertiggestellter Wohneinheiten	43
ABB 031	Haushaltsanzahl mit Personenanzahl	43
ABB 033	Entwicklung der Sozialwohnungen nach Stadtteil	43
ABB 032	Anzahl von Personen in Haushaltsgrößen	43
ABB 034	Entwicklung der Sozialwohnungen (Gesamtstadt)	43
ABB 035	Siedlungsflächenreserve - Legende	44
ABB 036	Siedlungsflächenreserven	45
ABB 037	Wohnbauflächenpotenziale auf städtischen Liegenschaften	47
ABB 038	Komponenten des Wohnungsbedarfs und der Bedarfsdeckung	48
ABB 039	Wohnbauflächenpotenziale und Quartiere im Generationenwechsel	49
ABB 040	MIV- und ÖPNV-Hauptnetz	53
ABB 041	Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen	54
ABB 042	PKW-Dichte je 1.000 Einwohner im regionalen Vergleich	55

ABB 043	Pendlersaldo 2013	55
ABB 044	Pendlerziele	55
ABB 045	Flächennutzungen im regionalen Vergleich (Stand: 2014)	59
ABB 046	Umwelt- und Klimaaspekte	60
ABB 047	Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	63
ABB 048	Entwicklung der Arbeitslosenquote im regionalen Vergleich	63
ABB 049	Einkommensteuerertrag nach Gehaltsgruppen Einkommensteuerpflichtiger (Stand 2010)	63
ABB 050	Übersicht Gewerbeflächenreserven	64
ABB 051	Durchschnittliches jährliches Gewerbesteueraufkommen der Jahre 2012 - 2014	65
ABB 052	Angebote der öffentlichen Infrastruktur	69
ABB 053	Ausstattungskennziffern der Stadtteile anhand der Verkaufsfläche (in m²) je 1.000 Einwohner	72
ABB 054	Zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte	73
ABB 055	Einkaufsorientierung der Meerbuscher Bevölkerung nach verschiedenen Bedarfen	75
ABB 056	Kaufkraftindex und Zentralitätskennziffer der Kommunen im Rhein-Kreis Neuss 2014	75
ABB 057	Tabellarische Übersicht der Stärken und Schwächen	78
ABB 058	Tabellarische Übersicht der Chancen und Risiken	79
ABB 059	Räumliches Leitbild für die Stadtentwicklung	83
ABB 060	Strategische Leitlinien	87
ABB 061	Fokusschwerpunkte	92
ABB 062	Entfernungsradien zur integrierten Lagebewertung (Entfernungen geben die Luftlinieradien an)	94
ABB 063	Integrierte Lagebewertung in Verbindung mit bestehenden Wohnbauflächenpotenzialen	95
ABB 064	Prüfabfolge bei der Wohnbaulandentwicklung	96
ABB 065	Einfamilienhäuser in nicht integrierter Lage	99
ABB 066	Einfamilienhausbebauung in Strümp	99
ABB 067	Neubaugebiet im Süden Büderichs	99
ABB 068	Nachverdichtung in integrierter Lage	99
ABB 069	Gewerbegebiet Mollfseld 1	105
ABB 070	Areal Böhler	105
ABB 071	KHW-Haus im Office-Park Meerbusch	105
ABB 072	Office-Park Meerbusch	105
ABB 073	Verkehrliche Anbindung und Erschließung der Gewerbeflächen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	106
ABB 074	Blick auf Rheinufer und Flughafenbrücke	111
ABB 075	Rheinufer bei Langst-Kierst	111
ABB 076	Infotafel Ilvericher Altrheinschlinge	111
ABB 077	Latumer See	111
ABB 078	Freiraumverbund Meerbusch	112
ABB 079	Bürgerwäldchen	113
ABB 080	Landschaftsraum	113
ABB 082	Hallenbadpark	113
ABB 081	Rathauspark	113
ABB 083	„Ausstattungskatalog" der Stadtteilzentren	115
ABB 084	Stadtteilzentrum Büderich	117

ABB 085	Stadtteilzentrum Osterath	117
ABB 086	Stadtteilzentrum Lank-Latum	117
ABB 087	Stadtteilzentrum Strümp	117
ABB 088	Frischemarkt Osterath	119
ABB 089	Zukünftiger Drogeriemarkt in Lank-Latum	119
ABB 090	Deutsches Eck	119
ABB 091	Boverter-Center	119
ABB 092	Versorgungsstruktur	120
ABB 093	Stadtbahnhaltestelle mit Schrankenbereich	123
ABB 094	Freizeitradwegenetz	123
ABB 095	Haltestelle mit Radabstellmöglichkeit	123
ABB 096	Zentraler Busumsteigepunkt Haus Meer	123
ABB 097	Verkehrsentwicklung	124
ABB 098	Strukturplan Meerbusch	155
ABB 099	Strukturplan Büderich	157
ABB 100	Entwicklung der Einwohnerzahl in Büderich	159
ABB 101	Entwicklung der Altersstruktur in Büderich	159
ABB 102	Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Büderich	159
ABB 103	Stadtteilfokus Büderich	161
ABB 104	Rathaus Büderich	162
ABB 105	Hallenbadpark	162
ABB 106	Parkfläche auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz	162
ABB 107	Flugzeug über dem Hallenbadpark	162
ABB 108	Dorfstaße	163
ABB 109	Verkehr auf der Düsseldorfer Straße	163
ABB 110	Alter Kirchturm	163
ABB 111	Stadtbahnhaltestelle Landsknecht	163
ABB 112	Städtebauliche Struktur Büderich	165
ABB 113	Städtebauliche Analyse Stadtteilzentrum Büderich	167
ABB 114	Maßnahmenraum Büderich	171
ABB 115	Luftbild Stadtteilzentrum Büderich	173
ABB 116	Räumliche Schwerpunkte des zu erstellenden Rahmenplans	175
ABB 117	Strukturplan Osterath	185
ABB 118	Entwicklung der Einwohnerzahl in Osterath	187
ABB 119	Entwicklung der Altersstruktur in Osterath	187
ABB 120	Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Osterath	187
ABB 121	Stadtteilfokus Osterath	189
ABB 122	Stadtteilzentrum Osterath	190
ABB 123	Rathauspark	190
ABB 124	Neubau eines Drogeriemarktes im Zentrum	190
ABB 125	Einzelhandelsbesatz im Stadtteilzentrum	190
ABB 126	Frischemarkt	191
ABB 127	Neubaugebiet Ostara-Gelände	191
ABB 128	Osterather Arkaden	191
ABB 129	Quartiersplatz	191
ABB 130	Städtebauliche Struktur Osterath	193
ABB 131	Städtebauliche Analyse Stadtteilzentrum Osterath	195

ABB 132 Maßnahmenraum Osterath 199
ABB 133 Zukünftige Bebauung Barabara-Gerretz-Schule 201
ABB 134 Umbaumaßnahme Bahnhof Osterath 201
ABB 135 Strukturplan Lank-Latum 209
ABB 136 Entwicklung der Einwohnerzahl in Lank-Latum 211
ABB 137 Entwicklung der Altersstruktur in Lank-Latum 211
ABB 138 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Lank-Latum 211
ABB 139 Luftbild Lank-Latum 212
ABB 140 Stadtteilfokus Lank-Latum 213
ABB 141 Strukturplan Strümp 215
ABB 142 Entwicklung der Einwohnerzahl in Strümp 217
ABB 143 Entwicklung der Altersstruktur in Strümp 217
ABB 144 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Strümp 217
ABB 145 Luftbild Strümp 218
ABB 146 Stadtteilfokus Strümp 219

Tabellen

TAB 001	Verteilung der Einwohner (Stand 31.12.2014)	28
TAB 002	Veränderung der Bevölkerungszahl bei verschiedenen Prognoseannahmen	32
TAB 003	Wohngebäude nach Anzahl der Wohneinheiten im regionalen Vergleich 2015 *(Fehlende Prozente auf 100% = Wohnungen in Wohnheimen; MFH = Mehrfamilienhäuser)*	38
TAB 004	Wohnungsbestand nach Anzahl der Zimmer in Meerbusch im regionalen Vergleich 2015 *(RKN = Rhein-Kreis Neuss)*	38
TAB 005	Maßnahmentabelle	125
TAB 006	SWOT Tabelle Büderich	167
TAB 007	SWOT Tabelle Osterath	195

Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

ich freue mich sehr, Ihnen heute die Ergebnisse eines fast zweijährigen Entwicklungsprozesses vorstellen zu können: Gemeinsam mit Schulten Stadt- und Raumentwicklung aus Dortmund, mit der Politik und – das ist mir besonders wichtig – in enger Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern haben wir das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Meerbusch 2030 erarbeitet. Es wird uns helfen, unsere Stadt nachhaltig für die Herausforderungen der nächsten Jahre zu rüsten.

Auch andere wichtige Akteure wie Vereine, Einrichtungen, Schulen, Wirtschaft und Kirchen waren in den Prozess eingebunden. Bei allen, die sich aktiv mit ihrer Zeit, ihrem Wissen und ihren Anregungen in das Verfahren eingebracht haben, möchte ich mich herzlich bedanken.

Insbesondere vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen ergibt sich gegenwärtig für die Stadtentwicklung eine ganz neue Dynamik. Unsere Aufgabe ist es, Meerbusch dauerhaft so attraktiv zu halten, dass sich Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren gleichermaßen bei uns wohlfühlen. Mit seinem integrierten Ansatz hat das ISEK deshalb nicht nur die rein bauliche Stadtentwicklung im Fokus. Vielmehr verbindet es die Ergebnisse aus demografischen und räumlichen Untersuchungen, um den Anforderungen an Familie und Beruf, an das Wohnen im Alter, an Grün- und Freiräume, an intelligente Verkehrslösungen und an ein lebendiges Miteinander gerecht zu werden.

Etwas Grundsätzliches noch: Das ISEK ist nicht dazu gedacht, andere Konzepte und Pläne zu ersetzen, es dient vielmehr bei deren Erarbeitung als umfassender Orientierungsrahmen. Stadtentwicklung ist ein dynamischer Prozess. Lösungen von heute müssen vielleicht schon morgen auf den Prüfstand gestellt werden, um auf Veränderungen zu reagieren. Deshalb ist das ISEK kein in Stein gemeißeltes Dogma. Es ist vielmehr ein Impulsgeber und Leitfaden, den wir mit Blick auf die tatsächliche Entwicklung unserer Stadt, aber auch der Region, kontinuierlich weiterentwickeln müssen.

Für mich ist es eine spannende Aufgabe, diesen Prozess als Bürgermeisterin gemeinsam mit Politik, Verwaltung und den Bürgerinnen und Bürgern gestalten zu dürfen. Nicht alles wird sich sofort und zugleich umsetzen lassen. Aber ich bin fest davon überzeugt, dass wir mit diesem Konzept die richtigen Leitlinien für eine gute Weiterentwicklung Meerbuschs in der Hand halten.

Meerbusch, im April 2017

Ihre

A. Mielke-Heilig

Bürgermeisterin

1

EINLEITUNG

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2030 enthält fachlich und politisch abgestimmte Ziele sowie strategische Leitlinien der Stadtentwicklung und nennt Handlungsschwerpunkte mit konkreten Maßnahmen für die nächsten Jahre.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die wesentlichen Ergebnisse eines fast zweijährigen Arbeitsprozesses. Neben der fachplanerischen und gutachterlichen Bearbeitung war dabei der Dialog mit der Meerbuscher Bevölkerung sowie Expertinnen und Experten aus Verwaltung und Politik von besonderer Bedeutung. Bevor die inhaltlichen Ergebnisse des ISEK Meerbusch dargestellt werden, sollen daher zunächst der Erarbeitungsablauf sowie die Bausteine des Beteiligungs- und Dialogprozesses näher erläutert werden.

1.1 Stadtentwicklung als Prozess

Im April 2015 wurde Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) mit der Aufstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) Meerbusch 2030 beauftragt.

Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des ISEK Meerbusch 2030 erfolgte von Anfang an in einem intensiven Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt und in einem konstruktiven sowie partnerschaftlichen Prozess mit den Vertretern der Verwaltung. So ist das integrierte Stadtentwicklungskonzept das Ergebnis eines fast zweijährigen Erarbeitungsprozesses, das sich aus dem Alltagswissen der Bevölkerung, dem fachlichen Wissen der Verwaltung und der externen gutachterlichen Einschätzung von SSR zusammensetzt.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept stellt fachlich und politisch abgestimmte Ziele und strategische Leitlinien der Stadtentwicklung dar und benennt Handlungsschwerpunkte für die nächsten Jahre. Dabei werden einzelne Schwerpunktthemen und -räume vertiefend betrachtet

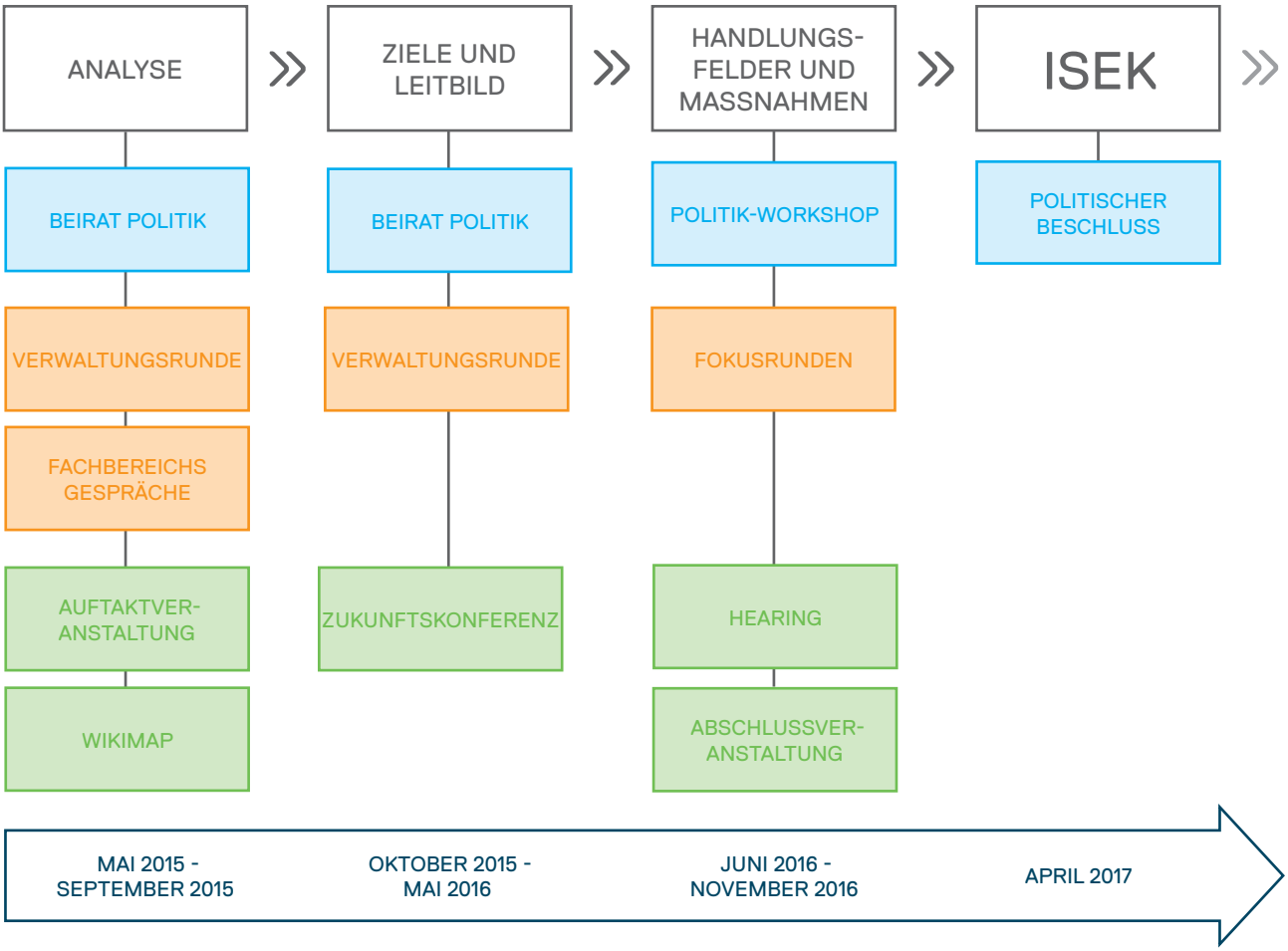


ABB 001 Prozessablauf und Dialogbausteine
Quelle: SSR

und hierfür umsetzbare Lösungsstrategien aufgezeigt. Dem zugrunde liegen eine umfassende Bestandsaufnahme und ein Themenscreening. Die Ergebnisse dieses Erarbeitungsschritts wurden in eine Stärken-Schwächen-Analyse und in ein räumliches Leitbild übersetzt. Zu den sich daraus ergebenden Leitlinien und Entwicklungszielen wurde abschließend ein Maßnahmenkatalog zusammengestellt.

Ausgangssituation

Die linkshreinisch gelegene Stadt Meerbusch wurde 1970 im Zuge der Verwaltungsreform gegründet und gehört zum Rhein-Kreis Neuss. Das Mittelzentrum befindet sich zwischen den Oberzentren Mönchengladbach, Duisburg, Krefeld und Düsseldorf, wobei es an die beiden letztgenannten Städte unmittelbar angrenzt.

Meerbusch ist polyzentrisch strukturiert und besitzt keinen dominierenden Stadtkern. Es gliedert sich in acht Stadtteile, deren Siedlungsbereiche sich jeweils um kleinere Stadtteilzentren konzentrieren. Zentrale Versorgungsbereiche bestehen in Büderich, Osterath, Strümp und Lank-Latum. Die Ortskerne sind kleinstädtisch bis dörflich strukturiert, es dominiert eine offene Bebauung. Alle Stadtteile liegen wie Inseln in der freien Landschaft – ohne direkte bauliche Verbindung zueinander.

Meerbusch ist vor allem Wohnstandort, weniger Produktionsort. Sein Wachstum ist vor allem auf die Suburbanisierungsprozesse der 1970er- bis 1990er-Jahre zurückzuführen, mit Zuwanderungen insbesondere aus Düsseldorf. Aus dieser Situation resultieren intensive Pendlerbeziehungen zwischen Meerbusch und seinem Umland. Der Wohnungsmarkt in Meerbusch ist aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum sehr angespannt; auch Besserverdienende finden in Meerbusch kaum noch bezahlbaren Wohnraum. Die Baulandreserven in integrierten Lagen sind gering, solche in kommunalem Besitz kaum vorhanden.

Die Verkehrsanbindung ist überregional betrachtet sehr gut, da sich wichtige Autobahnverbindungen hier kreuzen. Im Schienenverkehr existiert jedoch nur ein Bahnhof in Osterath, der zudem unzureichend mit dem lokalen ÖPNV-Netz von Buslinien verbunden ist. Die Stadtbahn zwischen Düsseldorf und Krefeld tangiert die Meerbuscher Siedlungskerne nur.

In Meerbusch leben viele hochqualifizierte Arbeitskräfte. Einkommen und damit Kaufkraft der Bevölkerung sind überdurchschnittlich hoch.

Zielsetzung

Meerbusch wird vorrangig ein hochwertiger, attraktiver Wohnstandort in grüner Kulisse bleiben. Es gilt, den Anforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen und Wohnungen und Quartiere familienfreundlich und altengerecht zu gestalten. Neubau ist vor allem in integrierten Lagen zu realisieren oder in Bereichen, die entsprechend nachgerüstet und entwickelt wurden.

Die verkehrliche Anbindung ist durch nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen im Umweltverbund auszubauen – auch durch eine intensivere regionale Kooperation. Es gilt, gerade auch für kurze Wege Alternativen zum MIV (Motorisierter Individualverkehr) anzubieten und damit auch die Inanspruchnahme örtlicher Angebote der Nahversorgung zu stärken.

Zur Sicherung der Lebensqualität in einer von Freiräumen und offener Landschaft geprägten Stadt muss die Reduzierung von Umweltbelastungen (Straßen- und Fluglärm) ebenso im Blick bleiben wie die Minimierung des Verbrauchs weiterer Freiflächen. Zudem sind Siedlungs- und Landschaftsräume besser zu vernetzen.

Der Wirtschaftsstandort Meerbusch ist stärker zu profilieren und zu entwickeln. Die Vorzüge als Standort für Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe sind unter Beachtung der weichen Standortfaktoren zu betonen.

1.2 Dialog- und Beteiligungsprozess

Vorgehensweise

Die Grundlage für das ISEK Meerbusch 2030 wurde in einem intensiven Dialog- und Beteiligungsprozess geschaffen. Die nachfolgend näher beschriebenen Dialog- und Beteiligungsbausteine waren daher integrative Bestandteile des inhaltlichen Bearbeitungsprozesses. Über die verschiedenen Formate konnte in der Analysephase das vorhandene Ortswissen der beteiligten Akteure eingebunden werden. Dabei ließ sich die Aufmerksamkeit auf konkrete Themen und klar verortbare Räume lenken. Diese dienten im weiteren Verlauf, ergänzend zur gutachterlichen Tätigkeit, der Zielbestimmung und Schwerpunktsetzung.

Die Teilnehmenden haben somit die fachliche Planung qualifiziert und maßgeblich die definierten Schwerpunktaufgaben der zukünftigen Stadtentwicklung von Meerbusch im Rahmen des ISEK-Prozesses mitbestimmt. Gleichzeitig sorgte dieser dialogische Prozess dafür, dass die Teilnehmenden mit ihren unterschiedlichen Interessen und Sichtweisen gemeinsam Handlungsprioritäten benannten. Dabei haben sie Lösungsvorschläge und Strategien für die zukünftige Planung der Stadt mitentwickelt.

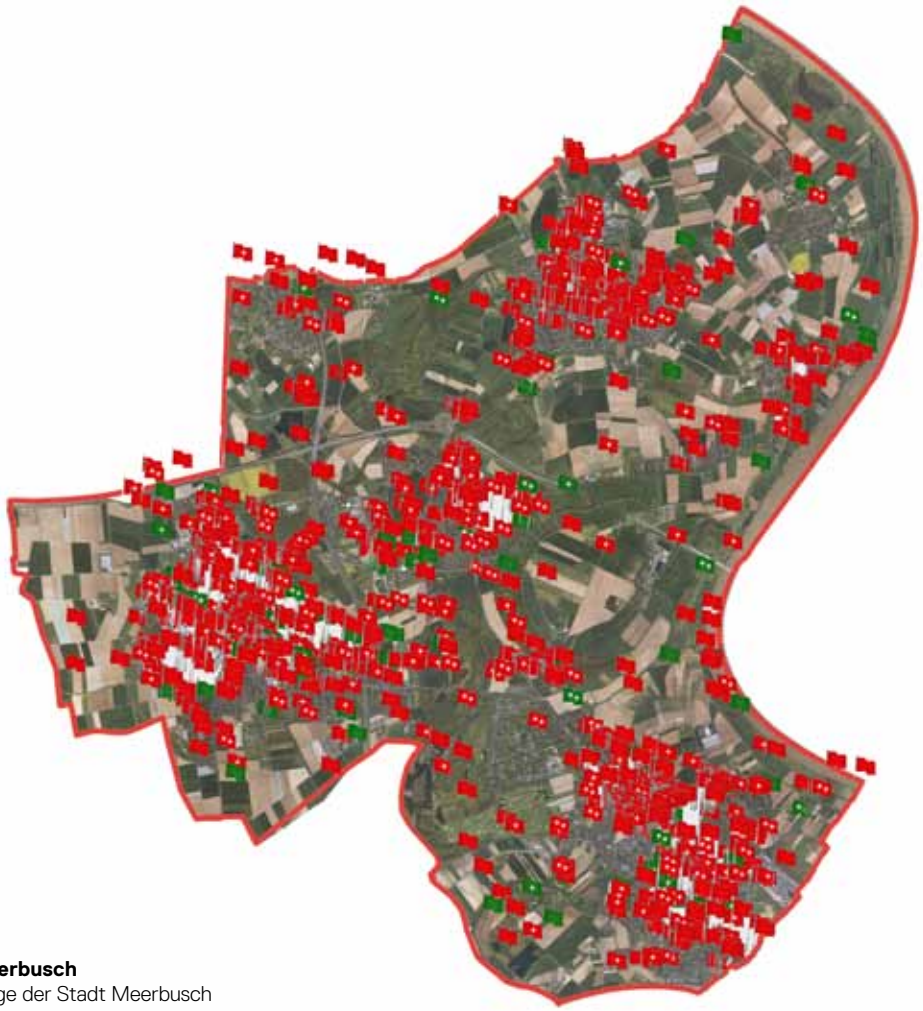


ABB 002 Wikimap Meerbusch
Quelle: SSR auf Grundlage der Stadt Meerbusch

Schließlich wurden mit dem gemeinsam erarbeiteten Maßnahmenkatalog spezifische Lösungen für Meerbusch entwickelt, die auf die örtlichen Rahmenbedingungen und die Akteurslandschaft passgenau zugeschnitten sind. Im Verlauf des Arbeitsprozesses wurden die nachfolgend beschriebenen Schritte der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Auftaktveranstaltung

Am 15. Juni 2015 fand im Städtischen Meerbusch-Gymnasium die öffentliche Auftaktveranstaltung statt, in der Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage auf die Bedeutung des Dialog- und Beteiligungsprozesses für die Erarbeitung des ISEK hinwies und alle Meerbuscherinnen und Meerbuscher zur aktiven Mitarbeit einlud. Während des anschließenden Themenmarktes konnten die Teilnehmenden direkt in den Austausch mit Verwaltungsmitarbeitern treten und für den weiteren Bearbeitungsprozess zu beachtende Stärken, Schwächen sowie besondere Herausforderungen der Stadtentwicklung diskutieren. An insgesamt sechs Themenständen wurden die Teilnehmenden um ihre Einschätzungen zu den Themen

- Wohnen und Wohnumfeld,
- Arbeiten und Bildung,
- Natur, Umwelt, Landschaft,
- Einkaufen und Freizeit,
- Soziales und Gesellschaft sowie
- Mobilität

gebeten. Diese Einschätzungen wurden dokumentiert und flossen in den weiteren Bearbeitungsverlauf ein.

Wikimap

Die Wikimap Meerbusch (im Internet erreichbar unter www.wikimap-meerbusch.de) ist ein interaktiver Stadtplan, in dem vom 3. Juni bis 3. Juli 2015 alle Bürgerinnen und Bürger ihre Hinweise zu verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklung räumlich verorten und miteinander

ABB 003 Auftaktveranstaltung
Quelle: SSR

ABB 004 Auftaktveranstaltung
Quelle: SSR

ABB 005 Zukunftskonferenz
Quelle: SSR

ABB 006 Zukunftskonferenz
Quelle: SSR

diskutieren konnten. In der Karte konnten Orte markiert und hierzu kurze Texte eingestellt werden. Zudem konnten bereits vorhandene Einträge kommentiert werden.

Die Beiträge, die als Flaggen auf der Karte erschienen, wurden verschiedenen Themenfeldern zugeordnet und identifizieren Orte von besonderer Qualität oder mit konkretem Handlungsbedarf. Orte von besonderer Qualität sind als grüne, Orte mit Handlungsbedarf mit roten Flaggen abgebildet.

Die aufgerufenen Themen waren deckungsgleich mit denen der Themenstände der Auftaktveranstaltung. Die Wikimap nutzten mehr als 460 Personen, die zu verschiedenen Themen insgesamt mehr als 1.300 Einträge und knapp 1.100 Kommentare hinterließen.

Zukunftskonferenz

Als ein zentraler Baustein für die Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts Meerbusch 2030 fand am 30. und 31. Oktober 2015 die Zukunftskonferenz im „JuCa – Halle 9“ statt. Über 50 eingeladene Akteure aus den Bereichen Bildung, Sport, Natur, Umwelt, Wirtschaft, Soziales, Religion, Kultur, Verkehr und Wohnen arbeiteten an einem gemeinsamen Zukunftsbild für die Stadtentwicklung „Meerbusch 2030“. Als Vertreter für insgesamt sieben verschiedene Interessenfelder entwickelten sie in diesen zwei Tagen gemeinsam getragene, umsetzbare Zukunftsbilder für Meerbusch.

Das unter dem Motto „Das ganze System in einem Raum“ entworfene Zukunftsbild für die Stadtentwicklung „Meerbusch 2030“ lieferte einen eindrucksvollen Impuls für einen gemeinschaftlichen Weg zur Erarbeitung eines zukunftsfähigen Stadtentwicklungskonzepts.

Fokusrunden

Die Erkenntnisse aus der Zukunftskonferenz vom Oktober 2015 boten bereits eine gute Grundlage, um Handlungsempfehlungen für die Stadtentwicklung der nächsten 15 Jahre zu gewinnen. Im April 2016 wurden diese Empfehlungen in drei internen Fokusrunden mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung diskutiert und in einem Workshop mit den politischen Vertretern weiter konkretisiert.

Auf Grundlage der herausgearbeiteten Handlungsfelder wurden Fokusthemen und -räume bestimmt, die für die „Weichenstellung“ der zukünftigen Stadtentwicklung in Meerbusch besondere Relevanz besitzen. In dieser vertiefenden Konzeptphase wurden mit Fachleuten aus der Verwaltung drei Fokusrunden zu den Themen „Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz“, „Umwelt und sozialverträgliche Mobilität“ sowie „Zentrenstruktur für Meerbusch“ durchgeführt. Die hierbei erarbeiteten Inhalte wurden in konkrete Maßnahmen überführt.

Politik-Workshop

Die mit den Fachleuten der Verwaltung erarbeiteten Ergebnisse der Fokusrunden wurden mit den Vertretern der Politik in einem konzentrierten, eintägigen Workshop diskutiert und weiter finalisiert. Die Workshop-Struktur orientierte sich hierbei an denen der Fokusrunden. Um eine möglichst objektive und sachdienliche Durchführung des Workshops zu gewährleisten, wurde er unter Leitung eines externen Moderationsbüros abgehalten.

Hearing

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Zukunftskonferenz wurden vor der Abschlussveranstaltung eingeladen, sich in einem Hearing vorab einen Überblick über den Erarbeitungsstand zu verschaffen und direkt nachzuvollziehen, wie ihre Anregungen umgesetzt wurden. Das Hearing fand am 28. Juni 2016 am selben Ort statt wie die Zukunftskonferenz, nämlich im „JuCa – Halle 9“. Dabei wurden im Beisein der politischen Vertreter die erarbeiteten Handlungsempfehlungen und Ziele vorgestellt.

Bei dieser Gelegenheit bestand die Möglichkeit, eine persönliche Rückmeldung zu den vorgestellten Ergebnissen zu geben und diese direkt mit den politischen Vertretern zu diskutieren.

Abschlussveranstaltung

Den Abschluss des Dialog- und Beteiligungsprozesses im Zuge der Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts bildete die Abschlussveranstaltung am 4. Juli 2016 in der Städtischen Realschule Osterath. Hierbei wurde den Teilnehmenden der vollständige Bearbeitungsprozess vorgestellt, wobei das größte Augenmerk auf der Vorstellung der konkreten Maßnahmen lag, die die Stadtentwicklung in Meerbusch bis 2030 steuern werden.

Nach der Vorstellung der zentralen Inhalte des ISEK und des weiteren Umsetzungsprozesses wurden die Teilnehmenden eingeladen, an verschiedenen Themenständen mit den Vertretern aus Politik und Verwaltung ins Gespräch zu treten.

Beirat Politik und Verwaltungsrunden

Während des gesamten Erarbeitungsprozesses gab es einen stetigen konstruktiven und partnerschaftlichen Austausch mit den Vertretern aus Politik und Verwaltung. Zur Abstimmung mit den Vertretern der Politik wurde der „Beirat Politik“ einberufen, zur Koordination mit den Fachleuten der Verwaltung fanden „Verwaltungsrunden“ statt. Die Kommunikation nach innen ist – neben der Kommunikation nach außen mit den Bürgerinnen und Bürgern – ein wichtiger Baustein, um einerseits die Tragfähigkeit und andererseits auch die Umsetzbarkeit von Konzepten gewährleisten zu können.

ABB 007 Zukunftskonferenz
Quelle: SSR

ABB 008 Zukunftskonferenz
Quelle: SSR

ABB 009 Hearing
Quelle: SSR

ABB 010 Abschlussveranstaltung
Quelle: SSR

2

STANDORTPROFIL MEERBUSCH

Die Analyse des Standortprofils gibt einen Überblick über die Stellung Meerbuschs in der Region, die bestimmenden Faktoren für die Stadtstruktur in ihrer heutigen Form und die beinflussenden historischen Entwicklungen. Zudem werden die Kenngrößen der demografischen Entwicklung betrachtet. Die Einwohnerzahl und ihre Veränderung stellen eine der wichtigsten Determinanten der Stadtentwicklung dar – unabhängig vom vorherrschenden Megatrend der Bevölkerungsalterung. Um strategische Aussagen zur Stadtentwicklung treffen zu können, ist eine Abschätzung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung unabdingbar. Die Bestimmung des Meerbuscher Standortprofils ist die Grundlage für eine korrekte Einordnung der Analyseergebnisse und bildet das Fundament der später getroffenen Handlungsempfehlungen.

2.1 Regionale Einordnung

Die Stadt Meerbusch ist eine von acht kreisangehörigen Kommunen im Rhein-Kreis Neuss in Nordrhein-Westfalen und zählt zu den mittelgroßen Städten des Kreises. Der Kreis hat insgesamt ca. 450.000 Einwohner, von denen gut ein Drittel (ca. 155.000 EW) in der Kreisstadt Neuss lebt. Mit einer Größe von 64,39 km² nimmt Meerbusch 11 % der Gesamtfläche des Kreisgebietes ein; die Bevölkerungsdichte liegt bei 852 EW/km².

Meerbusch liegt am linken Niederrhein und grenzt im Osten direkt an den Rhein. Es ist die nördlichste Kommune im Rhein-Kreis Neuss und grenzt im Nordwesten an die Stadt Krefeld, im Südwesten an die Stadt Willich. Im Süden grenzen Kaarst und Neuss an Meerbusch. Die Nachbarstadt im Osten ist die Landeshauptstadt Düsseldorf, wobei der Rhein ebenfalls die Stadtgrenze zu Duisburg bildet.

Meerbusch ist über mehrere Anschlussstellen in das überregionale Straßennetz eingebunden. Über die A 52 (mit den Anschlussstellen Büderich und Kaarst Nord / Osterath) besteht im südlichen Stadtgebiet in Ost-West-Richtung eine Verbindung in die Niederlande bzw. über die B 7 nach Düsseldorf und ins Ruhrgebiet. Innerhalb von Meerbusch kreuzen sich zudem die Autobahnen A 44 und A 57, die Meerbusch ebenfalls mit dem westlichen Rheinland und dem Ruhrgebiet verbinden, aber auch mit dem

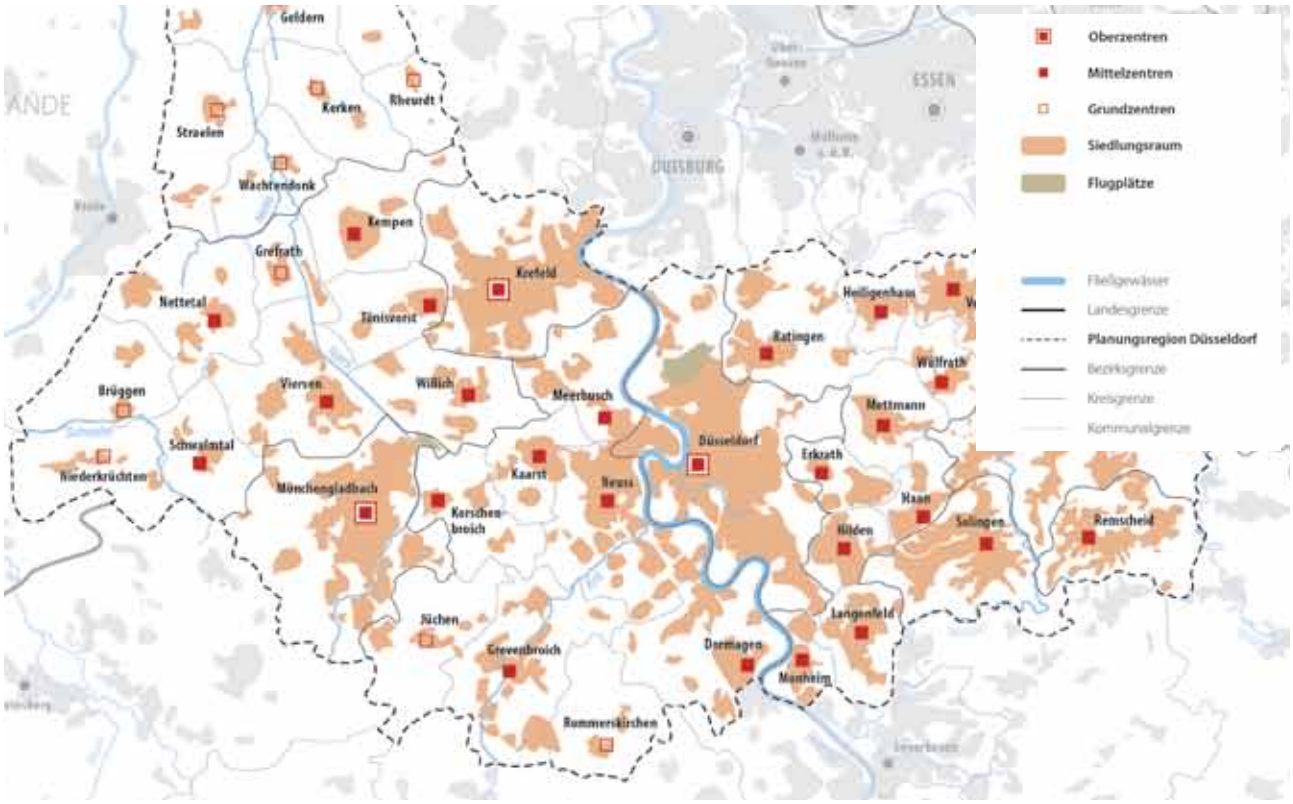


ABB 011 Regionale Raumstruktur und Zentrale Orte
Quelle: Bezirksregierung Düsseldorf

unteren Niederrhein und den angrenzenden Niederlanden sowie rheinaufwärts mit Köln. Überregional wird Meerbusch zudem durch die Landesstraße 137 erschlossen. Die A 44 stellt von Lank-Latum aus eine direkte Verbindung zur Messe und zum Flughafen Düsseldorf her; eine weitere feste Rheinquerung besteht in Meerbusch nicht, lediglich eine Fährverbindung von Langst nach Düsseldorf-Kaiserswerth. In Osterath gibt es einen Anschluss an den überregionalen SPNV: Der RE 7 verbindet Meerbusch von dort aus mit Krefeld und Köln, und mit dem RE 10 sind die Nachbarstädte Düsseldorf und Krefeld sowie darüber hinausgehend die Städte am unteren linken Niederrhein erreichbar, z.B. Kleve. Das Rückgrat des ÖPNV stellt die K-Bahn dar, die mit den Linien U70, U74 und U76 zwischen Krefeld und Düsseldorf verkehrt und dabei die Meerbuscher Stadtteile Osterath und Büderich durchquert.

Meerbusch befindet sich in der Ballungsrandzone der Oberzentren Düsseldorf und Krefeld und wird durch die Landesplanung als Mittelzentrum klassifiziert. Insgesamt profitiert Meerbusch durch seine regionale Lage von seiner räumlichen Nähe zum Wirtschafts- und Verwaltungszentrum Düsseldorf. Allerdings hat diese Nähe zu Düsseldorf auch negative Konsequenzen, wie z.B. ein hohes Verkehrsaufkommen, Beeinträchtigungen durch Fluglärm sowie hohe Mieten und Wohnungsknappheit. Die Pendlerverflechtungen zeigen, dass Meerbusch für die Region insbesondere die Funktion einer Wohnstadt für Personen ausfüllt, die ihren Arbeitsplatz vor allem in Düsseldorf haben und dorthin pendeln.

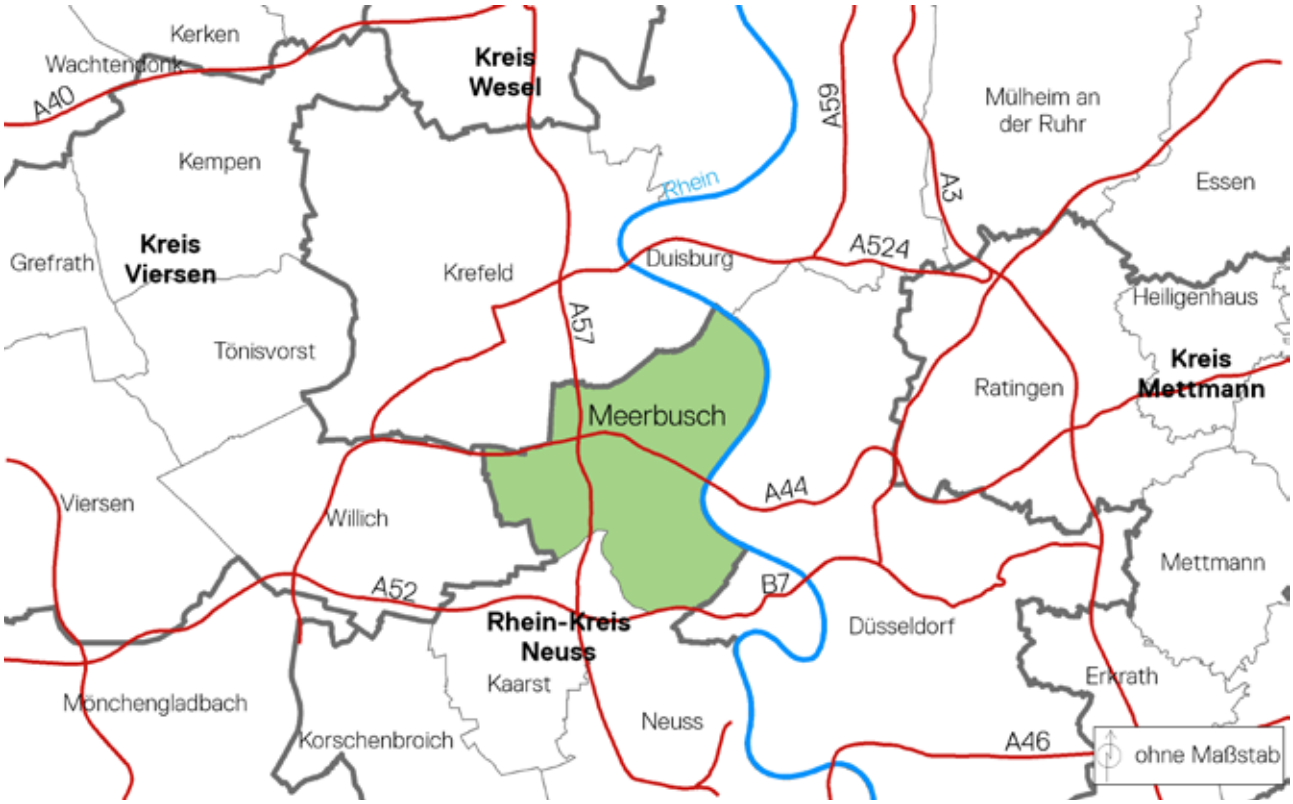


ABB 012 Regionale Einordnung
Quelle: SSR

2.2 Historische Entwicklung und städtebauliche Struktur

Die Stadt Meerbusch besteht als Verwaltungseinheit erst seit dem 1. Januar 1970. Damals schlossen sich die acht selbstständigen Gemeinden auf diesem Gebiet per Gebietsänderungsvertrag zusammen. Dies waren die Gemeinden und heutigen Stadtteile Büderich, Lank-Latum, Osterath, Ossum-Bösinghoven und Strümp sowie Ilverich, Langst-Kierst und Nierst. Die im Rahmen der wenige Jahre danach landesweit erfolgten kommunalen Neugliederung drohende Aufteilung der jungen Stadt auf die Nachbarkommunen Düsseldorf, Krefeld und Neuss konnte abgewendet werden. Meerbusch gehörte bei seiner Gründung zum Kreis Grevenbroich und kam mit der Neugliederung des Jahres 1975 zum Kreis Neuss (heute: Rhein-Kreis Neuss).

Die Namensgebung stellt eine Verbindung zur frühmittelalterlichen Burg Meer und dem dort im 12. Jahrhundert gegründeten und 1802 säkularisierten Kloster sowie zum Meerer Busch her, einem Waldgebiet in Rheinnähe. Vom späteren Schloss und Rittergut Haus Meer existieren nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg nur noch der ehemalige Gutshof und ein Teehaus.

Fast vierhundert Jahre lang (bis 1794) gehörten alle Gemeinden im heutigen Stadtgebiet zum kurkölnischen Amt Linn, erst mit Beginn der preußischen Herrschaft (1815) führte die Neugliederung zu einer Teilung des Raums, die jedoch den damaligen wirtschaftlichen Verflechtungen Rechnung trug. Die nördlich gelegenen Kommunen, vor allem Lank-Latum, waren auf die Versorgung Krefelds und Uerdingens mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen ausgerichtet, das im Süden liegende Büderich in ähnlicher Weise auf Düsseldorf und Neuss. Nur die Gemeinde Osterath konnte sich bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts als solitärer Wirtschaftsstandort behaupten. Mit dem Bau der Eisenbahnverbindung zwischen Köln und Krefeld und der 1898 in Betrieb genommenen Straßenbahnlinie von Düsseldorf über Büderich und Osterath nach Krefeld intensivierten sich die Verflechtungsbeziehungen zwischen Krefeld/Uerdingen und Düsseldorf/Neuss und setzte insbesondere von Düsseldorf aus ein Siedlungsdruck ein. So entstanden in Büderich zwischen 1909 und 1914 die Gartenstadt Meerbusch und im Jahr 1915 das Stahlwerk Böhler. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Suburbanisierung der 1960er- und 1970er-Jahre führten zu weiteren Ansiedlungen von Betrieben und Haushalten. Der Wunsch und die Notwendigkeit, Planungen im dichter werdenden Verflechtungsraum besser koordinieren zu können und sich zugleich zwischen den benachbarten Großstädten zu behaupten, führten zum Zusammenschluss der acht Gemeinden, die heute Meerbusch bilden.

Ein Leitgedanke für die Entwicklung der neuen Stadt Meerbusch war zu Beginn die Schaffung eines gemeinsamen Stadt- und Verwaltungszentrums im Stadtteil Strümp. Der Flächennutzungsplan von 1980 gibt dieses Planungsziel wieder. Von dieser Planung wurde nach einem Bürgerbegehren Abstand genommen und der Fokus auf die Stärkung der polyzentrischen Struktur gelegt. Diese wird nicht nur in der dezentralen Anordnung der Verwaltungssstellen sichtbar, sondern manifestierte sich auch im Identitätsgefühl der Meerbuscher Bevölkerung. So gab es für viele Einwohner keine gemeinsame „Meerbusch-Identität“, sondern eine stadtteilbezogene. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass das Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2004 den Titel „Stadt der acht Dörfer“ trägt.

Angesichts des fehlenden gemeinsamen Stadtzentrums übernehmen die beiden größten Stadtteile (Büderich und Osterath) die meisten

Funktionen einer mittelzentralen Versorgung und verfügen darüber hinaus über eine relativ gute ÖPNV-Anbindung in die benachbarten Oberzentren Düsseldorf und Krefeld.

Neben Osterath und Büderich gibt es auch in den Stadtteilen Lank-Latum und Strümp zentrale Versorgungszentren, die die Versorgung der kleineren, peripher gelegenen Stadtteile Ilverich, Langst-Kierst, Nierst und Ossum-Bösinghoven ebenfalls gewährleisten.

Alle vier Stadtteilzentren (Büderich, Osterath, Lank-Latum, Strümp) zeigen unterschiedlichen Charakter und besitzen individuelle Qualitäten. Alle gemeinsam unterscheiden sich durch ihre dörflichen Strukturen und ihre jeweils ländliche Umgebung stark von den angrenzenden Großstädten mit ihrer hohen städtebaulichen Verdichtung und ihren deutlich hervorgehobenen Stadtzentren.

Aus dieser Gemeinsamkeit ihres Gegensatzes zu den urbanen Nachbarstädten erwächst das Selbstverständnis von Meerbusch als einer „Stadt im Grünen", deren Stadt- und Ortsteile in die Landschaft eingebettet sind. Das landwirtschaftlich geprägte Umland und die offene Landschaft sind auf kurzem Wege erreichbar. Insbesondere die freie Zugänglichkeit des Rheins stellt ein regionales Alleinstellungsmerkmal dar, das allerdings bisher im städtischen Alltag kaum wahrgenommen wird. Als Natur-, Freizeit- und Erholungsraum besitzt das östliche Stadtgebiet mit dem offenen Rheinufer, der Altrheinschlinge Ilverich und dem Meerer Busch großes Potenzial,

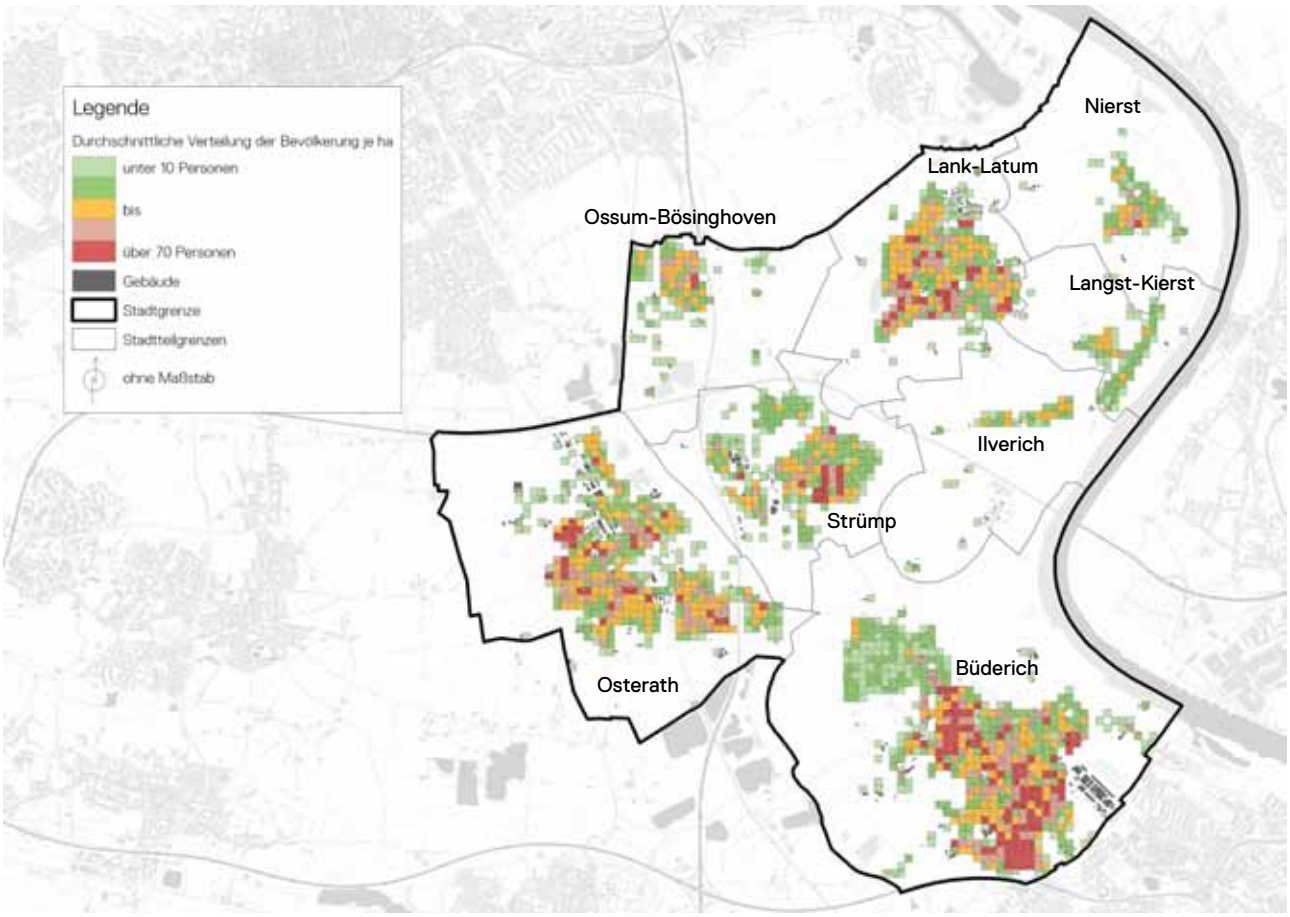


ABB 013 Bevölkerungsverteilung über die Stadtteile (Stand 31.12.2014)
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

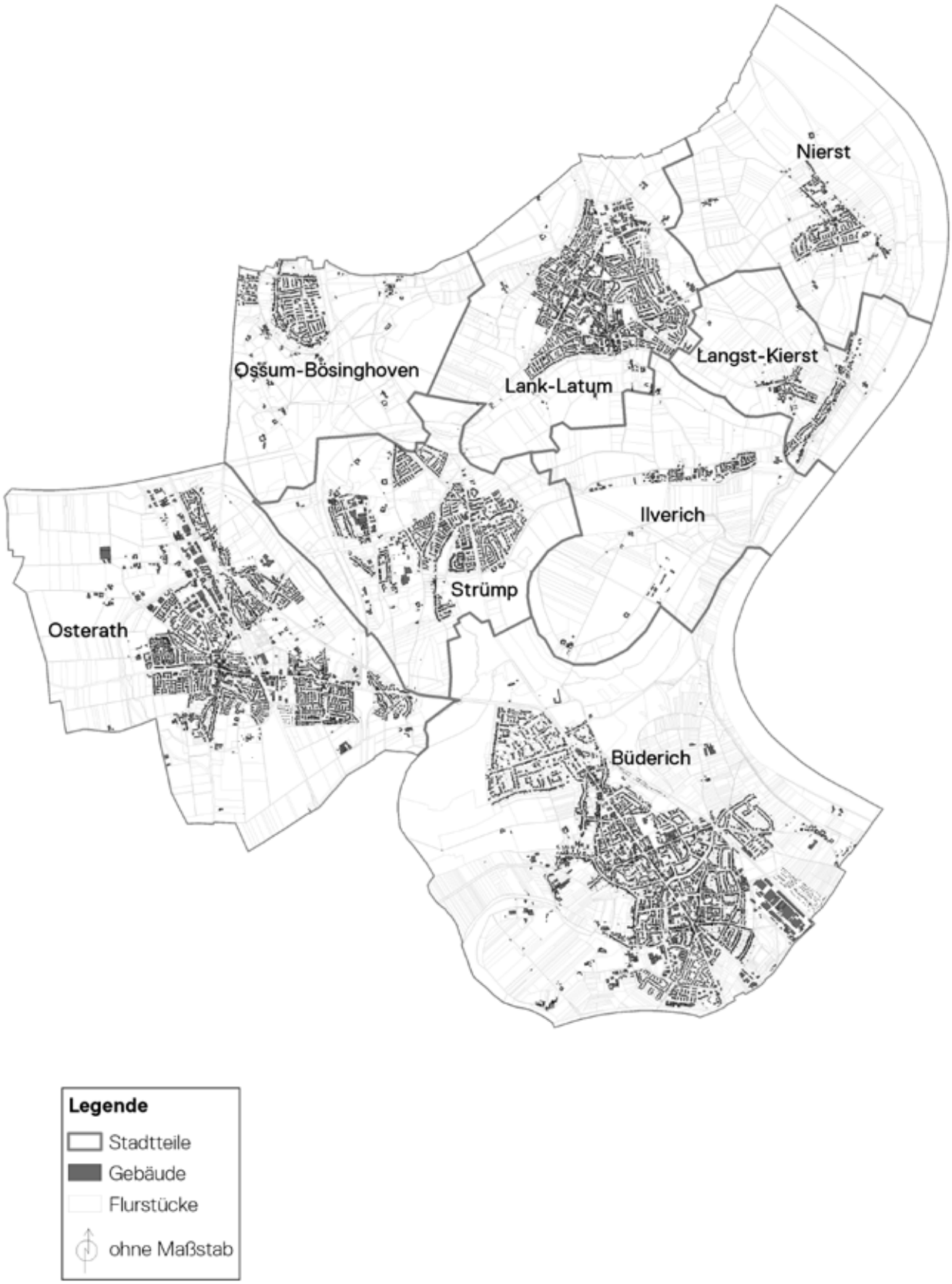


ABB 014 Stadtteile und Siedlungsstruktur der Stadt Meerbusch
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

wobei dessen Erschließung in engem Zusammenhang mit einem weiteren Ausbau des Radwegenetzes steht.

Aufgrund der umliegenden offenen Landschaft und des hohen Anteils an privaten Gartenflächen gibt es in Meerbusch innerhalb der Siedlungsbereiche kaum öffentliche Grünanlagen. Ausnahmen bilden lediglich der Hallenbadpark in Büderich sowie der Rathauspark und die Grünanlage an der Insterburger Straße in Osterath. Das Fehlen des öffentlichen Grüns wird aufgrund des reichlich vorhandenen umgebenden (privaten) Grüns von der Bevölkerung nicht als Mangel wahrgenommen.

Meerbusch ist vor allem ein Wohnstandort, ablesbar insbesondere an den hohen Anteilen an Auspendlern in die benachbarten Wirtschaftszentren. Dies ist in erster Linie durch die Lage im direkten Einzugsbereich der Wirtschaftsmetropole Düsseldorf, aber auch der überregional bedeutenden Wirtschaftsstandorte Krefeld und Neuss zu erklären. Zudem besitzt Meerbusch selbst kein eigenständiges Profil als Wirtschaftsstandort. Durch die Schließung der Böhler-Werke in Büderich und des Ostara-Werkes in Osterath hat sich der Wohnstadt-Charakter von Meerbusch noch verstärkt.

Als hervorragender Wohnstandort erweist sich Meerbusch mit seinen Wohnungsbeständen von hoher baulicher Qualität, mit vielen relativ großen Grundstücken in guten Lagen – was sich auch in den Bodenpreisen niederschlägt. Die Nachbarschaft zu Düsseldorf steigert einerseits die Nachfrage nach Wohnraum und verteuert das Wohnen in Meerbusch. Andererseits führen zunehmende Durchgangs- und Pendlerverkehre nach Düsseldorf sowie insbesondere die Nähe zum Flughafen Düsseldorf zu großen Verkehrs- und Lärmbelastungen, die die Qualität einiger Stadtbereiche für Wohnen und Erholung einschränken.

ABB 015 Stadtteilzentrum Lank-Latum
Quelle: SSR

ABB 016 Stadtteilzentrum Osterath
Quelle: SSR

ABB 017 Radwegeverbindungen
Quelle: SSR

ABB 018 Rheinufer
Quelle: SSR

2.3 Bevölkerung und Demografie

Die Stadt Meerbusch hat ca. 56.000 Einwohner (zum Stichtag 31.12.2014 waren es laut Einwohnermeldedaten 55.847 Personen). Im Stützzeitraum der Demografiebetrachtung und der Bevölkerungsprognose für das ISEK Meerbusch 2030, also von 2010 auf 2014, ist die Gesamtbevölkerung um ca. 0,9 % bzw. ca. 500 Personen gewachsen. Dieser leichte Zuwachs verteilt sich ungleich über die acht Stadtteile. Während Büderich und Strümp Bevölkerungszuwächse aufweisen, verzeichnet vor allem der kleine Stadtteil Ossum-Bösinghoven Bevölkerungsverluste. Mit gut 22.000 Bürgerinnen und Bürgern ist Büderich mit Abstand der einwohnerstärkste Stadtteil. Der nächstgrößere Stadtteil, das im Westen liegende Osterath, zählt gut halb so viel Einwohner, Lank-Latum im Norden kommt auf knapp 10.000 Einwohner. Die übrigen ca. 12.000 Meerbuscher Bürgerinnen und Bürger leben in den anderen sechs Stadtteilen. Diese Verteilung verdeutlicht, bei leichter Schwerpunktsetzung in Büderich und Osterath, den polyzentrischen Charakter von Meerbusch bzw. das Fehlen eines eindeutig identifizierbaren und einwohnerstarken Stadtkerns.

	Bevölkerungsverteilung
Büderich	22.031 EW
Lank-Latum	9.739 EW
Ossum-Bösinghoven	2.197 EW
Osterath	12.595 EW
Rheingemeinden	3.136 EW
Strümp	6.149 EW
Gesamt	55.847 EW

TAB 001 Verteilung der Einwohner (Stand 31.12.2014)
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

Die Altersverteilung zeigt einen hohen Bevölkerungsanteil in den Gruppen mittelalter und älterer Jahrgänge, also in fortgeschrittenen Phasen der Familienbildung und des Erwerbslebens sowie im höheren Rentenalter (vgl. Abb. 019).

Auffällig sind im regionalen Vergleich die relativ starke Überalterung der Meerbuscher Bevölkerung und der geringe Anteil junger Erwachsener; dies nicht nur im Verhältnis zu den anderen Kommunen im Rhein-Kreis Neuss, sondern stärker noch auf das gesamte Land NRW bezogen. So erreicht die Stadt Meerbusch in der Gruppe der 20- bis 30-Jährigen nur etwa zwei Drittel des für NRW geltenden Einwohneranteils (vgl. Abb. 020).

Determinanten der Bevölkerungsentwicklung

Der bereits seit dem Jahr 2001 negative Saldo in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung spiegelt die demografische Struktur mit ihrem relativ hohen Anteil alter Menschen sowie die geringe Stärke der für Familiengründungen relevanten Jahrgänge in Meerbusch wider. Der Sterbeüberschuss hat sich in den vergangenen Jahren weiter vergrößert. Er wurde in der Gesamtbilanz für Meerbusch nur dadurch geschmälert bzw. in einigen Jahren (2008, 2010-2012) sogar mehr als ausgeglichen, dass der Bevölkerungsgewinn aus Zuwanderung deutlich höher lag (vgl. Abb. 021).

Ein genauerer Blick auf die Altersgruppen, die überproportional zu- oder abwandern, zeigt regionale Unterschiede, im Verhältnis zwischen Düsseldorf und Meerbusch sogar deutliche Gegensätze in zwei Altersgruppen: Während die

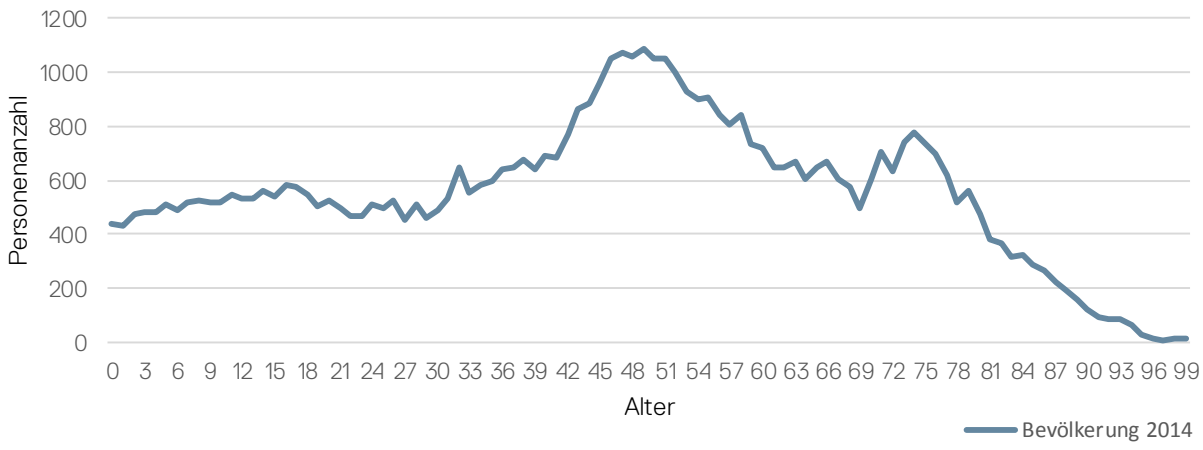


ABB 019 Altersverteilung der Meerbuscher Bevölkerung (Stand 31.12.2014)
Quelle: SSR auf Datengrundlage Stadt Meerbusch

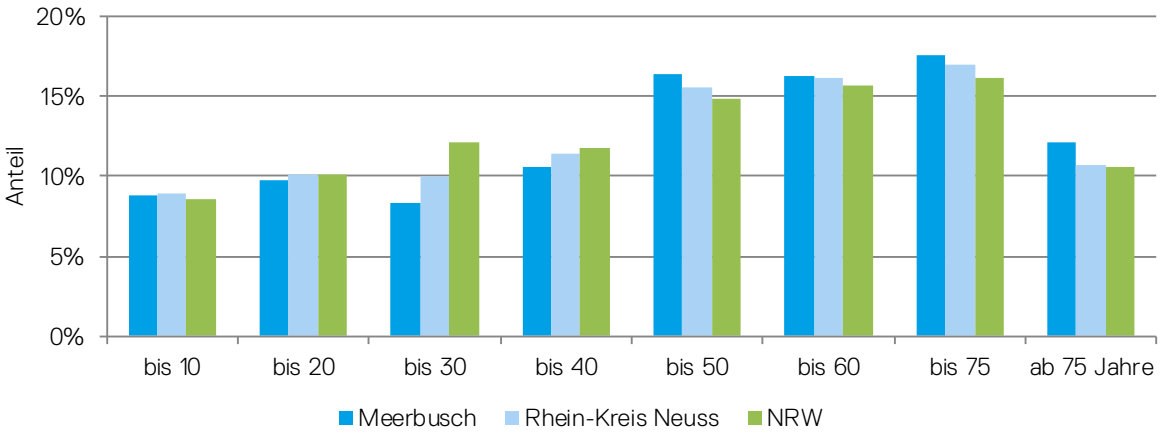


ABB 020 Altersverteilung im regionalen Vergleich
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

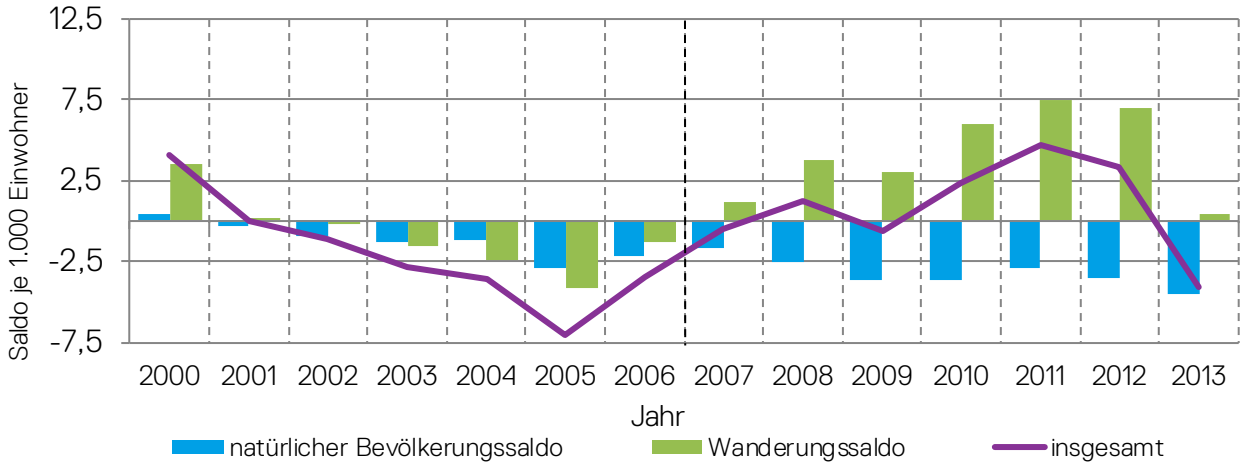


ABB 021 Determinanten der Bevölkerungsentwicklung
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

Landeshauptstadt zum einen insbesondere in der Gruppe der 20- bis 30-Jährigen Zuwanderung erfährt, sind es in Meerbusch gerade diese Jahrgänge, die die Stadt verlassen; ein wesentlicher Hintergrund für diese gegensätzliche Entwicklung ist die Bildungswanderung, die junge Menschen aus Meerbusch wegziehen lässt und Städten wie Düsseldorf mit ihrem großen Angebot an Studien- und Ausbildungsplätzen entsprechende Zuwanderungen (und ein insgesamt jüngeres demografisches Profil) verschafft.

Zum anderen verzeichnet Meerbusch in der Altersgruppe der 30- bis 50-Jährigen eine relativ hohe Zuwanderung, während in Düsseldorf hier eine auffallend starke Abwanderung zu beobachten ist; es sind vor allem die Berufstätigen in der Phase der Familiengründung, die es auf der Suche nach größeren Wohnungen und dem klassischen Eigenheim im Grünen in das preiswertere Umland um Düsseldorf zieht. Meerbusch als „Stadt im Grünen" profitiert als erster Umlandring zunächst von diesen Wünschen und seinem zugleich weniger angespannten Wohnungsmarkt in besonderem Maße, z.B. deutlicher als das im Osten der Landeshaupt-

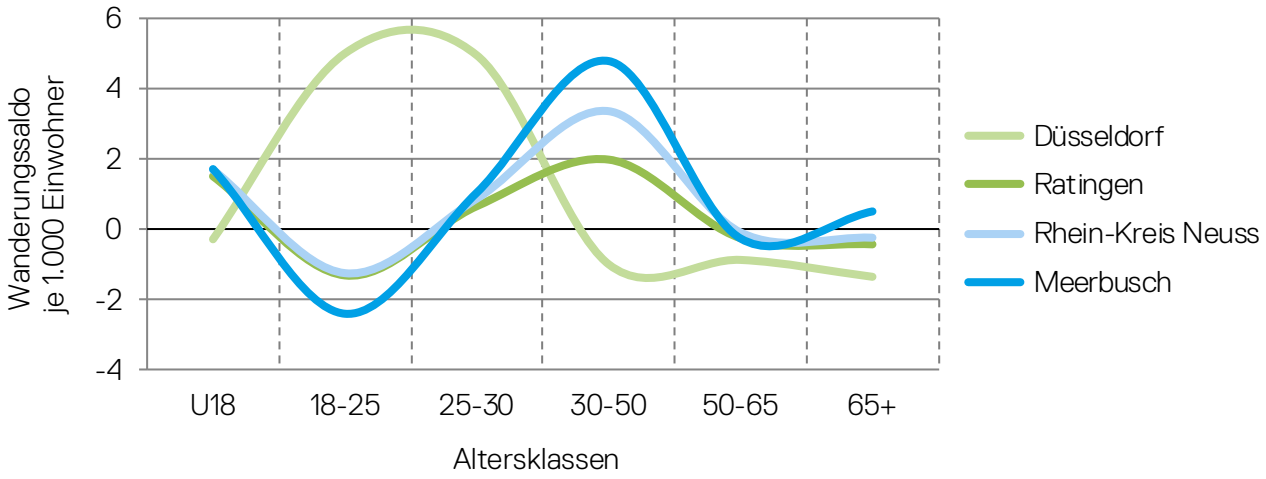


ABB 022 Wanderungssalden nach Altersgruppen (Durchschnitt 2009 bis 2013)
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

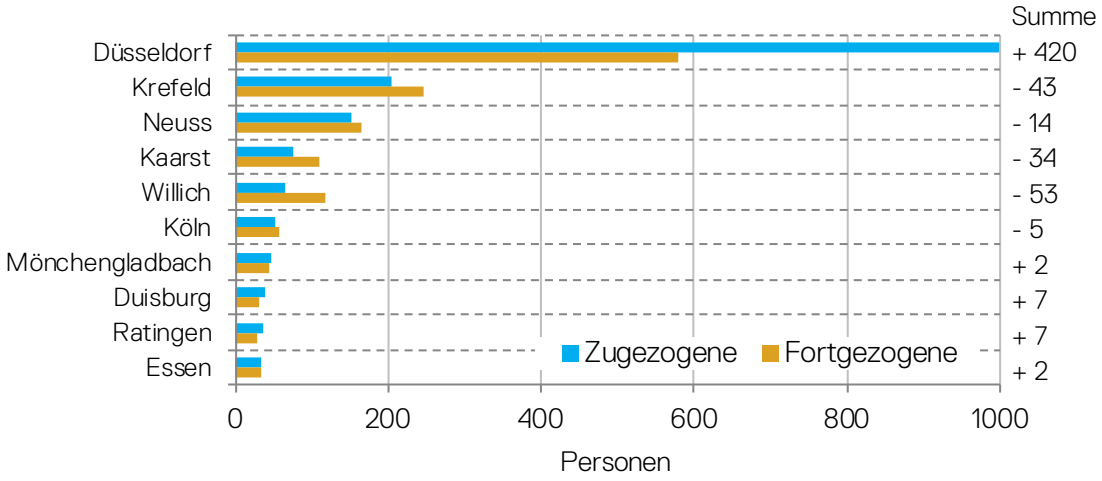


ABB 023 Wanderungssaldo 2009 - 2013
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

stadt liegende Ratingen (vgl. Abb. 022). Eine interkommunale Bilanzierung der Zuwanderungsgewinne und -verluste mit den Nachbarstädten zeigt aber auch, dass Meerbusch nicht nur von Umlandwanderungen profitiert, wie dies im Austausch mit Düsseldorf der Fall ist (+420 Personen/Jahr): So ergibt sich für alle anderen vier direkten Anrainer von Meerbusch von 2009 bis 2013 ein negativer Wanderungssaldo (zusammen -144 Personen/Jahr; vgl. Abb. 023). Hierbei wird die Wanderungsbewegung aus der Landeshauptstadt in die umgebenden „Ringe" um Düsseldorf sichtbar. Diese Wanderungen werden insbesondere durch den Grad der Angespanntheit des Wohnungsmarktes und die steigenden Bodenwerte beeinflusst.

Bevölkerungsvorausberechnung

Um die zukünftige Bevölkerungsentwicklung abschätzen zu können, wurden auf Grundlage der kommunalen Baulandentwicklung kleinräumige Bevölkerungsprognosen erstellt; bezogen auf den Stützzeitraum 2010 bis 2014. Um die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Bevölkerungsentwicklung einschätzen zu können, geschah dies für drei verschiedene Annahmen: Nullvariante, Trendvariante und Planvariante.

Nullvariante

Die Nullvariante beruht auf der Annahme, dass in Meerbusch keine Neubaugebiete mehr ausgewiesen werden und Neubautätigkeiten lediglich im Innenbereich stattfinden. Zuzüge wie auch Binnenwanderungen erfolgen nicht in Neubaugebiete, sondern nur in frei werdendem

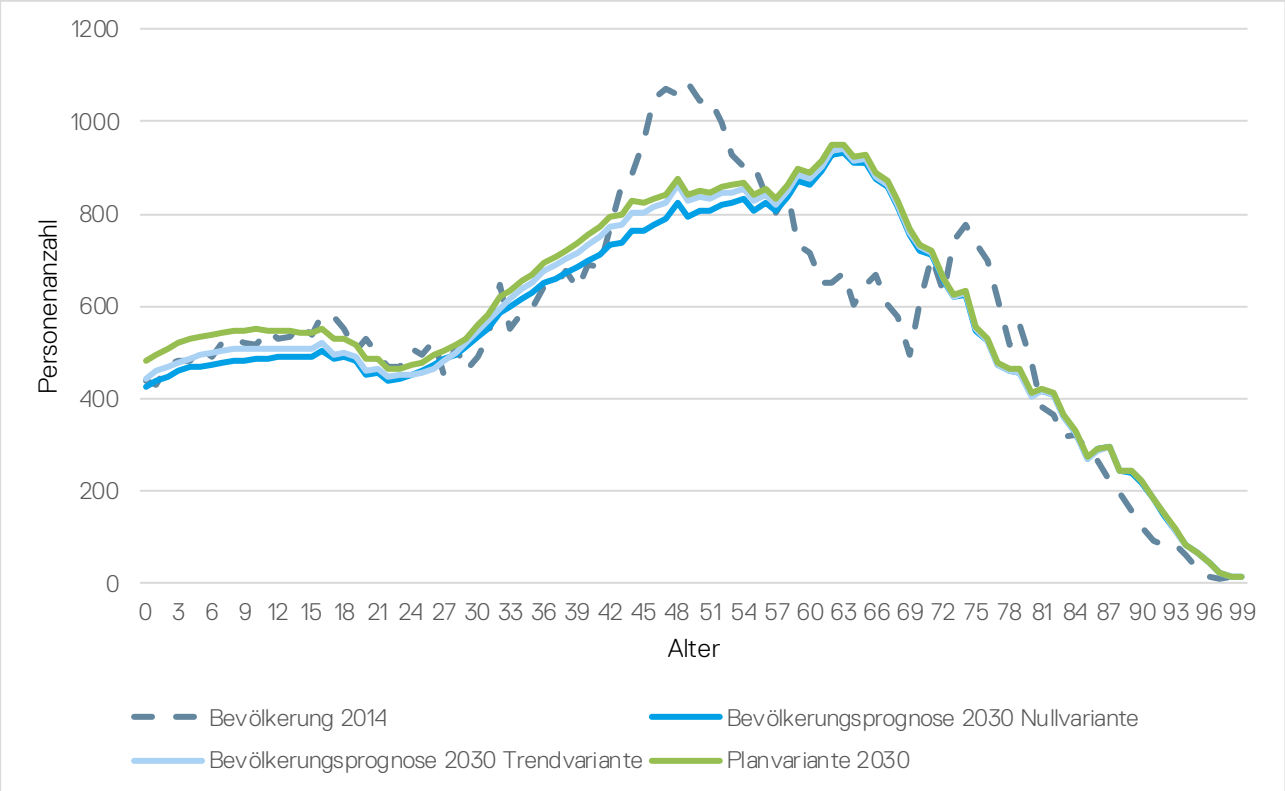


ABB 024 Bevölkerungsprognosen im Überblick
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

Bestand bzw. in Kapazitäten im Rahmen der Nachverdichtung. Konkret bedeutet dies, dass für den Stützzeitraum sämtliche Wohnungsbaufertigstellungen in den Neubaugebieten aus den Bevölkerungsdaten entfernt wurden und auf dieser Grundlage eine Bevölkerungsprognose durchgeführt wurde. Hierbei blieben die 614 Personen, die in dieser Zeit in die verschiedenen Meerbuscher Neubaugebiete gezogen sind, unberücksichtigt.

In der Nullvariante wird deutlich, dass der Sterbeüberschuss durch die Zuwanderung nicht mehr ausgeglichen werden kann. Die Folge ist ein Bevölkerungsrückgang um 899 Einwohner im Jahr 2030 zum Vergleichsjahr 2014. Die Einwohnerzahl von Meerbusch sinkt auf 54.963 (-1,16%).

Trendvariante

Die Trendvariante zeigt die Bevölkerungsentwicklung 2030 bei Annahme einer fortgeführten Intensität der Bautätigkeit wie im Stützzeitraum, in dem 230 Wohnbaufertigstellungen erfolgten. Bei gleichbleibender Bauintensität würde sich ein Bevölkerungszuwachs von 427 Einwohnern (+0,76%) auf 56.274 ergeben.

Planvariante

Bei dieser Variante wird angenommen, dass alle für Wohnbebauung ausgewiesenen und bereits mit konkreten Planungen versehenen Flächen sowie sämtliche beschlossenen Reserveflächen in Meerbusch bebaut werden; es würden dann bis zum Jahr 2030 insgesamt 2.301 neue Wohneinheiten entstehen (Anmerkung: Die Differenz der hier genannten Zahl von Wohneinheiten zu den bestehenden Siedlungsreserveflächen der Abb. 036 und 037 resultiert daraus, dass solche Siedlungsflächen nicht mehr betrachtet werden, die bereits mit konkreten Planungen versehen sind und daher nicht mehr als Reserve gelten können.). Es ist unrealistisch anzunehmen, dass die neuen Wohnungen ausschließlich von Meerbuscher Bürgern oder nur von Auswärtigen bezogen werden. Sondern es liegt die Annahme zugrunde, dass 60% des Neubaus einen Zuzug von außerhalb des Stadtgebietes und 40% einen Zuzug aus Meerbusch auslösen werden. Der Meerbuscher Wohnungsmarkt wird also sehr wohl entlastet, weil sich neue Haushalte gründen und neue Wohnungen beziehen können – und somit eine Auflockerung in der Haushaltsstruktur stattfinden kann. Für den Erstbezug der Wohnungen wird eine Haushaltsgröße von 2,8 Personen angenommen, die einen Erfahrungswert aus früheren Wohngebietsausweisungen darstellt. In den Jahren nach dem Erstbezug der neuen Wohngebiete verändert sich die dortige Bevölkerungszusammensetzung infolge von demografischen Prozessen, wobei besonders die bildungsorientierte Abwanderung von heranwachsenden jungen Erwachsenen in die Ausbildungszentren und Universitätsstädte in der Region von Bedeutung ist. Die Bevölkerungszahl steigt in dieser Prognosevariante bis zum Jahr 2030 auf 57.916 (+2.069 Einwohner bzw. +3,7%).

	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2014	Veränderung zu 2014 (%)
Nullvariante	54.963 EW	- 899 EW	- 1,16 %
Trendvariante	56.274 EW	+ 427 EW	+ 0,76 %
Planvariante	57.916 EW	+ 2.069 EW	+ 3,70 %

TAB 002 Veränderung der Bevölkerungszahl bei verschiedenen Prognoseannahmen
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

Die Varianten im Vergleich

Alle Varianten zeigen übereinstimmend, dass eine deutliche Überalterung der Bevölkerung nicht aufzuhalten sein wird – unabhängig von der Intensität der Bautätigkeit. Es wird deutlich, dass bei steigender Neubautätigkeit ein Gegengewicht zur Überalterungstendenz geschaffen werden kann. Dies zeigt sich zum einen in der Stärke der Altersklasse klassischer „Bauherren“

(33 bis 46 Jahre) und zum anderen derjenigen von Kindern und Jugendlichen. Ebenfalls sichtbar wird, dass ein großer Anteil der Bevölkerung aus dem erwerbsfähigen Alter in den Ruhestand wechseln wird (vgl. Abb. 025). Konkret bedeutet dies, dass es zu einer Verschiebung der Auslastung der kommunalen Infrastruktureinrichtungen sowie zu einem deutlichen Rückgang der Einkommensteuereinnahmen in Meerbusch kommen wird. Zudem ist von einer steigenden Nachfrage nach Angeboten zur Pflege und Unterstützung älterer Personen auszugehen.

Nur die Planvariante führt dazu, dass bis zum Jahr 2030 die Anzahl von Kleinkindern stark und von Kindern der folgenden Altersstufen ebenfalls noch deutlich über den Prognosewerten der anderen Modelle liegt. In der Konsequenz bedeutet dies: Je mehr Neubau ermöglicht wird, umso stärker gelingt es, Angehörige jüngerer Altersgruppen durch Zuwanderung von außen für Meerbusch zu gewinnen bzw. durch Binnenwanderung am Ort zu halten. Auswirkungen auf das Wanderungsverhalten von Personen im Rentenalter hat die Neubautätigkeit allerdings kaum. Auch lassen sich durch die Neubautätigkeiten in den Varianten nicht Verluste in der Gruppe „Junge Mobile“ verhindern – und somit derer, die für Ausbildung oder Studium den Ort wechseln (vgl. Abb. 026).

Durch Wohnungsangebote im Neubau erzielt Meerbusch insgesamt einen leichten bis deutlichen Einwohnerzuwachs. Der Unterschied zwischen der Null- und der Planvariante – also zwischen fehlender und aktiver Baulandausweisung – beträgt rd. 3.000 Personen. Das vorhandene Infrastrukturangebot kann infolgedessen ähnlich dem heutigen Niveau ausgelastet und dementsprechend effektiv betrieben werden. In der parallel zum ISEK erarbeiteten Vertiefungsanalyse Wohnen fließt dieser zusätzliche Bevölkerungszuwachs in die Vorausschätzungen zur Haushalts- und Wohnbedarfsentwicklung ein.

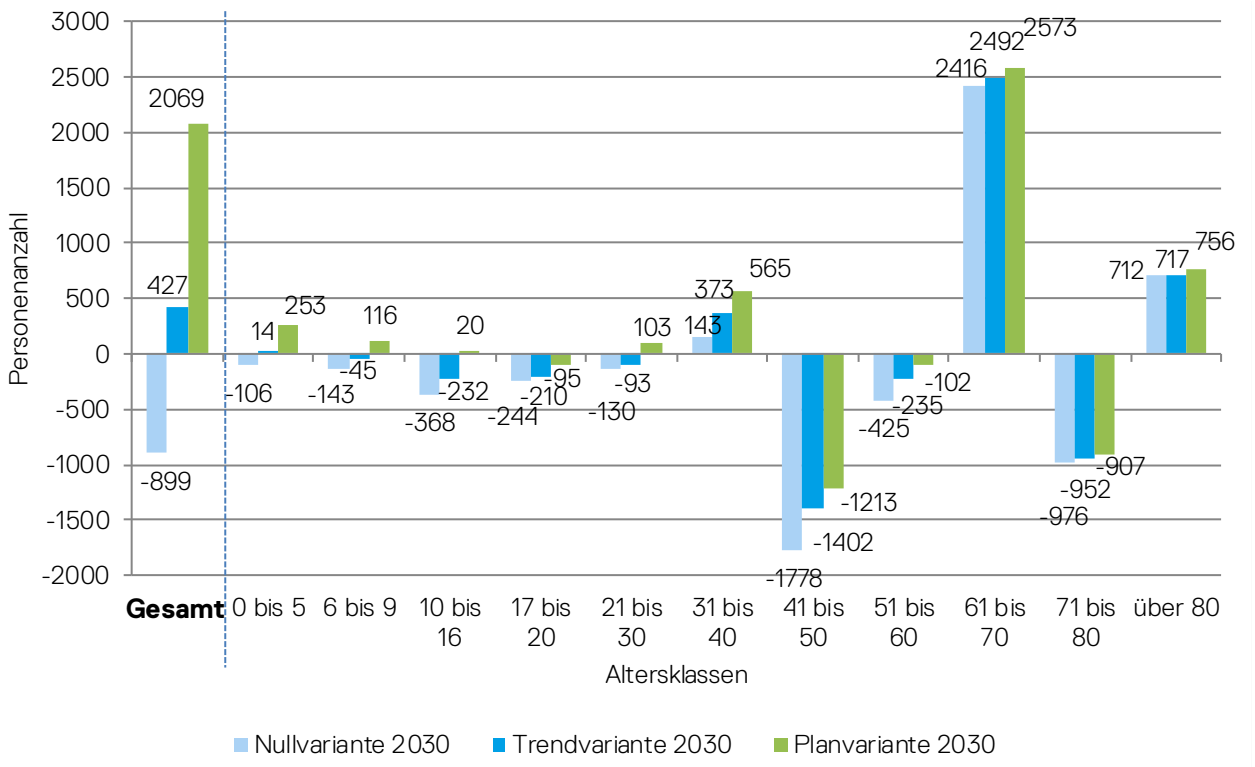


ABB 025 Altersverteilung in Relation zum Basisjahr in den Bevölkerungsmodellen
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

Betrachtung der Auswirkungen von Neubaugebietsausweisungen

In den Jahren 2010 bis 2014 bezogen insgesamt 614 Personen Wohnraum in neugebauten Wohnungen; von ihnen kamen 341 (56%) als Zuziehende von außerhalb und 273 (44%) als Umziehende aus dem Stadtgebiet von Meerbusch. Somit deckt Meerbusch nicht nur Bedarfe des externen Wohnungsmarktes, vor allem solche des stark angespannten Marktes in Düsseldorf, sondern bedient fast zu gleichen Teilen die interne Nachfrage.

Die Altersverteilung der in die Meerbuscher Neubaugebiete in den Jahren 2010 bis 2014 gezogenen Personen zeigt, dass es sich vor allem um Haushalte mit Kindern bzw. in der Familiengründungsphase handelt. Das im Neubau bereitgestellte Wohnungsangebot hatte für die Nachfrage von Angehörigen älterer Bevölkerungsgruppen keine Relevanz.

Exkurs: Auswirkungen der Flüchtlingsaufnahme auf die Bevölkerungsprognose

Während der Erstellung des ISEK und der Bevölkerungsprognosen kam es bundesweit und auch in Meerbusch zu einem deutlichen temporären und teilweise dauerhaften Anstieg der Bevölkerungszahlen.

Im Stützzeitraum der Prognose gab es noch keine Auswirkungen der Flüchtlingsaufnahme auf die Bevölkerungsentwicklung. Daher wird dies auch nicht in den Varianten der Bevölkerungsprognose abgebildet. Es ist infolge der Flüchtlingsaufnahme jedoch davon auszugehen, dass die Gesamtbevölkerungszahl dadurch zunehmen wird.

Wie sich Aufnahme und Unterbringung von Flüchtlingen auf die Bevölkerungsentwicklung in Meerbusch auswirken werden, lässt sich nicht mit letzter Sicherheit feststellen. Daher

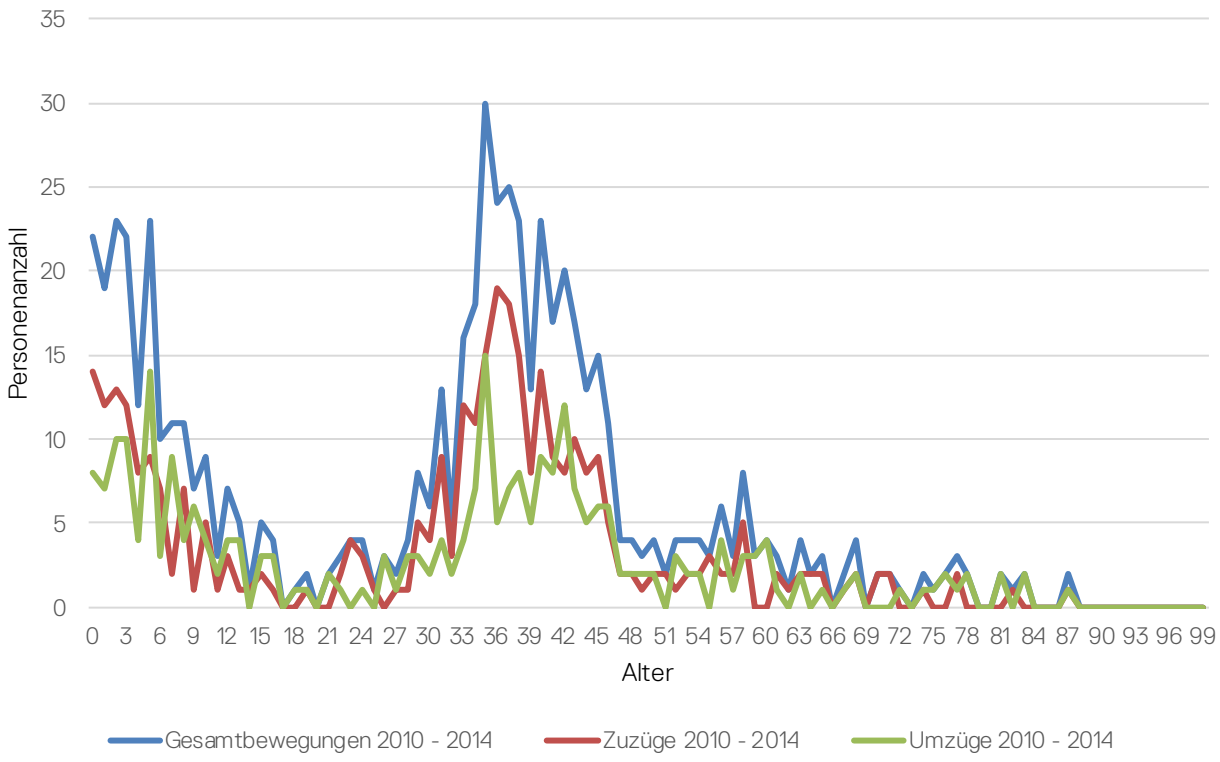


ABB 026 Altersverteilung der Bewegungen in die Neubaugebiete 2010 - 2014
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch

wird dieser Aspekt in den Prognosevarianten nicht weiter berücksichtigt. SSR stützt sich hierbei auch auf die Aussagen des Statistischen Bundesamtes, das davon ausgeht, dass die langfristigen Trends in der Bevölkerungsentwicklung durch die hohe Zuwanderung des Jahres 2015 nicht infrage gestellt werden (vgl. Website Statistisches Bundesamt).

Die zuvor getätigten Aussagen über die Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung werden von der Entwicklung der Flüchtlingsaufnahme nicht weiter beeinflusst.

Perspektiven und Herausforderungen

- Die Altersverteilung in Meerbusch weist als Mittelzentrum, angrenzend an eine Metropole, keine Auffälligkeiten auf. Es zeigen sich mit der deutlichen Alterungstendenz aktuelle Merkmale des demografischen Wandels.
- Die Zuwanderungsgewinne überdecken die natürliche Bevölkerungsentwicklung, sorgen für eine positive Einwohnerentwicklung und überdecken somit die Effekte der Bevölkerungsalterung.
- Nur bei fortgesetztem Wohnungsneubau und der Ausweisung von Neubaugebieten erreicht Meerbusch weiterhin einen positiven Saldo seiner Bevölkerungsentwicklung.
- Meerbusch profitiert einerseits stärker als andere Umlandgemeinden von Abwanderungen aus der Landeshauptstadt mit ihrem angespannten Wohnungsmarkt.
- Meerbusch verzeichnet andererseits aufgrund des sich auch lokal verteuernden Wohnungsangebotes zunehmend Wanderungsverluste ins preiswertere Umland, z.B. nach Willich.
- Das bisherige Neubauangebot hatte für die Nachfrage älterer Bevölkerungsgruppen keine Relevanz.
- Fast die Hälfte aller in den Jahren 2010 bis 2014 in Meerbusch errichteten Neubauwohnungen (44%) haben Ortsansässige bezogen; diese Personen wären ohne dieses Angebot eventuell aus Meerbusch weggezogen.
- Generell ist festzustellen: Je stärker ein gezielter Neubau betrieben wird, umso stärker lässt sich der demografische Alterungsprozess in Meerbusch abschwächen.
- Die aktuelle Flüchtlingsaufnahme wird die langfristigen Trends der Bevölkerungsentwicklung nicht infrage stellen.

3

AKTUELLE TENDENZEN UND HERAUSFORDERUNGEN DER STADTPLANUNG IN MEERBUSCH

Meerbusch zeichnet sich vor allem durch seine hochwertigen Wohn- und Wohnumfeldqualitäten aus, die insbesondere durch die Freiraum- und Erholungsqualitäten der „Stadt im Grünen“ bestimmt werden. Aus der demografischen Entwicklung resultiert der Bedarf an ausreichendem, nachfragegerechten und bezahlbaren Wohnraum sowie an entsprechenden Versorgungseinrichtungen. Auch muss sich Meerbusch der Herausforderung seiner Profilierung als Wirtschaftsstandort im Ballungsraum der Landeshauptstadt stellen. Zudem sind bei zukünftigen Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraums die Belange der Landschaft und der Umwelt zu berücksichtigen. Dementsprechend sind nachhaltige und intelligente Verkehrslösungen zu entwickeln.

3.1 Wohnen

In der Stadt Meerbusch gab es im Jahr 2014 insgesamt 27.530 Wohnungen, von denen sich jeweils knapp die Hälfte in Ein- und Zweifamilienhäusern (47,0%) bzw. in Mehrfamilienhäusern (49,7%) befanden, ansonsten in Nichtwohngebäuden. Meerbusch liegt somit im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser deutlich über dem NRW-Durchschnitt (41,3%) und im Segment der Wohnungen in Mehrfamilienhäuserin darunter (54,4%) (vgl. NRW.Bank 2015).

Haushalte

Nach ihrer Größe verteilen sich die Haushalte in Meerbusch auf drei etwa gleich große Gruppen: Single-Haushalte, Zwei-Personen-Haushalte und solche mit mehr als zwei Personen. Hieraus ergibt sich, dass in etwa jeder sechste Einwohner im Ein-Personen-Haushalt lebt, jeder dritte Einwohner im Zwei-Personen-Haushalt und jede zweite Person in größeren Haushalten (vgl. Abb. 031 und 032).

Baualtersklassen

Zwei Drittel aller Wohnungen in Meerbusch wurden vor 1979 errichtet. Das Gros (55%) fällt in die Jahre des Wiederaufbaus und des „Wirtschaftswunders", als kriegsbedingt verlorener Wohnraum ersetzt und zusätzlicher Bedarf gedeckt werden musste. Nur jede neunte Wohnung ist noch vor 1949 entstanden und repräsentiert die alte Bebauung in den Landstädtchen und Rheindörfern, die die historischen Siedlungskerne des heutigen Meerbusch ausmachen. Im Land NRW ist diese Baualtersklasse deutlich stärker vertreten und erreicht einen etwa doppelt so großen Anteil am Wohnungsbestand. Jede dritte Wohnung in Meerbusch ist nach 1979 entstanden, wobei das 2000er-Jahrzehnt mit einem Anteil von 6% besonders schwach – auch schwächer als im Rhein-Kreis Neuss und in NRW – vertreten ist (vgl. Abb. 027).

Wohnungsgrößen

Im Bestand dominieren mittelgroße Wohnungen. Der Anteil der größten Wohnungen (60-79m²) ist mit ca. 6.000 WE etwa sechsmal so groß wie der der Kleinwohnungen (<40m²) und gut doppelt so groß wie der Anteil der größten Gruppe (>160m²). In allen Größenklassen stellen die von 1949 bis 1979 errichteten Wohnungen den relativ größten Anteil. Fast die Hälfte aller großen und sehr großen Wohnungen (>120m²) wurden nach 1979 errichtet (vgl. Abb. 028).

	WE in Ein- und Zweifamilienhäusern	WE in MFH od. Nichtwohngebäuden
Stadt Meerb.	**48,4%**	**51,1%**
Rh.-Kreis Neuss	49,7%	49,9%
Düsseldorf	13,0%	85,7%
NRW	42,8%	56,3%

TAB 003 Wohngebäude nach Anzahl der Wohneinheiten im regionalen Vergleich 2015 *(Fehlende Prozente auf 100% = Wohnungen in Wohnheimen; MFH = Mehrfamilienhäuser)*
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

WE mit ...	Meerb.	Düss.	RKN	NRW
1 Zimmer	2,5%	3,1%	2,0%	3,0%
2 Zimmern	10,7%	12,1%	8,5%	10,0%
3 Zimmern	21,8%	26,8%	21,3%	23,5%
4 Zimmern	22,0%	27,3%	26,7%	26,2%
ab 5 Zimmern	43,0%	30,6%	41,4%	37,3%

TAB 004 Wohnungsbestand nach Anzahl der Zimmer in Meerbusch im regionalen Vergleich 2015 *(RKN = Rhein-Kreis Neuss)*
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

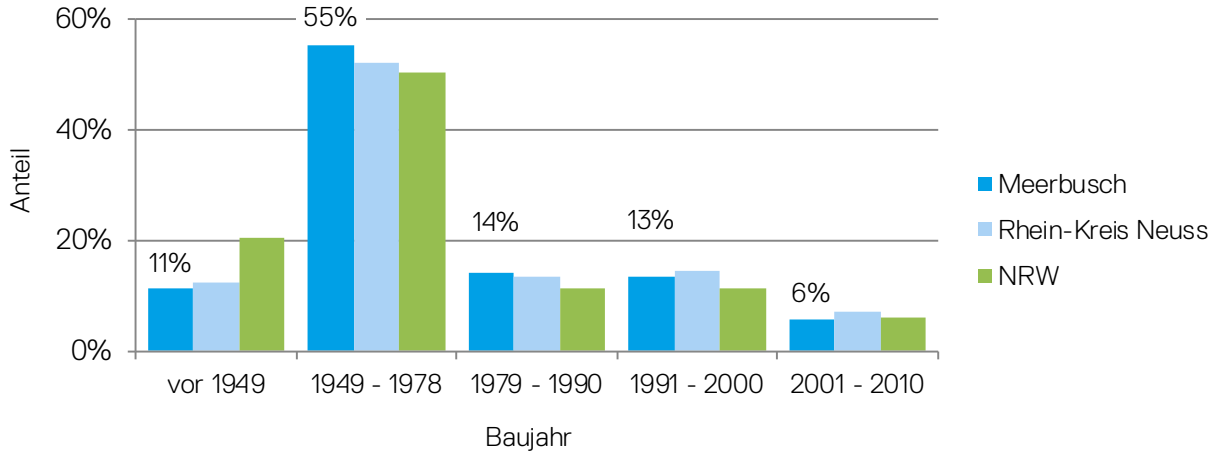


ABB 027 Baualtersklassen im regionalen Vergleich
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

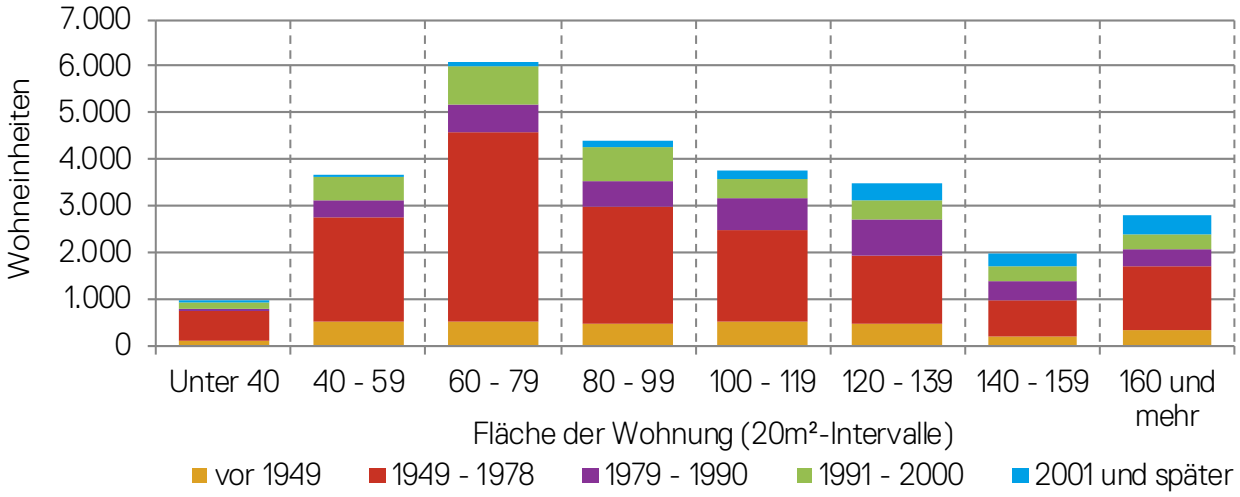


ABB 028 Wohnungsbestand nach Baualtersklasse und Fläche
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

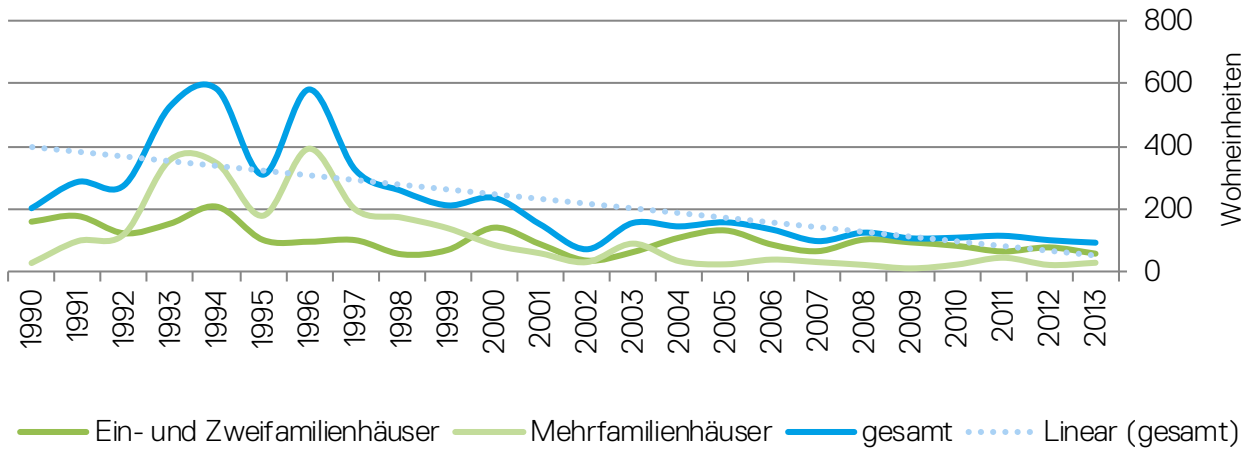


ABB 029 Baufertigstellungen
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

Bautätigkeit

Die Anzahl an fertiggestellten Wohnungen ist in Meerbusch seit langem rückläufig. Mitte der 1990er-Jahre wurden kurzzeitig um die 600 WE pro Jahr errichtet, davon jeweils zwei Drittel in Mehrfamilienhäusern. Ungefähr seit der Jahrtausendwende liegt der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser über dem der Mehrfamilienhäuser, beides aber insgesamt auf einem nahezu gleichbleibend niedrigen Niveau (vgl. Abb. 029). Aktuell steigt der Anteil an Mehrfamilienhäusern wieder stark an, was unter anderem auf die Zielfokussierung „Schaffung bezahlbareren und verdichteteren Wohnraums“ zurückzuführen ist.

Bodenrichtwerte im regionalen Vergleich

Noch zu Beginn der 1990er-Jahre unterschieden sich die Bodenrichtwerte in Meerbusch in absoluten Zahlen kaum hinsichtlich ihrer Lage und erreichten auch für gute Wohnstandorte nur Werte um 200 €/m². Einen Preisschub und eine größere Spreizung zwischen den Werten für mäßige, mittlere und gute Lagen brachte das vorübergehend stark expandierende Volumen an fertiggestellten Wohnungen – Ausdruck des knapper werdenden Flächenangebots und der gestiegenen Nachfrage. Bei anhaltend niedrigen bzw. noch leicht sinkenden Zahlen an Baufertigstellungen seit der Jahrtausendwende sind die Bodenrichtwerte in allen drei Gruppen kaum noch gestiegen, liegen aber deutlich mehr als doppelt so hoch wie 1990 (vgl. Abb. 030). Der regionale Vergleich zeigt, dass sich die Kaufpreise für Wohnbauland in Meerbusch, wie in Düsseldorf und Neuss, nach Erhebungen der NRW.Bank in der höchsten festgelegten „Preisklasse“ bewegen (2014: Preisklasse >300 €/m²; exakter Durchschnitt in Meerbusch 370 €/m²). Die Nachbarstädte Kaarst und Krefeld fallen in die nächstniedrigere Preiskategorie, das westlich angrenzende Willich in die nachfolgende Preisstufe (201-250 €/m²). Erstaunlicherweise befinden sich mit Werten von bis zu 650 €/m² mit die höchsten Bodenrichtwerte für baureifes Land in Büderich direkt innerhalb der Fluglärmzone I (vgl. Boris.NRW). Hierin spiegelt sich die attraktive Lage von Meerbusch im „Speckgürtel“ der Landeshauptstadt Düsseldorf wider und kommt der angespannte Wohnungsmarkt zum Ausdruck. Dies wird ebenfalls bei der Betrachtung des mittleren Kaufpreises für Eigenheime deutlich, der innerhalb von nur drei Jahren (2012 bis 2014) um 36,5% gestiegen ist (vgl. NRW.Bank 2015).

Entwicklung der Wohnungspreise und -mieten

Diese Entwicklung zeigt sich auch bei Wohnungspreisen und -mieten. Die Kaufpreise von Wohnungen und die Wiedervermietungsmieten bewegen sich in Meerbusch auf einem relativ hohen Niveau und steigen noch an – eine Folge des angespannten Wohnungsmarktes in der Region. Innerhalb von drei Jahren (2012 bis 2014) sind die Nettokaltmieten im Schnitt um 4,3 % auf 8,15 €/m² gestiegen und verharrten in 2015 auf dem Niveau (vgl. NRW.Bank 2015 / 2016).

Siedlungsflächenreserven

Meerbuschs Siedlungsflächenreserven konzentrieren sich insbesondere in den Stadtteilen Büderich und Osterath. In der jüngeren Vergangenheit war die Bauintensität in Büderich und Strümp am höchsten; der aktuelle Trend des Baugeschehens verlagert sich nach Osterath. Lank-Latum hingegen weist kaum noch Wohnraumentwicklungspotenzial auf.

Die aktuell baurechtlich gesicherten Schwerpunkte der Siedlungsflächenreseverven liegen in den Randbereichen der Zentren von Osterath und Büderich, die aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattung und Verkehrsanbindung zugleich mittelzentrale Versorgungsfunktionen in Meerbusch wahrnehmen. Die Übersicht zu den bestehenden Siedlungsflächenreserven (vgl. Abb. 036 u. 037) zeigt Verteilung und Größe der einzelnen Baugebiete, die in der Summe den Bau von 1.639 Wohneinheiten ermöglichen.

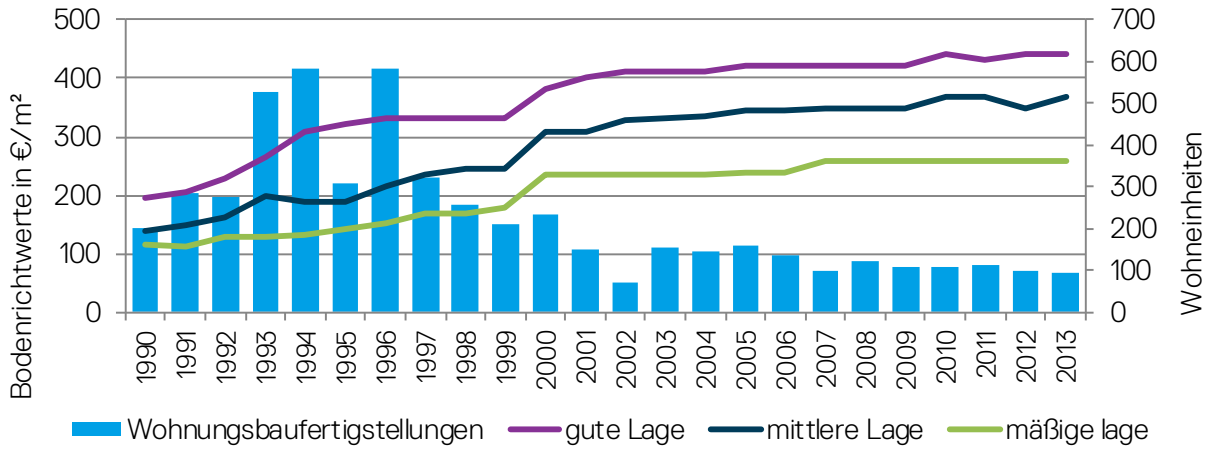


ABB 030 Entwicklung der Bodenrichtwerte in Abhängigkeit von der Anzahl fertiggestellter Wohneinheiten
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW und Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Rhein-Kreis Neuss

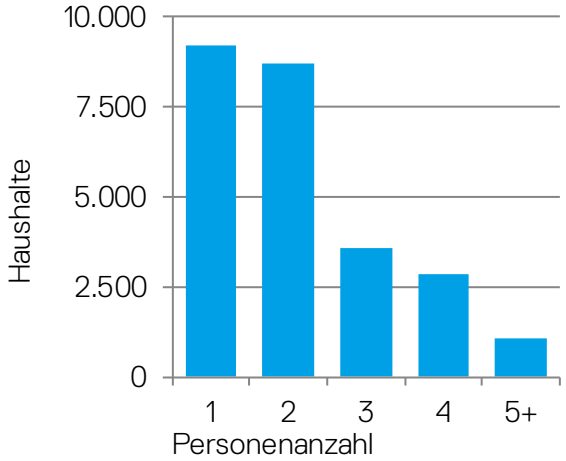


ABB 031 Haushaltsanzahl mit Personenanzahl
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

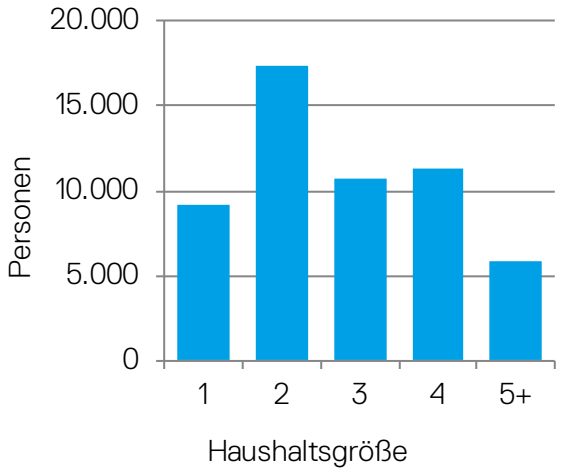


ABB 032 Anzahl von Personen in Haushaltsgrößen
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

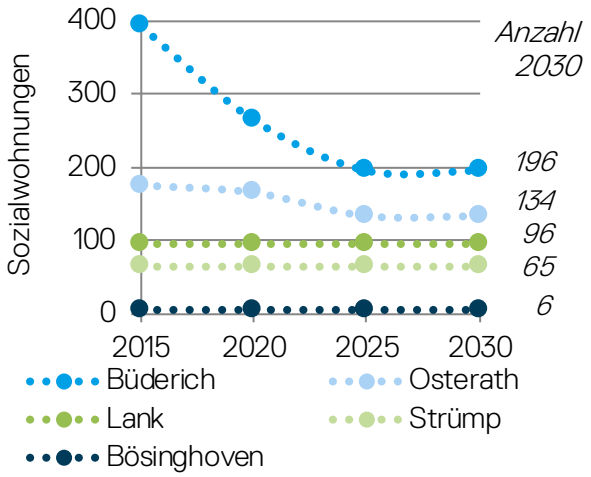


ABB 033 Entwicklung der Sozialwohnungen nach Stadtteil
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch (Sozialbericht 2013)

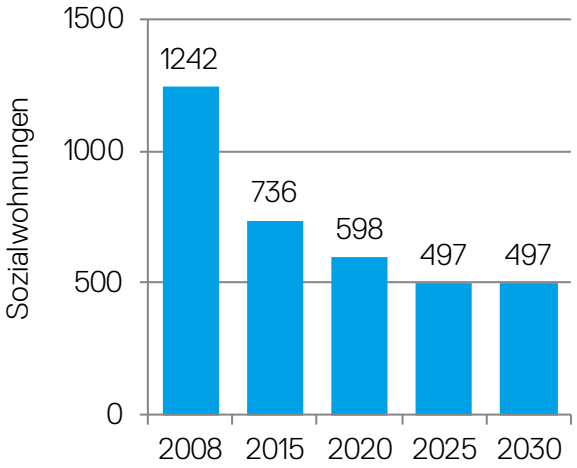


ABB 034 Entwicklung der Sozialwohnungen (Gesamtstadt)
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Stadt Meerbusch (Sozialbericht 2013)

Die größten zusammenhängenden Flächenreserven bestehen auf bislang landwirtschaftlich genutzten Böden im Einzugsbereich der K-Bahn-Haltestellen Kamperweg und Hoterheide sowie im Westen von Osterath, dort in relativer Nähe zum Bahnhof Osterath.

Alle weiteren Flächenreserven verteilen sich auf die Randlagen in allen Stadtteilzentren, wobei nur im Süden von Büderich und im Zentrum von Osterath Flächen für die Realisierung einer größeren Anzahl von Wohneinheiten vorgesehen sind (vgl. Abb. 036 u. 037).

Die betrachtete Anzahl der Wohneinheiten geht auf grundlegende Planungen der Stadt Meerbusch zurück und beruht auf Annahmen einer geringen Bebauungsdichte und -höhe für Ein- bis Zweifamilienhäuser. Die jüngeren Bautätigkeiten in Meerbusch weisen eine deutlich gesteigerte Dichte und Bebauungshöhe auf, sodass von einer höheren Anzahl gebauter bzw. realisierbarer Wohneinheiten ausgegangen werden kann.

Verfügbarkeit der Siedlungsflächenreserven

Eine für die Stadtentwicklungspolitik wichtige Differenzierung hinsichtlich der ausgewiesenen Wohnbaulandreserven betrifft die Eigentumsverhältnisse für diese Flächen. Wie Abb. 038 zeigt, befinden sich geringere Anteile an potenziellen Grundstücksflächen zur Realisierung von Wohnungsbau in städtischem Eigentum, dies vor allem im Zentrum von Osterath sowie in geringer Anzahl im nördlichen Teil Büderichs.

Hieraus resultieren unzureichende Steuerungsmöglichkeiten für eine strategische Realisierung und Umsetzung von Siedlungsentwicklungsplanungen. Diese Steuerungsmöglichkeiten sind insbesonderen notwendig, um Angebote zur Wohnraumbedarfsdeckung im Segment des

Baugebiet	Wohneinheiten in Reserve
1. Osterath	
1 Kalverdonksweg	80 WE
2 Osterath West	170 WE
3 Giesenend	30 WE
4 Ingerweg	9 WE
5 Ivangsheide / Nibbelsweg	450 WE
6 Gruttorfer End	10 WE
7 Gruttorfer End	10 WE
8 Gruttorfer End	24 WE
9 Kamper Hof	160 WE
10 Auf dem Kamp	60 WE
2. Strümp	
11 Xantener Straße	21 WE
12 Auf der Gath	7 WE
13 Schneiderspfad	60 WE
14 Im Plötschen	20 WE
3. Büderich	
15 Blumenstraße / Kanzlei	55 WE
16 Dülsweg / Kanzlei	25 WE

Baugebiet	Wohneinheiten in Reserve
17 Büderich West	30 WE
18 Theodor-Hellmich-Str.	45 WE
19 Am Schackumer Bach	8 WE
20 Südlich Kantstraße	40 WE
4. Lank-Latum	
21 Gelleperstraße	45 WE
22 Lank-Latum Ost	50 WE
23 Gonellastraße	30 WE
5. Nierst	
24 Am Oberen Feld	40 WE
6. Potenzialflächen	
25 Barbara-Gerretz-Schule	100 WE
26 Böhler-Siedlung	60 WE

ABB 035 Siedlungsflächenreserve - Legende
Quelle: SSR

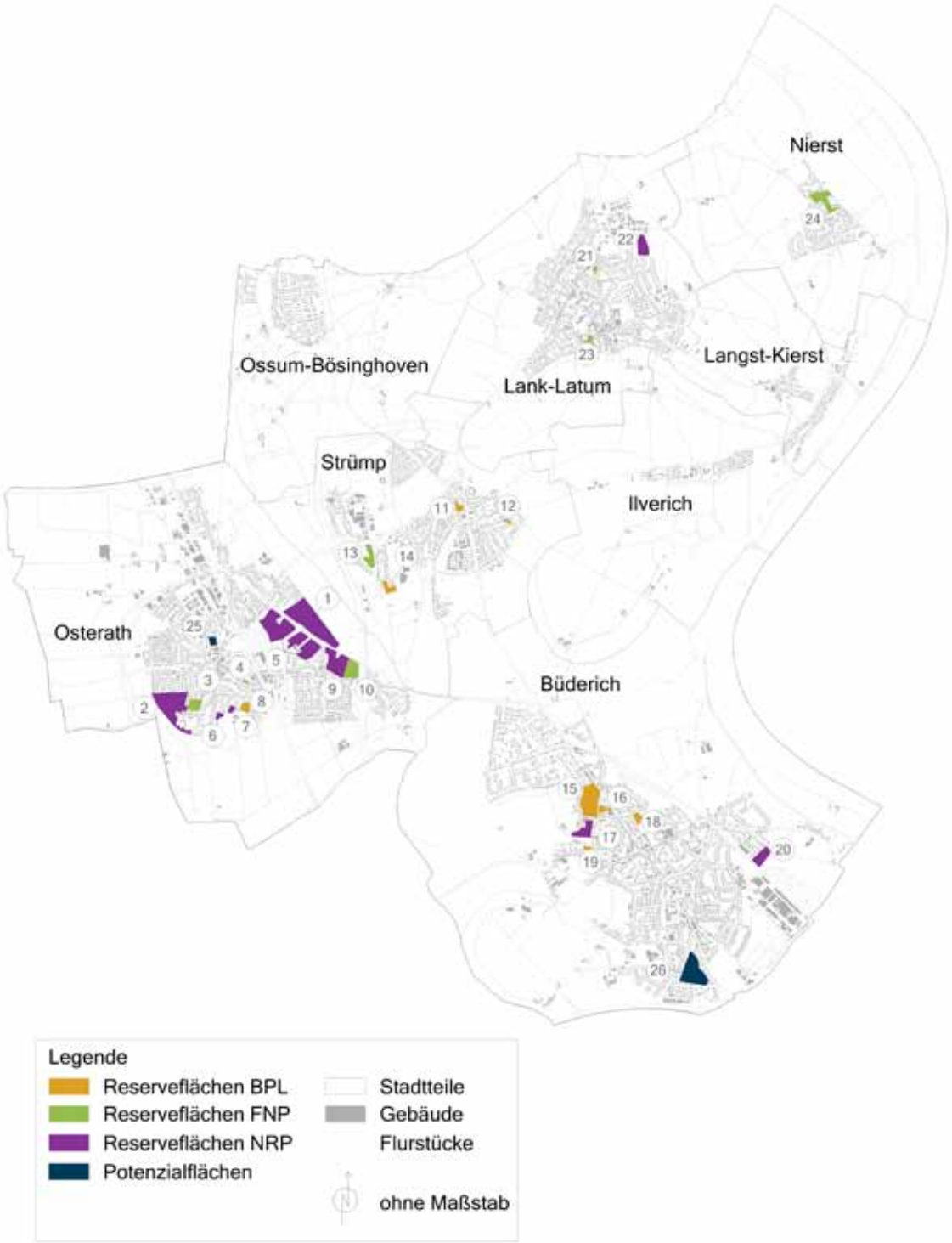


ABB 036 Siedlungsflächenreserven
Quelle: SSR

preiswerten Wohnens oder für nachgefragte bzw. unzureichend vorhandene Formen von Wohnraum zu schaffen (z.B. Mehrgenerationenwohnen oder Senioren-WGs).

Die Stadt Meerbusch besitzt südlich von Strümp großflächige Liegenschaften, die ursprünglich erworben wurden, um dort in den 1970er-Jahren „Meerbusch Mitte“ zu realisieren. Dort, wo nach Entwicklungsvorstellungen der damals neuen Stadt ein gemeinsames Zentrum entstehen sollte, befand sich das zweitgrößte potenzielle Neubaugebiet: eine Reservefläche, die aktuell im Regionalplan als Sondierungsflächen ausgewiesen sind. Bei zukünftigen Siedlungsentwicklungsplanungen sollten diese Flächen allerdings weiterhin mit betrachtet werden, da die Verfügbarkeit von Siedlungflächenreserven ein grundlegender Erfolgsfaktor für die Umsetzung der städtischen Wohnungspolitik ist.

Quantitativer Wohnraumbedarf

Der Wohnungsbedarf bis zum Jahr 2030 wurde im Rahmen der Marktanalyse „Wohnen Meerbusch“ quantifiziert. Will die Stadt Meerbusch mit der Entwicklung von Wohnbauflächen nicht nur ihren Einwohnerstand halten, sondern zugleich junge Haushalte und Familien für einen Zuzug nach Meerbusch gewinnen, so ist aufgrund der durch Neubau ausgelösten Zuzüge nach Meerbusch mit einer Erhöhung der Bevölkerungszahl und einem Wohnungsbedarf in einer Größenordnung von rd. 2.300 Wohnungen zu rechnen. Rund die Hälfte der Wohnungen entsteht aus dem Wohnraumbedarf, der durch neu heranwachsende Haushalte oder durch Familien erwächst, die in die neu ausgewiesenen Meerbuscher Baugebiete ziehen. Die andere Hälfte des Wohnungsbedarfs ergibt sich aus dem Nachholbedarf an Haushaltsgründungen und -teilungen aufgrund der aktuell angespannten Wohnungsmarktlage sowie dem Ersatz für künftige Wohnungsabgänge durch Abriss und Zusammenlegung. Bei dem Ersatzbedarf ist davon auszugehen, dass ein großer Anteil der Flächen, auf denen Abriss getätigt wird, auch wieder für den Neubau zur Verfügung stehen wird. Insofern ist nur für ca. 2.000 der 2.300 neu zu errichtenden Wohnungen neues Bauland zur Verfügung zu stellen (siehe Abb. 038). Angesichts der aktuell ungewissen Entwicklung einer weiteren Zuwanderung von Flüchtlingen sollte nach Einschätzung der regionalen Wohnungsbaukonferenz ein darüber hinaus reichender Bedarf einkalkuliert werden, um Flüchtlinge mit Bleibeperspektive in Meerbusch mit Wohnraum versorgen zu können.

Die Gegenüberstellung des Bedarfs an Flächen für 2.000 Wohnungen mit den in Bebauungsplänen, dem Flächennutzungsplan und dem Regionalplan ausgewiesenen Siedlungsreserven (inkl. potenzieller Flächen) von ca. 1.700 Wohneinheiten sowie mit ca. 650 weiteren, bereits im Bau befindlichen Wohneinheiten erweckt den Anschein, dass die Wohnraumbedarfe mit den aktuell zur Verfügung stehenden Flächen gedeckt werden könnten und sich hieraus ein großer Gestaltungsspielraum für die Prioritätensetzung im Wohnungsbau ergäbe. Allerdings ist dem nicht so: Viele Flächen können nicht aktiviert oder Umlegungsvorhaben nicht realisiert werden, da die Flächen nicht im kommunalen Besitz und aufgrund vielfältiger Problemlagen in der Entwicklung gehemmt sind. Dies betrifft Großteile der Siedlungsflächenreserven.

Bei dieser rein quantitativen Betrachtung werden die Effekte auf die Altersstruktur in Meerbusch und die Vielfalt der Wohnwünsche nicht abgebildet. Wie aus den Bevölkerungsprognosen deutlich wird, ist die Schaffung weiteren Wohnraums notwendig, um bezahlbare Angebote zu schaffen, mit dem Zuzug junger Bevölkerungsgruppen ein Gegengewicht zur demografischen Überalterung zu schaffen und die Vielfalt an Wohnformen entsprechend der Ausdifferenzierung von Wohnbedarfen zu erhöhen. Neben dem Wohnungsbau auf neuen Flächen ist zudem der im Generationenwechsel frei werdende Wohnungsbestand als potenzieller neuer Wohnraum zu betrachten. Zu bedenken ist, dass nicht für jede neu geschaffene

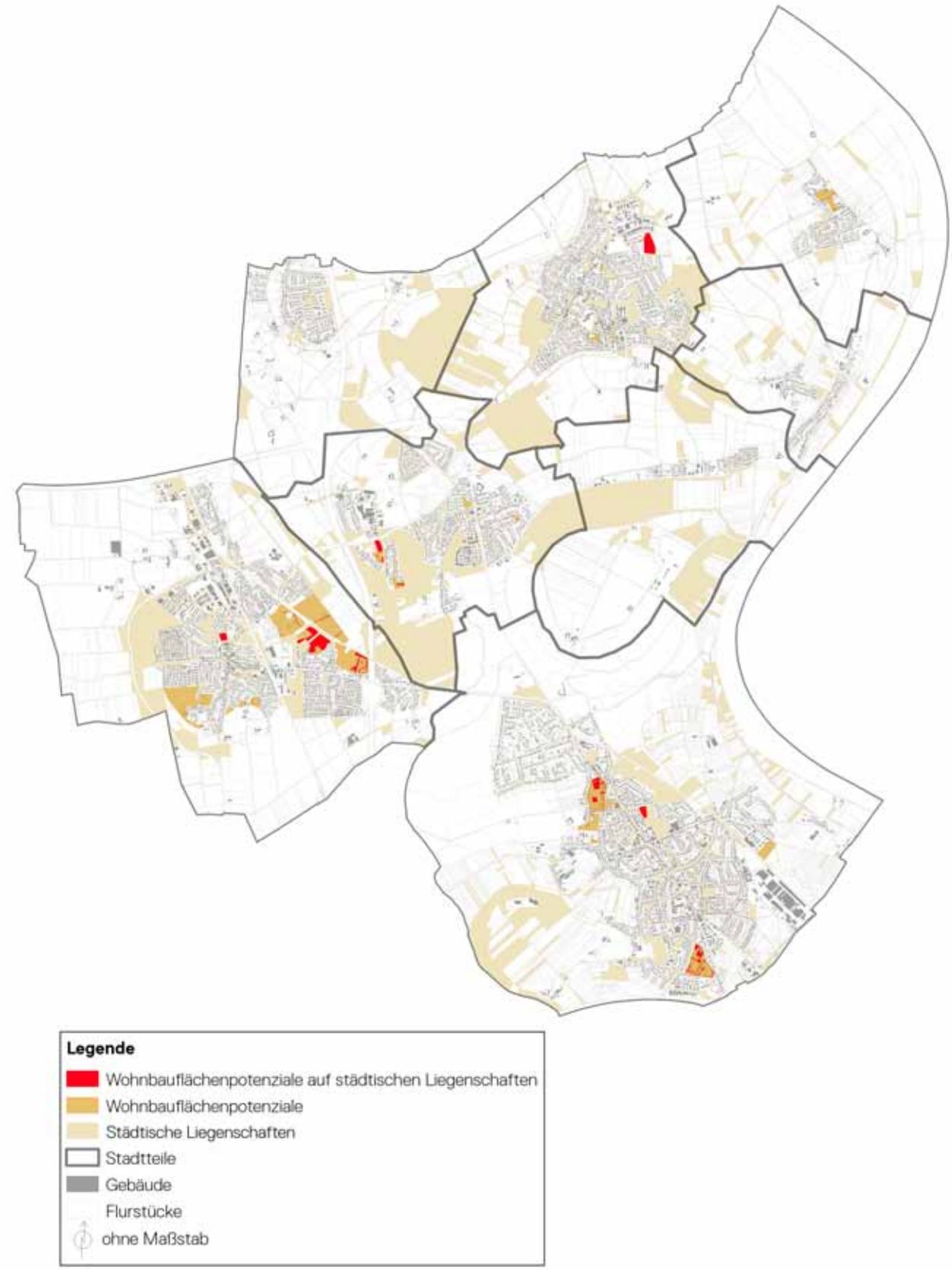


ABB 037 Wohnbauflächenpotenziale auf städtischen Liegenschaften
Quelle: SSR

Wohnung neues Bauland benötigt wird: Durch Ausbau im Bestand sowie durch den Abriss minderwertiger Bausubstanz mit anschließendem Ersatzwohnungsbau können bestehende Flächen besser ausgenutzt werden.

Bezahlbarer Wohnraum

Wie überall in Deutschland ist auch in Meerbusch der Bestand an Sozialwohnungen rückläufig, weil Wohnungen in großer Zahl aus der Bindung fallen, ohne dass entsprechender Ersatzwohnraum geschaffen wurde. So gab es im Jahr 2008 noch 1.242 Sozialwohnungen, inzwischen sind es fast nur noch halb so viele (Bestand 2015: 736 WE). Auffällig sind Verteilung und Entwicklung der Bestände im Stadtgebiet: Etwa die Hälfte liegt derzeit in Büderich (ca. 400 WE), ist aber zu einem großen Teil älteren Baujahrs als in den anderen Stadtteilen und fällt entsprechend früher aus der Sozialbindung. Bis zum Jahr 2030 werden von den verbleibenden 497 Sozialwohnungen nur noch 196 in Büderich liegen und dort damit ca. 50% weniger als heute zur Verfügung stehen (vgl. Abb. 033 und 034).

Dieser Missstand wurde in Meerbusch bereits erkannt und ihm mit einem Beschluss des Ausschusses für Planung und Liegenschaften sowie des Sozialausschusses im September 2013 entgegengewirkt. In dem Beschluss wird festgelegt, dass für alle städtischen Grundstücke, auf denen es um die Schaffung von Wohnraum geht, ab 20 Wohneinheiten eine Quote für den Anteil von sozialem Wohnraum von mindestens 30% einzuhalten ist.

Die Engpässe am Wohnungsmarkt betreffen aber nicht nur die Sozialwohnungen für einkommensschwache Haushalte. Es fehlen auch so genannte preisgedämpfte Miet- und Eigentumswohnungen, da auch mittlere Einkommensschichten am hiesigen Wohnungsmarkt keinen adäquaten Wohnraum finden. Als preisgedämpft

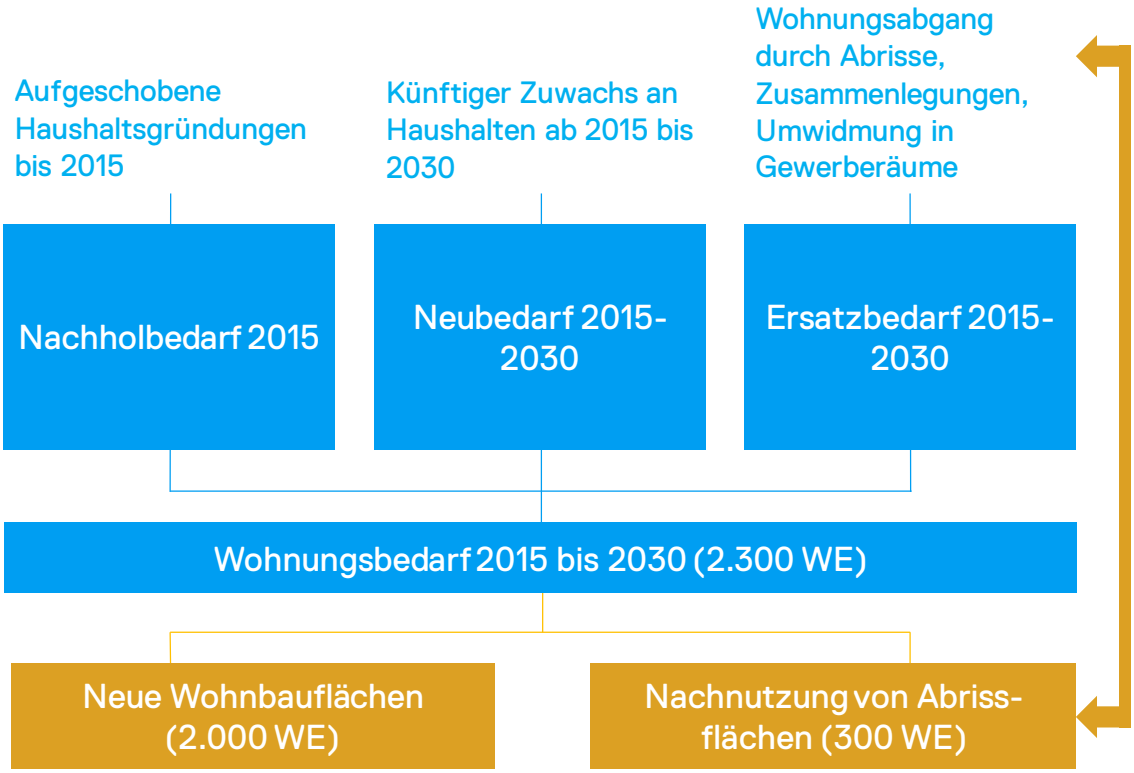


ABB 038 Komponenten des Wohnungsbedarfs und der Bedarfsdeckung
Quelle: SSR

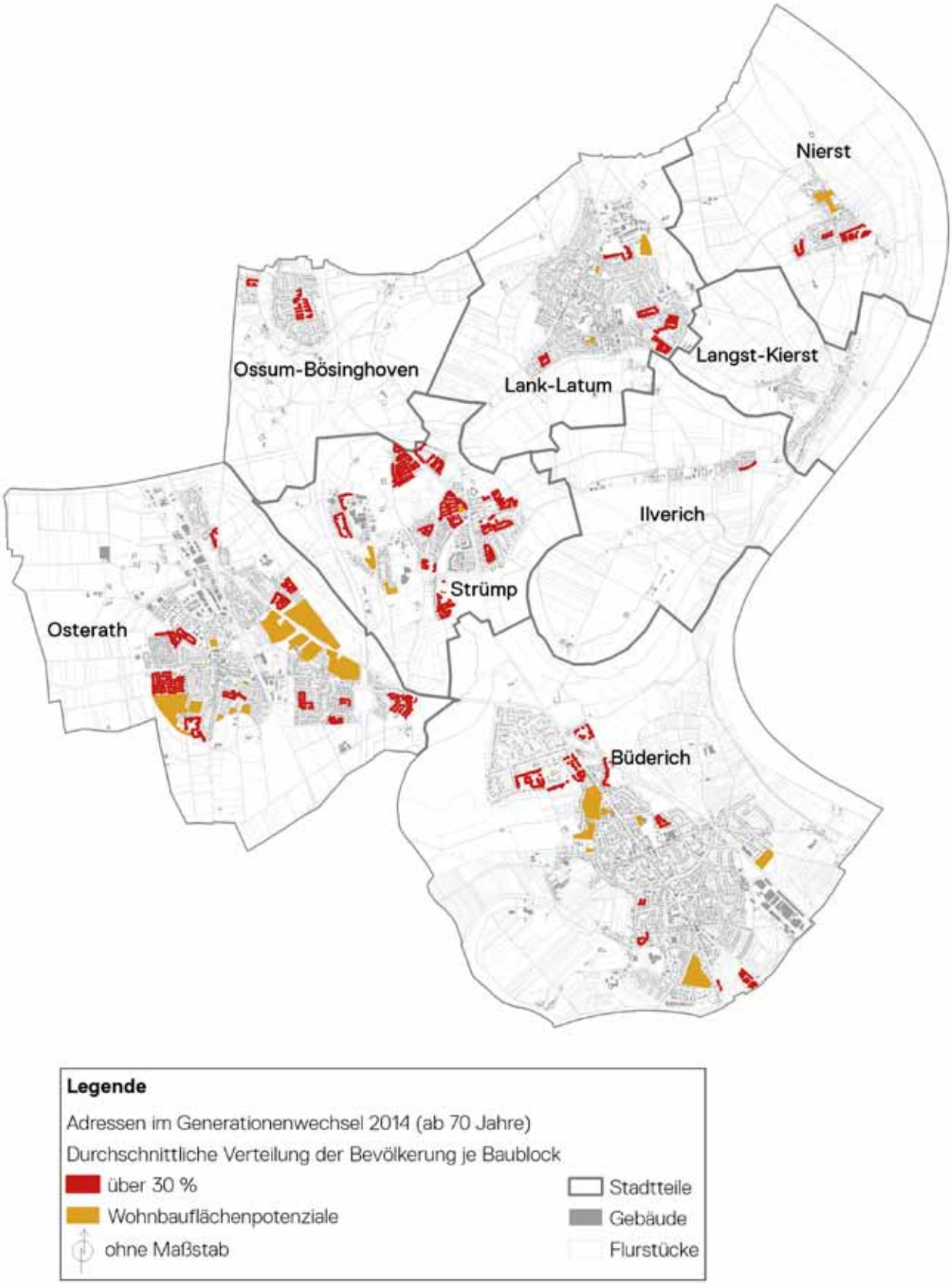


ABB 039 Wohnbauflächenpotenziale und Quartiere im Generationenwechsel
Quelle: SSR

gelten neu errichtete Wohnungen, deren Miet- oder Kaufpreise in der unteren Preiskategorie am freien Markt liegen.

Aktuell werden kommunale und private Bauflächen für den Bau öffentlich geförderter und preisgedämpfter Neubauwohnungen in Meerbusch mobilisiert. Um jedoch auch mittel- bis langfristig die Versorgung breiter Bevölkerungsschichten durch geförderten und durch preisgedämpften Wohnungsneubau gewährleisten zu können, mangelt es an verfügbaren städtischen Flächen.

Neue Wohnformen – auch im Alter

Im Grundsatzbeschluss wird ebenfalls festgelegt, dass barrierefreier Wohnraum in kleinen Wohneinheiten zu schaffen und die Realisierung neuer Wohnformen, wie z.B. Senioren-WGs, zu unterstützen ist. Derzeit weist Meerbusch mit dem Seniorenzentrum Hildegundis von Meer, dem Malteser-Stift St. Stephanus, dem Johanniter-Stift und dem Meridias-Rheinstadtpflegehaus Meerbusch vier Alten- und Pflegeheime auf, die sich auf die vier größeren Stadtteile verteilen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels sind zur Deckung eines veränderten Wohnraumbedarfs weitere Formen des altengerechten Wohnraums zentrumsnah zu schaffen. Auf diese Weise kann auch sogenannten Remanenzeffekten vorgebeugt werden. Der Remanenzeffekt, oder auch „Beharrungstendenz“, beschreibt den Zustand, dass Familien trotz sich ändernder Wohnflächenbedarfe (z.B. durch Wegzug der Kinder oder Tod eines Ehepartners) in der einmal bezogenen Wohnung verbleiben. Die Zunahme der Zahl an „Hochbetagtenhaushalten“, die gleichzeitig Einpersonenhaushalte sind und die die ihnen zur Verfügung stehende Wohnfläche aufgrund des Alters nicht mehr nutzen können, ist auch in Meerbusch zu beobachten. Allerdings könnten sich viele Ältere einen Umzug in eine seniorengerechte Wohnform vorstellen. Die Umzugsbereitschaft in eine Pflegeeinrichtung / ein Seniorenheim, in Mehrgenerationenwohnen sowie eine Senioren-WG beträgt ca. je 25%, in betreutes Wohnen sogar über 50% (Studie „Aktiv im Alter“). Auf diese Weise findet eine „Blockade“ familiengerechter Nutzungen der Bestandsimmobilien statt, die durch bedarfsgerechte Angebote vermieden werden kann. Barrierearmer und -freier Wohnraum fördert nicht nur die Selbstständigkeit älterer Menschen, sondern auch von Menschen mit Behinderung – unabhängig von ihrem Alter. Barrierefreiheit unterstützt zudem den in der Pflege zu beobachtenden Trend „ambulant vor stationär“, der nicht nur den Betroffenen dient, sondern auch hilft, hohe Unterkunftskosten zu vermeiden. Obwohl die in Meerbusch tätigen großen Wohnungsanbieter bereits Barrierearmut durch Wohnraumanpassungen im Bestand schaffen und jede öffentlich geförderte Wohnung eine barrierefreie Wohnung ist, besteht in Meerbusch noch ein großer Nachholbedarf. Die Pluralisierung der Gesellschaft hat maßgeblich dazu beigetragen, dass auch neue, gemeinschaftliche Wohnformen als wichtige Ergänzung zum vorhandenen Wohnungsangebot gewünscht werden; sei es in Form eines Mehrgenerationenprojektes, eines Senioren-Wohnprojektes oder einer Behinderten-Wohngemeinschaft.

Wohnen im Generationenwechsel

Wie in vielen Kommunen, die in den 1970er- und 1980er-Jahren von der Suburbanisierung profitiert haben und in denen damals für junge Familien zusammenhängende Eigenheimquartiere neu entstanden, steht auch Meerbusch heute vor Folgeproblemen: Es gibt einzelne Siedlungsbereiche, in denen sich ein hoher Anteil von Haushalten alter Menschen (>70 Jahre) konzentriert. Hier vollzieht sich in einigen Jahren ein Generationenwechsel, d.h. die bisherigen Eigentümer versterben oder ziehen um, weil ihre Immobilie z.B. zu groß und nicht altengerecht ist oder sie in andere Wohnformen (etwa solche des Betreuten Wohnens) wechseln müssen. Im Ergebnis kommen in bestimmten Quartieren gehäuft Bestandsimmobilien auf den Markt, die für die Bedürfnisse neuer

Bewohnerinnen und Bewohner erst aufbereitet werden müssen. In Meerbusch lassen sich im gesamten Stadtgebiet auf der Ebene von Baublöcken Bereiche identifizieren, in denen mehr als 30% der Einwohner älter als 70 Jahre sind (vgl. Abb. 039). Generell stellt diese Entwicklung in Kommunen, in denen es eine gesteigerte Nachfrage nach Wohnraum gibt, keinen Handlungsbedarf dar.Kommt es aber zu einer räumlichen Konzentration dieser Baublöcke oder liegen diese in unmittelbarer Nachbarschaft zu geplanten Siedlungsentwicklungsvorhaben, ergibt sich hieraus ein besonderer Beobachtungsbedarf. Derartige Quartiere mit besonderem Beobachtungsbedarf zeigen sich in weiten Teilen von Strümp, aber auch in Randlagen von Osterath, weil hier aufgrund des Generationenwechsels Infrastrukturen (Kindergärten, Schulen usw.) für jüngere Bevölkerungsgruppen reaktiviert oder neu gebaut werden müssen, die in den zurückliegenden Jahrzehnten für eine gealterte Einwohnerschaft mit sinkenden Anteilen von Kindern und Jugendlichen in den Haushalten nicht (mehr) erforderlich waren.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich Wohnen

- Die Anzahl der Baufertigstellungen von Wohnungen ist seit den 1990er-Jahren stark rückläufig, wohingegen die Bodenpreise stark zugenommen haben.
- Der Bestand an öffentlich geförderten Wohnungen geht kontinuierlich zurück. Er hat seinen räumlichen Schwerpunkt in Büderich, wo sich die Anzahl der Sozialwohnungen bei aktuellem Stand allerdings bis 2030 halbieren wird.
- Will Meerbusch aktiv neue, junge Bevölkerungsgruppen durch die Entwicklung von Baugebieten gewinnen, so sind die Flächenreserven als nicht ausreichend zu betrachten. Denn die Verfügbarkeit der Flächen ist stark eingeschränkt und selbst bestehende Bebauungspläne oder laufende Umlegungsverfahren sind aufgrund verschiedener Problemlagen noch keine Garantie für eine Umsetzung.
- Die Verfügbarkeit der Flächen ist stark eingeschränkt und selbst bestehende Bebauungspläne oder laufende Umlegungsverfahren sind aufgrund verschiedener Problemlagen noch keine Garantie für eine Umsetzung.
- Derzeit werden einige neue Wohnungen mit öffentlicher Förderung, ausgerichtet auf einkommensschwache Haushalte, errichtet. Perspektivisch besteht jedoch ein Umsetzungsdefizit des Grundsatzbeschlusses für sozialen Wohnungsbau und ein Angebotsdefizit an bezahlbarem Wohnraum. Die für seine Anwendung infrage kommenden Flächen sind zu gering, um den Neubau mittel- bis langfristig aktiv beeinflussen zu können.
- Quartiere im Generationenwechsel in räumlicher Konzentration oder Nähe zu zukünftigen Entwicklungen müssen besonders beobachtet werden und ggf. mit weiteren Angeboten der öffentlichen Infrastruktur ausgerüstet werden.
- Es fehlen ansprechende und alternative Wohnangebote für Seniorinnen und Senioren sowie für Menschen mit Behinderung außerhalb stationärer und intensivpflegerischer Angebote. Vor allem bedarf es barrierearmer und -freier Wohnungen. Auch neue, gemeinschaftliche Wohnformen sind noch nicht hinreichend als „Marktnischen“ entwickelt worden.
- Die Lärmschutzzonen des Flughafens Düsseldorf schränken die Entwicklungsmöglichkeiten weiter Bereiche von Büderich für den Bau von Wohnungen und öffentlichen Einrichtungen ein, haben aber keinen Einfluss auf die Bodenrichtwerte.
- Die städtischen Liegenschaften südlich von Strümp, die im Regionalplan nicht mehr als Siedlungsflächen dargestellt sind, sollten dennoch perspektivisch für eine Wohnnutzung im Blick behalten werden, da sie aufgrund der guten Flächenverfügbarkeit ein großes Realisierungspotenzial darstellen.

3.2 Mobilität

Die Lage von Meerbusch im Kreuzungsbereich wichtiger Autobahnverbindungen im überregionalen Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr verschafft der Stadt einerseits eine gute Erreichbarkeit im Fernverkehr auf der Straße. Aus dem starken Durchgangsverkehr auf der A44 (Ruhrgebiet/Benelux-Länder) und der A57 (Holland/Köln) resultieren andererseits hohe Umweltbelastungen. Das innerörtliche Straßennetz entspricht der polyzentrischen Struktur der Stadt Meerbusch und vernetzt die einzelnen Stadtteile, ohne dass bestimmte Stadtstraßen eine herausragende Stellung hätten; so verläuft auf Stadtgebiet keine Bundesstraße. Das automobile Verkehrsaufkommen mit dem Quell- und Zielort Düsseldorf ist auf die Autobahnanschlussstellen (auch die an der A44) und die Zulaufstrecken zur A52 bzw. B7 ausgerichtet.

ÖPNV

An das Schienenfernverkehrsnetz ist Meerbusch nicht angebunden. Mit dem Bahnhof Osterath besteht im Stadtgebiet ein Haltepunkt im SPNV, und zwar für die Verbindungen im Regionalverkehr zwischen Köln und Krefeld (RE 7) sowie zwischen Düsseldorf und Kleve (RE 10). Von besonderer Bedeutung für die innere Erschließung und äußere Anbindung von Meerbusch im ÖPNV ist die seit 1898 zwischen Krefeld und Düsseldorf verkehrende, von der Rheinbahn AG betriebene „K-Bahn“. Sie bedient heute im Rahmen von drei U-Bahnlinien (U74, U76, U79) in unterschiedlicher Takt- und Haltestellendichte insgesamt sieben Stationen im Stadtgebiet von Meerbusch und versorgt die Stadtteile Büderich und Osterath. Ein zentraler Umsteigepunkt für den Übergang zu und zwischen den innerörtlichen Buslinien ist die außerhalb der Stadtteilzentren gelegene Haltestelle „Haus Meer“: Von hier aus werden sowohl die nördlichen Stadtteile und die Rheingemeinden im Ringverkehr angebunden, als auch sternförmig und mit Zielpunkten außerhalb von Meerbusch die Stadtteilzentren von Osterath und Büderich angefahren.

Sämtliche Siedlungsbereiche weisen eine ÖPNV-Anbindung mit fast vollständiger, mindestens aber hinreichender Erreichbarkeit auf (vgl. Abb. 041). Ebenfalls kann eine ausreichende Bedienhäufigkeit auch der peripheren Stadttteile, wie der Rheingemeinden, festgestellt werden. Aufgrund der Einschränkungen des Verkehrsflusses durch die Schranken in Osterath ergibt sich eine unbefriedigende Buslinienführung, was sich auch an der peripheren Lage des zentralen Busumsteigepunkts am Haus Meer zeigt. Als unzureichend erweist sich auch die Einbindung des Bahnhofs Osterath in das örtliche ÖPNV-Liniennetz: Die Bedienung findet ausschließlich über den Busverkehr statt, mit der Stadtbahn (K-Bahn) bildet er keinen Knotenpunkt. Die nächste Haltestelle der K-Bahn zum Bahnhof Osterath befindet sich in einer Entfernung von 670 Metern (Luftlinie; ca. 10 Minuten Fußweg).

Hintergrund dieser Mängel ist die nicht auf die Siedlungsstruktur von Meerbusch ausgerichtete Streckenführung. Die K-Bahn wurde als direkte Verbindung zwischen den Großstädten Düsseldorf und Krefeld gebaut; infolgedessen tangiert sie die Siedlungsschwerpunkte in Büderich und Osterath lediglich. Für Meerbusch von Nachteil ist auch die Lage im Einzugsgebiet dreier im Stadtgebiet agierender auswärtiger Verkehrsunternehmen (Rheinbahn Düsseldorf, Stadtwerke Krefeld, Stadtwerke Neuss).

Berufsverkehr

Insbesondere in den Zeiten des Berufsverkehrs kommt es bei der aktuellen Bedienhäufigkeit zu einem hohen Auslastungsgrad der Stadtbahn-

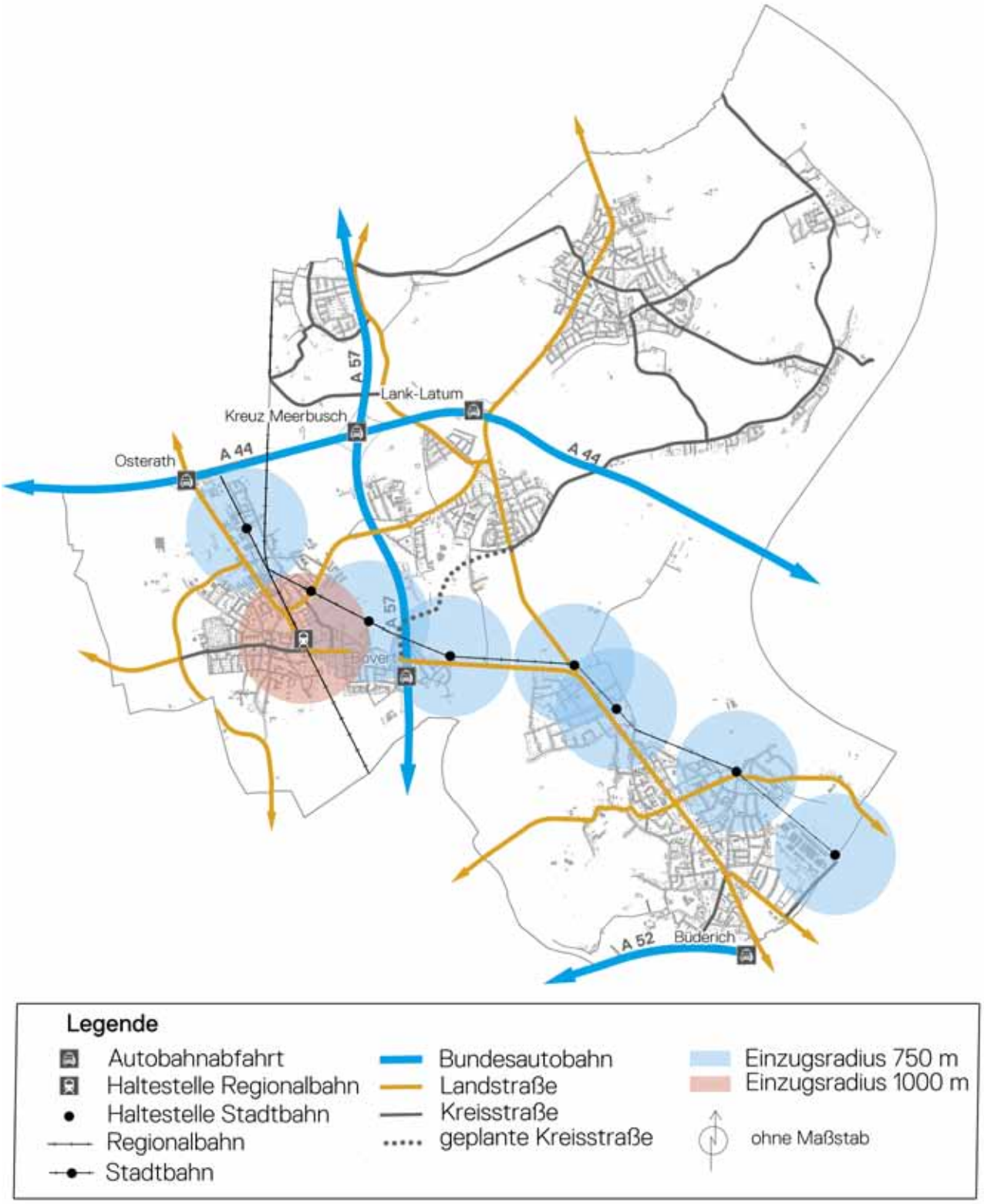


ABB 040 MIV- und ÖPNV-Hauptnetz
Quelle: SSR

linien. Angesichts der hohen Zahl von Auspendlern im Berufsverkehr aus Meerbusch in die Nachbarstädte (vgl. Abb. 044) verwundert dies nicht. Von annähernd 30.000 Berufspendlern, die täglich von oder nach Meerbusch verkehren, sind fast 11.000 und damit mehr als jeder Dritte von oder nach Düsseldorf unterwegs. Insofern kommt der Qualität der ÖPNV-Anbindung in die Landeshauptstadt eine besondere Bedeutung zu.

Autoverkehr

Belastungen im örtlichen Straßennetz zeigen sich zudem insbesondere durch das hohe Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr und durch die Staus an zwei Bahnübergängen der Regionalbahn im Zentrum von Osterath sowie an einer Straßenquerung der K-Bahn im Osten von Büderich (im Bereich der Haltstelle „Landsknecht“).

Zusätzlich zur räumlichen Nähe zu Düsseldorf bestimmt die hohe PKW-Dichte den Verkehrsfluss. Meerbuschs PKW-Dichte ist mit 656 PKW je 1.000 Einwohner (Stand: 2015) die höchste in der Region. Sie liegt damit deutlich über dem Durchschnitt des Rhein-Kreises Neuss und ist sogar ungefähr doppelt so hoch wie im Landesdurchschnitt von NRW (vgl. Abb. 042).

Radverkehr

Das Fahrrad ist angesichts der Topografie in Meerbusch ein ideales Verkehrsmittel – sowohl in Ergänzung zum ÖPNV für Berufspendler als auch für Alltagserledigungen oder in der Freizeit. Mit dem 2015 beschlossenen und sich in der Umsetzung befindlichen Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung ist eine gute Grundlage dafür geschaffen, das Netz an Fahrradwegen zu vervollständigen und zu qualifizieren, Abstellanlagen auszubauen und die Fahrradbenutzung damit attraktiver zu machen. Mit der Image-

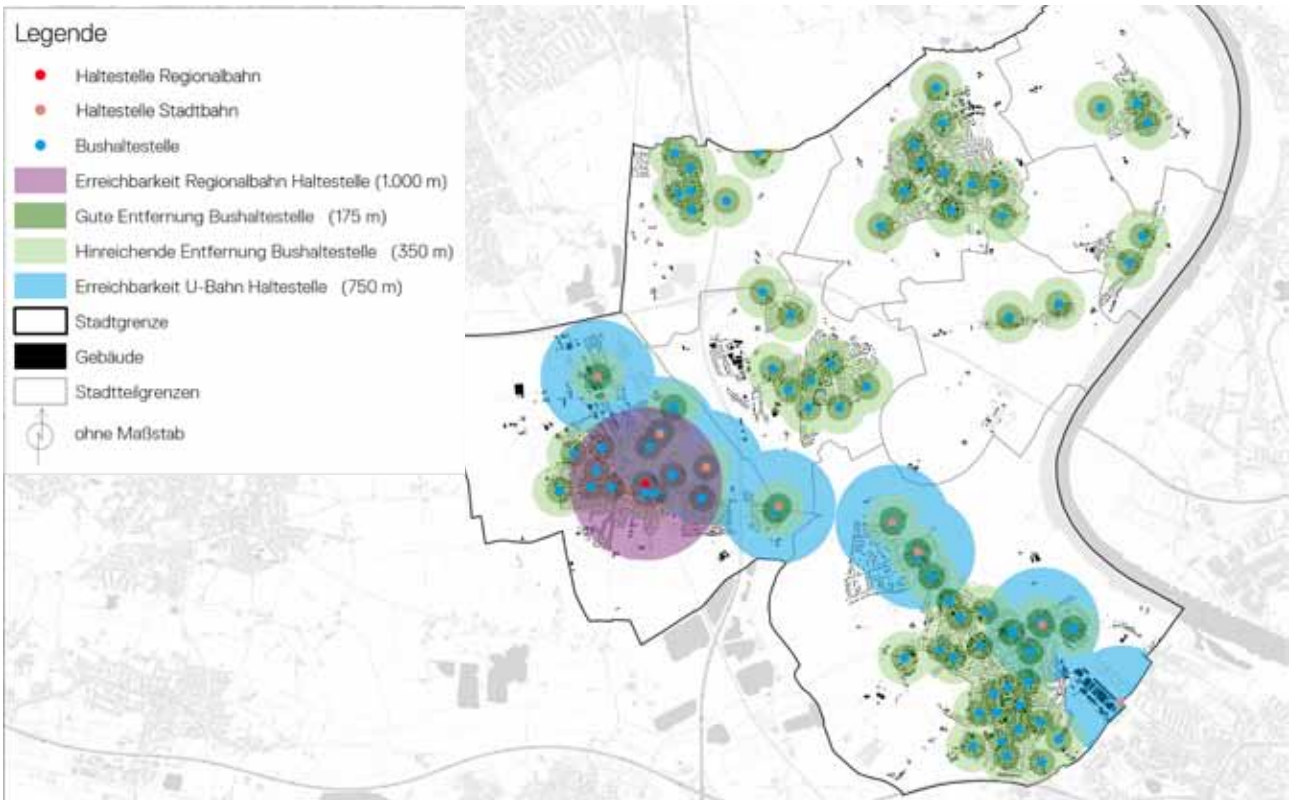


ABB 041 Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen
Quelle: Bezirksregierung Düsseldorf

kampagne „Stadtradeln“ sind Strategien eingeleitet, um dem Fahrrad im Modal Split einen höheren Anteil zu verschaffen. Seit 2016 ist Meerbusch Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS).

Zudem besitzt Meerbusch durch touristische Routen und die Einbindung ins regionale Radwegenetz ein weiteres Potenzial zur Förderung des Radverkehrs. Die Verknüpfung des Alltagsradnetzes mit dem Freizeitradnetz ist derzeit allerdings unzureichend, was sich in der mangelnden Erschließung und Verknüpfung der Stadtteilzentren mit den Radwegen bzw. im Radwegenetz zeigt. Hierzu wird bereits eine Konzeption für ein modernes Radwegenetz erarbeitet.

Verkehrsentwicklungsplanung

Der derzeitige Verkehrsentwicklungsplan für Meerbusch stammt aus dem Jahr 1998 und bietet daher keine belastbare Grundlage für Aussagen hinsichtlich des Verkehrsaufkommen oder der ÖPNV-Auslastung. Zudem können aus ihm keine konzeptionellen oder strategischen Zielsetzungen mehr abgeleitet werden. Außerdem fehlen Aussagen zu damals noch nicht absehbaren Trends für ressourcenschonende Angebote

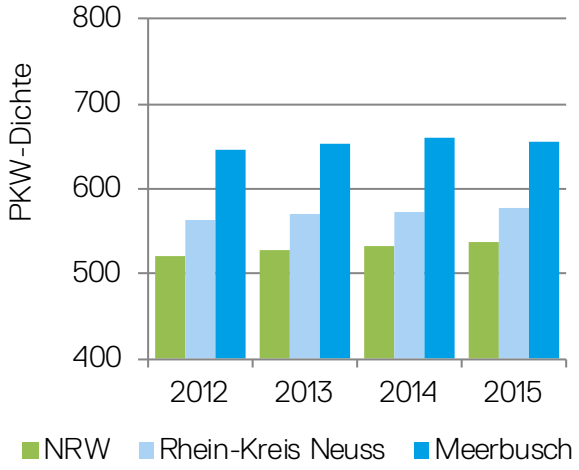


ABB 042 PKW-Dichte je 1.000 Einwohner im regionalen Vergleich
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

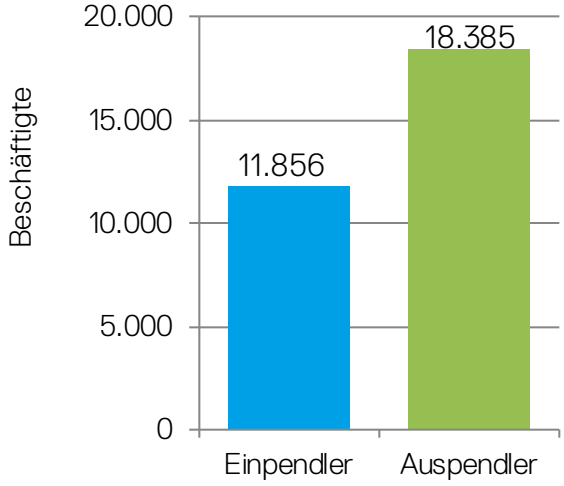


ABB 043 Pendlersaldo 2013
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

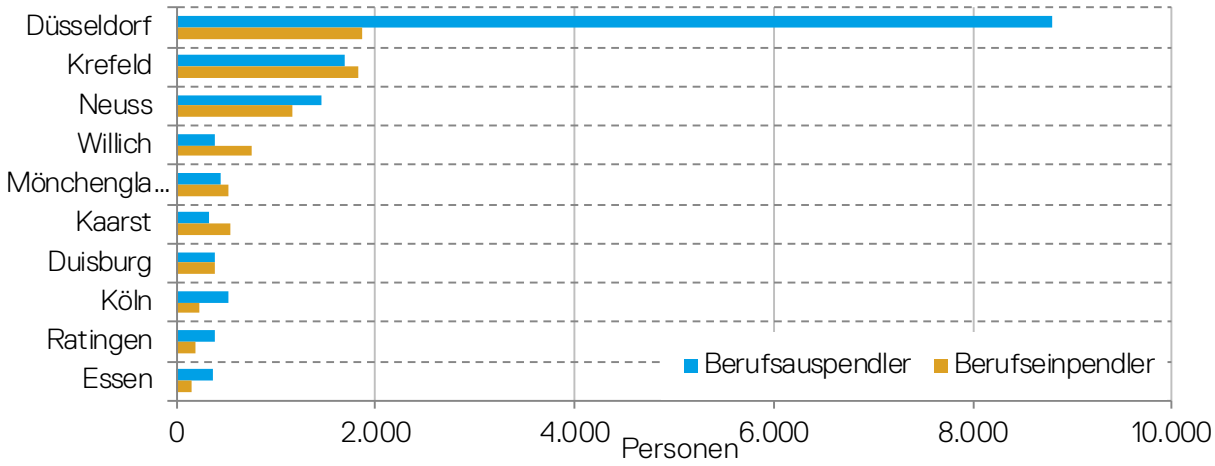


ABB 044 Pendlerziele
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

(E-Mobilität, Car-Sharing, Leihräder usw.). Im Weiteren findet der Verkehrsentwicklungsplan daher keine Beachtung.

Aktuelle Planungen

Zur Beseitigung der Staus verursachenden Schranken in Osterath erfolgt die Neuplanung des Bahnhofsbereichs. Die beiden Schranken werden durch eine Bahnunterführung beseitigt. Zudem soll das gesamte Umfeld des Bahnhofs Osterath eine städtebauliche Aufwertung erfahren. Auf diese Weise wird der Bahnhof zudem zu einem zentralen Anlaufpunkt für die Buslinien, die in diesem Zusammenhang ebenfalls eine Neuordnung erfahren.

Die bestehende Kreistraße 9 (K9) erhält eine Verlängerung von Strümp nach Bovert (K9n). Durch diese Verlängerung soll unter anderem der durch Schranken verursachte Staubereich an der Haltestelle „Haus Meer“ entschärft werden.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich Mobilität

- Aufgrund der guten Anbindungen an den Fernverkehr über die nahen Autobahnanschlüsse besteht eine hervorragende Erschließungsqualität für den MIV.
- Durch die Lage zwischen den Oberzentren und mehreren Autobahnstrecken ist Meerbusch stark von den negativen Effekten der Durchgangsverkehre betroffen.
- Innerörtlich treten vor allem im Berufsverkehr starke Lärm- und Staubelastungen auf – insbesondere in den Bereichen der beschrankten Bahnübergänge.
- Die Knotenpunktverknüpfung zwischen dem überregionalen Bahnverkehr, der Stadtbahn und dem Busverkehr ist nicht optimal und wirkt sich sehr negativ auf die Qualität des ÖPNV in Meerbusch aus.
- Der zentrale Bus-Umsteigepunkt am Haus Meer liegt peripher und somit an einem ungünstigen Standort.
- Die Erhöhung des Fahrradanteils im Modal Split hat aufgrund der günstigen Bedingungen in Meerbusch großes Potenzial.
- Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds müssen mit großen Anstrengungen betrieben werden, um gegenüber der hohen Autoaffinität Wirkung zu zeigen.
- Nachhaltige und intelligente Mobilitätslösungen sind zu entwickeln.
- Es fehlt ein aktueller Verkehrsentwicklungsplan, der belastbare Zahlen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsentwicklung beinhaltet.

3.3 Umwelt, Klima und Freiraum

Das Selbstverständnis einer „Stadt im Grünen“ resultiert aus der polyzentrischen Struktur der Stadt Meerbusch. So erreicht man auch aus den zentralen Lagen der größeren Stadtteile Büderich und Osterath bereits nach höchstens 500 Metern den Freiraum. Anders als in den benachbarten Großstädten Düsseldorf und Krefeld gibt es nicht nur einzelne grüne Quartiere, sondern zeigt sich – auch aufgrund der durchgehend aufgelockerten Bebauung – die ganze Stadt als „Stadt im Grünen“. Diese Wahrnehmung wird durch die großen Grundstücks- und Gartenflächen verstärkt. In Meerbusch mit seiner aufgelockerten Bebauung haben, im Vergleich zum Umland, die privaten Gebäudeflächen mit ihren dazugehörigen Freiflächen einen überdurchschnittlich hohen Anteil an der Gesamtfläche der Stadt (vgl. Abb. 045). Die stets präsenten Nutzungsansprüche an den Raum werden daher in Meerbusch besonders sensibel diskutiert.

Naherholung

Der hohe Anteil an privaten Grünflächen auch in den Siedlungsbereichen und die Nähe der offenen Landschaft erklären, dass mit dem Rathauspark sowie der Grünanlage an der Insterburger Straße in Osterath und dem Hallenbadpark in Büderich drei innerörtliche öffentliche Parkanlagen existieren. Hinzukommen noch Grünanlagen außerhalb der Stadtteilzentren, wie der Landschaftspark Am Buschend. Um die vorhandenen Landschaftsräume für die Bürgerinnen und Bürger in ihrer Größe und Vielfalt als Freizeit- und Naherholungsgebiete noch erlebbarer zu machen, sind die leichtere Zugänglichkeit und stärkere Vernetzung zentrale Herausforderungen. Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit der Schaffung des Natur- und Freizeitparks „Am Eisenbrand“ bereits umgesetzt.

Herausragendes naturräumliches Potenzial

Ein herausragendes naturräumliches Potenzial besitzt Meerbusch aufgrund seiner Lage in der Rheinaue und seines offenen Zugangs zum Rhein. Die Rheinuferzone mit dem vorgelagerten, als Hochwasserschutzbereich nur landwirtschaftlich nutzbaren Grünland wird ergänzt durch die benachbarte Ilvericher Altrheinschlinge und das südwestlich angrenzende Waldgebiet des Meerer Busches. Diese drei Naturräume sind im Entwurf zum Regionalplan Düsseldorf als Kernbereiche für die Entwicklung des Biotopverbunds ausgewiesen.

Das kulturlandschaftsräumliche Gefüge ist in Meerbusch von der Lage weiter Teile des Stadtgebietes im Bereich ehemaliger oder heute noch bestehender Auen und Altarme des Rheins geprägt. Nicht nur die Ilvericher Altrheinschlinge ist hier zu nennen, sondern von Bedeutung sind auch ehemalige Stromtäler im Latumer Bruch und selbst in Ossum-Bösinghoven sowie am Eisenbrand in Büderich. Ebenso zu erwähnen sind die Quellen in der Ilvericher Altrheinschlinge. Naturschutzgebiete am Rhein, im Meerer Busch und im Latumer Bruch sind miteinander teilweise vernetzt. Der Entwicklungsplan Kulturlandschaft des Rhein-Kreises Neuss zielt auf die Vernetzung der Kulturlandschaft und die Kenntlichmachung und Erfahrbarkeit dieser einzigartigen Landschaft.

Waldflächen

Meerbusch erreicht mit einem Waldanteil von nur 8,2% am Stadtgebiet diesbezüglich einen relativ niedrigen Wert – geringer noch als das benachbarte, dicht bebaute Düsseldorf, aber auch nicht untypisch für eher ländlich strukturierte Städte und Gemeinden am linken Niederrhein. Zur aktiven Waldvermehrung gibt es

in Meerbusch Bürgerwäldchen, in denen Bäume gestiftet werden können. Das wichtigste Waldgebiet ist der zentral zwischen den Siedlungsschwerpunkten Büderich, Osterath und Strümp gelegene Meerer Busch; ein kleinerer Bereich im Norden des Strümper Buschs ist im Entwurf zum Regionalplan als „Waldbestand mit besonderer Bedeutung“ gekennzeichnet.

Landwirtschaftliche Flächen

Die Lage im ländlichen Raum bedeutet für Meerbusch auch, dass der Naturraum in weiten Bereichen traditionell landwirtschaftlich genutzt wird; dies gilt insbesondere für die hochwassergefährdeten Bereiche im Osten sowie für kleinere Flächen rund um Osterath und westlich von Büderich. Im Stadtgebiet sind mehrere gewässerbegleitende Flächen als klimarelevante Böden (mit CO_2-senkender Funktion bzw. entsprechendem Potenzial) und zumeist in Verbindung mit einem Biotopentwicklungspotenzial gekennzeichnet, z.B. am Bursbach und am Mühlenbach. Auch die Ilvericher Altrheinschlinge zeigt diese bodenklimatischen Qualitäten.

Baggerseen

Verteilt im Stadtgebiet befinden sich 13 Baggerseen unterschiedlicher Größe; der größte mit einer Wasserfläche von ca. 91 ha ist der Tauchsee Bösinghoven, nahe dem Autobahnkreuz Meerbusch gelegen. Diese sind größtenteils in privatem Besitz und überwiegend nicht für eine öffentliche Nutzung vorgesehen.

Klimaschutzkonzept und Klimaschutzbericht

Bereits im Jahr 2012 wurde ein Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept für die Stadt Meerbusch verabschiedet, das Aussagen zum aktuellen Energieverbrauch sowie zu den lokalen Potenzialen an erneuerbaren Energieträgern ermöglichen soll. Mit der Formulierung von Klimaschutzzielen, die mit den Akteuren vor Ort auch durchführbar erscheinen, wird eine realistische Grundlage für die Umsetzung einer nachhaltigen Klimaschutzpolitik in Meerbusch geschaffen. Der Klimaschutzbericht von 2014 zeigt, dass jeweils ca. 40% des Endenergieverbrauchs und der CO_2-Emissionen vom Verkehr und von privaten Haushalten verursacht werden. Zentrale Ansatzpunkte zur Verringerung des Verbrauchs und der Emissionen liegen deshalb in der entsprechenden Beratung und Motivierung privater Akteure, in der Förderung von Pilotprojekten der energetischen Gebäudesanierung oder auch im Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung und der Nahwärmeversorgung. Bei den bestehenden

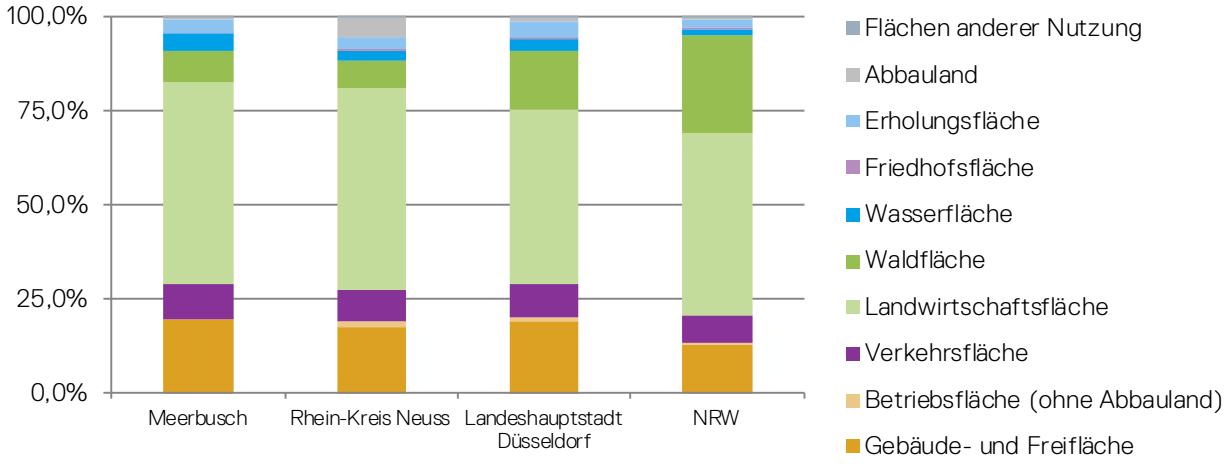


ABB 045 Flächennutzungen im regionalen Vergleich (Stand: 2014)
Quelle: SSR auf Datengrundlage Regionaldatenbank Deutschland

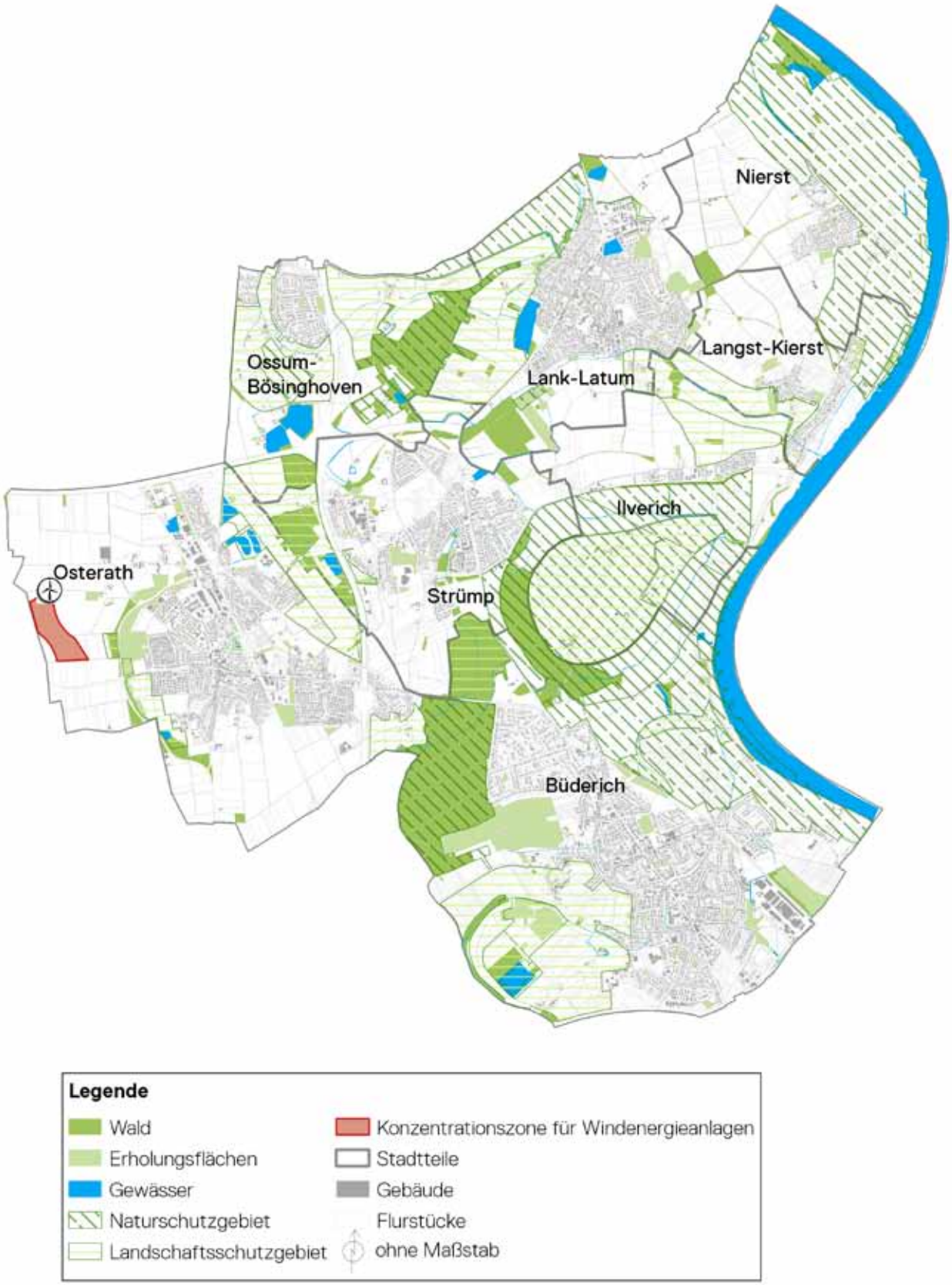


ABB 046 Umwelt- und Klimaaspekte
Quelle: SSR

drei Windenergieanlagen östlich von Osterath ist wegen der Nähe zum Flughafen Düsseldorf kein weiterer Ausbau möglich. Bestrebungen zum Repowering der Anlagen gestalten sich daher ebenfalls schwierig.

Umweltbelastungen

Die Kehrseite der guten Anbindung von Meerbusch im Fernverkehr (auf der Straße und in der Luft) ist die Verkehrs- und Lärmbelastung in einigen Bereichen des Stadtgebietes. Der Fluglärm ist in diesdem Zusammenhang besonders hervorzuheben. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm definiert die Schutzziele und bedeutet für Meerbusch, dass zentrale Bereiche von Büderich in Schutzzonen fallen und dort z.B. Einschränkungen für weitere Wohnbebauung und Auflagen zum passiven Schallschutz bestehen.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich Umwelt, Klima und Freiraum

- Der Naturraum ist prägend für das Selbstverständnis als „Stadt im Grünen“ und daher zu schützen.
- Künftige Entwicklungen sind nur im Einklang mit ihrer Umweltverträglichkeit zu ermöglichen.
- Meerbusch besitzt vor allem durch seine Lage am Rhein einen besonders zu schützenden und zu entwickelnden Freiraum.
- Leichtere Zugänglichkeit und stärkere Vernetzung des Landschaftsraums sind zentrale Herausforderungen, damit dieser für Freizeit und Naherholung an Wert gewinnt.
- Die weiträumige Erlebbarkeit des Rheins in offener Landschaft beinhaltet ein naturräumliches Potenzial für umweltverträgliche Naherholung.
- Aufgrund der großen privaten Gartenflächen ergibt sich ein großes Potenzial zur Nachverdichtung.

3.4 Wirtschaftsstandort

Meerbuschs externe Potenziale als Wirtschaftsstandort sind aufgrund der zentralen Lage zwischen ökonomisch bedeutenden Oberzentren und der direkten Nachbarschaft zur Wirtschaftsmetropole Düsseldorf als sehr gut zu bewerten. Vor dem Hintergrund knapper werdender Gewerbeflächenressourcen in der Landeshauptstadt wird diese Bedeutung weiter anwachsen. Für einen starken Wirtschaftsstandort spricht neben der sehr guten verkehrlichen Anbindung auch das Vorhandensein vieler Arbeitskräfte – darunter zahlreiche Hochqualifizierte. Für diesen Personenkreis ist Meerbusch derzeit meist nur Wohnstandort, woraus hohe Auspendlerzahlen resultieren. Der Anteil der Einkommensteuerpflichtigen in der höchsten Gehaltsgruppe liegt mit 63% deutlich höher als in benachbarten Kommunen (vgl. Abb. 049).

Arbeitslosenquote

Die Wirtschaftskraft des Großraums Düsseldorf zeigt sich in Meerbusch auch in einer deutlich niedrigeren Arbeitslosenquote – verglichen mit den Zahlen für den gesamten Rhein-Kreis Neuss und für das Land NRW. So kam die Stadt Meerbusch im Jahr 2014 auf einen Arbeitslosenanteil von 5,2% an allen Erwerbsfähigen (vgl. Abb. 049).

Wirtschaftsbereiche

Auch die Verteilung nach Wirtschaftsbereichen, in denen die Meerbuscher Erwerbstätigen vertreten sind, belegt die enge Verbindung mit dem Handels- und Dienstleistungszentrum Düsseldorf: Mit annähernd gleich großen Anteilen von über 40% sind in Meerbusch Handel, Gastgewerbe und Verkehr zum einen und sonstige Dienstleistungen zum anderen repräsentiert. Im Vergleich mit dem Land fällt auf, dass Handel und Verkehr ein deutlich größeres Gewicht haben, während die dritte große Säule der Wirtschaftsbereiche, das Produzierende Gewerbe, auf einen nur etwa halb so großen Anteil wie im Landesdurchschnitt kommt (vgl. IT.NRW).

Gewerbesteuereinnahmen

Wie der hohe Auspendleranteil zeigt, ist Meerbusch in erster Linie ein Wohnstandort und kein Standort der Wirtschaft. Dies zeigen auch die Gewerbesteuereinnahmen, die etwa halb so hoch wie im benachbarten Neuss sind und gut ein Drittel der Pro-Kopf-Einnahmen in Düsseldorf erreichen (vgl. Abb. 051). Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist dies ein Aspekt, dessen Bedeutung für Meerbusch in den kommenden Jahren zunehmen wird.

Gewerbeflächenentwicklung

Im Wesentlichen liegen alle ausgewiesenen Gewerbegebiete und gewerblichen Bauflächen an überregionalen Verkehrsachsen, womit dem logistischen Standortvorteil Meerbuschs für die gewerbliche Wirtschaft Rechnung getragen wird: der exzellenten großräumigen Verkehrsanbindung (vgl. Abb. 040). Die Verfügbarkeit an zusätzlichen Gewerbeflächen für weitere Unternehmensansiedlungen ist gering und stützt sich vor allem auf die potenziellen Gewerbeflächen. Dies ist zum einen das geplante, ca. 125 ha große Interkommunale Gewerbegebiet mit einem Anteil von 72 ha auf Meerbuscher Gebiet im Nordwesten von Osterath, das zusammen mit der Stadt Krefeld entwickelt werden soll und im neuen Regionalplan als Reservefläche für gewerbliche Nutzung ausgewiesen ist. Zum anderen ist es das 24 ha große Gewerbegebiet auf dem Gelände der ehemaligen Böhler-Werke im Südosten von Büderich, für das als Erweiterung noch eine 7,5 ha große potenzielle Gewerbefläche bereitsteht und das sich zunehmend als

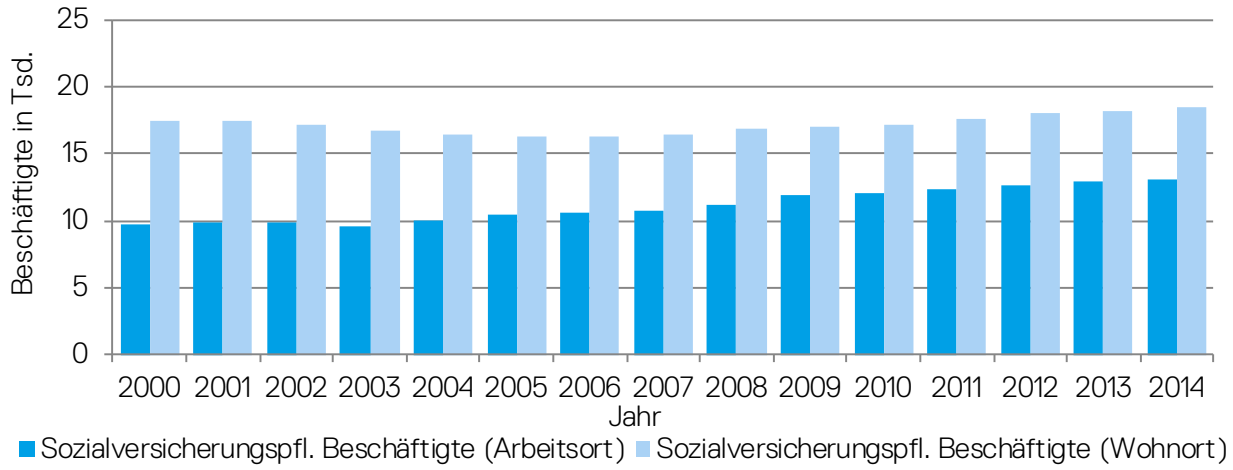


ABB 047 Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Bundesagentur für Arbeit

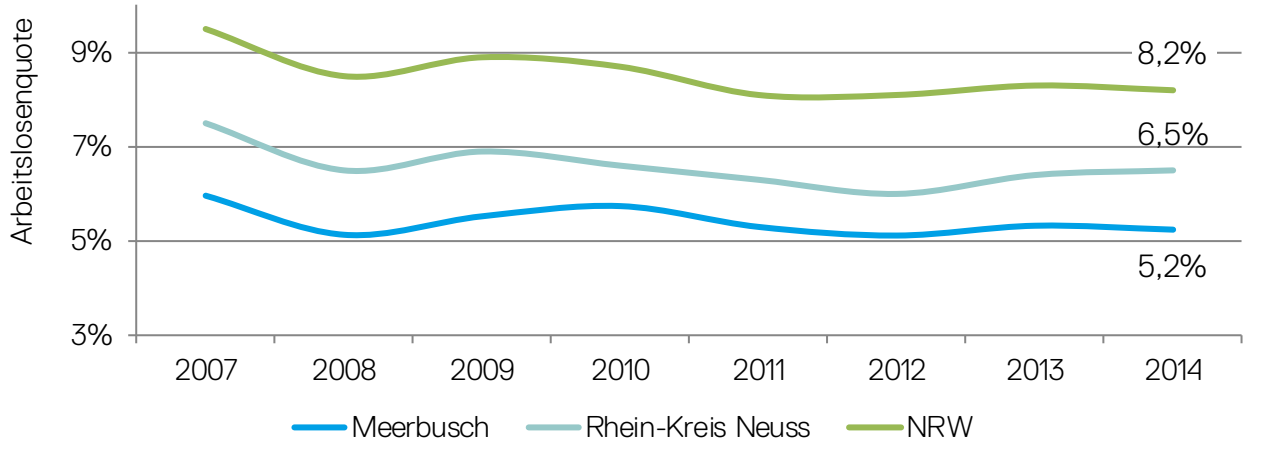


ABB 048 Entwicklung der Arbeitslosenquote im regionalen Vergleich
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

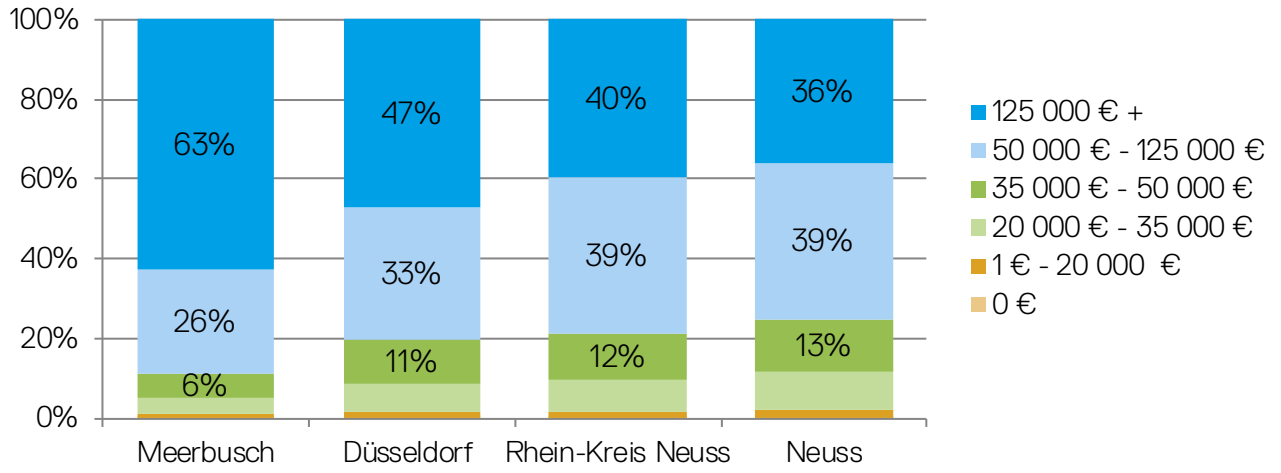
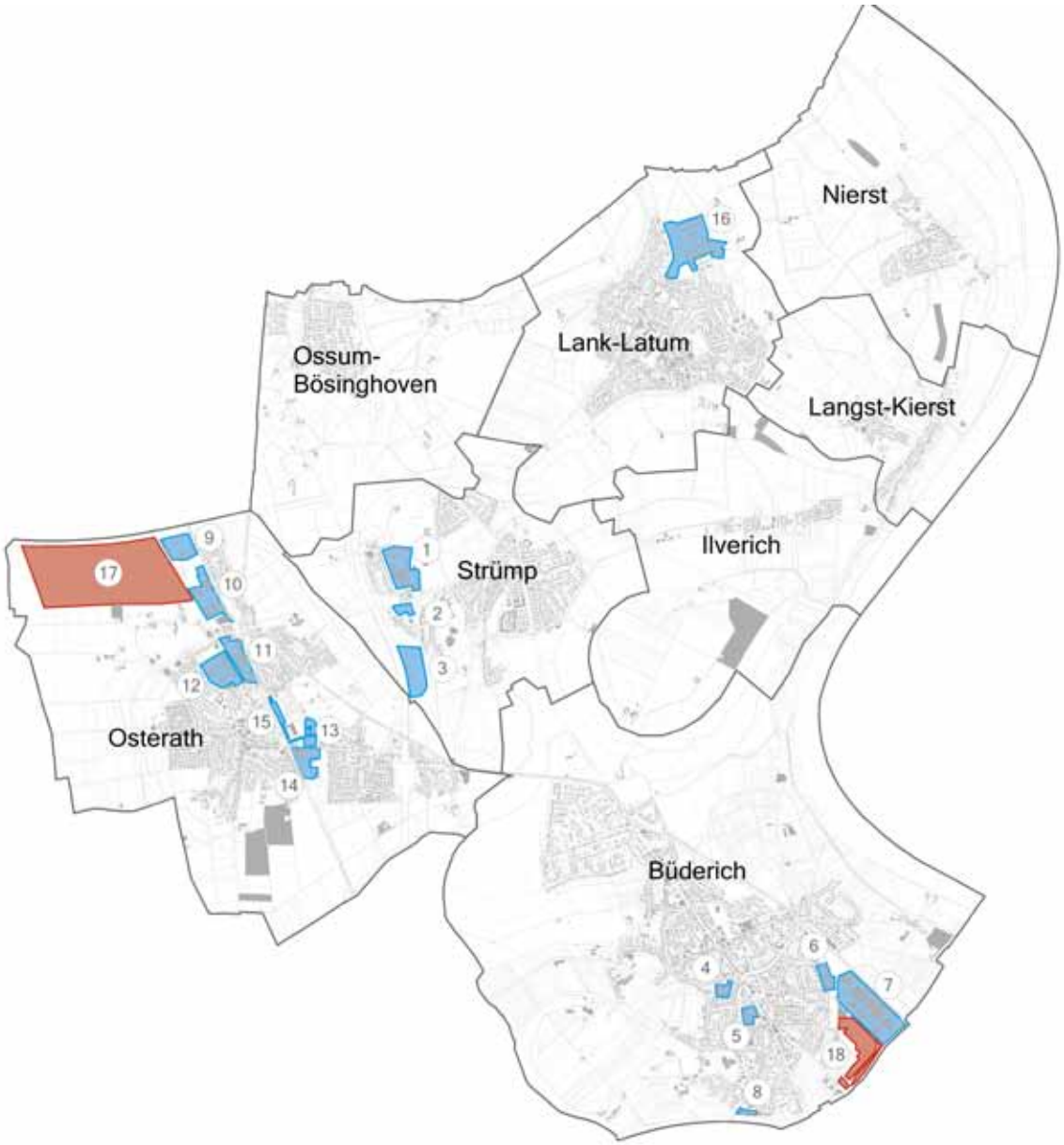


ABB 049 Einkommensteuerertrag nach Gehaltsgruppen Einkommensteuerpflichtiger (Stand 2010)
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW



Bezeichnung	Gesamt	Reserve
1 Fritz-Wendt-Straße	9,04 ha	0 ha
2 Schneiderspfad / Buschend	1,30 ha	1,30 ha
3 Bundenrott	8,40 ha	4,40 ha
4 Am Meerkamp	1,73 ha	0 ha
5 Im Bachgrund / D´dorfer Str.	2,05 ha	0 ha
6 Grünstraße	3,60 ha	0 ha
7 Böhler Weke	24,00 ha	0 ha
8 Hessenweg	0,96 ha	0 ha
9 Mollsfeld Nord I+II	10,80 ha	1,30 ha

Bezeichnung	Gesamt	Reserve
10 Mollsfeld Süd	6,64 ha	0 ha
11 Breite Straße	6,99 ha	0 ha
12 Rudolf-Diesel-Straße	8,86 ha	0 ha
13 Wienenweg	4,90 ha	3,13 ha
14 Stössel / Insterburger Straße	5,87 ha	0,33 ha
15 Ostara	1,48 ha	1,48 ha
16 In der Loh	8,02 ha	0 ha
17 Interkommunales Gewerbegebiet	72 ha	72 ha
18 Erweiterung Böhler Werke	7,54 ha	7,54 ha

ABB 050 Übersicht Gewerbeflächenreserven
Quelle: SSR

überregionaler Messestandort positioniert. Ansonsten sind die Gewerbeflächen zum größten Teil ausgeschöpft und reichen, laut dem vom Büro Dr. Acocella erstellten Meerbuscher Gewerbeflächenentwicklungskonzept, zur Deckung interner Erweiterungsbedarfe. Das Konzept entwirft zwei Modelle: Im Szenario der standortbasierten Entwicklung wird die Sicherung der bestehenden Qualitäten mit geringfügigen Erweiterungen vorgeschlagen, wohingegen das Szenario der aktiven Akquisitionspolitik eine langfristige und zugleich großflächige Entwicklungs- und Vermarktungsstrategie aufzeigt. Vor dem Hintergrund des Standortvorteils in der Nähe zu Düsseldorf, der guten Anbindungsmöglichkeit an das überregionale Straßennetz sowie des Steuereinnahmepotenzials ist eine aktive Akquisitionspolitik zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Meerbusch anzustreben.

Zusätzlich sollte Meerbusch auch in seinen Stadtteilzentren Gewerbentwicklung betreiben. Standorte für Bürodienstleistungen in integrierten Lagen sind bisher nicht erfasst, sie sollten aber bei Überlegungen für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze konzeptionell im Blick bleiben.

Für die Stadt Meerbusch wird es in den nächsten Jahren darauf ankommen, demografisch bedingt wegbrechende Einnahmen aus der Einkommensteuer durch eine Erhöhung der Gewerbesteuereinnahmen auszugleichen, damit die kommunalen Mittel für den Unterhalt der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen weiterhin in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich Wirtschaftsstandort

- Meerbusch ist Teil des Wirtschaftsraums Düsseldorf und profitiert von dessen Wirtschaftskraft. Die Arbeitslosenquote ist deutlich niedriger als im Rhein-Kreis Neuss.
- Der Anteil der überdurchschnittlich gut qualifizierten Arbeitskräfte ist sehr hoch und liegt deutlich über den Werten der Nachbarstädte.
- Der hohe Auspendlerüberschuss belegt den Schwerpunkt als Wohnstandort.
- Das Potenzial an Gewerbeflächen zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts ist gering. Insofern hat die Realisierung des Interkommunalen Gewerbegebietes große Bedeutung.
- Standorte für Bürodienstleistungen in integrierten Lagen wurden im Rahmen des Gewerbeflächenentwicklungskonzepts nicht erfasst, sollten aber konzeptionell im Blick bleiben, um zusätzliche Arbeitsplätze in Meerbusch selbst zu generieren und einen hohen Abfluss der potenziell erzielbaren Gewerbesteuer in die Region zu verhindern.

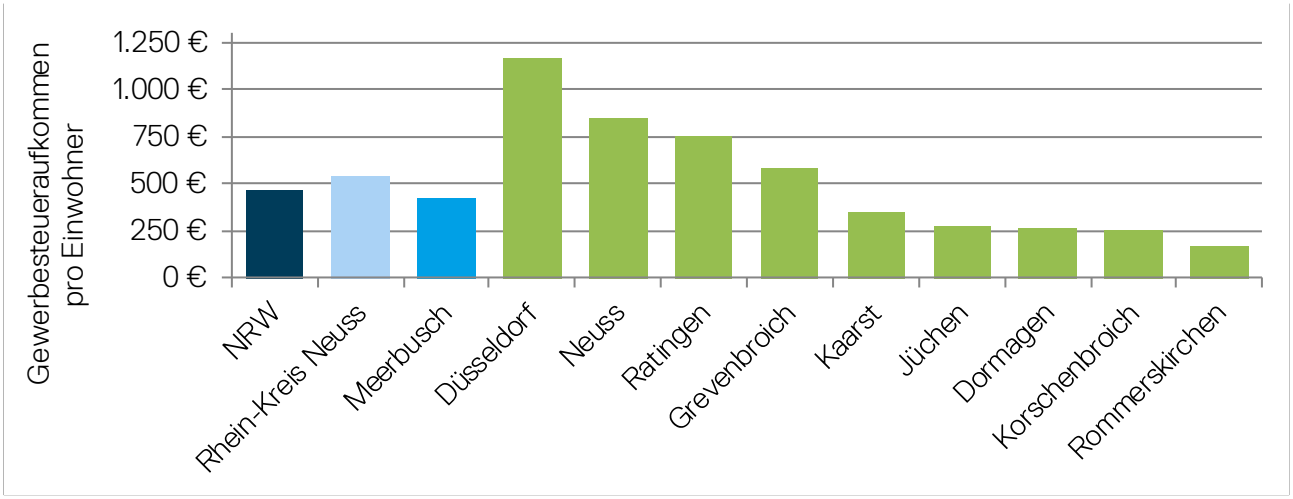


ABB 051 Durchschnittliches jährliches Gewerbesteueraufkommen der Jahre 2012 - 2014
Quelle: SSR auf Datengrundlage IT.NRW

- Aufgrund der demografischen Entwicklung ist zu erwarten, dass die Einnahmen aus der Einkommensteuer sinken werden. Zur dauerhaften Finanzierung der kommunalen Leistungen sind Wege zur Erhöhung der Gewerbesteuereinnahmen umso dringlicher zu beschreiten.

3.5 Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität eines Wohnstandortes wird entscheidend davon bestimmt, wie gut das Angebot an sozialen und öffentlichen Infrastruktureinrichtungen ist. Insbesondere für die Ansiedlung und die „Standorttreue“ von Haushalten mit Kindern spielt die wohnortnahe Versorgung mit Kindergärten und Schulen jeder Art eine zentrale Rolle. Auch die eigenständige Versorgung von Bürgerinnen und Bürgern bis ins hohe Alter ist nur möglich, wenn im weiteren Wohnungsumfeld seniorenrelevante öffentliche Infrastrukturen vorhanden sind. Wegen der Langfristigkeit, mit der diese Angebote und Einrichtungen betrieben und zugleich in Größe sowie Verteilung der demografischen Entwicklung in den einzelnen Stadtteilen angepasst werden müssen, ist eine vorausschauende und strategische Planung unerlässlich.

Ausstattung und Verteilung der Einrichtungen und Angebote

Meerbusch weist eine hohe Ausstattungsqualität und -quantität an Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur auf. Hierbei folgt die Stadt der Logik ihrer polyzentralen Ausrichtung, d.h. mehrere Stadtteile erfüllen, jeder für sich, mit öffentlicher Infrastruktur wichtige Versorgungsfunktionen für die Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort. Insbesondere die Stadtteile Büderich, Osterath, Lank-Latum und zu großen Teilen auch Strümp sorgen damit für eine „Stadt der kurzen Wege“ (vgl. Abb. 051). Für den Stadtteil Ossum-Bösinghoven und für die Rheingemeinden Ilverich, Langst-Kierst und Nierst, die selbst aufgrund ihrer geringen Größe kaum öffentlich relevante Infrastrukturen vorhalten können, resultieren hieraus intensive Versorgungsbeziehungen zu den Nachbarstadtteilen. Die Einwohnerschaft der Reingemeinden deckt ihre Bedarfe zu größten Teilen in Lank-Latum und Strümp, wohingegen man sich in Ossum-Bösinghoven angesichts der räumlichen Lage sowohl nach Strümp als auch nach Krefeld orientiert.

Die polyzentrale Ausrichtung der öffentlichen Infrastruktur führt einerseits zu einer hohen Ausstattungs- und Versorgungsqualität der Stadtteile und zu einer fast gleichmäßigen Verteilung der öffentlichen Infrastruktur über die vier größeren Stadteile. Andererseits ist mit dieser Struktur ein hoher finanzieller Aufwand zum Betrieb der einzelnen Einrichtungen an verschiedenen Standorten verbunden. Zur Kostenverringerung sind die Öffnungszeiten eingeschränkt: So sind die vier Stadtteilbibliotheken nicht an allen Werktagen und nicht ganztägig geöffnet.

Die wohnungsnahe Verfügbarkeit von Kindertagesstätten und Schulen ist eine der wichtigsten Standortanforderungen von Haushalten mit Kindern; sie ist in Meerbusch überdurchschnittlich gut erfüllt. Der Anpassungsbedarf an demografische Entwicklungen – wie der anlaufende Generationenwechsel in Quartieren mit hohen Seniorenanteilen – sowie die nur schwer zu prognostizierende Dimension der Zuwanderung kinderreicher Flüchtlingsfamilien können das derzeit im Wesentlichen gegebene Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage allerdings in wenigen Jahren gefährden.

Derzeit bestehen acht städtische Grundschulen in Büderich, Osterath, Lank und Strümp, davon eine katholische Bekenntnisschule und eine mit katholischem Bekenntnis-Teilstandort, sowie vier weiterführende Schulen, darunter zwei Gymnasien in Büderich und Strümp, eine Gesamtschule in Büderich und eine Realschule in Osterath. Der Hauptschulstandort in Osterath wurde aufgegebenen. Seit Mitte 2016 befindet sich nun eine Grundschule in diesem Gebäude.

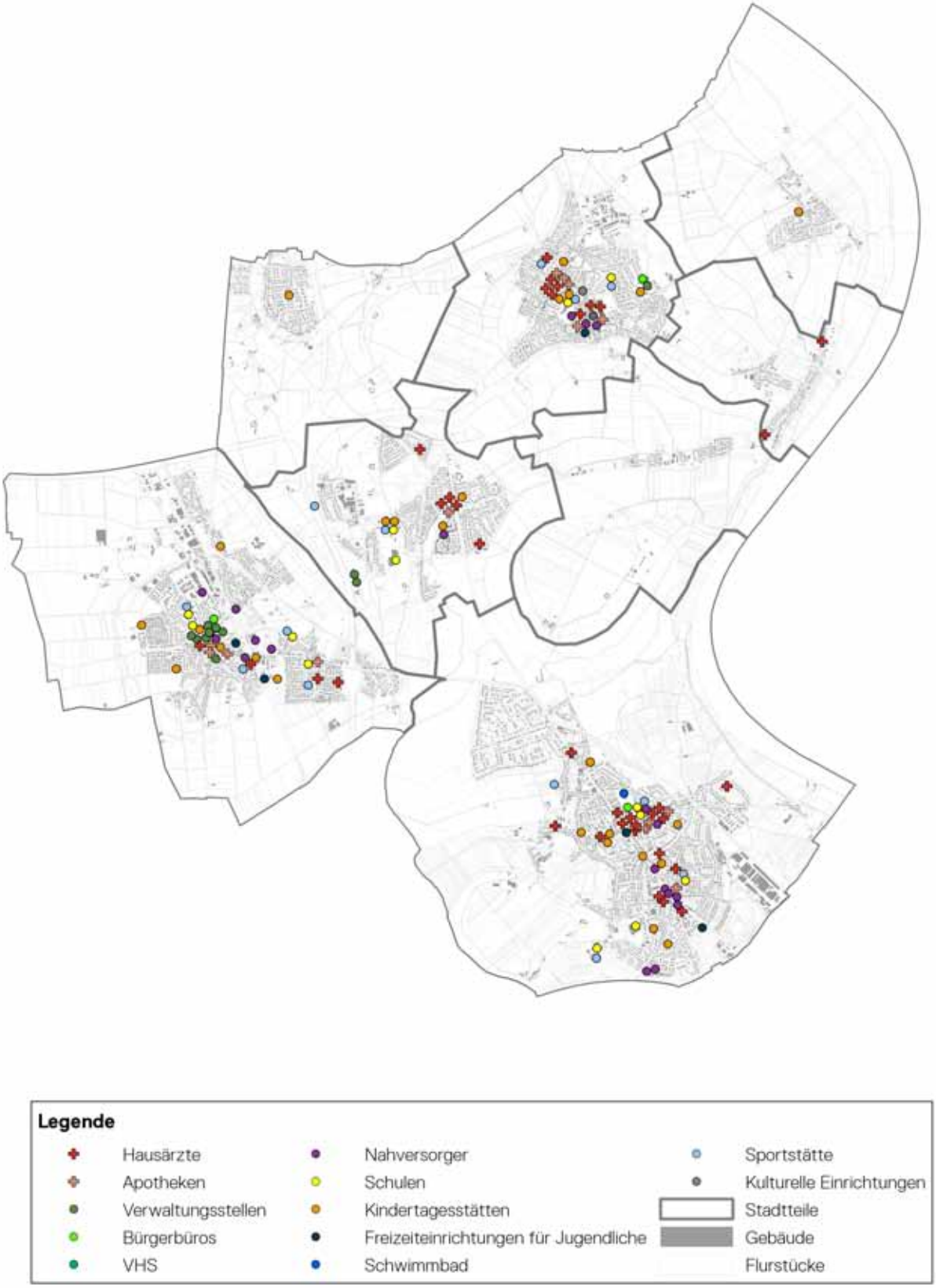


ABB 052 Angebote der öffentlichen Infrastruktur
Quelle: SSR

Zwei separate Grundschulstandorte in Osterath konnten dafür aufgegeben werden.

Entgegen der Tendenz, die Einrichtungen möglichst dezentral bereitzustellen, wurden im Jugendbereich dezentrale Angebote zugunsten eines zentralen Standorts abgebaut: An die Stelle der offenen Jugendtreffs trat Ende 2013 das „JuCa – Halle 9“ in Osterath – als modernes, teilkommerzielles Jugendcafé mit angeschlossener Veranstaltungshalle. Die Annahme des „JuCa“ durch Jugendliche ist noch nicht zufriedenstellend. Nach Schließung eines Jugendzentrums in Strümp bestehen weitere Jugendtreffs / Jugendzentren bei der Katholischen Kirchengemeinde St. Mauritius & Heiliger Geist in Meerbusch-Büderich und der Evangelischen Kirchengemeinde in Meerbusch-Osterath. Zusätzlich bietet die Mobile Jugendarbeit „Karibu“ der Katholischen Kirchengemeinde Hildegundis von Meer seit Ende 2015 flexible Angebote in den Ortsteilen Lank-Latum, Osterath und Nierst an.

Ein von allen Generationen nachgefragtes soziales Infrastrukturangebot sind die Sporteinrichtungen. Die Meerbuscher Sportvereine zählen 15.000 Mitglieder, darunter ein Drittel Jugendliche. Es gibt u.a. drei Bezirkssportanlagen in Büderich, Lank und Osterath, fünf Schulsportanlagen und 17 Turnhallen. Im Büdericher Sportpark „Am Eisenbrand“ konzentrieren sich diverse Sportstätten. Das Städtische Hallenbad, ebenfalls in Büderich gelegen, wird derzeit saniert und steht voraussichtlich ab Mitte 2017 wieder zur Verfügung. Vor dem Hintergrund dieser Vielzahl an Sportstätten und Nutzern, sich ändernder Grunddaten im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel, sich verändernder Sportbedürfnisse, steigender Betriebskosten, hohen Sanierungsbedarfs sowie knapper Finanzmittel sollten die Sportstätten stets den aktuellen Bedarfen angepasst werden.

Für Erwachsenenbildung und Freizeitgestaltung spielen die Angebote der Volkshochschule Meerbusch eine wichtige Rolle. An ihrem zentralen Verwaltungsstandort in Osterath sowie an weiteren 24 dezentralen Orten wurden im Herbst 2016 z.B. rund 200 Veranstaltungen und Kurse angeboten. Die Städtische Musikschule hält Angebote für Kinder jeden Alters, aber auch für Jugendliche und junge Erwachsene vor; sie nutzt außer dem Musikschulgebäude in Strümp diverse Räumlichkeiten in allen Stadtteilen, insbesondere in Schulen und im Bürgerhaus, sodass auch in diesem Bereich eine wohnortnahe Versorgung gewährleistet ist. Zur Unterstützung von Familien bieten die Träger der Familienbildung ein vielfältiges Angebot von Eltern-Kind-Gruppen, Gesprächskreisen und Kursen an.

Das Kulturangebot in der Region ist groß, wird allerdings weniger in Meerbusch selbst, sondern vor allem von Einrichtungen in der Landeshauptstadt Düsseldorf und den Großstädten Krefeld und Neuss abgedeckt. In Meerbusch werden die „Teloy-Mühle“ – eine Holländerwindmühle aus dem frühen 19. Jahrhundert – für Ausstellungen und das „Forum Wasserturm“ im Umfeld eines ehemaligen Wasserturms aus dem frühen 20. Jahrhundert für Theater und Bühnenkunst genutzt; beide Einrichtungen liegen im Stadtteil Lank-Latum.

In Meerbusch gibt es in allen Ortsteilen einige Seniorenfreizeiteinrichtungen, die als Altentagesstätten, Altenstuben oder Seniorentreffs von verschiedenen Trägern, Kirchengemeinden, Vereinen oder Initiativen geführt werden. Über den Seniorenbeirat werden z.B. geeignete Angebote der Volkshochschule und der Sportvereine angeregt und vorbereitet. Über diese kommunale Institution, deren Mitglieder vom Rat der Stadt berufen werden, wird die Teilhabe alter Menschen am gesellschaftlichen Leben der Stadt gefördert.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

- Meerbusch ist dank seiner polyzentrischen Struktur in der Fläche überdurchschnittlich

gut mit Einrichtungen und Angeboten an sozialer Infrastruktur ausgestattet.

- Somit erweist sich Meerbusch auch in diesem Bereich als gelebte „Stadt der kurzen Wege“.
- Aufgrund der dezentralen Verteilung der Angebote ergibt sich einerseits eine besondere Familien- und Seniorenfreundlichkeit, andererseits ein großer Unterhaltsaufwand.
- Die Siedlungsentwicklung in integrierten Lagen unterstützt eine optimale Auslastung der öffentlichen Infrastruktur im sozialen Bereich.
- Die Bedarfszahlen für Kindergärten und Schulen müssen angesichts neuer und nicht immer genau vorherbestimmbarer Entwicklungen (Generationenwechsel im Bestand, Zuzug von Flüchtlingsfamilien mit Kindern) überprüft werden.
- Die Schaffung eines teilkommerziellen Jugendcafés ist bisher hinter den Erwartungen der Besucherauslastung zurückgeblieben. Hier sind weitere Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung zu unternehmen.
- Erforderlich ist eine stetige Anpassung der Vielzahl an Sportstätten an sich wandelnde Bedürfnisse und Nachfragen.
- Die Tatsache, dass es in Meerbusch selbst nur wenige Kultureinrichtungen gibt, stellt angesichts des reichhaltigen und hochwertigen Angebots in der Region keinen Mangel dar.

3.6 Nahversorgung

Der Einzelhandelsstandort Meerbusch ist durch seine zentrale Lage als Mittelzentrum zwischen Oberzentren geprägt. Konkret bedeutet dies, dass durch die sich ergebende Konkurrrenzsituation mit den Nachbarstädten ein hoher Kaufkraftabfluss erfolgt und eine Unterausstattung bei Angeboten der mittel- und langfristigen Bedarfsdeckung besteht. Die traditionellen Versorgungs- und Pendlerbeziehungen mit den angrenzenden Nachbarstädten führen allerdings dazu, dass auch Waren des kurzfristigen Bedarfs bereits am Arbeitsort oder zusammen mit anderen Einkäufen außerhalb von Meerbusch erworben werden.

Zudem unterliegt der Einzelhandel in Meerbusch globalen Trends wie der Filialisierung und dem Druck zur Vergrößerung der Betriebsflächen. Gerade in den gewachsenen Geschäftslagen der Stadtteilzentren mit ihren kleinen, inhabergeführten Läden erweisen sich beide Trends als Problem, weil Ladeneinheiten im Bestand kaum vergrößert werden können.

Nahversorgungssituation

Ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität im Alltag ist die Nahversorgung, also die Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Meerbusch aus dem Jahr 2010 identifiziert fünf kleinere zentrale Versorgungsbereiche, davon zwei in Osterath und je einen in Büderich, Lank-Latum und Strümp (vgl. Abb. 054). Sämtliche großflächigen Verbrauchermärkte in befinden sich in zentralen Versorgungsbereichen, also in integrierten Lagen. Nicht integriert angesiedelt sind lediglich Fachmärkte (insbesondere für Garten- und Baubedarf) mit überwiegend nicht zentrenrelevanten Sortimenten.

Die relativ hohe räumliche Qualität einzelner Versorgungsbereiche erhöht die Attraktivität für die Verbraucherinnen und Verbraucher (kurze Wege, Einkauf als Erlebnis, Raum für Begegnung) und kann Defizite in der Breite des Angebots ausgleichen. Auch die Wochenmärkte in Osterath, Büderich und Lank-Latum tragen zur Versor-

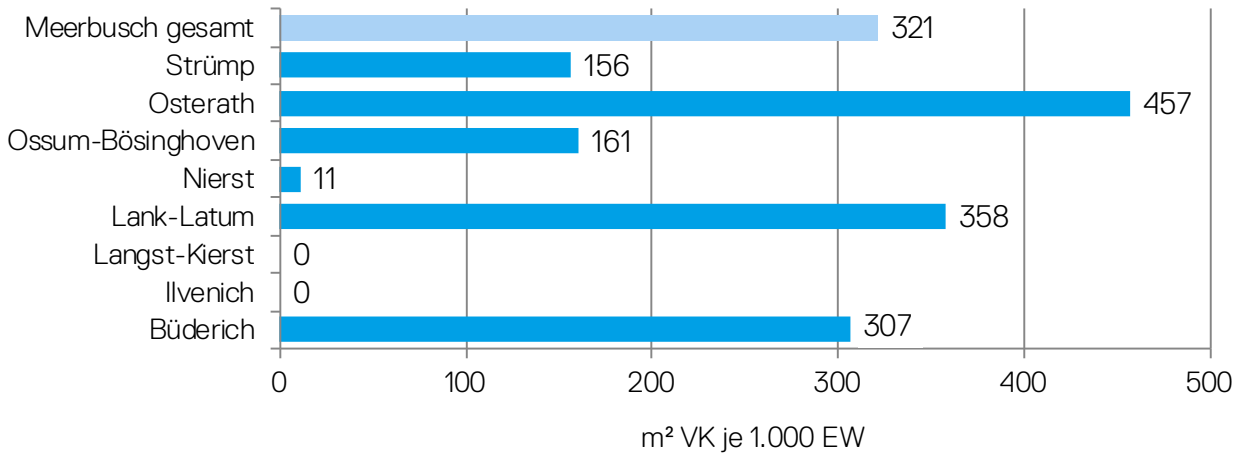


ABB 053 Ausstattungskennziffern der Stadtteile anhand der Verkaufsfläche (in m²) je 1.000 Einwohner
Quelle: SSR auf Datengrundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Meerbusch

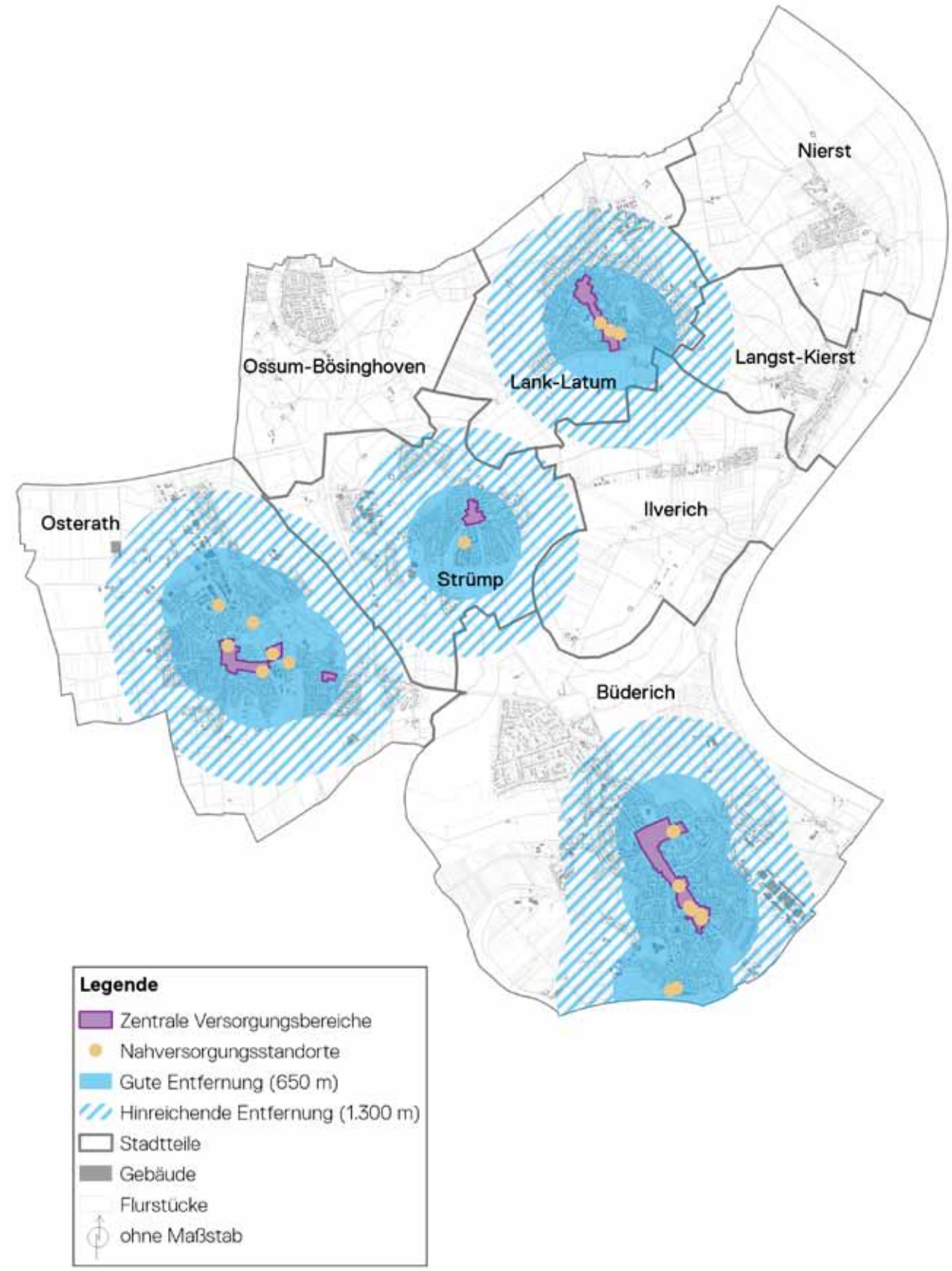


ABB 054 Zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte
Quelle: SSR

gung bei. Die Leerstandsquoten in allen Zentralen Versorgungsbereichen sind niedrig.

Die Nahversorgungsstandorte in den Stadtteilen Büderich, Osterath, Strümp und Lank-Latum decken mit ihren Einzugsbereichen die dortigen Siedlungsgebiete relativ gut ab. Die Nahversorgung ist in einem Radius von 650 m auch für Haushalte mit Kindern oder mobilitätseingeschränkten Personen noch fußläufig gegeben, in größerer Entfernung (bis 1.300 m) für alle Bewohnerinnen und Bewohner – abgesehen von einem Siedlungsbereich im Nordwesten Büderichs, der außerhalb dieses Radius liegt. Ohne hinreichend gut erreichbare Nahversorgung bleibt auch die Einwohnerschaft der kleinen Stadtteile am Rhein sowie von Ossum-Bösinghoven, wobei sich insbesondere die Rheindörfer Ilverich, Langst-Kierst und Nierst nach Lank-Latum orientieren und damit zur Existenzfähigkeit der dortigen Nahversorger beitragen (vgl. Abb. 053).

Einkaufsverhalten

Aufgrund der unmittelbaren Nähe mehrerer Ober- und Mittelzentren erzielt die Stadt Meerbusch nur einen unterdurchschnittlichen Zentralitätsgrad und kann deshalb auch die örtlich sehr hohe Kaufkraft nicht binden; Meerbusch ist die kaufkraftstärkste Kommune in ganz Nordrhein-Westfalen (vgl. CIMA 2014: 2) mit über 7.100 € pro Einwohner. Ein Vergleich der Werte für die Kommunen im Rhein-Kreis Neuss zeigt das extreme Missverhältnis, wonach in Meerbusch der höchste Kaufkraftindex erreicht wird, zugleich aber die mit Abstand niedrigste Zentralitätskennziffer für den Einzelhandel (vgl. Abb. 055).

Die an sich bereits sehr niedrige Zentralitätskennziffer des Einzelhandels zeigt aber auch innerhalb von Meerbusch noch große Unterschiede und belegt die historisch gewachsene Sonderstellung von Osterath als Versorgungsstandort. So bewirtschaftet der Einzelhandel in Osterath mit 457 m² Verkaufsfläche pro 1.000 Einwohner (neuer Frischemarkt nicht mitbetrachtet) anderthalb mal so viel Fläche pro Kopf wie der Handel in Büderich, dessen Bürgerinnen und Bürger sich stark über die Stadtgrenze nach Düsseldorf und Neuss orientieren (vgl. Abb. 053).

Das räumliche Einkaufsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Meerbusch zeigt für die Deckung des kurzfristigen Bedarfs ein sehr klares Bild: Über drei Viertel der Einkäufe werden in Meerbusch selbst, zumeist auch im eigenen Stadtteil getätigt. Der mittelfristige Bedarf wird jedoch räumlich sehr uneinheitlich gedeckt: Waren wie Oberbekleidung und Schuhe, für die eine große Vielfalt und Angebotsauswahl gesucht wird, werden zu einem ganz überwiegenden Teil in Düsseldorf oder auch in Krefeld gekauft; für andere Waren (wie z.B. Bücher oder Schreibwaren), für die das Vorhalten einer breiten Angebotspalette nicht erforderlich ist und die auch preislich geringe bzw. keine Spannbreite haben, wird überwiegend der Einzelhandel am Wohnort genutzt. Zumeist großflächig angebotene Waren des langfristigen Bedarfs (wie z.B. Möbel oder Elektronikartikel) werden wiederum überwiegend in den benachbarten Oberzentren gekauft, auch hier in erster Linie in Düsseldorf (vgl. Abb. 055).

Zentrale Versorgungsbereiche

Die Meerbuscher Nahversorgungsstandorte konzentrieren sich in Büderich (Moerser Str., Düsseldorfer Str., Dorfstraße, Deutsches Eck), in Lank-Latum (Hauptstraße, Uerdinger Str., Kaiserswerther Str.), Osterath (Bommershöfer Weg, Hochstraße, Meerbuscher Str., Boverter Center) und Strümp (Xantener Str.). Hierbei sind die Stadtteilzentren ebenfalls als zentrale Versorgungsbereiche ausgewiesen (in Osterath zusätzlich das Boverter Center). Durch die Ausweisung zentraler Versorgungsbereiche sollen diese Areale als Nahversorgungsstandorte gesichert und weiterentwickelt werden. Einzelhandelsvorhaben, die schädliche Auswirkungen auf die Versorgungsstrukturen innerhalb der

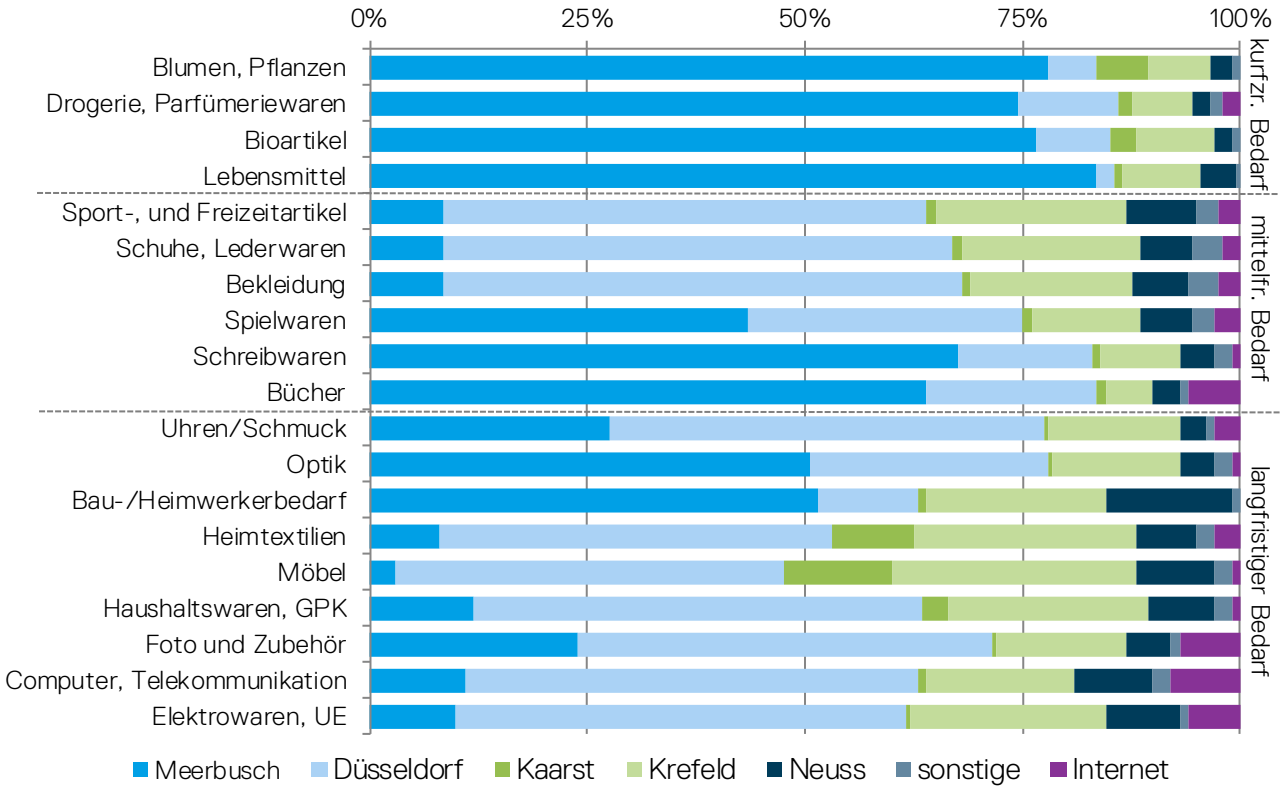


ABB 055 Einkaufsorientierung der Meerbuscher Bevölkerung nach verschiedenen Bedarfen
Quelle: SSR auf Datengrundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Meerbusch

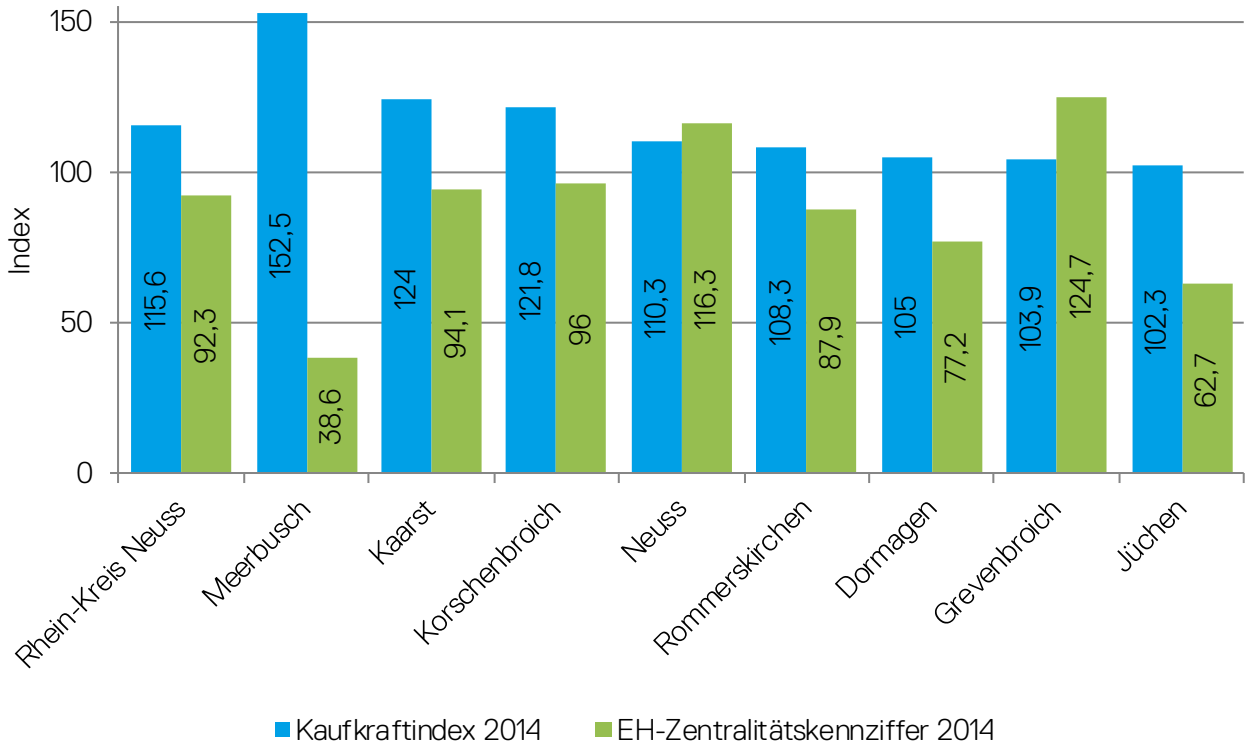


ABB 056 Kaufkraftindex und Zentralitätskennziffer der Kommunen im Rhein-Kreis Neuss 2014
Quelle: SSR auf Datengrundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Meerbusch

zentralen Versorgungsbereiche haben, sind nicht zu entwickeln und abzulehnen. Solche zentralen Versorgungsbereiche dürfen nur in integrierten Bereichen ausgewiesen werden.

Das bedeutendste Nahversorgungszentrum ist aufgrund der Umsatzleistung und der Verkaufsfläche das Stadtteilzentrum in Büderich mit seinem langgestreckten zentralen Versorgungsbereich zwischen Dorfstraße und Düsselsdorfer Straße bis hin zum Deutschen Eck. Aufgrund der Ausmaße und der Ausstattung der Düsseldorfer Straße mit Einzelhandelsbesatz wirkt der zentrale Versorgungsbereich allerdings überdimensioniert und nicht strukturell fördernd. So weist dieser Bereich funktionale Missstände auf. Zudem ist fraglich, ob für den bestehenden Einzelhandelsbesatz mit seinen kleinteiligen Verkaufsflächen entlang der Düsseldorfer Straße ein zentraler Versorgungsbereich notwendig ist. Daher ist zu prüfen, ob hier nicht, analog zum Zentrum Osterath, eine Zweiteilung des zentralen Versorgungsbereichs vorteilhafter wäre und durch eine Konzentration der Angebote eine Stärkung der Versorgungssituation bewirkt werden kann.

Wie in Büderich entfällt ein Großteil der zentralen Versorgungsbereiche in Osterath auf den Lebensmittelsektor. Das Boverter Center besitzt allerdings keinen eigenen Nahversorger, sondern lediglich einen Imbiss, eine Apotheke und einen Bäcker zur Versorgung der angrenzend lebenden Einwohner. Der neue großflächigen Frischemarkt versorgt auch die umliegenden Stadtteile mit. Hierbei steht allerdings zu befürchten, dass bestehende Einzelhandelsbetriebe gefährdet werden. Die geplante Ansiedlung eines Drogeriemarktes trägt weiter zur Stabilisierung des Zentrums bei. Dennoch ist die zukünftige Entwicklung des Einzelhandelsstandorts Osterath weiter genau zu beobachten.

Lank-Latum weist wie Büderich einen langgezogenen zentralen Versorgungsbereich auf, der zwei Schwerpunkte hat. Die ansässigen Lebensmittelläden erfüllen für den historischen Stadtteilkern die Funktion von Kundenmagneten, wovon auch die umliegenden Geschäfte profitieren. Allerdings gehörten zwei der drei Lebensmittelgeschäfte zur Supermarktkette „Kaisers / Tengelmann“, die zerschlagen wurde: Ein Markt wurde von Edeka übernommen, der andere ist zu einem Drogeriemarkt der Kette dm geworden und bildet somit eine Ergänzung zum bestehen Einzelhandelsbesatz.

Die vorhandenen Geschäfte haben relativ geringe Verkaufsflächen, was vor dem Hintergrund steigender Flächenbedarfe für einen rentablen Geschäftsbetrieb die Zukunftsfähigkeit des Versorgungsstandorts infrage stellt. Damit die aktuelle Nahversorgungsqualität in dem an sich hochwertigen städtebaulichen Umfeld gehalten werden kann, sind qualitätssichernde und -ergänzende Maßnahmen zu ergreifen.

Im ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereich Strümp ist kein Nahversorger ansässig. Der einzige Nahversorger befindet sich südlich davon und weist eine vergleichsweise geringe Verkaufsfläche auf. Das Zentrum um die Xantener Straße zeigt verschiedene städtebauliche Missstände, die zu Stärkung des Versorgungsbereichs zu beheben sind.

Perspektiven und Herausforderungen im Bereich Nahversorgung

- Meerbusch ist zwar Mittelzentrum, bietet aber aufgrund der angrenzenden Oberzentren nicht die vollständige Angebotsbreite einer Stadt dieser Kategorie.
- Die lückenhafte bzw. fehlende Versorgung mit Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs wird von der Bevölkerung nicht als Mangel wahrgenommen.
- Die Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte innerhalb der Siedlungsbereiche ist aufgrund der Lage der Nahversorgungsstandorte als gut zu bezeichnen.
- Im Vordergrund steht in Meerbusch die Versorgung der Ortsbevölkerung und insofern die Nahversorgung.

- Die Nahversorgungsstandorte decken in hinreichender Entfernung (Radius 1.300 m) alle Siedlungsbereiche in Osterath, Lank-Latum und Strümp sowie fast alle in Büderich ab.
- Die fehlenden Versorgungsmöglichkeiten in den kleineren Stadtteilen werden im Versorgungsverbund kompensiert.
- Wochenmärkte gibt es in Osterath, Büderich und Lank-Latum. Sie erfüllen nicht nur Versorgungsfunktionen, sondern erhöhen auch die Erlebnisqualität des Einkaufs in diesen Stadtteilzentren.
- Leerstände sind bislang kaum zu verzeichnen. Ausnahmen bildet die Düsseldorfer Straße.
- Die überdurchschnittlich hohe Kaufkraft fließt zu einem großen Teil in die benachbarten Oberzentren ab – auch zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs.
- Als Mittelzentrum im Einzugsbereich mehrerer Oberzentren kann Meerbusch kaum Kaufkraft von außerhalb binden und erreicht eine entsprechend niedrige Zentralitätskennziffer für den Einzelhandel.
- Die zentralen Versorgungsbereiche sind in ihrer jetzigen Funktion, Dimensionierung und Ausgestaltung zu überprüfen.

3.7 Integrierte Standortanalyse

Die integrierte Standortanalyse fasst die gewonnenen Erkenntnisse in Form einer SWOT-Analyse zusammen. Die SWOT-Analyse ist ein Instrument zur Untersuchung der Stärken (Strengths), Schwächen (Weaknesses), Chancen (Opportunities) und Risiken (Threats) auf verschiedenen Themenfeldern. Sie dient damit als Basis für die Identifikation von Handlungsbedarf und für die Strategieentwicklung. Als Stärken und Schwächen werden dabei im Allgemeinen Faktoren im unmittelbaren Zugriffsbereich des Handelnden (hier: der Kommune) betrachtet (interne Analyse). Unter Chancen und Risiken werden dagegen Umfeldfaktoren und Rahmenbedingungen verstanden, welche nicht dem direktem Einfluss unterliegen (Umfeldanalyse), sondern denen mit Anpassungsstrategien begegnet werden kann.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
▪ Stabile Einwohnerentwicklung aufgrund anhaltender Zuzüge ▪ Integrierte Siedlungsstruktur ermöglicht „Stadt der kurzen Wege“ ▪ Wohnungsnahe Versorgung mit Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur und mit Waren des täglichen Bedarfs ▪ Positives Image einer „Stadt im Grünen“ ▪ Attraktive Wohnungsbestände von hoher städtebaulicher Qualität ▪ Gute überregionale Verkehrsanbindung im MIV ▪ Gut ausgebautes Radwegenetz und sehr gute topografische Verhältnisse fürs Radfahren ▪ Hohe naturräumliche Qualitäten ▪ Gute Naherholungsmöglichkeiten ▪ Gutes ÖPNV-Angebot ▪ Gute Erreichbarkeit von Angeboten der benachbarten Oberzentren ▪ Sehr hohe Kaufkraft der Bevölkerung	▪ Überalterungstendenzen der Bevölkerung ▪ Verkehrsbelastungen (Autobahnen, Flughafen Düsseldorf, Hafen Krefeld) ▪ Autoaffinität der Bevölkerung ▪ Angespannter Wohnungsmarkt mit Verdrängungseffekten ▪ Mangel an preisgünstigem Bauland sowie an bezahlbarem Wohnraum ▪ Wenige Baulandflächen in städtischem Besitz ▪ Schlechte Verknüpfung der Verkehrsträger im ÖPNV ▪ Hoher Kaufkraftabfluss ▪ Fehlende Angebote seniorenrelevanter Infrastruktur (Betreuung, Pflege) ▪ Hoher Aufwand zur Aufrechterhaltung dezentral bereitgestellter öffentlicher Angebote ▪ Fehlende Wirtschaftsstrategie und fehlendes Wirtschaftsstandortprofil ▪ Geringes Angebot und eingeschränkte Verfügbarkeit von Gewerbeflächen ▪ Unterdurchschnittliches Gewerbesteueraufkommen

ABB 057 Tabellarische Übersicht der Stärken und Schwächen
Quelle: SSR

CHANCEN	RISIKEN
▪ Lage im prosperierenden Großraum Düsseldorf und gute überregionale Verkehrsanbindung ▪ Gute Standortfaktoren für die stärkere Entwicklung als Wirtschaftsstandort ▪ Aktive Steuerungsmöglichkeiten der Siedlungsentwicklung zur Bewahrung des Charakters einer „Stadt im Grünen“ ▪ Verstärkte Naherholungsentwicklung der in der Region einzigartigen Rheinuferlandschaft ▪ Bessere Erreichbarkeit der Nahversorgungsstandorte (Bindung der Kaufkraft größerer Einzugsbereiche, höhere Auslastung und stabilere Tragfähigkeit von Einrichtungen) ▪ Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbunds durch Nutzung der Siedlungsentwicklungspotenziale in integrierter Lage und durch bessere Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Angebote ▪ Bindung des Arbeitskräftepotenzials am Ort (Generierung von Gewerbesteuer, Reduzierung von Pendlerverkehren, Impulse für den Zuzug von Neubürgern)	▪ Zunahme der Verkehrsbelastungen durch MIV und Luftverkehr (Auto- und Fluglärm) ▪ Weitere Überalterung der Bevölkerung und Rückgang der Einwohnerzahl ▪ Unterauslastung und Bestandsgefährdung von Infrastrukturangeboten ▪ Weitere Verdrängung und Abwanderung ins Umland ▪ Reduzierung auf die Funktion einer Schlafstadt im Großraum Düsseldorf ▪ Große Abhängigkeit von Entwicklungen in den benachbarten Oberzentren ▪ Standortentscheidungen nach „Ortsteil-Paritäten“ und damit unter Umständen zum Nachteil der Gesamtstadt Meerbusch ▪ Begrenztes Gewerbeflächenangebot ▪ Instabile Nahversorgungsstandorte bei Fortfall von örtlicher Nachfrage oder bei Aufbau von Überkapazitäten ▪ Weitere Überalterung im Falle geringer Neubautätigkeit (und Zuwanderung) sowie die Nicht-Berücksichtigung des Generationenwechsels im Bestand gefährden die Auslastung lokaler Infrastrukturangebote. ▪ Fehlende Angebote für Seniorinnen und Senioren erschweren deren Verbleib in Meerbusch. ▪ Weitere Zunahme der verkehrlichen Belastung durch Entwicklungen in nicht integrierten Lagen ▪ Kaufkraftabfluss verringert die örtliche Nachfrage von Nahversorgungsangeboten.

ABB 058 Tabellarische Übersicht der Chancen und Risiken
Quelle: SSR

4

LEITBILD UND STRATEGISCHE LEITLINIEN

Auf Grundlage der Analyseergebnisse entstand ein räumliches Leitbild, das sowohl den aktuellen Zustand als auch die zukünftige räumliche Schwerpunktsetzung der Meerbuscher Stadtentwicklung skizziert. Das räumliche Leitbild wurde in programmatische Aussagen – in strategische Leitlinien – überführt, die einen Handlungsrahmen zur Erreichung des abgebildeten Zustands darstellen. Es entsteht somit ein Überbau, der als Orientierungskorridor für zukünftige Entscheidungen und Entwicklungen dienen kann.

4.1 Räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild bildet sowohl die aktuelle Situation als auch die zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte ab. Hierbei werden insbesondere sich bietende Potenziale betrachtet, die zu einer positiven Stadtentwicklung beitragen. Das räumliche Leitbild lässt sich in fünf Leitprinzipien gliedern.

Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung entlang der ÖPNV-Hauptachsen

Grundsätzlich gilt für die Siedlungsentwicklung zudem das Ziel, Schwerpunkte im Einzugsbereich der wichtigen ÖPNV-Haltepunkte (K-Bahn und Bahnhof Osterath) zu setzen. Hierdurch kann bereits durch die Siedlungsentwicklung ein entscheidender Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds und zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen getroffen werden.

Entwicklung und Schutz besonderer Potenziale im Freiraum und am Rhein

Die einzelnen Stadtteile besitzen jeweils direkte Bezüge zur offenen Landschaft und bieten insofern ihren Bewohnern eine besondere Lebensqualität. Die Freiraumpotenziale sind deshalb zu schützen und zu entwickeln; dies gilt insbesondere für den einzigartigen Landschaftsraum am Rhein, der in Meerbusch als naturnahe Flusslandschaft erlebbar ist.

Entwicklung integrierter Lagen

Aus der hohen Wertigkeit des Freiraums folgt für die räumliche Entwicklung das Ziel, bei der Flächeninanspruchnahme für Neubauten vorrangig auf integrierte Lagen zu setzen. Dies ist notwendig, um die Eingriffe in und auch die verschiedenen Ansprüche an den Freiraum gering zu halten. Unter Beachtung einer Reihe von Prüfkriterien zur Standorteignung für Neubauprojekte sind die Potenziale integrierter Lagen auszuschöpfen und bei Bedarf Standortvoraussetzungen für integrierte Lagen zu entwickeln.

Eigenständigkeit der Stadtteile

Die Meerbuscher Bürgerinnen und Bürger identifizieren sich stark über ihre Stadtteilzugehörigkeit. Zudem besitzen die einzelnen Stadtteile historisch bedingt eine hohe Eigenständigkeit, die als Qualität zu bewahren ist. Insbesondere in Büderich und Osterath befinden sich auch Einrichtungen und Angebote, die von gesamtstädtischer Bedeutung sind.

Zentrenhierarchie und Versorgungsverbünde

Für die Versorgung heißt dies gleichwohl, dass eine Zentrenhierarchie zu beachten ist, wonach möglichst viele Angebote dezentral angeboten, weniger nachgefragte und benötigte Einrichtungen aber zentralisiert werden. Versorgungsverbünde bieten sich insbesondere für die kleineren Ortsteile am Rhein an, die sich nach Lank-Latum orientieren und damit dazu beitragen, die dortigen Angebotsstrukturen besser auszulasten.

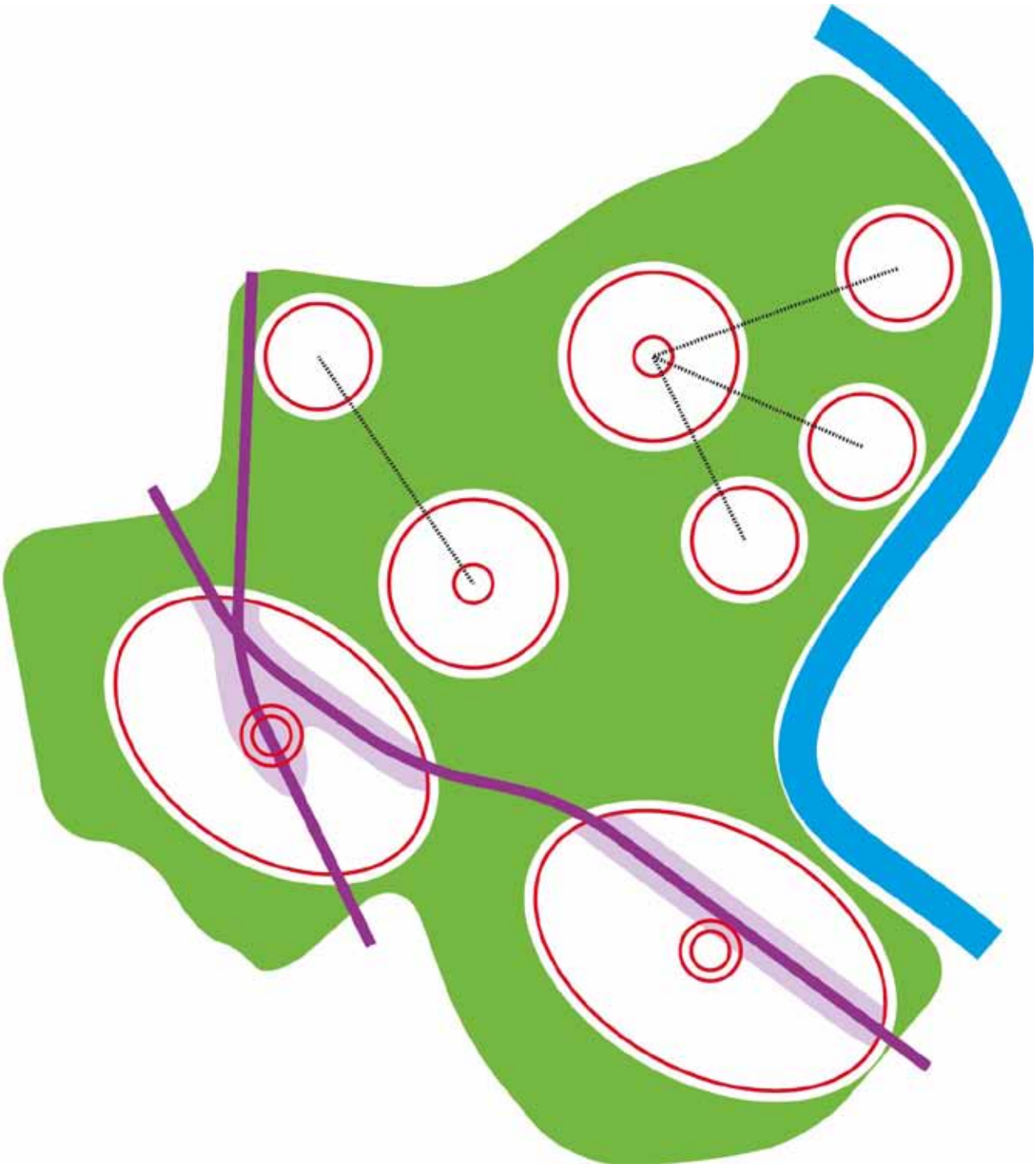


ABB 059 Räumliches Leitbild für die Stadtentwicklung
Quelle: SSR

4.2 Strategische Leitlinien

Die strategischen Leitlinien sind eine Weiterentwicklung der einzelnen Leitprinzipien. Sie bieten eine übergeordnete Orientierung hinsichtlich der späteren Handlungsfelder.

Interkommunale Kooperation

Meerbusch nutzt seine Lage als Mittelzentrum zwischen den umgebenden Oberzentren durch eine Vielzahl an Entwicklungszusammenhängen zu den umliegenden Kommunen. Die interkommunalen Kooperationen bestehen in unterschiedlichen Themenfeldern und Intensitäten. Insbesondere im Bereich der Mobilität wird diese Bandbreite ausgeschöpft, um den Umweltverbund zu stärken.

Aktuell sind diese Kooperationen auszubauen, da Meerbusch verstärkt von den überregionalen Entwicklungen abhängig ist. Zum einen unterliegt Meerbusch den direkten Einflüssen des überregionalen Fern- und Flugverkehrs sowie der Durchfahrtsverkehre. Zum anderen sind die Planungen zum Straßenverkehr oder zum ÖPNV nicht direkt von Meerbusch zu steuern. Eine andere Abhängigkeit zeigt sich im Bereich der Kultur oder des Einkaufens, werden doch diese Angebote nicht im Stadtgebiet Meerbuschs, sondern zum großen Teil in den umliegenden Oberzentren bereitgestellt und dort auch von der Meerbuscher Bevölkerung genutzt. Im Bereich des Wohnens zeigt der Wanderungssaldo der Zu- und Fortzüge weitere regionale Abhängigkeiten auf.

Allerdings ergeben sich aus diesen engen Verknüpfungen nicht nur Abhängigkeiten, sondern zugleich Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Aktuell zeigen sich diese in der gemeinsamen Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets mit dem nördlichen Nachbarn Krefeld. Aus diesen Abhängigkeiten und sich bietenden Möglichkeiten ergibt sich die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit mit den regional benachbarten Kommunen. Die interkommunalen Kooperationen sind daher weiter anzustreben und auszubauen, um eine bessere Einflussnahmen auf regionale Entwicklungen ausüben zu können und Meerbuschs Stellung in der Region zu stärken.

Intelligente Siedlungsentwicklung

Meerbusch bietet seinen Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives und vielfältiges Wohnungsangebot. Die Bedürfnisse und Möglichkeiten unterschiedlicher Zielgruppen finden Beachtung, sodass Haushalte bei sich ändernden Strukturen (Größe, Alter usw.) im Stadtgebiet bleiben oder für den Zuzug nach Meerbusch gewonnen werden können.

Meerbusch ist ein attraktiver Wohnstandort – insbesondere durch sein Wohnumfeld, das identitätsprägend ist und dessen Qualitäten Stadtteilverbundenheit schaffen. Die durchgrünte Siedlungsstruktur, die Qualität der Wohnungsbestände und der Quartiere, wohnortnah vorhandene Infrastruktur und die zugleich gegebene gute Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren verschaffen ein positives Image auf einem ausgeglichen Wohnungsmarkt.

Soll der regional einzigartige Charakter Meerbuschs als „Stadt im Grünen“ mit seiner Ausrichtung auf kurze Wege erhalten bleiben, ist Wohnungsneubau in den integrierten Lagen unter der Berücksichtigung von Beständen im Generationenwechsel gezielt zu forcieren. Angesichts eines geringen Anteils an Entwicklungsflächen in kommunalem Besitz für den Wohnungsbau bleibt die Bereitstellung preiswerten

Wohnraums eine Herausforderung; hohe Bodenpreise, auslaufende Bindungen des sozialen Wohnungsbaus und eine bestehende Unterversorgung in diesem Marktsegment bedeuten hohen Handlungsdruck. Der Wohnungsbestand wie auch die Versorgungseinrichtungen in den Quartieren sind den demografisch bedingten Veränderungen anzupassen (für junge Familien, aber auch für die wachsende Anzahl von Seniorinnen und Senioren), damit eine soziale und generative Durchmischung erhalten bleibt.

Bei der zukünftigen Wohnbauentwicklung liegt deshalb ein besonderes Augenmerk auf der Förderung lebendiger, gemischter Quartiere. Unter den Bedingungen steigender Wohnraumansprüche und gleichzeitig geringer kommunaler Flächenreserven für weiteren Wohnungsbau muss Meerbusch seine besondere Wohnstandortqualität sichern und vorrangig eine Politik der integrierten Siedlungsentwicklung verfolgen.

Werden die Bedürfnisse einzelner Zielgruppen nicht erfüllt, können Zuzüge junger Menschen nach Meerbusch und der Umzug alter Menschen in bedarfsgerechten Wohnaum nicht erreicht werden. Die intelligente, abgestimmte und vorausschauende Siedlungsentwicklung ist elementarer Bestandteil der zukünftigen Stadtentwicklung.

Hochwertiger Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort

Grundsätzlich profitiert Meerbusch von seiner Verflechtung mit dem Wirtschaftsraum Düsseldorf sowie von der Lage im Schnittpunkt überregional bedeutsamer Verkehrswege. Insbesondere als Wohnstandort hoch qualifizierter Arbeitskräfte besitzt es hohes Potenzial. Das gewachsene Angebot an Gewerbeflächen bewirkt eine Abkehr Meerbuschs vom Status einer „Schlafstadt“ mit geringem Gewerbesteueraufkommen und einem hohen Anteil an Auspendlern.

Es fehlt an einem wirtschaftsstrategisch abgestimmten Leitbild, das ein dem Standort angemessenes Profil entwickelt und Branchen identifiziert, die für eine Ansiedlung in Meerbusch gewonnen werden können. Die Ausweisung neuer Gewerbeflächen trägt aufgrund der guten Ausgangsbedingungen zu einer positiven Entwicklung des Wirtschaftsstandorts bei.

Über die räumliche Nähe von Wohnort und Arbeitsplatz wird ein Beitrag zur Bindung von Steuereinnahmen sowie zur Verkehrsvermeidung geleistet. Zudem werden die Zentrenbereiche als Wirtschaftsstandorte für Büro- und Dienstleistung in den Fokus gerückt.

Vielfältige Natur- und Landschaftsräume

Das Stadtgebiet von Meerbusch zeichnet sich durch eine intensive Präsenz von Naturräumen und Kulturlandschaft aus und unterscheidet sich damit deutlich von den Verhältnissen in den umliegenden Großstädten. Der identitätsprägende und allgegenwärtige Freiraum ist zum Alleinstellungsmerkmal der „Stadt im Grünen“ geworden und prägt weiter das Image von Meerbusch.

Der Erlebniswert einer „Stadt im Grünen“ und der vorhandenen Freiraumpotenziale ist durch vernetzte Wegeverbindungen zwischen Wohnquartieren und umliegenden Landschaftsräumen zu steigern. Die Standortqualitäten des nicht verbauten Rheinufers sind für Naturschutz und Naherholung zu nutzen. Im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen sind die öffentlichen Grünanlagen aufzuwerten. Die vorhandenen Freiraumkorridore sind auch unter den Aspekten von Schutz und Vernetzung von Kulturlandschaftsbereichen zu sichern und zu entwickeln.

Durch den Ausbau von Wegenetzen für den Freizeitverkehr und die Qualifizierung weiterer Naherholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen kann der Erlebniswert einer „Stadt im Grünen“ noch gesteigert werden. Topografie und auch

Siedlungsstruktur begünstigen den Ausbau eines attraktiven Radwegenetzes.

Lebendige Stadtteilzentren

Die polyzentrische Stadtstruktur gewährleistet eine wohnortnahe und effiziente Versorgung der Bevölkerung mit privaten und öffentlichen Angeboten des täglichen Bedarfs. Sie ermöglicht in den Stadtteilen den Lebensalltag einer „Stadt der kurzen Wege".

Die historisch gewachsenen und lebendigen Stadtteilzentren zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus und haben, auch gestalterisch sowie baukulturell gesehen, ein individuelles Profil. Die als Lebensräume gut überschaubaren Stadtteilzentren bilden Identifikationsorte für die Bürgerinnen und Bürger und stärken den sozialen Zusammenhalt.

Insbesondere die Stadtteilzentren sind deshalb als Orte mit besonderem Gestaltungsanspruch zu behandeln.

Die auch überörtlich bedeutsamen Einrichtungen mittelzentraler Qualität werden an gut erreichbaren Standorten im Stadtgebiet konzentriert.

Zusätzliche Wege- und Verkehrsverbindungen zwischen den Zentren können durch die verbesserte Nahmobilität dazu beitragen, lokal vorhandene Defizite in ihrer Wirkung abzuschwächen und die gesamtstädtische Identität zu stärken.

Qualifizierte Nahversorgung

Die dezentrale Struktur der Meerbuscher Ortsteile ermöglicht eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung. Eine funktionierende Nahversorgung hält Stadtteilzentren lebendig und hilft zugleich, die hohe Kaufkraft der Bevölkerung am Ort zu halten. So können sich auch mittelzentrale Angebote in Meerbuschs Stadtteilen gegenüber denen der nahe gelegenen Oberzentren Düsseldorf und Krefeld behaupten. Zudem tragen sie unmittelbar zur Lebensqualität bei und wirken identitätsstiftend.

Die vorhandenen Einrichtungen sind – unterstützt durch städtebauliche Maßnahmen – zu sichern und bestehende Versorgungsbeziehungen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege" auszubauen. Denn eine gute Nahversorgung ist nicht nur eine Frage des einzelnen Angebots, sondern auch des Einzugsbereichs für Einrichtungen, die sich „unmotorisiert" auf kurzen Wegen erreichen lassen. Ein gut ausgebautes Wegenetz für Erledigungen zu Fuß oder per Rad verhindert Kaufkraftabflüsse nach außerhalb und stärkt damit den lokalen Einzelhandel.

In der Konkurrenzsituation zu den benachbarten attraktiven Oberzentren sollte vor allem auf eine sehr gute Nahversorgung hingearbeitet werden, weniger auf die Erfüllung aller üblichen Ausstattungsstandards für Mittelzentren.

Zukunftsfeste soziale Infrastruktur

Eine gute, bedarfs- und nachfragegerechte Ausstattung mit sozialer Infrastruktur ist zentraler Teil der Daseinsvorsorge. Soweit sie wohnungsnah gegeben sein muss, entscheidet dies auch über die Standortqualität eines jeden Stadtquartiers in Meerbusch. Ein guter Ausstattungsstandard in den Stadtteilen fördert eine verstärkte Identifizierung der Bürgerinnen und Bürger mit diesem.

Die qualitativ und quantitativ hohe Ausstattungsqualität der öffentlichen Infrastruktur soll gesichert werden. Mit Blick auf eine stabile Bevölkerungsstruktur und die langfristige Auslastung öffentlicher Infrastrukturen für alle Altersklassen ist die wohnungsnahe Bereitstellung kinderbezogener Einrichtungen (Tagesstätten, Spielplätze, Grundschulen) ein wichtiger strategischer Ansatz, um den Zuzug von Familien zu fördern; dies betrifft insbesondere die Ausstattung innerhalb von Quartieren, in denen ein Generationenwechsel ansteht, sowie im Umfeld potenzieller Neubaugebiete.

ABB 060 Strategische Leitlinien
Quelle: SSR

Die Zentralisierung geeigneter Strukturelemente an wenigen Punkten im Stadtgebiet muss gekoppelt sein mit deren guter Erreichbarkeit im Umweltverbund. Investitionen in dezentrale Infrastrukturen für Betreuung und Pflege sollten abgestimmt auf demografische Entwicklungen erfolgen, aber auch mit Blick auf die Vorhaltung familienrelevanter Einrichtungen, um Meerbusch für den Zuzug junger Familien attraktiv zu halten. Angesichts des demografischen Wandels sind dezentrale, wohnortnahe Pflege- und Betreuungsangebote für Seniorinnen und Senioren weiter auszubauen, damit alte Menschen mit Unterstützungsbedarf möglichst lange in ihrem vertrauten Wohnumfeld bleiben können.

Der gute, dezentrale Ausstattungsstandard ist allerdings kein Selbstzweck. Die Standorte der öffentlichen Infrastruktur sind stets zu überprüfen und ggf. auch zentral zu organisieren. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass die räumliche Nähe zu privaten Dienstleistungseinrichtungen Synergien bezüglich der Auslastung schafft.

Nachhaltige Mobilität

Aufgrund seiner Lage im Schnittpunkt wichtiger Fernverkehrsachsen bietet Meerbusch sehr gute überregionale Anbindungen im MIV. Auch bestehen gute ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Stadt und mit den Nachbarstädten, insbesondere im Einzugsbereich der K-Bahn nach Düsseldorf und Krefeld. Ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz unterstützt die Erschließung der Naherholungsgebiete, insbesondere am Rhein. Die Nahmobilität hat das Potenzial, neben dem Freiraum ebenfalls identitätsstiftend für Meerbusch zu sein. Die dezentrale Struktur von Meerbusch und die Topografie erleichtern einen Wechsel zu umweltfreundlicher Mobilität.

Die von den stark frequentierten Verkehrswegen ausgehenden Umweltbelastungen sind zu minimieren. Es bleibt das Ziel, „eingefahrene“ Quell- und Zielverkehre stärker auf die Mobilität im Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu verlagern und eine multimodale Mobilität zu gewährleisten. Eine solche multimodale Mobilität zielt darauf ab, Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu eröffnen, mit verschiedenen Verkehrsmitteln Ziele in und außerhalb von Meerbusch sicher und umweltbewusst zu erreichen.

Der einzige Meerbuscher SPNV-Haltepunkt (in Osterath) sollte im Buslinienverkehr besser erreichbar sein. Das Fuß- und Radwegenetz sollte das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ unterstützen und möglichst barriere- bzw. kreuzungsfrei ausgestaltet und qualifiziert werden.

Eine gute Nahmobilität mit attraktiven Wegeangeboten für Fußgänger und Radfahrer sowie einfachen Übergängen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Umweltverbund entscheidet darüber, ob der Modal Split zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs und des ÖPNV verschoben werden kann.

Auch angesichts der intensiven Pendlerbeziehungen mit den Nachbarstädten sollte die Qualifizierung von Alternativen zur MIV-Nutzung vorangetrieben werden, z.B. durch eine Aufwertung des Bahnhofs in Osterath. Eine Verkehrsminimierung im MIV kann dadurch Prioritätensetzung für die Standorte von Gewerbe (an Hauptverkehrswegen) und des Wohnungsbaus (als Nachverdichtung im Innenbereich statt als Neubau in nicht integrierten Lagen) unterstützt werden.

Identität und Image

Die Entwicklung Meerbuschs wird auch vom städtischen Image und der städtischen Identität geprägt. Die externe Wahrnehmung der Stadt – das Image – spielt insbesondere für Ansiedlungen in den Bereichen Wohnen und Wirtschaft eine Rolle. Hier ist vor allem die Wahrnehmung als hochwertiger Wohnstandort in grüner Kulisse in günstiger Reichweite dicht bebauter Oberzentren als „Stadt im Grünen“ zu nennen. Somit besitzt Meerbusch in der Region bereits ein positives

Image, mit dem die Stadt insbesondere ihre weichen Standortfaktoren in den Vordergrund stellen und sich somit regional vorteilhaft absetzen kann.

Identitätsbildung in einer polyzentralen Stadt ohne „eigene“ Mitte heißt zunächst einmal, die stadtteilbezogene Perspektive der Meerbuscher Bürgerinnen und Bürger auf ihre Stadt anzuerkennen. Die stadtteilbezogene Identität macht sich in der räumlichen Ausprägung des Lebensalltags und des Engagements der Bewohnerinnen und Bewohner bemerkbar. So erweisen sich Vereinsleben, Brauchtumspflege oder auch das Engagement in Initiativen im Stadtteil als wichtige Faktoren der lokalen Identitätsbildung und verdienen Anerkennung und Förderung.

Die starke lokale Verbundenheit bewirkt allerdings auch ein Konkurrenzdenken zwischen den Stadtteilen, das besonders deutlich wird, wenn es um die Standortwahl von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur oder Verbesserungsmaßnahmen in einzelnen Gebieten geht.

Die negativen Auswirkungen eines sehr lokal verstandenen Identitätsgefühls sind abzubauen und das positive Image der Stadt in der Region ist weiter zu vermarkten. Diese Ziele sind als Querschnittsaufgabe bei allen Vorhaben weiter zu verfolgen.

5

INTEGRIERTE HANDLUNGS-FELDER DER STADTENTWICKLUNG

Aus dem Leitbild und den Leitlinien wurden integrierte Handlungsfelder für die zukünftige Entwicklung Meerbuschs abgeleitet. Die Handlungsfelder bilden sowohl Schwerpunkte als auch Prinzipien von Meerbuschs Stadtentwicklung bis zum Jahr 2030. Als strategisches Instrument bieten sie zugleich Hilfestellung und Orientierung bei zukünftig anstehenden Planungen und Entscheidungen.

Die Handlungsfelder wurden integriert betrachtet und miteinander in Fokusschwerpunkten abgewogen. Auf diese Weise konnte sichergestellt werden, dass alle Handlungsfelder gleichwertig nebeneinander Eingang in die zukünftige Ausrichtung der Stadtentwicklung finden.

5.1 Fokusschwerpunkte

Nach Abschluss der Analysephase und im Anschluss an die Zukunftskonferenz kristallisierten sich aus den untersuchten Analysefeldern drei Fokusschwerpunkte mit besonderer Bedeutung für die künftige Stadtentwicklung heraus. Die Zusammenfassung in Fokusschwerpunkte ermöglichte eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Analysefelder sowie eine integrierte konzeptionelle Aufarbeitung. Diese Themen wurden in Fokusrunden vertiefend diskutiert und verfeinert.

Identität bzw. Identifikation und Stadtimage machten ein Querschnittsthema aus, das bei allen Fokusschwerpunkten mitbetrachtet wurde.

Fokus „Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz"

Insbesondere in der Zukunftskonferenz zeigte sich deutlich, welch hohen Stellenwert der Freiraum und die Landschaft für die Meerbuscher Bevölkerung haben und dass es deren spezifische Qualitäten zu bewahren gilt. Der insbesondere von der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung ausgehende Druck auf den Freiraum durch an ihn gestellte Nutzungsansprüche wurde intensiv diskutiert. Dabei wurde schnell deutlich, dass eine der vom ISEK zu beantwortenden Fragen lauten muss: Wie kann eine den Naturraum schonende und dennoch den Anforderungen der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung

ABB 061 Fokusschwerpunkte
Quelle: SSR

genügende Stadtentwicklung aussehen, die eine nachhaltige Mobilität berücksichtigt?

Fokus „Zentrenstruktur für Meerbusch"

Die polyzentrische Siedlungsstruktur ist für Meerbusch ähnlich prägend wie der intensiv erlebbare Freiraum im Stadtgebiet. Maßgeblich mit dieser spezifischen Siedlungsstruktur verknüpft ist die Frage, wie die Nahversorgung und die öffentliche Infrastruktur in den einzelnen Stadtteilzentren beschaffen sind – sei es hinsichtlich der Ausstattung oder der Erreichbarkeit. Ein zusätzlich wichtiger Faktor, insbesondere mit Blick auf die Entwicklung in den nächsten Jahren, ist die Verteilungslogik, nach der Zentren mit Einrichtungen und Angeboten ausgestattet werden. Festzulegen ist, welche Stadtteilzentren welche Aufgaben wahrnehmen müssen oder sollen – auch vor dem Hintergrund von veränderter Nachfrage infolge des demografischen Wandels. Durch eine abgestufte Zentrenstruktur mit dezentralen, ggf. aber auch zentralisierten Angeboten kann Fehlentwicklungen entgegengewirkt werden, durch die einzelne Infrastrukturen nicht ausgelastet oder nicht mehr finanzierbar würden. Die Funktionsfähigkeit der Stadtteilzentren ist in Meerbusch von besonderer Bedeutung, da aus der Sicht der Bevölkerung der Fokus eher auf der positiven Entwicklung des eigenen Stadtteils liegt, als dass die Belange der Gesamtstadt bestimmend wären. Identitätsstiftend wirken die Stadtteile.

Fokus „Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität"

Ebenso wie die Themen Identität und Image ist Mobilität ein eher übergreifendes Thema. Bereits die Auswertung der Wikimap zu Beginn des Bearbeitungsprozesses zeigte, welch großen Stellenwert die Frage der Bewältigung und der Auswirkungen von Mobilität in Meerbusch einnimmt. Deshalb wurde auf dieses Feld ein eigener Fokus gelegt. In der Wikimap wie auch später in der Zukunftskonferenz wurde deutlich, dass in Meerbusch insbesondere der Wunsch nach einer Stärkung des Umweltverbunds bzw. der Multimodalität und einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen besteht. Daher wurde der Fokus der Mobilität um den Aspekt der Umwelt- und Sozialverträglichkeit erweitert. Es ging hierbei vorrangig um den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote, welche sich durch minimierte Umweltbelastungen (Lärm- und Luftverschmutzungen) und dadurch auszeichnen, dass sie allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen – unabhängig von finanziellen oder gesundheitlichen Einschränkungen.

5.2 Handlungsfeld „Intelligente Siedlungsentwicklung"

Meerbuschs Stadtentwicklung wird aufgrund der vorrangigen Stellung als hochwertiger Wohnstandort grundlegend von der zukünftigen Art der Siedlungsentwicklung mitbestimmt. Neben den unmittelbar mit der Siedlungsentwicklung verknüpften Bereichen, wie die des Verkehrs oder des Freiraums, hängen auch beispielsweise die Auswirkungen des demografischen Wandels und die Zukunftsfestigkeit der sozialen Infrastruktur eng mit dieser zusammen. Eine auf möglichst sämtliche Belange abgestimmte, umfassende und vorausschauende Siedlungsentwicklung ist zur Bewältigung gesamtstädtischer Herausforderungen notwendig.

Förderung der Siedlungsentwicklung in integrierten Lagen

Kompakte Siedlungsstrukturen sind Grundlage einer ökonomisch und ökologisch tragfähigen sowie effizienten städtischen Infrastrukturausstattung. Sie gewährleisten gute Erreichbarkeiten von unterschiedlichen Versorgungsangeboten mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln, sie erleichtern den Aufbau und Unterhalt von Infrastrukturnetzen und schonen den Freiraum durch einen verringerten Flächenverbrauch. Da sich die Lagequalitäten von Wohnangeboten aufgrund demografischer Veränderungen zunehmend über die Erreichbarkeit von Angeboten bestimmen, gewinnt die Nähe zu vielfältigen Einrichtungen und Angeboten weiter an Bedeutung. Dies gilt insbesondere für eine zunehmend alternde Bevölkerung, deren Entfernungstoleranzen sich verringern.

Es gehört daher zu den elementaren Prinzipien einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, Bauvorhaben möglichst nur an integrierten Standorten zu realisieren, um die Flächeninanspruchnahme zu minimieren und dem „30-Hektar-Ziel" gerecht zu werden, wonach in Deutschland bis zum Jahr 2020 pro Tag nur noch 30 ha Freifläche bebaut werden sollen – statt wie derzeit noch mehr als doppelt so viel. In Meerbusch kommt hinzu, dass die Stadt sich gegenüber ihren Nachbarstädten insbesondere dadurch auszeichnet, dass in den einzelnen Stadtteilen ein Wohnen in einem grünen Umfeld mit kurzen Wegen in die offene Landschaft geboten wird.

Infrastruktur	Kinderlose	Familie	Senioren
Nahversorger	unter 1.300 m	unter 650 m	unter 650 m
ÖPNV-Haltestellen	unter 350 m	unter 175 m	unter 175 m
Hausärzte	unter 700 m	unter 350 m	unter 350 m
Apotheken	unter 700 m	unter 350 m	unter 350 m
Schulen	n.b.	unter 350 m	n.b.
Kindertagesstätten	n.b.	unter 350 m	n.b.
Spielplätze	n.b.	unter 250 m	n.b.

ABB 062 Entfernungsradien zur integrierten Lagebewertung (Entfernungen geben die Luftlinieradien an)
Quelle: SSR auf Grundlage DGNB 2012

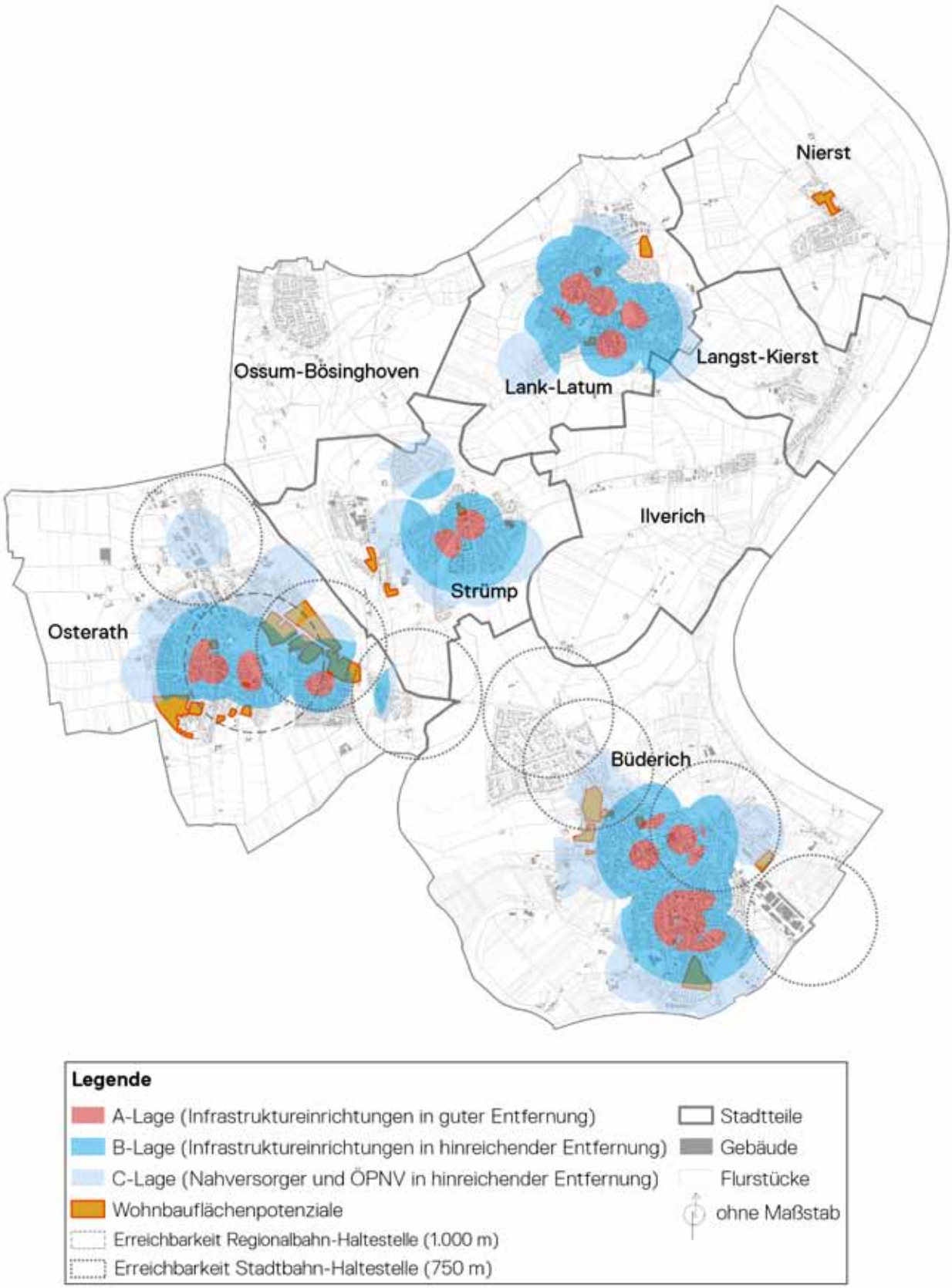


ABB 063 Integrierte Lagebewertung in Verbindung mit bestehenden Wohnbauflächenpotenzialen
Quelle: SSR

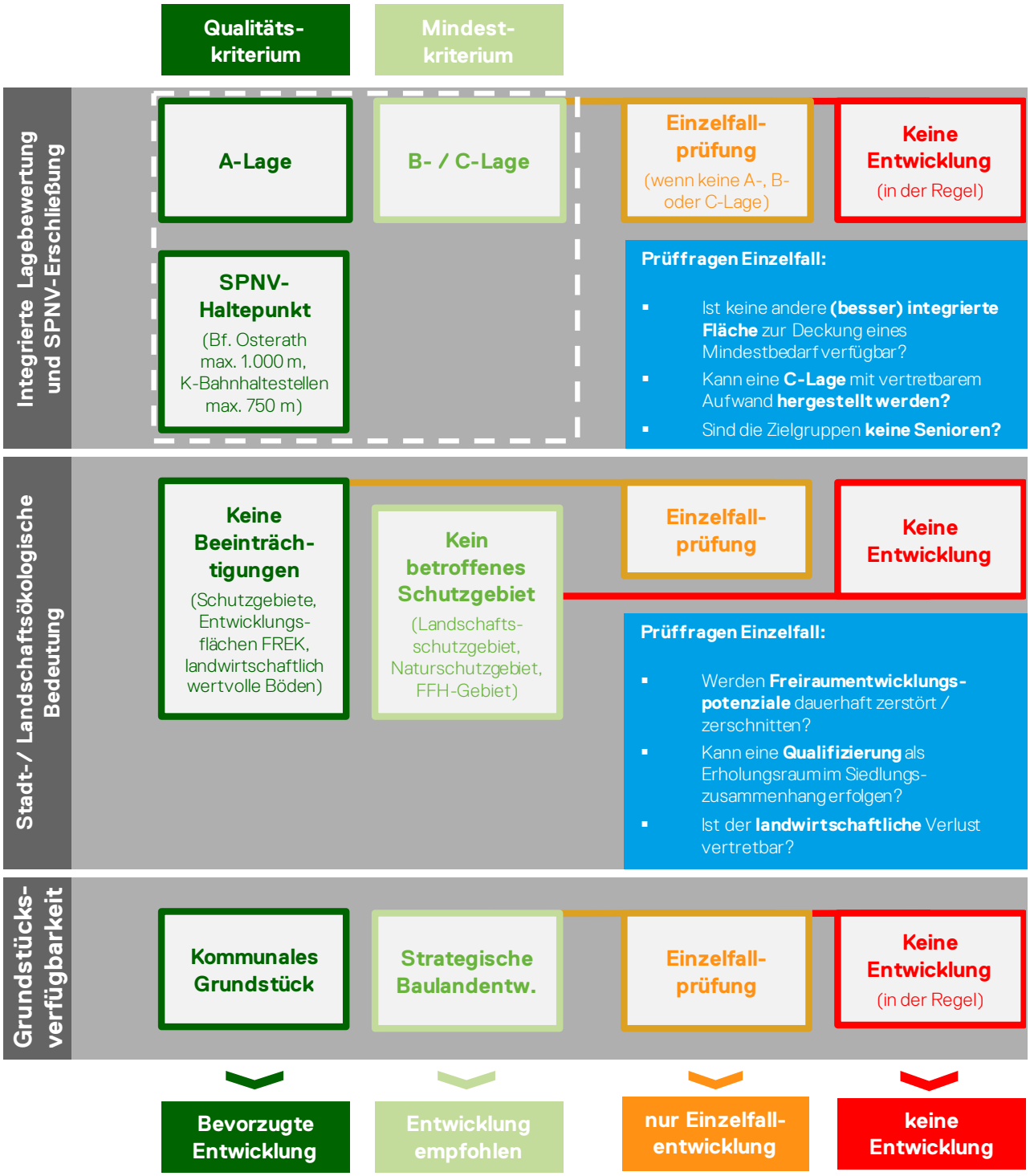


ABB 064 Prüfabfolge bei der Wohnbaulandentwicklung
Quelle: SSR

Zur Erreichung dieses Zieles und zur Aufrechterhaltung dieses Standortvorteils gilt es also, Potenziale zur integrierten Standortentwicklung unter Berücksichtigung der Innenentwicklung zu identifizieren und zu aktivieren. In den Blick zu nehmen sind dabei u.a. Möglichkeiten zur Umnutzung oder Umlegung von Grundstücken sowie zur Nachverdichtung durch Grundstücksteilung. Zudem ist die Prüfabfolge bei zukünftigen Ausweisungen für Flächen der Wohnnutzung und ebenfalls bei der Neubewertung von Flächennutzungen heranzuziehen. Hieraus ergibt sich eine Prüffolge zur Sicherstellung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung:

1. Entwicklung von besonders geeigneten Wohnbauflächen anhand der Lagekriterienbewertung unter Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen;

2. Entwicklung weiterer Flächen durch Einzelfallprüfung;

3. keine Entwicklung.

Exkurs: Integrierte Lagebewertung

Bei einer integrierten Lagebewertung werden die potenziellen Wohnbauflächen daraufhin untersucht, wie gut sie infrastrukturell versorgt sind. Die wohnstandortnahe Erreichbarkeit von Einrichtungen der Nahversorgung, von Kindergärten und Schulen, von Ärzten und Apotheken sowie von ÖPNV-Haltestellen bestimmt die Lebensqualität vor Ort und entscheidet darüber, ob bzw. welche Haushalte für das neue Wohnungsangebot gewonnen werden können. Die genauere Lagebewertung potenzieller integrierter Wohnbauflächen wird anhand mehrerer Kriterien vorgenommen und führt zur Unterscheidung zwischen einer bevorzugten („A-Lage“) und einer zu empfehlenden („B / C-Lage“) Entwicklung unter Betrachtung verschiedener Erreichbarkeiten für verschiedene Zielgruppen. Untersucht werden die kleinräumigen Lagequalitäten von Standorten aufgrund ihrer Entfernungen zu folgenden zentralen Infrastruktureinrichtungen (vgl. Abb. 062):

- Nahversorgungsstandorte
- ÖPNV-Haltestellen
- Hausärzte
- Apotheken
- Schulen
- Kindertageseinrichtungen
- Spielplätze

Diese sieben Infrastrukturangebote wurden für drei verschiedene Zielgruppen hinsichtlich der in Abbildung 062 genannten Zielwerte analysiert. Die Entfernungswerte (Luftlinienentfernung) beruhen auf Empfehlungen der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) und wurden den Meerbuscher Anforderungen im Erarbeitungsprozess des ISEK weiter angepasst. Die Zielgruppenzuordnung geht ebenfalls auf die Empfehlungen des DGNB zurück und gliedert sich in die drei Zielgruppen „Kinderlose“ (Kinderlose Alleinstehende und Paare), „Familien“ (Haushalte mit Kindern) sowie „Senioren“ (Seniorenhaushalte). Den unterschiedlichen Entfernungsradien liegen zu bewältigende Fußwegedistanzen und die Annahme zugrunde, dass diese drei Gruppen unterschiedliche fußläufige Aktionsradien besitzen. Aufgrund der Nachfragesituation werden Schulen, Kindertagesstätten und Spielplätze nur für die Zielgruppe „Familien“ betrachtet. Hieraus ergeben sich folgende Lagequalitäten:

- Eine A-Lage für die jeweilige Zielgruppe liegt vor, wenn in der maßgeblichen Fußwegedistanz alle analysierten Infrastrukturangebote erreichbar sind (Bewertung: Infrastruktureinrichtungen in guter Entfernung).

- Eine B-Lage für die jeweilige Zielgruppe liegt vor, wenn in der maßgeblichen Fußwegedistanz die Maßstäbe der Gruppe „Kinderlose“ erfüllt sind (Bewertung: Infrastruktureinrichtungen in hinreichender Entfernung).

- Eine C-Lage für die jeweilige Zielgruppe liegt vor, wenn mindestens die Maßstäbe für Fußwegedistanzen der Gruppe „Kinderlose“ für einen Nahversorger und für ÖPNV-Haltestellen erfüllt sind (Nahversorgungsangebot und eine ÖPNV-Haltestelle in hinreichender Entfernung).

Abbildung 063 zeigt die integrierte Lagebewertung für Meerbusch. Die A-Lagen eignen sich insbesondere für die Zielgruppen „Familien“ und „Senioren“, mit kleinen Einschränkungen auch die B-Lagen. „Kinderlose“ besitzen den größten Aktionsradius und daher gilt für sie, dass auch in den meisten C-Lagen noch von einer integrierten Lage gesprochen werden kann.

Einen besonderen Einfluss hat der Bahnhof Osterath und die Stadtbahn auf die Lagebewertung. Aufgrund der regional bedeutenden Wirkung für den Umweltverbund werden der Einzugsbereich um den Bahnhof Osterath (1.000 m) und die Haltestellen der Stadtbahn (je 750 m) zudem als integrierte Lage und somit als bevorzugte Wohnbaufläche bewertet (vgl. Abb. 063).

Prüfabfolge der Wohnbaulandentwicklung

Die integrierte Lagebewertung deckt mit der Erreichbarkeit zentraler Infrastruktureinrichtungen bereits wichtige Kriterien ab, lässt allerdings sowohl die naturräumliche Bewertung als auch die Grundstücksverfügbarkeit bzw. die grundsätzliche Möglichkeit einer Wohnbaunutzung außer Acht. Daher sollte die integrierte Lagebewertung als erster Teil der Prüfabfolge zur Wohnbaulandentwicklung gesehen werden. Als Entscheidungshilfe bei der im Weiteren erforderlichen Bewertung von Flächen hinsichtlich einer Eignung für den Wohnungsbau wurden folgende fachlich fundierte Kriterien entwickelt:

- Flächen werden prioritär entwickelt, wenn eine gute nahräumliche Infrastruktur- und Versorgungsqualität gegeben ist (A-Lage) und wenn sie in weniger als 750 Meter Entfernung zu einem Stadtbahnhaltepunkt und näher als 1.000 Meter zum Bahnhof Osterath liegen.

- Flächen werden prioritär entwickelt, wenn keine Beeinträchtigungen von Schutzgebieten, von Entwicklungsflächen des aufzustellenden Freiraumentwicklungskonzepts und von landwirtschaftlich wertvollen Böden vorliegen.

- Flächen werden prioritär entwickelt, wenn auf ein kommunales Grundstück zurückgegriffen werden kann.

Eine prioritäre Entwicklung soll bei den Flächen erfolgen, welche die in Abbildung 064 dargestellten Qualitätskriterien erfüllen. Sofern die Mindestkriterien nicht erfüllt sind, sollte von einer Entwicklung abgesehen werden. Zur Gewährleistung der Eigenentwicklung der Ortsteile werden dennoch weiterhin Einzelfallentscheidungen erfolgen müssen. Auch hierbei sind die Kriterien zur vergleichenden Bewertung hilfreich und zeigen Handlungsansätze auf (z.B. die Verbesserung der Lagebewertung durch Anpassung des ÖPNV-Angebotes).

Um im Bedarfsfall zusätzliche Wohnbauflächenpotenziale erschließen zu können, kann im Wege einer Einzelfallprüfung geklärt werden, ob bestimmte Flächen mit vertretbarem Aufwand so entwickelt werden können, dass sie den Status einer B-Lage erfüllen oder besondere städtebauliche Gründe für diese Entwicklung sprechen. Dabei sind die Konsequenzen für die Entwicklung und Vernetzung bestehender Freiräume zu beachten. Insgesamt ergibt sich also ein individuelles Prüf- und Bewertungsverfahren selbst für einzelne nicht integrierte Flächen. Dies kann zum Ergebnis haben, dass eine Fläche durch Umsetzung geeigneter Maßnahmen als „integriert“ bewertet werden kann.

Vor Realisierung der Wohnbebauung in bevorzugten Lagen sind konkrete Zielsetzungen zu den angestrebten Zielgruppen und Wohnformen

zu entwickeln sowie Aussagen zu voraussichtlichen Auswirkungen auf benachbarte Infrastrukturen und den Verkehr zu treffen. Damit eine gezielte Wohnstandort- und Quartiersentwicklung überhaupt in größerem Maßstab betrieben werden kann, sind geeignete Maßnahmen zur strategischen Baulandentwicklung zu ergreifen.

Strategische Baulandentwicklung

Die städtischen Liegenschaften, auf denen sich aktuell Wohnbauflächenreserven in integrierten Lagen befinden, sind nicht ausreichend, um den Bedarf an bezahlbarem Wohnraum zu decken, ansprechendes Wohnen für Senioren zu realisieren oder auf die – insbesondere aufgrund des knappen Wohnraumangebotes – hohen Bodenpreise einwirken zu können. Daher ist ein effektives Konzept zur strategischen Baulandentwicklung zu implementieren, das die identifizieren Bedarfe im Blick hat und steuernd in die Wohnungsmarktentwicklung eingreifen kann.

Folgende Aspekte sollten im Mittelpunkt einer strategischen Baulandentwicklung stehen:

- die Erstellung eines Innenentwicklungskatasters,
- die verstärkte Mobilisierung von Flächen der Innenentwicklung,
- die Priorisierung der zu mobilisierenden Flächenreserven und
- der kommunale Flächenerwerb.

Erstellung eines Innenentwicklungskatasters

Größere Baulücken, Nachverdichtungspotenziale in den Siedlungen der 1950er- und 1960er Jahre sowie Flächen mit aufgegebenen Nutzungen können das bestehende Bauflächenangebot im nennenswerten Umfang erweitern. Ein Innen-

ABB 065 Einfamilienhäuser in nicht integrierter Lage
Quelle: SSR

ABB 066 Einfamilienhausbebauung in Strümp
Quelle: SSR

ABB 067 Neubaugebiet im Süden Büderichs
Quelle: SSR

ABB 068 Nachverdichtung in integrierter Lage
Quelle: SSR

entwicklungskataster, in dem die Flächen erfasst werden, ist eine wichtige Informations- und Handlungsgrundlage. Doch die Flächen sind nicht ohne weiteres mobilisierbar. Häufig gehören eine auf die Immobilieneigentümer zugehende Ansprache, eine einzelfallbezogene Beratung und Unterstützung in baulichen, planungsrechtlichen sowie finanziellen Fragestellungen und ggf. die Beseitigung planungsrechtlicher Hürden zu den notwendigen Vorleistungen. Mit Ausnahme der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen sind die übrigen Beratungsleistungen nicht von einer Kommune selbst zu erbringen, wenn sie aktiv Flächenentwicklungen anstoßen will; es ist jedoch anzuraten, auch dort aktiv zu steuern, indem z.B. die Gründung eines Beratungsnetzwerkes vorangetrieben wird.

Verstärkte Mobilisierung von Flächen der Innenentwicklung

Bei der Mobilisierung von Wohnungsbaupotenzialen in der Innenentwicklung fällt sofort der Blick auf bisher noch unbebaute Grundstücke. Es gehören aber auch untergenutzte Flächen dazu, die stärker überbaut werden könnten, ebenso Gebäude mit Potenzialen für eine Aufstockung und Dachgeschossausbau sowie der Rückbau von älteren Gebäuden mit minderwertiger Bausubstanz bei gleichzeitigem Ersatzwohnungsbau an gleicher Stelle. Sind solche Ausbaupotenziale identifiziert, bietet es sich in Gesprächen mit Immobilieneigentümern an, die Rahmenbedingungen für derartige Baumaßnahmen auszuloten. Im Zuge einer aktiven kommunalen Unterstützung sinnvoller Flächenentwicklungen sind die Möglichkeiten eines Ausbaus von preisgünstigen, barrierefreien, behindertengerechten oder preisgedämpften Wohnraum gezielt anzusprechen und auf vertraglicher Basis festzuhalten.

Zielorientierte Prioritätensetzung in der Entwicklung von Flächenpotenzialen

In der bereits dargelegten Prüfabfolge der Wohnbaulandentwicklung sind die in Meerbusch vorhandenen Wohnbaupotenziale mit zweierlei Zielsetzungen und Prüfkriterien zu bewerten, wobei diejenigen Flächen mit größtem Zielerreichungsgrad prioritär zu entwickeln wären. Eine Zielebene wird durch die stadtentwicklungspolitische Zielsetzung der Entwicklung von integrierten Wohnlagen gebildet. Eine weitere Zielebene bildet die Verbesserung der Wohnraumversorgung in Meerbusch und die Steuerung des Wohnungsbaugeschehens durch gezielte Entwicklung derjenigen Bauflächen, die einen größtmöglichen Beitrag zur Deckung der Wohnungsbedarfe aufweisen. Im Vergleich der Bewertungskriterien wird sich zeigen, dass beide Zielebenen große Schnittmengen aufweisen. Denn gerade integrierte Flächen sind im Hinblick auf die dort vorhandenen Infrastrukturen für viele und große Zielgruppen – ältere Menschen, einkommensschwache Haushalte, mittlere Einkommensgruppen usw. – von besonderer Bedeutung. Die Bewertung der Flächen in beiden Zielebenen bildet die Grundlage für Entscheidungen, welche Flächen zeitnah zu entwickeln sind.

Kommunaler Flächenerwerb

Kommunale Wohnbauflächen sind angesichts der Meerbuscher Rahmenbedingungen am Wohnungsmarkt – sehr angespannter Markt, Versorgungsengpässe für untere bis mittlere Einkommen, hohes Bodenpreisniveau – ein hocheffektives Instrument, um dafür Sorge zu tragen, dass Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten und Wohnbauvorhaben mit hoher Konzeptqualität errichtet werden. Angesichts des begrenzten Umfangs städtischer Bauflächen ist die Stadt Meerbusch bestrebt, den Weg des kommunalen Flächenerwerbs zu gehen und hierbei den erforderlichen „langen Atem“ aufzubringen.

Maßnahmen: Baulandmanagementkonzept, Baulandentwicklungsprogramm und Innenentwicklungskataster

Förderung des sozialen Wohnungsbaus

In allen Städten mit angespannten Wohnungsmärkten, so auch in Meerbusch, zeigen sich am freien Wohnungsmarkt Versorgungsengpässe bei Haushalten mit niedrigem oder geringem Einkommen. Nachdem in den zurückliegenden Jahren kaum noch sozialer Wohnungsbau betrieben wurde, die vorhandenen geförderten Bestände aber nach und nach aus der Bindung herausgefallen sind oder dies in naher Zukunft geschieht, erfolgt eine Reaktivierung des sozialen Wohnungsbaus. Die Stadt Meerbusch unterstützt diese Entwicklung u.a. mit ihrem Grundsatzbeschluss vom 25. September 2013 zum Wohnungsbau auf kommunalen Grundstücken: Ab einer Größenordnung von 20 und mehr Wohneinheiten müssen mindestens 30 % des geschaffenen Wohnraums sozial gefördert sein. Es ist zudem eine Konzentration dieses Wohnraums in integrierten Lagen anzustreben – auch wenn der Bedarf derzeit in Büderich mit Abstand am höchsten ist. Der gesamtstädtische Bedarf an geförderten Wohnungen ist auf ca. 18 Wohnungen pro Jahr zu beziffern (ohne Berücksichtigung von Wohnraumbedarfen für Flüchtlinge mit Bleibeperspektive). Die Bauleistungen der Jahre 2017 bis 2020 kommen an das Bedarfsniveau noch nicht heran. Fraglich ist jedoch, wie sie ohne Beisteuerung kommunaler Flächenreserven aufrechterhalten werden können.

Vor diesem Hintergrund kommt einerseits Instrumenten zur gezielten Widmung von Bauflächen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau und andererseits der Sicherung preisgünstiger Wohnungen im Bestand eine besondere Bedeutung zu. Die erste Zielsetzung kann über eine Ausweitung der Förderquotenregelung auf private Grundstücke bzw. durch einen aktiven kommunalen Erwerb von Wohnbauland anvisiert werden. Für die Sicherung preisgünstiger Bestandswohnungen besitzt das Instrument der „mittelbaren Belegung“ – das heißt die Förderung von bindungsfreiem Mietwohnraum bei ersatzweisen Bindungen an geeigneten Ersatzwohnungen aus dem Bestand – hohe Umsetzungschancen. Denn es wird von Wohnungsunternehmen als Instrument zur Qualifizierung und Aufwertung bestehender Wohnquartiere betrachtet. Auch sind seitens der Stadt Meerbusch im Kontakt mit den heutigen Anbietern von Sozialwohnungen Möglichkeiten der Verlängerung auslaufender Belegungsbindungen zu erörtern und adäquate kommunale Gegenleistungen zu vereinbaren.

Förderung des preisgedämpften Wohnungsbaus

Die Engpässe am örtlichen Wohnungsmarkt betreffen mittlerweile nicht nur einkommensschwache Haushalte, sondern auch mittlere Einkommensgruppen. Das für sie geeignete Wohnungsangebot lässt sich durch preisgedämpften Wohnungsneubau ausweiten. Er ist gekennzeichnet durch eine Preisgrenze von ca. 10,10 €/m² (nettokalt) bei Mietwohnraum und ca. 2.800 €/m² bei Eigentumswohnungen. Das aktuelle Angebot an preisgedämpftem Wohnraum reicht jedoch nicht aus, um den gesamten Bedarf zu decken. Derartige Eigentumswohnungen werden am Meerbuscher Markt nur noch in geringem Umfang angeboten.

Die kommunalen Handlungsmöglichkeiten für die Förderung des preisgedämpften Wohnungsneubaus sind nahezu dieselben wie im sozialen Wohnungsbau, es fehlt jedoch ein dazugehöriges, landesspezifisches Wohnungsbauprogramm. Im Zentrum steht die gezielte Widmung von kommunalen Bauflächen für dieses Wohnungsmarktsegment. Der bereits gefasste Grundsatzbeschluss zum Wohnungsbau auf kommunalen Grundstücken könnte mit Blick auf den preisgedämpften Wohnungsbau erweitert werden, sodass beide Segmente in den Fokus der Quotierungsregelung rücken. Nach wie vor sind jedoch das erreichbare Neubauvolumen und damit auch der Erfolg im Abbau von Wohnraumengpässen vom Umfang der kommunalen Bauflächenreserven abhängig. Sollte sich der erwünschte Erfolg in der Erweiterung kommunaler Flächenreserven als Voraussetzung für die Anwendung der

Quotierungsregelung nicht einstellen, wäre alternativ zu überlegen, die Regelung in abgeschwächter Form auch auf private Flächenreserven auszuweiten.

Maßnahmen: Handlungskonzept Wohnen (Marktanalyse Wohnen Meerbusch) und Innenentwicklungskataster

Entwicklung von besonderen Wohnformen

Die Wohnstandortentwicklung hat auch eine wohnungsbauliche Komponente, denn mit der Größe, der Barrierefreiheit und anderen Ausstattungsmerkmalen von Wohnungen entscheidet sich, ob der Wohnungsbestand und neu geschaffener Wohnraum der Nachfrage entsprechen. Auf kommunalen Wohnbauflächen strebt die Stadt Meerbusch durch die Flächenvergabe nach Konzeptqualität bereits heute ein vielseitiges und bedarfsgerechtes Wohnungsangebot an. Aber auch in Abstimmung mit Wohnungsbauinvestoren und Wohnungsunternehmen bestehen zu anderen Gelegenheiten Möglichkeiten der Einflussnahme. Im Fokus der Meerbuscher Haushalte stehen vorzugsweise barrierefreie Wohnungen, in Ergänzung dazu auch behindertengerechter Wohnraum, Wohnanlagen mit niedrigschwelliger Betreuung für ältere Menschen sowie gemeinschaftliche Wohnformen für Jung und Alt, vorzugsweise in gut integrierten Lagen. Auch ist der Schaffung eines transparenten Marktüberblicks für Meerbuscher Bürger Bedeutung beizumessen.

Maßnahmen: Handlungskonzept Wohnen (Marktanalyse Wohnen Meerbusch) und Wohnraum-App

Quartiere im Generationenwechsel

In Meerbusch befinden sich aktuell mehrere Gebiete im anstehenden Generationenwechsel, in räumlicher Konzentration oder angrenzend zu potenziellen Entwicklungsflächen (vgl. Abb. 036). Aufgrund der bestehenden und weiterhin hohen Nachfrage nach Wohnraum sind künftig keine „Trading-down-Prozesse“ in Wohngebieten zu erwarten. Ebenfalls geht es vor dem Hintergrund städtebaulich hochwertiger Bausubstanz nicht um den Rückbau mangelhafter Wohnungsbestände. Im Mittelpunkt steht hier die qualitätsvolle barrierefreie und energetische Sanierung als Antwort auf die Anforderungen einer alternden Stadtgesellschaft und auf steigende Energiekosten. Der kommunale Gestaltungsspielraum zur Anpassung von privaten Bestandsimmobilien ist allerdings eingeschränkt. Eine bedarfsgerechte Bestandsentwicklung erfordert deshalb die Aktivierung der Immobilieneigentümer. Aufgrund ihres tendenziell geringeren Problembewusstseins für die zukünftigen Herausforderungen müssen private Wohnungsmarktakteure bzw. Eigentümer allerdings erst dafür sensibilisiert werden. Darüber hinaus gilt es, sie aktiv bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung ihrer Immobilien zu beraten und zu unterstützen. Kommunale Förder- und Beratungsangebote können den Generationenwechsel begleiten, zur Verjüngung der Bewohnerschaft beitragen und den Umzug in seniorengerechte Wohnformen unterstützen, um Remanenzeffekten entgegenzuwirken – also z.B. dem Verbleib von gealterten Eltern oder überlebenden Ehepartnern in zu groß oder ungeeignet gewordenen Wohnungen. Auch die gezielte Errichtung barrierefreier komfortabler Wohnungen mit und ohne Betreuung in ihren angestammten Quartieren erhöht nachweislich die Umzugsbereitschaft und trägt somit dazu bei, dass familiengerechte Bestandswohnungen wieder am Markt angeboten werden.

Zudem sind die Gebiete, in denen sich der Generationenwechsel konzentriert, weiter zu beobachten und künftige Entwicklungen mit zu beachten. Insbesondere bei Wohnbauentwicklungen neben Quartieren im Generationenwechsel ist davon auszugehen, dass sich in beiden Gebieten junge Familien ansiedeln und in naher Zukunft dieselben Infrastrukturangebote (Kindergärten, Spielplätze etc.) nachfragen werden. Ein vorausschauendes Monitoring, das

die aktuellen und die zukünftigen Auslastungszahlen der Infrastrukturen mit kleinräumlichen Bevölkerungsprognosen für diese Gebiete und die in der Nähe geplanten Wohneinheiten abgleicht, kann zu einer optimalen Infrastrukturauslastung führen und zugleich den Generationenwechsel im Bestand aktiv begleiten.

Maßnahmen: Handlungskonzept Wohnen (Marktanalyse Wohnen Meerbusch) und Innenentwicklungskataster

5.3 Handlungsfeld „Hochwertiger Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort"

Bei Betrachtung des Wirtschaftsstandorts Meerbusch ergibt sich ein differentes Bild. Zum einen weist die Stadt die äußeren Merkmale eines starken Wirtschaftsstandorts auf. Hierzu zählen die unmittelbare Nähe zur Wirtschaftsmetropole Düsseldorf (und die hiermit verbundene Flughafenanbindung) sowie zu weiteren Wirtschaftszentren, die überregional gut angebundene Verkehrsinfrastruktur, aber auch die Präsenz einer Vielzahl hochqualifizierter Arbeitskräfte. Hinzu kommen mit Mollsfeld Nord I+II und Mollsfeld Süd mehrere Gewerbegebiete mit sehr hohen Standortqualitäten im Dienstleistungssektor oder aber – mit dem Areal Böhler – auch innovativere Gewerbestrukturen und ein an Bedeutung gewinnender Messestandort an der Stadtgrenze zu Düsseldorf.

Diesem Bild widerspricht, dass bestehende Potenziale nicht ausgeschöpft sind und eine stark begrenzte Anzahl an Gewerbeflächen vorhanden ist. Dem Wirtschaftsstandort Meerbusch fehlt es an einer klaren Positionierung zur zukünftigen Ausrichtung und Profilierung seiner Stärken.

Potenziale im Bestand pflegen und aktivieren

Die wenigen noch verbleibenden Potenziale im Bestand der Gewerbegebiete reichen gemäß Gewerbeflächenentwicklungsplan Meerbusch 2030 noch für die Befriedigung der Erweiterungsbedürfnisse der bereits bestehenden Gewerbebetriebe in Meerbusch. Neuansiedlungen sind hierbei nur noch im Bereich des Kleingewerbes möglich. Zur besseren Ausnutzung der Flächenpotenziale der Gewerbegebiete sowie zu deren Werterhalt und Wiederinwertsetzung sind qualitative Verbesserungen der Infrastruktur und des Erscheinungsbildes notwendig, die Aktivierung nicht oder untergenutzter Flächen sowie die Beseitigung von funktionalen und vor allem städtebaulich-architektonischen Missständen.

Aktuell fehlt es an einer konkreten Strategie, wie genau die Potenziale im Bestand aktiviert und gepflegt werden sollen. Dies ist vor dem Hintergrund einer Vielzahl an bestehenden Problemlagen und heterogenen Akteurskonstellationen keine leichte Aufgabe. Bestehende Nutzungskonflikte sind zu lösen, Bedarfe für Erweiterung sind abzufragen, geringe Flächenverfügbarkeiten auszugleichen, Modernisierungsrückstände und gestalterische Defizite im Dialog zu lösen, Mängel in der Freiraum- und Grünausstattung zu beheben und Brachflächen zu beseitigen. Aufbauend auf dem Gewerbeflächenentwicklungsplan Meerbusch 2030 und den dort analysierten Standortprofilen der einzelnen Gewerbeflächen sind eine gezielte Qualifizierungsstrategie und ein Umsetzungskonzept zu entwickeln.

Da die Stadt Meerbusch nur einen geringen Anteil der entwickelbaren Gewerbeflächen besitzt, bestehen allerdings keine direkten Eingriffsmöglichkeiten, um ungenutzte Flächen zu reaktivieren oder auf städtebaulich-architektonische Missstände einzuwirken.

Maßnahme: Aktive Gewerbeflächenentwicklungsplanung „Innovativer Wirtschaftsstandort" und städtebauliche Konzepte

Neue Standorte zielgerichtet und verträglich entwickeln

Auf Grundlage der ausgesprochen guten Ausgangssituation für eine positive Entwicklung als Wirtschaftsstandort sollte eine aktive Akquisitionspolitik unter der Prämisse der Schwerpunktsetzung als Dienstleistungsstandort weiterverfolgt werden. Zudem kann durch die gezielte

Bündelung des Arbeitskräftepotenzials in Meerbusch das Auspendleraufkommen reduziert werden und lassen sich Gewerbesteuereinnahmen in Meerbusch erzielen. Neben den genannten sehr guten externen Faktoren bietet Meerbusch selber die passende Ausgangslage für einen hochwertigen Wirtschaftsstandort. Gerade vor dem Hintergrund des Strukturwandels ändern sich die Anforderungen an einen Wirtschaftsstandort. Die Trennung von verarbeitendem Gewerbe und Dienstleistungen wird aufgelöst, was sich insbesondere darin zeigt, dass innovative Unternehmen heutzutage aus einem Konglomerat aus Produktionsbetrieben und Dienstleistern bestehen. Mit dem Wandel der Wirtschaftsstrukturen und der Nachfrage nach qualitätvollen Arbeitsorten gewinnen auch weiche Standortfaktoren an Bedeutung für das Ansiedlungsverhalten von Unternehmen. Neben Image und Adresse des Standorts ist die (städtebauliche) Qualität des Umfelds von großer Bedeutung. Zudem zeigen sich deutliche Vernetzungstendenzen der neuen Unternehmen, die sich insbesondere in Synergieeffekten durch passende Nachbarschaften ergeben und zur Standortbindung beitragen. Förderlich sind hierbei neben einer gezielten Bildung von Unternehmens-Clustern zusätzliche gemeinsam nutzbare Angebote wie Gründungszentren, Veranstaltungsräumlichkeiten, Betriebskindergärten oder Personaldienstleistungen.

Meerbusch fehlt es aktuell an einer Strategie der zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung und damit ebenfalls eine Zielsetzung, auf welche Branchen in Zukunft gesetzt werden soll. Generell bietet sich eine Konzentration auf zukunftsweisende Technologiefelder aus Wissenschaft und Wirtschaft sowie auf (wissensbasierte) Dienstleistungen an. Auch hierbei kann Meerbusch von der Nähe zu Düsseldorf und dem Umstand profitieren, dass dort die Expansionsflächen knapper werden. Hierfür ist allerdings eine deutliche Profilierung des zukünftigen Wirtschaftsstandorts notwendig, damit Standortvorteile (Gewerbeflächenkosten, Expansionsmöglichkeiten, Mobilitätsangebote,

ABB 069 Gewerbegebiet Mollfseld 1
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 070 Areal Böhler
Quelle: SSR

ABB 071 KHW-Haus im Office-Park Meerbusch
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 072 Office-Park Meerbusch
Quelle: SSR

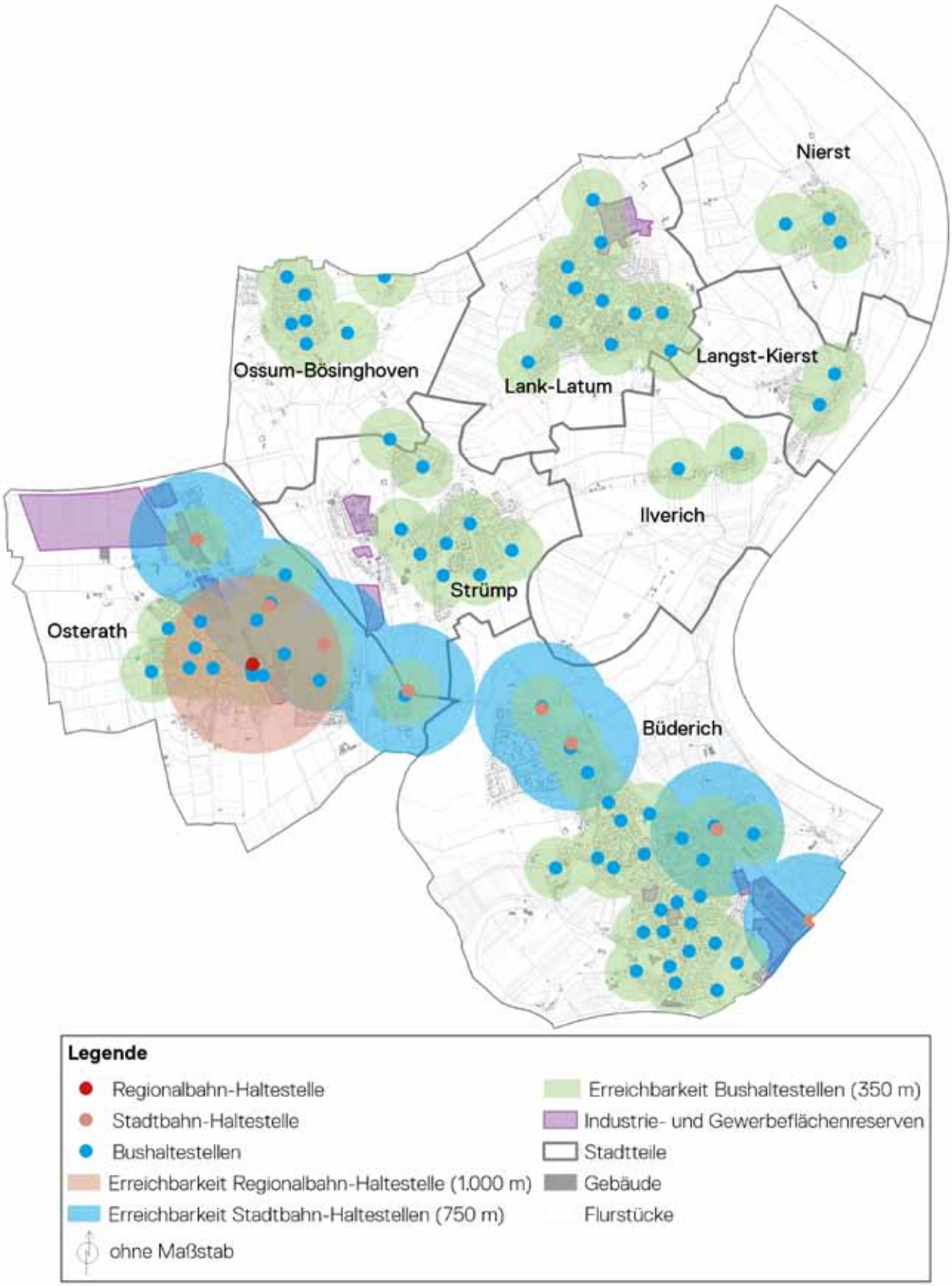


ABB 073 Verkehrliche Anbindung und Erschließung der Gewerbeflächen mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Quelle: SSR

weiche Standortfaktoren etc.) hervorgehoben werden und eine deutliche Abgrenzung zu Düsseldorf erreicht werden kann. Die Verfolgung einer Wirtschaftsstrategie mit Identifizierung von Branchen, die zu Meerbusch passen und die zudem in Düsseldorf ihre Flächenbedürfnisse nicht befriedigen können, ist daher unumgänglich.

Durch die Fokussierung auf die Ansiedlung solcher Wirtschaftsbereiche kann Meerbusch sich als Standort stärken und gegenüber dem stark logistisch geprägten Nachbarn Krefeld profilieren. Die Entwicklung des interkommunalen Gewerbegebiets ist daher voranzutreiben.

Vertiefung: Interkommunales Gewerbegebiet

Das interkommunale Gewerbegebiet nimmt die Schlüsselrolle zur zukünftigen Gewerbeentwicklung in Meerbusch ein. Es wird somit den Wirtschaftsstandort maßgeblich prägen. Insgesamt soll die ca. 72 ha große Fläche auf Meerbuscher Seite gemeinsam mit Krefeld entwickelt werden. Auch wenn die ausgewiesenen Flächen für das Gebiet den Gewerbeflächenbedarf Meerbuschs deutlich übersteigen, belegt der überregionale Flächenbedarf doch die langfristig realistische Nachfrageperspektive, sodass dem interkommunalen Gewerbegebiet für die Bedarfsdeckung eine zentrale Bedeutung zukommt. Dies liegt auch am Stellenwert einer möglichen Flächensicherung der Unternehmen, denn standortnah verfügbare Expansionsflächen stellen einen wichtigen Standortfaktor dar. Zudem sind aufgrund der niedrigeren Gewerbebaulandpreise bereits jetzt „Überschwappeffekte“ aus dem Ballungsraum Rhein-Ruhr zu beobachten.

Die Basis für einen hochwertigen Dienstleistungsstandort ist durch die Anknüpfung an das Gewerbegebiet Mollsfeld auf der Westseite der Krefelder Straße zunächst gegeben. Die städtebauliche Qualität des interkommunalen Gewerbegebiets auf Meerbuscher Seite ist an der des Mollsfelds zu orientieren. Hierzu gehören auch hochwertige Grün- und Freiräume. Um eine städtebauliche Geschlossenheit und Einheitlichkeit zu erreichen, sollten maximal dreigeschossige Gebäude in Blockrandbebauung dominieren. Aufgrund der großen Flächenverfügbarkeit sollte bei der Entwicklung des Gewerbegebiets ein langer Atem bewiesen werden. Insofern ist eine langfristige Entwicklungsperspektive in mehreren Bauabschnitten anzupeilen, sodass noch Möglichkeiten zur Nachjustierung und Expansion bestehen.

Bei der Realisierung des interkommunalen Gewerbegebiets bedarf es analog zu einem langfristigen Entwicklungshorizont einer entsprechenden Vision, die sich abzeichnende Trends der Gewerbe- und Industrieentwicklung aufgreift und zugleich die zukünftige Arbeitswelt einbindet. Dieser Aspekt sollte vor dem Hintergrund einer sich stets verändernden Arbeitswelt und sich verändernder Ansprüche an das Arbeitsumfeld auch im interkommunalen Gewerbegebiet mitgedacht werden. Dies betrifft zum einen die städtebauliche Gestaltung, zum anderen aber ein ansprechendes Angebot (z.B. soziale Infrastruktur, Gastronomie) für die Beschäftigten.

Aufgrund seiner günstigen Lage im Ballungsraum Düsseldorf und des daraus resultierenden hohen Fachkräfteaufkommens kann Meerbusch sich diesen Standortvorteil für die Entwicklung zunutze machen. Bei der Ansiedlung von Unternehmen sollte neben einer Fokussierung auf diese Gruppen ebenfalls die räumliche Nähe zu verschiedenen Hochschulstandorten betrachtet werden, um ggf. Forschungseinrichtungen anzusiedeln und entsprechende Kooperationen aufzbauen.

Vor dem Hintergrund der Größe und des Umsetzungshorizonts ist frühzeitig ein Netzwerk an Unterstützern und Verbündeten für dieses Vorhaben zu initiieren. Dieses sollte zum einen Akteure der politischen Ebene (Bezirks- und Landesregierung), zum anderen solche in Unternehmen und Hochschulen umfassen.

Das für Meerbusch zu erwartende MIV-Aufkommen wird im städtebaulichen Strukturkonzept zum interkommunalen Gewerbegebiet aufgrund der guten überörtlichen verkehrlichen Anbindung als eher gering eingeschätzt. Hiernach werden nur 5% der Verkehre über die Krefelder Straße nach Osterath geführt, wobei diese vor allem aber von und nach Meerbusch erfolgen und somit keine externe Verkehrsbelastung darstellen. Aufgrund der hohen Beschäftigtenzahlen im Dienstleistungssektor entsteht in der Folge ein hoher Bedarf an Parkplätzen, wenn parallel der Umweltverbund nicht entsprechend gestärkt wird. Das interkommunale Gewerbegebiet weist als einziges Gewerbegebiet in Meerbusch deutliche Erschließungsmängel durch den ÖPNV auf (siehe Abb. 073). Zur Förderung des Umweltverbunds sind hierbei dennoch direkt integrierte Mobilitätslösungen mitzuentwickeln. Hierzu gehören verkehrliche Maßnahmen (z.B. ein Shuttle-Verkehr von der Stadtbahnhaltestelle „Görgesheide“ ins interkommunale Gewerbegebiet oder eine direkte Busanbindung zum Bahnhof Osterath zu Zeiten des Berufsverkehrs), aber auch informelle Abstimmungen mit den Unternehmen vor Ort über die Einführung von Jobtickets für den ÖPNV.

Maßnahme: Aktive Gewerbeflächenentwicklungsplanung „Innovativer Wirtschaftsstandort” und integrierte Mobilitätskonzepte

Wirtschaftsstandort Zentren

Zum Wirtschaftsstandort Meerbusch gehören allerdings nicht nur die besonders ausgewiesenen Gewerbegebiete, sondern ebenfalls die Zentrenbereiche, die traditionell kleinteiligere Strukturen von Handel und Dienstleistung beherbergen. Die Stadtteilzentren von Büderich, Lank-Latum, Osterath und Strümp werden aktuell bereits als Dienstleistungsstandorte genutzt, allerdings liegt der Fokus deutlich auf der Handelsnutzung. Vor dem Hintergrund eines hohen Kaufkraftabflusses, vorherrschend kleiner Ladeneinheiten, einer Zunahme des Online-Handels und einer in der Folge aktuell leicht instabilen Einzelhandelslage in bestimmten Bereichen sollte Dienstleistungsnutzung in den Zentren verstärkt als Stabilisierungsfaktor betrachtet werden. Denn die Stadtteilzentren weisen Standortqualitäten auf, die neben dem Handel genauso für arbeitsplatzintensive Büros, Verwaltungen, Dienstleistungsbetriebe und freiberuflich Tätige gelten. Hierzu gehören ein attraktives und aktives städtisches Umfeld, eine gute verkehrliche Anbindung und eine repräsentative Lage. Umgekehrt wirken alle diese Betriebe und Unternehmer als belebendes Element und Frequenzbringer, welche die umliegenden Einzelhandelseinheiten stabilisieren und die Zentren als multifunktionale Räume unterstützen. Somit werden diese den Einzelhandel als „Leitnutzung“ ergänzenden Funktionen und Nutzungen zur Stabilisierung der Funktionsfähigkeit und Attraktivität der zentralen Versorgungsbereiche an Bedeutung gewinnen.

Die bestehenden Dienstleistungseinheiten sind daher zu erheben und ergänzend zum Gewerbeflächenentwicklungskonzept um Profilbildung und strategischen Aussagen zu ergänzen. Zudem ist bei der Standortbestimmung von Angeboten der öffentlichen Infrastruktur die Stärkung der Versorgungssicherheit stets mit in den Blick zu nehmen.

Maßnahme: Städtebauliche Konzepte und Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts

5.4 Handlungsfeld „Vielfältiger Natur- und Landschaftsraum"

Meerbusch bietet ein breites Angebot an naturräumlichen Qualitäten, die sowohl den Bedürfnissen des Klima- und Umweltschutzes als auch der Naherholung dienen. Zudem bietet Meerbusch aufgrund der Lage am Rhein und durch die ehemaligen Rheinarme eine einzigartige Naturlandschaft, die es zu schützen und zu entwickeln gilt. Der Erlebbarmachung hochwertiger Landschaftsräume – im Einklang mit dem Naturschutz – kommt eine wichtige Rolle bei der zukünftigen Entwicklung zu. Neben der ökologischen Bedeutung haben Natur und Landschaft eine wichtige Erholungsfunktion für die Meerbuscher Bevölkerung. Dies führt sogar dazu, dass die geringe Anzahl an innerstädtischen öffentlichen Grünflächen von bestimmten Bevölkerungsgruppen nicht als Mangel wahrgenommen wird.

Sicherung und Qualifizierung der innerstädtischen Grünflächen

Die drei innerstädtischen öffentlichen Grünflächen (Rathauspark in Osterath, Hallenbadpark in Büderich, Grünfläche an der Insterburger Straße in Osterath) müssen aufgrund der die Siedlungsbereiche umgebenden Freiraumqualitäten nicht in dem Maße Erholungs- und Freizeitfunktionen erfüllen wie vergleichbare Flächen in anderen Städten. Infolgedessen werden die bestehenden Mängel an Funktionalität und Aufenthaltsqualität von der Bevölkerung kaum wahrgenommen. Jedoch können die sich in zentralen Lagen befindlichen Grünflächen aktiv zur Zentrenstärkung beitragen, weshalb ihre Funktionalität und Freiraumqualität zu untersuchen ist, um sie entsprechend aufzuwerten. Zudem ist zu prüfen, inwiefern durch die funktionale Ergänzung mit weiteren Einrichtungen für Naherholung und Sport eine Attraktivitätssteigerung erreicht werden kann. Die wenigen innerstädtischen Grünflächen sollten keinen anderweitigen Flächenansprüchen zum Opfer fallen und entsprechend gesichert werden.

Maßnahme: Freiraumentwicklungskonzept (aktuell in Erarbeitung) und städtebauliche Konzepte

Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Rheinufer

Das Thema der Gewässernutzung rückt aktuell in der Stadtentwicklungsplanung immer stärker in den Fokus; sei es als attraktivierendes Element des Wohnumfelds, aufgrund seiner ökologischen Funktion, als Element einer Anpassungsstrategie an den Klimawandel oder auch als zentraler Baustein der Naherholung. Obgleich der Rhein die gesamte Ostgrenze Meerbuschs ausmacht, spielt das Rheinufer im Lebensalltag der Meerbuscherinnen und Meerbuscher bisher jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

Auch wenn bereits im Zuge der Deichsanierung umfangreiche Arbeiten am Rheinufer stattfanden, gibt es mit Ausnahme des Fährbereichs (Fähre nach Kaiserswerth) nur eingeschränkte Möglichkeiten, den Rhein erleben zu können. Das Rheinufer ist lediglich durch kleine Wirtschaftswege erschlossen. Zwar ist es möglich, an das Ufer zu gelangen, allerdings nicht über befestigte Wege.

Die Erreichbarkeit des Rheins und die Naherholungsqualität am Rhein sind deshalb zu erhöhen. Zum einen geht es um den Ausbau besserer Wegeverbindungen, zum anderen sind punktuell hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten am Rhein zu schaffen. Bei sämtlichen Planungen ist den Belangen des Hochwasserschutzes und dem Schutz der unberührten Landschaft Rechnung zu tragen.

Maßnahme: Freiraumentwicklungskonzept (aktuell in Erarbeitung)

Naturerlebnisbereiche weiter Ausbauen und Vernetzen

Die einzelnen Freiräume bieten unterschiedliche naturräumliche Ausprägung und gliedern Meerbusch in unterschiedliche Naturerlebnisbereiche. Viele der Freiräume sind bereits heute vielfach vernetzt, wie beispielsweise die Ilvericher Altrheinschlinge mit dem Rheinufer; wohingegen der Freizeitpark Eisenbrand weniger gut angebunden ist. Die Verbindungen zwischen den vorhandenen Freiraumbereichen sollen ausgebaut und verstärkt werden, um perspektivisch ein zusammenhängendes Freiraumsystem zur Verknüpfung von Siedlungsräumen und freier Landschaft zu schaffen. Eingebunden werden bereits vorhandene hochwertige Natur- und Landschaftsräume, zukünftig zu entwickelnde Bereiche und wichtige Verbindungsräume. Unterstützt wird die naturräumliche Verbindung und Entwicklung durch den entsprechenden Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes in diesen Bereichen, um das Naturerlebnis zu steigern (vgl. Abb. 078). Hierbei sind insbesondere die Bereiche des Rheinufers, der Ilvericher Altrheinschlinge, des Eisenbrands und der weiteren Bürgerwäldchen, des Latumer Bruchs und des Meerer Buschs miteinander zu vernetzen.

Maßnahme: Freiraumentwicklungskonzept (aktuell in Erarbeitung) und städtebauliche Konzepte

Entwicklung einer langfristigen Perspektive zur Sicherung der Freiraumqualität

Meerbusch besitzt aufgrund seines naturräumlichen Potenzials eine hohe Sensibilität, was die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum betrifft. Ebenfalls leisten Gestalt und Beschaffenheit des Freiraums einen bedeutenden Beitrag zum Identitätsverständnis der Meerbuscherinnen und Meerbuscher als Bürgerinnen und Bürger einer „Stadt im Grünen“.

ABB 074 Blick auf Rheinufer und Flughafenbrücke
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 075 Rheinufer bei Langst-Kierst
Quelle: SSR

ABB 076 Infotafel Ilvericher Altrheinschlinge
Quelle: SSR

ABB 077 Latumer See
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 078 Freiraumverbund Meerbusch
Quelle: SSR

Eine Strategie, die die Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Freiraumplanung vereint, gibt es indes nicht. So fehlen auch Aussagen darüber, wie neue grünräumliche Potenziale und Qualitäten zu erschließen und zu vernetzen sind. Ebenfalls fehlt eine gesamträumliche Betrachtung der verschiedenen Planungen, beispielsweise zur Sicherung und Entwicklung der hochwertigen Kulturlandschaft, zur Steuerung des Ökopools und der Ausgleichflächen, zur Förderung eines vermehrten Waldanbaus. Auch fehlen derzeit Strategien zur Einbindung des Freiraumpotenzials bei der Anpassung an den Klimawandel, aber auch Maßnahmen zur Erhöhung der Naherholungsqualität und des unterstützenden Ausbaus der Nahmobilität.

Das ISEK bietet eine gute Grundlage, um eine langfristige Perspektive mit strategischen Leitlinien und weiteren Maßnahmen für die Freiraumentwicklung zu gewährleisten.

Maßnahme: Freiraumentwicklungskonzept (aktuell in Erarbeitung)

ABB 079 Bürgerwäldchen
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 080 Landschaftsraum
Quelle: SSR

ABB 082 Hallenbadpark
Quelle: SSR

ABB 081 Rathauspark
Quelle: SSR

5.5 Handlungsfeld „Lebendige Stadtteilzentren"

Die polyzentrische Stadt Meerbusch hat kein dominierendes Stadtzentrum. Deshalb ist die Funktionsfähigkeit der einzelnen Stadtteilzentren umso wichtiger, denn sie übernehmen teilweise auch mittelzentrale Aufgaben. Es geht darum, alle Stadtteilzentren den lokalen Erfordernissen entsprechend auszustatten und Disparitäten entgegenzuwirken. Zugleich ist zu beachten, dass die Stadtteile Osterath und Büderich aufgrund ihrer Größe, Lage und ÖPNV-Anbindung im Fokus stehen, wenn es um die Wahrnehmung gesamtstädtischer Aufgaben und um die räumliche Schwerpunktsetzung zukünftiger Entwicklungen geht.

Abgestufte Zentrenstruktur

Osterath und Büderich sind die Stadtteile mit den meisten Einwohnern, der besten Anbindung an den ÖPNV und dem höchsten Ausstattungsgrad an öffentlicher Infrastruktur. Sie können somit als Stadtteile mit gesamtstädtischer Versorgungsfunktion betrachtet werden.

Da jedes Angebot für seine Tragfähigkeit eine gewisse Bevölkerungsdichte und absolute potenzielle Nutzerzahlen benötigt, sind räumliche Unterschiede bei Angebotsniveau und -dichte unvermeidbar. Dies zeigt sich unmittelbar bei privatwirtschaftlich getragenen Angeboten, so beispielsweise auch im Einzelhandel. Je nach Größe und aktuell vorhandener Ausgangslage ergeben sich zwischen den Stadtteilen Unterschiede im Versorgungsniveau. Eine möglichst gute und effiziente wohnortnahe Versorgung wird zum einen erreicht durch ein abgestuftes Zentrensystem mit unterschiedlichem Ausstattungsgrad, zum anderen durch eine Ausrichtung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die bereits gut versorgten Lagen.

Daraus folgt, dass der Schwerpunkt zukünftiger Entwicklungen im Stadtgebiet primär auf den Stadtteilzentren Büderich und Osterath und sekundär auf den Stadtteilzentren Lank-Latum und Strümp liegen sollte. Deshalb sind jegliche neu anzusiedelnden Einrichtungen, die eine Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt beinhalten, in den beiden Hauptzentren zu bündeln. Insbesondere für publikumsintensive Einrichtungen gilt darüber hinaus, dass sie möglichst in oder nahe den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln sind.

Dieser in gewissem Rahmen herausgehobenen Stellung von Osterath und Büderich muss durch Gewährleistung einer sehr guten Erreichbarkeit beider Stadtteilzentren Rechnung getragen werden; dies betrifft vor allem die qualifizierte Anbindung an die K-Bahn.

Die zukünftige Siedlungsentwicklung ist daher auf die Stadtteile Osterath und Büderich zu konzentrieren. Zukünftig sollen 75% aller in Meerbusch realisierten Wohneinheiten in diesen beiden Stadtteilen realisiert werden. Durch diese deutliche Schwerpunktlegung wird weiterhin die Eigenentwicklung der anderen Stadtteile gewährleistet. Denn: Grundsätzlich ist in allen Stadtteilen eine angemessene Eigenentwicklung zu ermöglichen, damit sie als funktionsfähige Siedlungsräume mit eigener, wohnortnaher Grundversorgung Bestand haben.

Maßnahme: Umsetzung des „Ausstattungskatalogs"

Ausstattungsstandards für die Zentren

Ein Stadtteilzentrum muss bestimmte Aufgaben erfüllen, damit es als solches funktionieren kann und anerkannt wird. Die Individualität eines jeden Stadtteils und unterschiedliche Größen-

verhältnisse führen aber zu Abstufungen bei der Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen. Für die vier größeren Stadtteile von Meerbusch wird eine „Gehobene Grundversorgung“ als hoher Standard einer wohnortnahen Versorgung angestrebt (vgl. Abb. 083). Dies bedeutet, dass ein relativ breites Spektrum an öffentlich und privat unterhaltenen Einrichtungen vorhanden ist – seien es Supermärkte für die Nahversorgung, Hausarztpraxen und Apotheken, Grundschulen und Kindertagesstätten, Jugendzentren und Altenbegegnungsstätten oder auch Sportstätten. In kleinen Stadtteilen (wie Ossum-Bösinghoven und den drei Rheingemeinden) lässt sich diese „Gehobene Grundversorgung“ nur im Versorgungsverbund mit einem benachbarten Stadtteil herstellen und kann ein Mindeststandard („Einfache Grundversorgung“) nur für die Ausstattungsmerkmale garantiert werden, die in kommunaler Verantwortung liegen; also z.B. nicht für das Vorhandensein eines Supermarktes oder eines Hausarztes. In Meerbusch betrifft dies die Einwohner der Rheingemeinden, die sich in Lank-Latum teilversorgen müssen, sowie Ossum-Bösinghoven, dessen Bewohner sich nach Strümp orientieren können. Die relativ kleinen Stadtteile Lank-Latum und Strümp wiederum profitieren davon, dass ihre Zentralen Versorgungsbereiche diese Verbundfunktion übernehmen (vgl. Abb.092).

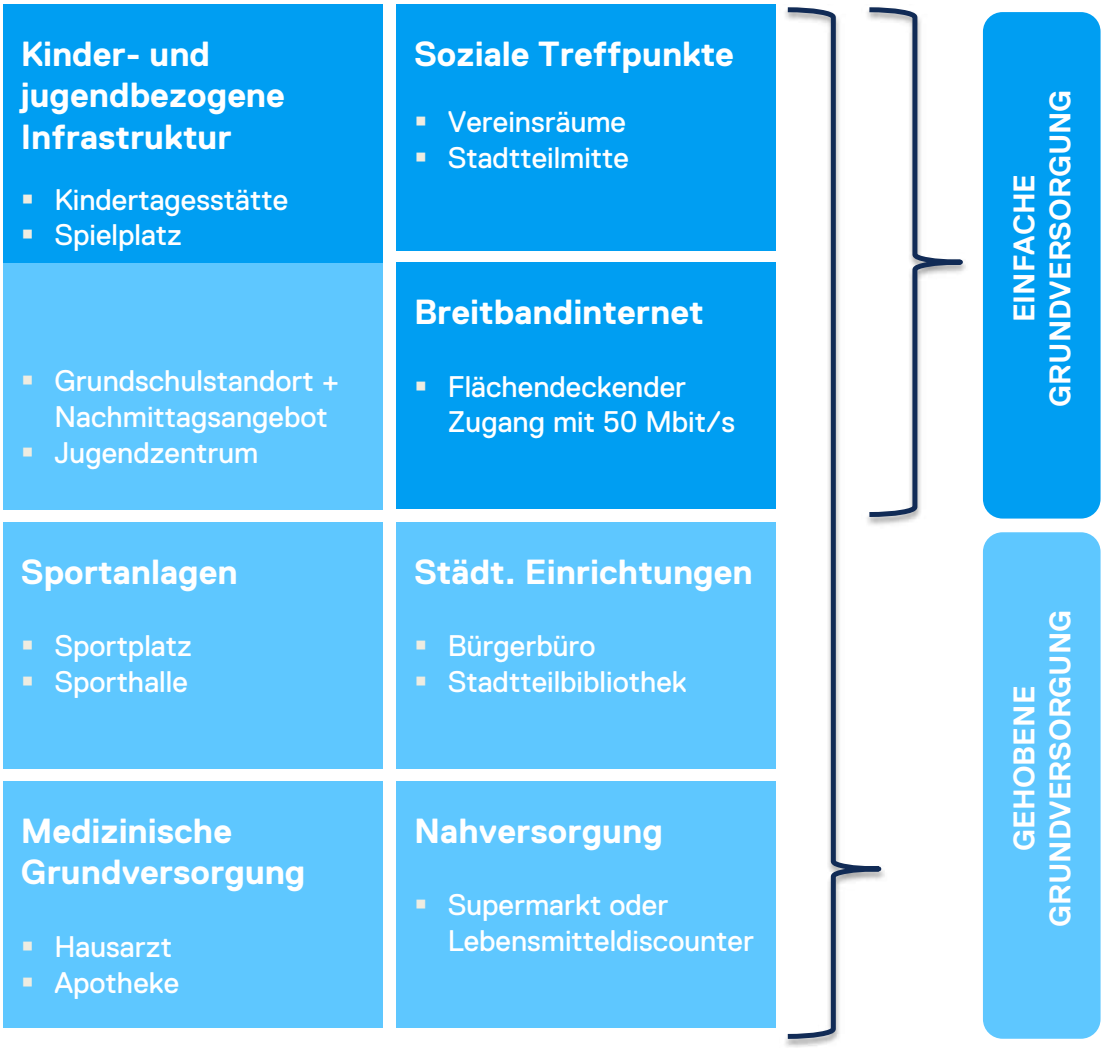


ABB 083 „Ausstattungskatalog” der Stadtteilzentren
Quelle: SSR

Durch die Einhaltung der Ausstattungsstandards für die Stadtteilzentren wird sichergestellt, dass Meerbusch ein attraktiver Standort für alle Bevölkerungsgruppen bleibt. Insbesondere Familien und die zunehmend älter werdenden Haushalte sind auf eine gute Ausstattung mit täglich genutzten Einrichtungen angewiesen.

Maßnahme: Umsetzung des „Ausstattungskatalogs" und Sportstättenentwicklungskonzepts

Stadtteilzentren durch Nutzungsmix weiter stärken

Um die Ausstattung von Stadtteilzentren mit verschiedensten Versorgungseinrichtungen dauerhaft zu gewährleisten, genügt es nicht, die Entwicklung von Angebot und Nachfrage sich selbst zu überlassen; zu groß ist die Gefahr, dass z.B. einzelne Leerstände von Ladenlokalen ganzen Stadtteilzentren ein negatives Image verschaffen. Insofern beinhaltet das Handlungsfeld „Stadtteilzentren" immer auch Bemühungen auf kommunaler Seite, die Rahmenbedingungen der Versorgungseinrichtungen zu verbessern und negativen Entwicklungen entgegenzuarbeiten. Durch die Ansiedlung zusätzlicher Dienstleistungseinrichtungen und eine größere Nutzungsmischung lassen sich Stadtteilzentren beleben, doch liegt dies im Wesentlichen in der Regie privater Akteure. Die Kommune hat Einflussmöglichkeiten vor allem durch die Gestaltung des öffentlichen Raums und durch eine verbesserte Erreichbarkeit der Zentren. In Meerbusch geht es in diesem Zusammenhang vor allem um die weitere Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Geschäftsstraßen der Stadtteilzentren, um die Fortführung von Radwegen des Freizeitverkehrs in die Zentren und um die Anlage von Knotenpunkten des Busliniennetzes in diesen zentralen Lagen. Soweit in Büderich und Osterath vorhanden, sollten im Interesse einer größeren Attraktivität der Stadtteilzentren auch Aufenthaltsqualität und Funktionalität der innerstädtischen Grünflächen erhöht werden.

Maßnahme: Verfügungsfonds und Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts

Innerstädtische Bereiche mit besonderem Gestaltungsanspruch

Stadtteilzentren sind mehr als Orte der Nahversorgung. Sie heben sich auch städtebaulich von umliegenden Siedlungsbereichen ab, besitzen teilweise bereits eine hohe Aufenthaltsqualität und einen spezifischen Charakter. Sie bieten ein Erscheinungsbild, das dem gesamten Stadtteil eine lokale Identität gibt und das von außen wahrgenommene Image beeinflusst. Im Idealfall sind historisch gewachsene Strukturen erlebbar, wie etwa in den Zentren von Osterath und Lank-Latum. Insgesamt profitieren auch die kleineren Stadtteile von Meerbusch (insbesondere die sehr kleinen Rheingemeinden) davon, dass sie als früher selbstständige Kommunen ein individuelles Profil besitzen.

Lebendige Stadtteilzentren nehmen insofern auch eine ideelle Funktion wahr. Sie dienen der örtlichen Bevölkerung als Identifikationsorte und zeichnen sich durch eine besondere baukulturelle Qualität aus, repräsentieren zumeist auch ein baugeschichtliches Erbe. Die Bühne zur Wahrnehmung bieten der öffentliche Raum, bauliche Ensembles, Straßen, Plätze und sonstige Freiflächen.

Alle Bereiche von hoher Außenwirkung und Bedeutung für das Stadtimage sind mit einem besonderen Anspruch an die Gestaltung zu entwickeln. Hierbei ist zu bedenken, dass die Kommune bei eigenen Bauvorhaben eine Vorbildfunktion hat und eine entsprechende Qualitätsdiskussion zu prägenden Projekten führen sollte.

Es gibt in allen vier größeren Stadtteilzentren bereits Planungen, für die eine besondere Qualitätssicherung wichtig erscheint – so z.B. die städtebauliche Verbindung des Frischemarkts in Osterath durch das Gebiet des zukünftigen Bahnhofs mit dem Stadtteilzentrum, der Hallen-

badpark und der Rathausplatz in Büderich sowie generell die städtebauliche Aufwertung des zentralen Bereichs von Strümp. In Lank-Latum wiederum wird es insbesondere darum gehen, eine funktionale Qualitätssicherung zu erreichen, denn hier ist der Einzelhandelsbesatz aufgrund ungenügend großer Ladeneinheiten gefährdet. Daher werden diese Herausforderungen für die Stadtteilzentren in Fokusräumen genauer betrachtet (Kapitel 6) .

Maßnahme: Institutionalisierung der Baukultur und städtebauliche Konzepte

ABB 084 Stadtteilzentrum Büderich
Quelle: SSR

ABB 085 Stadtteilzentrum Osterath
Quelle: SSR

ABB 086 Stadtteilzentrum Lank-Latum
Quelle: SSR

ABB 087 Stadtteilzentrum Strümp
Quelle: SSR

5.6 Handlungsfeld „Qualifizierte Nahversorgung"

Meerbuschs Einzelhandel leidet angesichts der räumlichen Nähe von zwei Oberzentren und seiner untergeordneten regionalen Stellung unter dem hohen Abfluss lokaler Kaufkraft ins Umland. Weitere Gefahren für den stationären Handel gehen vom stärker werdenden Online-Handel aus. Städte und Gemeinden können das Einzelhandelsangebot schwerlich steuern und entwickeln, da sie keine direkten Eingriffsmöglichkeiten haben, um Ansiedlungen eines hochwertigen Besatzes zu fördern oder auch negativen Entwicklungen (Leerstände oder auch Ein-Euro-Shops) entgegenzuwirken. Da der Einzelhandel eine tragende Säule für lebendige und attraktive Stadteilzentren ist und insbesondere eine identitätsprägende Funktion erfüllt, sind kommunale Maßnahmen zu ergreifen, um ihn zu sichern und zu stärken. Insbesondere ist eine qualifizierte Nahversorgung, mit einer breiten Angebotsvielfalt, entsprechendem Service und seiner Funktion als sozialer Treffpunkt sicherzustellen.

Qualitätsoffensive Einzelhandel starten

Qualität und Preis von Produkten des Einzelhandels werden immer vergleichbarer und die Waren sind standortungebunden verfügbar. Die Qualität des einzelnen Produkts sowie seine Präsentation treten daher in den Vordergrund. Insbesondere in Meerbuschs zentrenprägenden, umsatzstarken, häufig inhabergeführten kleinteiligen Betrieben entscheiden diese Aspekte über die Zukunftsfähigkeit der Geschäfte. Eine Bündelung von Marketingstrategien zur Frequenzsteigerung und unterstützende Maßnahmen der Einzelhändler tragen zur Stärkung des örtlichen Einzelhandels bei.

Aktuell beteiligt sich Meerbusch bereits sehr aktiv an der von der IHK Mittlerer Niederrhein initiierten Imagekampagne „Heimatshoppen". Hierbei wird der stationäre Handel vor Ort durch eine zentrale Kampagne öffentlichkeitswirksam in den Fokus gestellt. Zudem wird bei der potenziellen Kundschaft das Bewusstsein geschärft, dass sie durch ihr Einkaufsverhalten aktiv das lokale Einzelhandelsangebot fördert und somit für ihr Lebensumfeld mit verantwortlich ist. Damit der Einzelhandel sich weiterhin stark präsentieren kann, sind weitere frequenzsteigernde Maßnahmen zu ergreifen, die zur erhöhten Kundenzufriedenheit beitragen. Hierzu können vereinheitlichte und erweiterte Rahmenöffnungszeiten gehören (z.B. Einführung durchgehender Ladenöffnungszeiten), einheitlich thematisch gestaltete Schaufenster, eine Weihnachtsbeleuchtung oder auch der Ausbau des „Freifunks" in den Zentren.

Die Maßnahmen zur Qualitätsoffensive im Einzelhandel sollen in regelmäßigen Abständen erfolgen, sodass die ortsansässigen Kunden sich dauerhaft mit dem lokalen Angebot identifizieren und in der Folge selbst aktiv zu dessen positiver Entwicklung beitragen wollen.

Maßnahme: Verfügungsfonds

Lokale Zusammenarbeit in den Zentren stärken

Einkaufen ist allerdings mehr als reines sich Versorgen. Vielmehr rückt das Einkaufserlebnis stärker in den Fokus. Fern der reinen Bedarfsdeckung wird Einkaufen zur Freizeitgestaltung, zur Kommunikationsmöglichkeit und zum Erholungsfaktor. Fernab der uniformer werden Innenstädte der Großstädte werden Möglichkeiten zum „Flanieren" und „Bummeln" gesucht, gern auch in beschaulicherem Ambiente als im Trubel der Großstadt. Meerbusch bietet mit seinen vier verschiedenen Stadtteilzentren und den dort befindlichen zentralen Versorgungs-

bereichen unterschiedliche städtebauliche Qualitäten. Während Lank-Latum eher das Einkaufen in einem historischen Stadtkern ermöglicht, bietet Büderich die Umgebung eines urbanen Quartiers und Strümp eine kleinräumige Konzentration, wohingegen Osterath sich neben seinem breiten Einzelhandelsbestand durch sein vielseitiges gastronomisches Angebot auszeichnet. Grundsätzlich gilt dabei: Je attraktiver und belebter ein Quartier ist, umso mehr Laufkundschaft wird gebunden und umso höher ist der potenziell erzielbare Umsatz. Dass dies nicht zwangsläufig so ist, ist in Meerbusch allerdings gut zu beobachten, da mit den bestehenden Qualitäten der Stadtteilzentren die Kaufkraftabflüsse nicht verhindert werden können.

Um die Umfeldqualitäten in den Stadtteilzentren zu steigern und sich im Standortwettbewerb mit den größeren Zentren in der Region besser zu positionieren, ist die Bildung von Interessensgemeinschaften der lokalen Einzelhändler ein probates Mittel.

Die Bildung von Interessensgemeinschaften an sich ist nichts Neues und auch in Meerbusch in Form von Werbegemeinschaften erprobt. Allerdings gestalten sich Bildung und Fortbestand einer Interessensgemeinschaft häufig problematisch, obwohl die Erfolge eines funktionierenden Zusammenschlusses unbestritten sind. Insbesondere Aktionen des Standortmarketings und der Durchführung von Events machen Erfolge schnell sichtbar. Zusammenschlüsse der Einzelhändler können jedoch noch mehr leisten. Insbesondere in der jüngeren Vergangenheit hat sich vielerorts gezeigt, dass Grundeigentümer und Gewerbetreibende sich zusammengeschlossen haben, um gemeinsam durch geeignete Aktivitäten das Quartier aufzuwerten. Beispielsweise wurden kleinere Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum ergriffen (Möblierung, Bepflanzung etc.), Pflege und Reinigungsleistungen finanziert oder aber auch sozialpolitische Leistungen erbracht (z.B. Integration von Langzeitarbeitslosen). Die Fülle an verschiedenen erbrachten Maßnahmen trägt zur Standort-

ABB 088 Frischemarkt Osterath
Quelle: SSR

ABB 089 Zukünftiger Drogeriemarkt in Lank-Latum
Quelle: SSR

ABB 090 Deutsches Eck
Quelle: SSR

ABB 091 Boverter-Center
Quelle: SSR

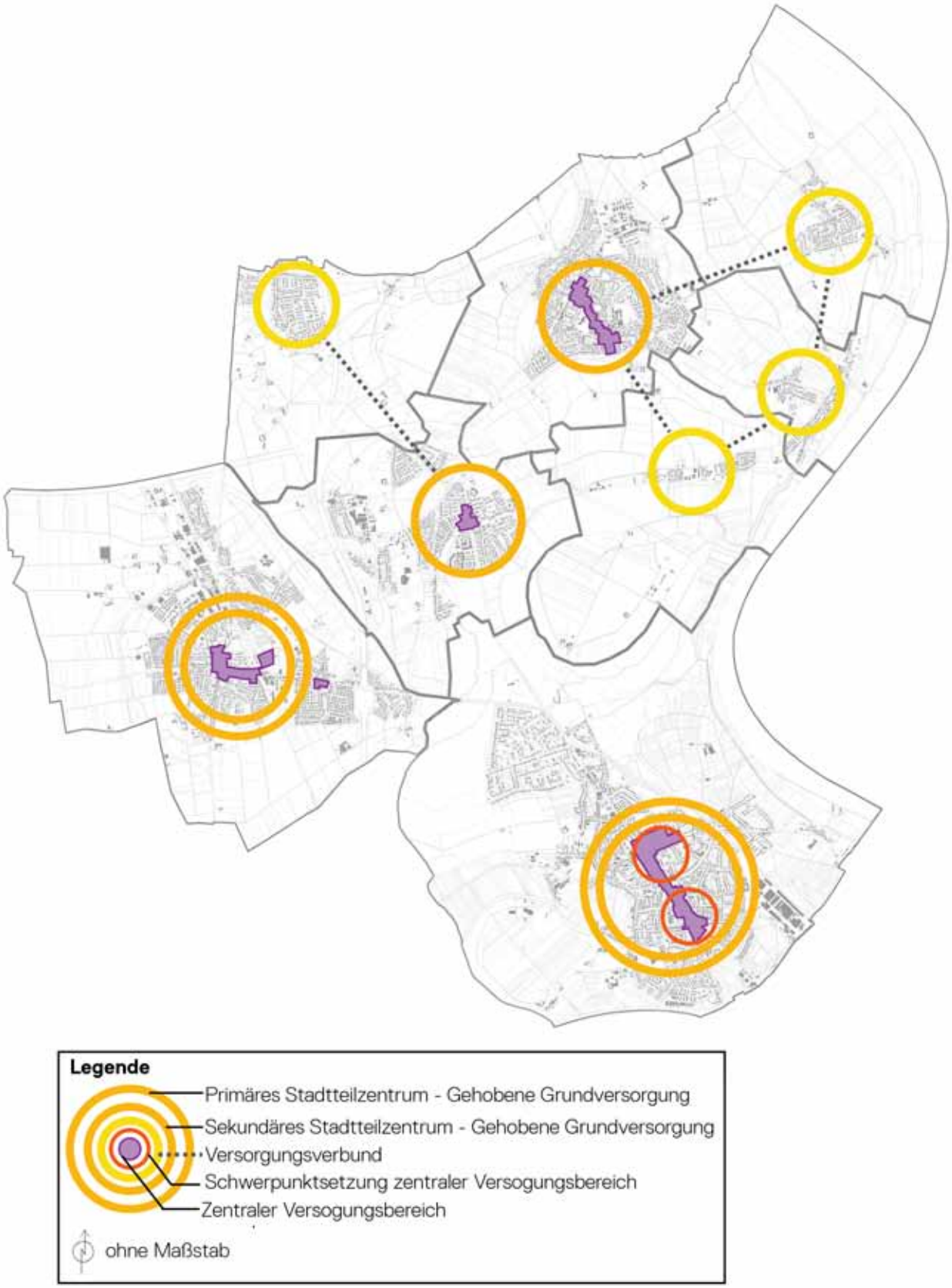


ABB 092 Versorgungsstruktur
Quelle: SSR

aufwertung bei. Zur Stärkung der Stadtteilzentren und auch der Nahversorgungsqualitäten sind Zusammenschlüsse der Einzelhändler zu fördern.

Maßnahme: Immobilien- und Standortgemeinschaft

Durch bedarfsgerechte Zentrale Versorgungsbereiche die Stadtteilzentren stärken

Die zentralen Versorgungsbereiche mit ihrem Einzelhandelsbesatz erfüllen in erster Linie flächendeckend die Versorgungsbedarfe der Meerbuscher Bevölkerung und bilden die Stadtteilzentren und Nebenzentren ab. Die zukünftige Aufgabe besteht vor allem in der Begleitung der strukturellen Veränderungen und der fokussierten Zentrenentwicklung. Primär muss es darum gehen, zentrale Standorte zu schützen und zu stärken. Ziel ist die Sicherung der wohnortnahen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs als wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität, die die Stadtteile im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ besitzen.

Auch in Zukunft bilden die zentralen Versorgungsbereiche den räumlichen Rahmen für diese Entwicklungen. Die verschiedenen Bereiche sind dabei durch Dynamik des Einzelhandels stetigen Veränderungen unterworfen. Am Deutschen Eck, im südlichen Teil des Zentralen Versorgungsbereichs von Büderich, schloss ein Nahversorger, der einen wichtigen Frequenzbringer und somit Ankerpunkt für diesen Teil des Versorgungszentrums ausmachte und mittlerweile durch einen Drogerie- und Biomarkt ersetzt wurde. Allerdings drohen dem Einzelhandelsbesatz auf der Düsseldorfer Straße durch erste Leerstände „Trading-down-Effekte“, also das Einsetzen einer Abwärtsspirale in Angebotsqualität, -vielfalt und Aufenthaltsqualität. Ebenso geht vom neuen Frischemarkt auf dem ehemaligen Ostara-Gelände eine Gefährdung für den Bestand des Zentralen Versorgungsbereichs in Osterath aus.

Vor dem Hintergrund des bereits bestehenden hohen Kaufkraftabflusses kann die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmittelvollsortimenters, der nicht Teil des Zentralen Versorgungsbereichs ist, eine Verschärfung der Wettbewerbssituation bewirken und somit negative Folgeeffekte auslösen. Auch die zentralen Versorgungsbereiche in Strümp (kein Nahversorger) und Lank-Latum (kleinteiliger Einzelhandel) zeigen Handlungsbedarf.

In Zukunft sind daher nicht nur die Zentralen Versorgungsbereiche gezielt zu stärken, sondern sind ihre räumlichen Ausprägungen und Sortimentslisten stetig zur Sicherung sowie Entwicklung der Nahversorgung anzupassen (vgl. Abb 092).

Maßnahme: Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts und Umsetzung des „Ausstattungskatalogs”

5.7 Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität"

Die Stadt Meerbusch liegt im Kreuzungsbereich stark befahrener Fernverkehrsstraßen. Es besteht ein insgesamt autoaffines Umfeld, in dem auch die Nahmobilität zu einem großen Teil motorisiert erfolgt. Stärkung des Umweltverbunds und Ermöglichung eines multimodalen Verkehrsverhaltens stellen sich als umwelt- und sozialpolitische Aufgabe und steigern darüber hinaus die Attraktivität des Wohnens in den einzelnen Stadtteilen. Das Wegenetz für den nicht motorisierten Verkehr weist funktionale Mängel auf und die Nahverkehrslinien sind untereinander und mit dem Bahnverkehr unzureichend verknüpft. Einen bedeutenden Beitrag zur umwelt- und sozialverträglichen Mobilität besitzt zudem die Siedlungsstruktur.

Integrierte Siedlungsstruktur

Jegliche Nahmobilität wird erleichtert, wenn Strukturen einer „Stadt der kurzen Wege" bestehen. Hierzu gehört das Wohnen in integrierten Lagen, in denen eine Nahversorgung auch ohne den Rückgriff auf das private Automobil möglich ist. Dies bedeutet, dass eine Siedlungsentwicklung bevorzugt an gut durch den ÖPNV erschlossenen Standorten erfolgen sollte, dass also von vornherein die Bebauungs- und Infrastruktur auf eine Mobilität im Umweltverbund auszurichten ist.

Bei größeren Baugebietsentwicklungen, die lokal ein stärkeres Anwachsen der Einwohnerzahl zur Folge haben, sind integrierte Mobilitätskonzepte zu erstellen, die eine frühzeitige Verknüpfung mit dem ÖPNV- und dem Radwegenetz sicherstellen, damit der Umweltverbund im Mobilitätsverhalten der Neubürgerinnen und Neubürger eine tragende Rolle einnehmen kann.

Maßnahme: Integrierte Siedlungsentwicklung

Stärkung der Nahmobilität

Die Stärkung der nichtmotorisierten Nahmobilität ist unter ökologischen und sozialen Gesichtspunkten zentrales Thema einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Zum einen verursachen Autofahrten im Nahbereich (vermeidbare) Umweltbelastungen und Gefährdungen im Straßenraum, zum anderen werden Personen ohne PKW-Zugänglichkeit benachteiligt, wenn Mobilität vor allem auf den MIV ausgerichtet ist.

Die sichere und attraktive Gestaltung des Straßenraums für Radfahrer und Fußgänger ist eine prinzipielle Voraussetzung dafür, dass sich Nahmobilität ohne Auto vollzieht. Barrierefreie und abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufende Fuß- und Radwege dienen diesem Ziel, aber z.B. auch die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen in ausreichender Zahl – insbesondere an ÖPNV-Haltepunkten. So werden Schulwege sicherer, lassen sich Nahversorgungs- und Freizeiteinrichtungen schneller erreichen, werden Siedlungs- und Landschaftsraum funktional miteinander verbunden.

Im Fokus stehen somit die weitere Qualifizierung des Rad- und Fußwegenetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr sowie attraktive Verknüpfungen mit den Angeboten des ÖPNV. Die Optimierung und Instandhaltung der Landwirtschaftswege für den Radverkehr stärkt die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und in die offene Landschaft hinein. Damit intensiviert sich auch der innere Zusammenhalt im polyzentrisch strukturierten Meerbusch. Mit dem vorhandenen Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung werden entsprechende Schritte vorbereitet. Zudem sollten die Freizeitrouten auch auf das Alltagsnetz erweitert werden.

Maßnahme: Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung

Stärkung des ÖPNV

Der bereits gut ausgebaute Schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) soll weiter gestärkt und zum Rückgrat des Umweltverbunds werden. Über Takt- und Kapazitätserhöhungen in den Verkehrsspitzen sind regionale Abstimmungen zu treffen.

Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich einer besseren Verknüpfung zwischen den Haltepunkten des SPNV und den Buslinien des ÖPNV, um die Voraussetzung für eine weiter steigende Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu schaffen. Dies hat in der Regel zusätzlich eine erhöhte Nachfrage und Auslastung zur Folge. Hierzu gehört auch die unzureichende Verbindung der Stadtbahn mit dem regionalen Bahnverkehr (vgl. Abb. 096). Die Haltestellen der Stadtbahn befinden sich fußläufig mehr als zehn Minuten entfernt vom Bahnhof Osterath und sind auch mit dem Busverkehr unzureichend angebunden. Insgesamt wirken sich die unbefriedigenden innerörtlichen Verknüpfungen im ÖPNV insbesondere auf die direkten Verbindungen der Stadtteile untereinander und mit dem Umland aus. Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich von Takt- und Kapazitätserhöhungen in den Verkehrsspitzen. Hierbei sind regionale Abstimmungen mit den Verkehrsbetrieben und den Nachbarkommunen notwendig.

Großes Potenzial für eine Stärkung des ÖPNV in Meerbusch böte die Verlagerung und Teilung des zentralen Umsteigepunkts im Busverkehr (bisher am Haus Meer) zum Bahnhof Osterath sowie – in räumlicher Nähe zu einer K-Bahn-Haltestelle – ins Zentrum von Büderich (vgl. Abb. 096). Attraktiv und barrierefrei gestaltete ÖPNV-Haltepunkte oder auch Angebote zum sicheren Abstellen von Fahrrädern stärken den Umweltverbund zusätzlich.

ABB 093 Stadtbahnhaltestelle mit Schrankenbereich
Quelle: SSR

ABB 094 Freizeitradwegenetz
Quelle: SSR

ABB 095 Haltestelle mit Radabstellmöglichkeit
Quelle: SSR

ABB 096 Zentraler Busumsteigepunkt Haus Meer
Quelle: SSR

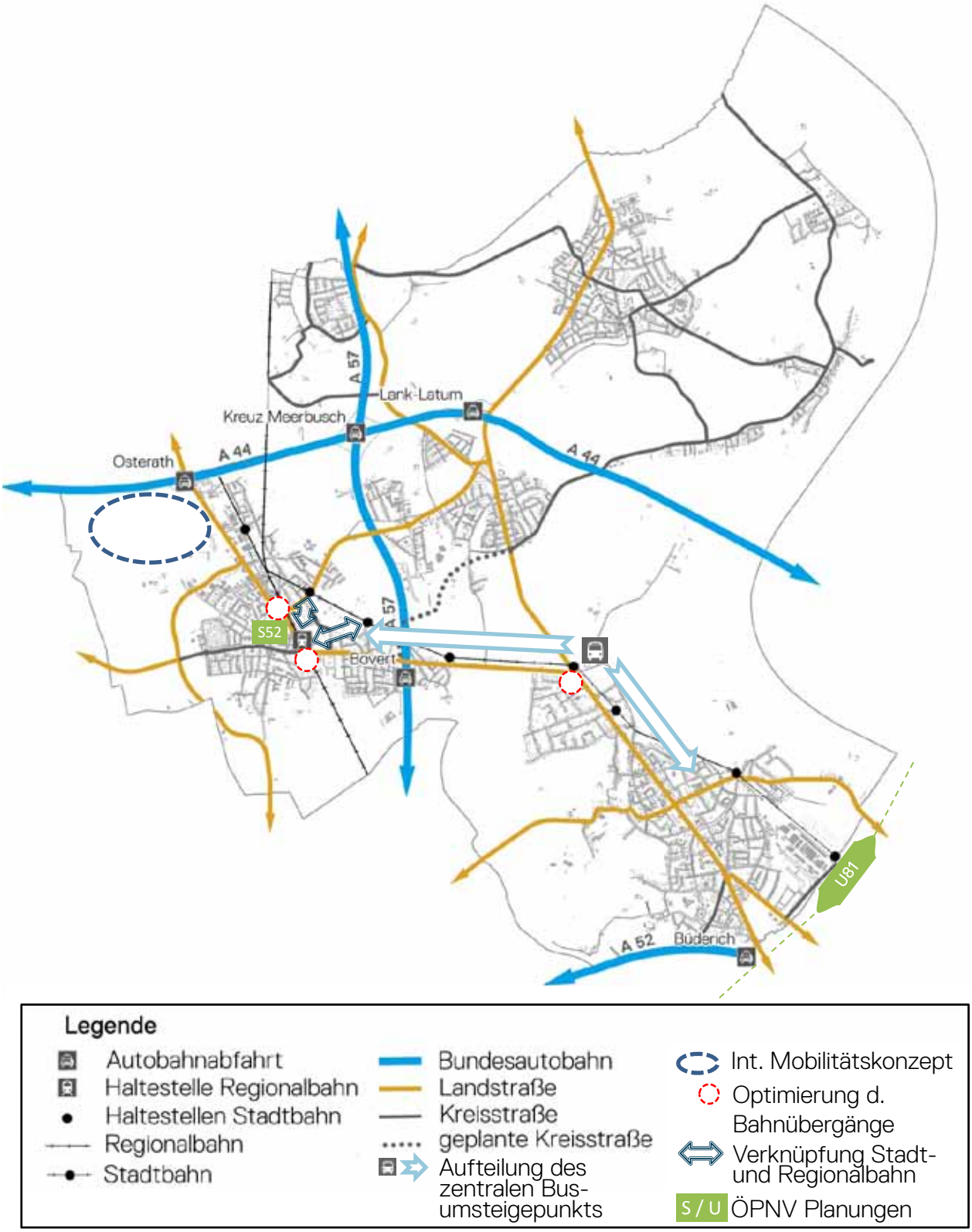


ABB 097 Verkehrsentwicklung
Quelle: SSR

Durch die Stadt Meerbusch sollten Strategien für den Fall entwickelt werden, dass die geplante, vom Flughafen Düsseldorf nach Lörick verlaufende Stadtbahnlinie U81 gebaut wird, weil sich hier zusätzliche Möglichkeiten ergeben würden, Pendlerverkehre von und nach Düsseldorf umzulenken.

Maßnahme: Aktualisierung Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)

Reduzierung der Belastungen durch Auto- und Lastverkehre

Weitere Themen im Handlungsfeld Mobilität sind – neben der Verringerung des Verkehrsaufkommens im MIV bzw. der Verschiebung des Modal Split zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs – die Verkehrsberuhigung und die optimale Steuerung unvermeidbarer Lieferverkehre. Hier wird es nicht nur um verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung oder auch Entschleunigung des Verkehrsflusses gehen, wie z.B. Kreisverkehre an Knotenpunkten, eine Verkehrsoptimierung der Bahnübergänge, oder die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen außerhalb des Hauptstraßennetzes. Es ist vielmehr auch eine gute regionale Kooperation gefragt, um Durchgangs- und Lieferverkehre umzulenken.

Fraglich bleibt, ob die vom ruhenden Verkehr ausgehenden Belastungen in den Stadtteilzentren durch die Einführung von Parkgebühren verringert werden können. Es ist zu befürchten, dass sich die Belastung nicht nur kleinräumig verlagern würde, weil auf benachbarte Straßen ausgewichen würde, in denen keine Gebühren erhoben werden.

Maßnahme: Aktualisierung Verkehrsentwicklungsplanung (VEP), Lärmaktionsplan, Machbarkeitsstudie K-Bahn-Übergänge

Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufwertung des Straßenraums

Jegliche Verkehrsberuhigung und -verringerung erhöht die Verkehrssicherheit im Straßenraum und senkt die vom Verkehr erzeugten Emissionen. Straßen sind mehr als nur Verkehrswege: Die gestalterische Akzentuierung von Einfahrtsbereichen in Stadtteilzentren dient nicht nur der Entschleunigung des fließenden Verkehrs, sie betont auch die Geschlossenheit von Stadtbereichen und die eigene Identität dieses Stadtraumes. Die Verlagerung von Flächen für den ruhenden Verkehr und damit die Wiedergewinnung städtischer Plätze zur Entfaltung urbanen Lebens wirken sich darauf aus, wie Mobilität sich vollzieht, und führen zu einer Reduktion des MIV. Entsprechende Aufwertungsmaßnahmen an Hauptstraßen sollten zugleich unter dem Aspekt gesehen werden, dass Stadträume mehr Lebensqualität gewinnen und lokale Geschäftslagen für Einkauf und Aufenthalt attraktiver werden.

Maßnahme: Tempo 30 in Wohnbereichen, Knotenpunktoptimierung und städtebauliche Konzepte

6

MASSNAHMEN

	Bezeichnung	Seite
Maßnahme 01	Handlungskonzept Wohnen (Marktanalyse Wohnen Meerbusch)	128
Maßnahme 02	Baulandmanagement Konzept	129
Maßnahme 03	Innenentwicklungskataster	130
Maßnahme 04	Informationsplattform „Wohnen in Meerbusch“	131
Maßnahme 05	Institutionalisierung Baukultur	132
Maßnahme 06	Freiraumentwicklungskonzept	134
Maßnahme 07	Qualifizierung der Natur- und Erholungsräume	135
Maßnahme 08	Aktive Gewerbeflächenentwicklungsplanung	136
Maßnahme 09	Baulandentwicklungsprogramm	137
Maßnahme 10	Gewerbestandorte in Zentren	138
Maßnahme 11	Umsetzung des „Ausstattungskatalogs“	139
Maßnahme 12	Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept	140
Maßnahme 13	Wirtschaftsförderung Stadtteilzentren	141
Maßnahme 14	Immobilien- und Standortgemeinschaften und Verfügungsfonds	142
Maßnahme 15	Städtebauliche Konzepte	143
Maßnahme 16	Sportstättenentwicklungskonzept	144
Maßnahme 17	Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan (VEP)	145
Maßnahme 18	Tempo 30 in Wohnbereichen	146
Maßnahme 19	Integrierte Mobilitätskonzepte	147
Maßnahme 20	Knotenpunktoptimierung	148
Maßnahme 21	Umsetzung Lärmaktionsplan	149
Maßnahme 22	Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung	150
Maßnahme 23	Machbarkeitsstudie K-Bahn-Übergänge	151

TAB 005 **Maßnahmentabelle**

Maßnahme 01. Handlungskonzept Wohnen (Marktanalyse Wohnen Meerbusch)

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Das integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Stadt Meerbusch benennt konkrete Ziele für die zukünftige Siedlungsentwicklung in Meerbusch, wobei die Wohnungsbaupolitik eine wichtige Rolle spielt. Mit einer vertiefenden Wohnungsmarktanalyse werden folgende Zielsetzungen verfolgt: ▪ Orientierung über die zukünftige Entwicklung von Angebot und Nachfrage am Wohnungsmarkt bieten, ▪ Wohnraumbedarfe im Segment des bezahlbaren Wohnens vertieft analysieren, ▪ Steuerungsbedarfe der Wohnungsmarktentwicklung mit besonderem Fokus auf bezahlbares Wohnen identifizieren, ▪ Empfehlungen für die Sicherung einer adäquaten Wohnraumversorgung formulieren, ▪ Handlungsempfehlungen in den Prozess zum Stadtentwicklungskonzept einbetten.
Aufgaben	▪ Vertiefende Marktanalyse ▪ Klärung der Wohnraumbedarfe
Zeitraum	2017
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Wohnunsbaugesellschaften ▪ Bauverein

Maßnahme 02. Baulandmanagement Konzept

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Das integrierte Stadtentwicklungskonzept und das Handlungskonzept Wohnen für die Stadt Meerbusch benennen Ziele, Potenziale und Steuerungsbedarfe einer zukünftigen Siedlungsentwicklung und Wohnungsbaupolitik. Ein Baulandmanagementkonzept soll Wege einer strategischen Baulandaktivierung und -entwicklung aufzeigen, die eine nachhaltige Siedlungs- und Wohnungsbauentwicklung gewährleisten und eine optimierte Auslastung und Sicherung vorhandener Infrastrukturen und Angebote verfolgen. Hierbei sind auch Möglichkeiten der Operationalisierung (z.B. durch einen kommunalen Flächenpool und / oder eine Entwicklungsgesellschaft) zu konkretisieren und gegeneinander abzuwägen.
Aufgaben	▪ Ausarbeitung und Beschluss einer Zielaussage zur zukünftigen wohnungspolitischen Ausrichtung ▪ Erstellung / Beauftragung des Baulandmanagementskonzepts ▪ Umsetzung der Baulandstrategie
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 03. Innenentwicklungskataster

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Im Sinne der verfolgten flächen- und freiraumschonenden Siedlungsentwicklung, welche die Qualitäten der „Stadt im Grünen“ nachhaltig sichert, genießt die Innenentwicklung hohe Priorität. Um diese auch umsetzen zu können, müssen entsprechende Flächenpotenziale und Standorte vorhanden und verfügbar sein. Einzelne „Baulücken“ erweisen sich dabei erfahrungsgemäß als nur schwer aktivierbar; das Aufwand-Nutzen-Verhältnis fällt in der Regel ungünstig aus. Das Innenentwicklungskataster soll über die Baulücken hinaus größere Flächen- und Nachverdichtungspotenziale innerhalb der Siedlungsbereiche von Meerbusch erfassen, sie hinsichtlich ihrer städtebaulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen beurteilen und darauf aufbauend ihre Entwicklungspotenziale bewerten. Das Innenentwicklungskataster soll als fortschreibungsfähige Datenbasis eine Ergänzung zum Handlungskonzepts Wohnen sein und sollte Bestandteil des Baulandmanagement-Konzepts sein.
Aufgaben	▪ Erstellung / Beauftragung des Innenentwicklungskatasters ▪ Einbindung in die Baulandstrategie
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 04. Informationsplattform „Wohnen in Meerbusch“ (vormals: Wohnraum-App)

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Beruhend auf der Einschätzung, dass es für Immobilieninteressenten (Miete, Kauf) oder Bauwillige mit spezifischen Wohnbedürfnissen (Kosten, Ausstattung, verfügbare Serviceleistungen etc.) oder Standortanforderungen (Nähe zu Betreuungs- und Bildungseinrichtungen etc.) nur sehr schwer möglich ist, an entsprechende Informationen oder Angebote zu gelangen, wurde auf der Zukunftskonferenz die Programmierung einer „Wohnraum-App“ vorgeschlagen. Die „Wohnraum-App“ soll als internetbasierte Plattform diese Informationen bündeln und zugänglich machen, um die im Bestand vorhandenen Potenziale des Meerbuscher Wohnungsmarkts besser zu erschließen; solche ergeben sich unter anderem aus dem Generationenwechsel in Haushalten im Siedlungsbestand. Im Handlungskonzept Wohnen wurde dieses Defitzit ebenfalls analysiert. Als nicht wirklich bürgernah, informativ und aktuell werden die vorhandenen Informationen über Angebote für das Wohnen im Alter oder für Menschen mit Behinderung in Meerbusch eingeordnet. Es fehlt sichtbar an Transparenz und Bürgerorientierung bei der Bereitstellung von Informationen zu vorhandenen Wohnformen und kommunalen Handlungsstrategien. Bevor eine Wohnraum-App erstellt wird, soll zunächst eine Informationsplattform „Wohnen in Meerbusch“ erstellt werden, die diese Informationen bündelt. In der Folge soll hieraus bei weiterem Bedarf eine App erstellt werden. Auch mögliche Ausbaustufen dieser Plattform – hin zu einer Applikation „Dein Meerbusch“ – wurden im Rahmen der Zukunftskonferenz aufgezeigt, welche Meerbusch-spezifische Informationen zu weiteren Lebensbereichen integrieren (Gesundheit, Kultur, Bildung, Arbeiten, Sport, Einzelhandel, Religion, Brauchtum, „Heinzelmännchen“).
Aufgaben	▪ Erstellung / Beauftragung einer Informationsplattform
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 05. Institutionalisierung Baukultur - Gestaltungsbeirat

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Eine qualitätsvolle gebaute Umwelt ist im Wesentlichen Ergebnis eines baukulturellen Prozesses. Wichtiger noch als über Gestaltungssatzungen und Bauvorschriften muss daher der Baukultur im Entwurfs- und Planungsprozess eine Stimme gegeben werden. Hierzu wird die Einrichtung eines Gestaltungsbeirats vorgeschlagen, welcher die vorhandene interdisziplinäre Fachkompetenz für ein abgestimmtes kommunales Handeln zur Sicherung hoher Stadt- und Ortsbildqualitäten bündelt. In einem solchen Gremium sollen Einzelvorhaben beraten sowie gestalterische, architektonische und städtebauliche Standards in Abstimmung mit Politik und Bürgerschaft erarbeitet werden. Hierüber wird eine Qualitätssicherung von Bauvorhaben in Stadträumen und städtebaulichen Vorhaben, eine Bündelung und frühzeitige Abstimmung der interdisziplinären Fachkompetenz in der Stadtverwaltung sowie die Bewusstseinsbildung für die Belange eines attraktiven Stadt- und Ortsbildes verfolgt. Die Beratung im jeweils frühestmöglichen Planungsstadium sollte Folgendes umfassen: ▪ Kommunale Bauvorhaben ▪ Bauvorhaben in Räumen mit besonderem Gestaltungsanspruch (Stadtteilzentren und -eingänge, Umfeld wichtiger Haltestellen etc.) ▪ Bauliche Veränderungen an denkmalgeschützten oder stadtbildprägenden Gebäuden ▪ Städtebauliche Vorhaben ▪ Bedeutende Verkehrsprojekte und andere Baumaßnahmen im öffentlichen Raum ▪ Neuanlage oder Änderung von stadtbedeutsamen Grünflächen ▪ Alle weiteren als stadtbildprägend eingeschätzten Bauvorhaben

Maßnahme 05. Institutionalisierung Baukultur

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Wesentliche Aufgaben eines solchen Gremiums sind: ▪ Formulierung von Qualitätsansprüchen sowie Hinwirken auf qualitätssichernde Verfahren ▪ Erarbeitung architektonischer, gestalterischer und städtebaulicher Standards für Teilräume unter Einbindung von Öffentlichkeit und Politik
Aufgaben	▪ Einrichtung eines Gestaltungsbeirats
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 06. Freiraumentwicklungskonzept

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Das ISEK Meerbusch trifft zum Freiraum nur begrenzt Aussagen: So wird auf die besonderen Qualitäten und Potenziale insbesondere des landschaftlichen Freiraums für den Wohnstandort Meerbusch hingewiesen und eine freiraumschonende, innenorientierte Siedlungsentwicklung verfolgt. Die weitere konzeptionelle Betrachtung des Freiraums – u.a. für Natur, Freizeit und Naherholung, Land- und Forstwirtschaft – ist deshalb Gegenstand des Freiraumentwicklungskonzeptes. Neben Entwicklungsaussagen zum Außenbereich und zu großräumigen Freiraumverbindungen ist hierbei insbesondere die Zugänglichkeit der freien Landschaft aus den Wohnquartieren heraus zu betrachten. Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer sind dabei ebenso bedeutsam wie wohnungsnahe Naherholungs- und Freizeitangebote. Insbesondere die Bereiche am Rhein sind stärker für die Naherholung zu qualifizieren. Auch die Grünanlagen (Parks, Kleingärten, Friedhöfe, Spielplätze etc.) und weiteren Freiräume innerhalb der Siedlungsbereiche sind in die Betrachtungen einzubeziehen. Für die im Rahmen der Vertiefungsbereiche des ISEK betrachteten Parks, Plätze und Straßenräume ist dabei im Weiteren eine enge Abstimmung der Planungen erforderlich.
Aufgaben	▪ Erarbeitung mit einem Freiraumplanungsbüro
Zeitraum	2017 (in Bearbeitung)
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Planungsbüro zur Erstellung des Freiraumentwicklungskonzepts

Maßnahme 07. Qualifizierung der Natur- und Erholungsräume

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Diese Maßnahme umfasst die Umsetzung der noch durch das Freiraumentwicklungskonzept zu beschreibenden Projekte zur weiteren Qualifizierung der Natur- und Erholungsräume, u.a. die Anlage, den Ausbau und die Beschilderung von Rad- und Fußwegen sowie die Anlage von Aufenthaltsbereichen. Durch die „konzeptionelle Klammer“ des Freiraumentwicklungskonzeptes soll sichergestellt werden, dass sich die umzusetzenden Einzelmaßnahmen als Bausteine der übergeordneten Entwicklungsidee einer „Stadt im Grünen“ verstehen. Bei der Umsetzung der Projektbausteine ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit bürgerschaftliche Akteure (Vereine, Initiativen, Einzelpersonen) einbezogen werden können.
Aufgaben	▪ Abstimmung zwischen der Stadt Meerbusch und dem Planungsbüro zur Erstellung des Freiraumentwicklungskonzepts
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Planungsbüro zur Erstellung des Freiraumentwicklungskonzepts

Maßnahme 08. Aktive Gewerbeflächenentwicklungsplanung „Innovativer Wirtschaftsstandort"

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Der vorliegende Gewerbeflächenentwicklungsplan aus dem Jahr 2014 beschreibt zwei denkbare Umsetzungsstrategien. Im Zuge der Leitbild- und Zieldiskussionen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes erfolgte eine Positionierung zugunsten einer „aktiven Akquisitionspolitik", um Entwicklungspotenziale der Region Düsseldorf (bzw. der Rheinschiene insgesamt) für Meerbusch zu erschließen. Um die damit verbundenen Entwicklungsabsichten (Schaffung wohnortnaher Arbeitsplätze für das hoch qualifizierte Arbeitskräftepotenzial, Bindung von Steuereinnahmen, Reduzierung von Pendlerverkehren etc.) zu realisieren, ist es bei der Umsetzung des Gewerbeflächenentwicklungsplans von entscheidender Bedeutung, nicht die Flächendiskussion, sondern die Standortprofilierung in den Mittelpunkt zu stellen. Des Weiteren ist eine enge Abstimmung mit der Wohnbaulandstrategie erforderlich (vgl. Maßnahmen 01 und 02). Für arbeitsplatzintensive Neuentwicklungen sind darüber hinaus ggf. eigenständige Mobilitätskonzepte zu erstellen (vgl. Maßnahme 17) und ist die städtebauliche Qualität sicherzustellen (vgl. Maßnahme 05).

Aufgaben	▪ Umsetzung einer aktiven Gewerbeflächenentwicklungsplanung unter Einbeziehung:
	  ▪ Freiraumentwicklungskonzept
	  ▪ Institutionalisierung der Baukultur
	  ▪ Handlungskonzept Wohnen
	  ▪ Baulandmanagement Konzept

Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 09. Baulandentwicklungsprogramm

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Bei der zukünftigen Siedlungsentwicklung in Meerbusch spielen die zukünftige Baulandpolitik sowie die optimale Auslastung vorhandener sozialer Infrastrukturangebote eine wichtige Rolle. In diesem Zusammenhang ist mit einem abgestimmten Baulandentwicklungsprogramm eine aktive Baulandentwicklungsplanung zu betreiben. Durch softwaregestützte kleinräumige Bevölkerungsmodellierung ist ein optimales Baulandprogramm zu entwickeln. Kernbausteine der aktiven Baulandentwicklungsplanung sind: ▪ Analyse der kumulativen Folgeeffekte geplanter Wohnbauflächenentwicklungen auf die Auslastung vorhandener / geplanter Schulen und Kindergärten; ▪ Optimierung der Baulandentwicklung zur Vermeidung bzw. Reduzierung negativer Folgeeffekte ▪ Vorschlag für ein zeitlich gestuftes Baulandprogramm mit Zuordnung von Wohnbauflächen und Nennung von Entwicklungshinweisen
Aufgaben	▪ Entwicklung eines Baulandentwicklungsprogramms unter intensiver Beteiligung verwaltungsinterner Akeure
Zeitraum	2017 (in Bearbeitung)
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 10. Gewerbestandorte in Zentren

Fokus	Siedlungsentwicklung und Freiraumschutz
Kurzbeschreibung & Ziele	Hochqualifizierte Arbeitsplätze finden sich nicht allein in den klassischen Gewerbestandorten, sondern zunehmend in den integrierten Lagen. Diese Tendenz ist auch im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung, Nähe von Wohnen und Arbeiten, Verfügbarkeit umweltfreundlicher Mobilitätsalternativen) zu fördern und dient dem Ziel lebendiger Stadtteilzentren. Die hierfür erforderlichen Flächenpotenziale finden sich im Bestand (vorhandene Gewerbeimmobilien, Leerstände, Umstrukturierungsflächen) oder sind bei der Neuentwicklung in integrierten Lagen zu realisieren. Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert eine enge Koordination von Stadtplanung, Wirtschaftsförderung und Baulandmanagement, die in einem ersten Schritt auch organisatorisch zu operationalisieren ist. Eine Bündelung dieser Koordinationsaufgaben ist auch im Rahmen einer kommunalen Entwicklungsgesellschaft vorstellbar, wie sie im Zuge der Maßnahme 02 (Baulandmanagement Konzept) für die Wohnbaulandentwicklung geprüft wird.
Aufgaben	▪ Einrichtung einer engen institutionalisierten Koordination von Stadtplanung, Wirtschaftsförderung und Baulandmanagement ▪ Identifizierung von Potenzialen in den Stadtteilzentren zur gewerbliche Nutzung ▪ Aktive Ansprache und Koordination von Akteuren zur Gewerbeflächenentwicklung
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Gewerbliche Akteure

Maßnahme 11. Umsetzung des „Ausstattungskatalogs“

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Mit dem „Ausstattungskatalog“ der Stadtteilzentren wurde ein auf die Meerbuscher Ausgangssituation ausgerichteter Standard zur Versorgung mit öffentlichen und privaten Versorgungsangeboten definiert. Hierdurch soll einerseits eine wohnortnahe Grundversorgung sichergestellt, andererseits aber auch eine effiziente Arbeitsteilung zwischen den Stadtteilzentren angestrebt werden. Aufgrund des bereits hohen Versorgungsniveaus in Meerbusch bildet dieser Ausstattungskatalog ganz überwiegend die Bestandssituation ab und beschreibt damit das Ziel, diesen Standard dauerhaft zu sichern. Handlungsbedarf bestünde demnach aktuell u.a. hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgerbüros und eines Jugendzentrums im Stadtteil Strümp. Daneben umfasst der Ausstattungskatalog auch Angebote wie Hausärzte, Apotheken und Nahversorger – also solche von privaten Akteuren, die durch Planung nur eingeschränkt beeinflussbar sind. Hier gilt es, etwa über das Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Maßnahme 11), die Wirtschaftsförderung oder eine direkte Ansprache günstige Rahmenbedingungen für Realisierung und dauerhaften Erhalt dieser Angebote zu schaffen.
Aufgaben	▪ Monitoring und aktive Förderung der Angebote der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Akteure des Einzelhandels

Maßnahme 12. Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Die Diskussion der Zentrenentwicklung im Rahmen der Erstellung des ISEK Meerbusch hat einige Aktualisierungs- und Anpassungsbedarfe bezüglich des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes aufgezeigt, die sich teilweise bereits in den Handlungsempfehlungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes andeuten (z.B. Teilung des Zentralen Versorgungsbereiches [ZVB] in Büderich, Schwierigkeit der Ausweitung des ZVB über die Bahnlinie in Osterath). Diese und weitere Anpassungsbedarfe sollen zum Anlass für eine generelle Fortschreibung des Konzeptes genommen werden und zu einer Stärkung der Stadtteilzentren beizutragen.
Aufgaben	▪ Beauftragung eines Gutachterbüros
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Gutachterbüro

Maßnahme 13. Wirtschaftsförderung Stadtteilzentren

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Insbesondere die Stadtteilzentren stehen für die zukünftige Entwicklung im Fokus. Zur Stärkung der lokalen Wirtschaft sollten Ressourcen bereitgestellt werden, die eine besondere Fokussierung auf die Zentrenbereiche zulassen. Ziele sind die Koordinierung des Entwicklungsprozesses der Stadtteilzentren sowie die Aktivierung und Vernetzung lokaler Akteure und der Bewohnerschaft. Entstehen soll u.a. eine Schnittstelle zwischen Stadtverwaltung (insbesondere der kommunalen Wirtschaftsförderung), Politik und (Einzelhandels-) Akteuren.
Aufgaben	▪ Durchführung von Aktionen zur Aktivierung von Leerständen ▪ Mittelakquise für den Verfügungsfonds und Aufbau eines Netzwerks von Sponsoren ▪ Aufsuchende Beratungen der verschiedenen Akteure in den Stadtteilzentren ▪ Öffentlichkeitsarbeit und Marketingmaßnahmen ▪ Informationsveranstaltung zum Verfügungsfonds ▪ Entwicklung einer Strategie zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und zur Förderung von Kooperationen ▪ Entwicklung einer Strategie zur Förderung von Eigeninitiative bei der Gestaltung und Aufwertung der Innenstadt
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Akteure des Einzelhandels

Maßnahme 14. Immobilien- und Standortgemeinschaften und Verfügungsfonds

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Aktuelle Entwicklungen im Einzelhandel (Aufgabe inhabergeführter Fachgeschäfte, Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsangebote abseits der traditionellen Zentren, Verkauf der Kaiser's-Filialen) könnten in einigen Stadtteilzentren Meerbuschs in den kommenden Jahren zu einer Umbruchsituation führen, deren Folgen aktuell noch nicht vollends absehbar sind. Insbesondere in den Stadtteilzentren von Osterath und Lank-Latum soll über ein Monitoring die Situation sorgfältig im Blick gehalten werden, um negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und diesen gegensteuern zu können. Hierbei ist eine enge Zusammenarbeit mit und zwischen den Anbietern vor Ort erforderlich. Mit der Einrichtung von Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) oder ggf. auch weniger formellen Zusammenschlüssen besteht ein wirksames Instrument zur Maßnahmenentwicklung und -umsetzung. In zukünftigen Programmgebieten der Städtebauförderung bestünde darüber hinaus die Möglichkeit, mit der Einrichtung von Verfügungsfonds (Kombination privater „Einlagen" und öffentlicher Komplementärfinanzierungen) unter Beteiligung der Bewohnerschaft Maßnahmen zur Stärkung der Stadtteilzentren zu entwickeln und gemeinschaftlich über die Mittelverwendung zu entscheiden.
Aufgaben	▪ Prüfung der Einrichtung einer Immobilien- und Standortgemeinschaften (ISG) ▪ Einrichtung eines Verfügungsfonds
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Gutachterbüro

Maßnahme 15. Städtebauliche Konzepte

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Städtebauliche Konzepte für die Stadtteilzentren bilden die Grundlage für deren qualitätsvolle funktionale und gestalterische Weiterentwicklung. Es gilt, Gemeinbedarfseinrichtungen, private Angebote und vielfältige Nutzungsbausteine zu integrieren, wobei hier neben einer architektonischen Qualifizierung der Gebäude insbesondere dem öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Parks) eine integrierende und qualitätssichernde Funktion zukommt. Für die vier größeren Stadtteilzentren als Fokusräume werden daher im Kapitel 7 weitergehende Aussagen zu einer städtebaulichen Qualifizierung getroffen. Insbesondere für Büderich (Dr.-Franz-Schütz-Platz – Hallenbadpark – Dorfstraße – Düsseldorfer Straße) und Osterath (Verknüpfung des traditionellen Zentrums mit den Neuentwicklungen östlich der Bahn) werden die Schritte für einen zeitnah startenden Planungs- und Umsetzungsprozess konkret beschrieben.
Aufgaben	▪ siehe Kapitel 7
Zeitraum	▪ siehe Kapitel 7
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ siehe Kapitel 7

Maßnahme 16. Sportstättenentwicklungskonzept

Fokus	Zentrenstruktur für Meerbusch
Kurzbeschreibung & Ziele	Vor dem Hintergrund der Vielzahl an Sportstätten und Nutzern in Meerbusch, des demografischen Wandels mit seinen Auswirkungen auf den Bedarf, sich verändernder Sportbedürfnisse, steigender Betriebskosten, hohen Sanierungsbedarfs sowie knapper Finanzmittel bedürfen die Sportstätten stets einer aktuellen Bedarfsanpassung. Als Grundlage hierzu ist die Erarbeitung eines Sportstättenentwicklungskonzeptes vorgesehen.
Aufgaben	▪ Erhebung der aktuellen Zustände der Sportstätten ▪ Darstellung der Bedarfe und Ansprüche der Nutzer an die Sportstätten ▪ Aufzeigen der Handlungsbedarfe und Kosten
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Sportvereine- und verbände

Maßnahme 17. Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Der derzeitige Verkehrsentwicklungsplan für Meerbusch stammt aus dem Jahr 1998 und bietet daher weder eine belastbare Grundlage für Aussagen zur aktuellen Verkehrssituation, noch können aus ihm konzeptionelle oder strategische Zielsetzungen abgeleitet werden. Die Neuaufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans für Meerbusch soll diese Defizite beheben, eine Grundlage für eine auf Nahmobilität und den Umweltverbund ausgerichtete Siedlungsentwicklung ebenso bilden wie für die Beurteilung konkreter Problemlagen (z.B. K-Bahn-Übergänge; vgl. Maßnahme 21).
Aufgaben	▪ Beauftragung eines Verkehrsplanungsbüros
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 18. Tempo 30 in Wohnbereichen

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Die (mit Ausnahme des Hauptstraßennetzes) flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohngebieten soll zu einer Reduzierung verkehrsbezogener Belastungen beitragen. Eine geringere zulässige Geschwindigkeit soll die Wohnquartiere zudem unattraktiver für Abkürzungs- und sonstige Fremdverkehre machen. Die Umsetzung der Maßnahmen umfasst die Ausweisung von Tempo-30-Zonen ebenso wie die regelmäßige Kontrolle, die gezielte Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum bis hin zu baulichen Maßnahmen.
Aufgaben	▪ Ausweisung von Tempo-30-Zonen
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 19. Integrierte Mobilitätskonzepte

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Die Neuausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen stellt die Meerbuscher Verkehrsnetze vor neue Herausforderungen. Über eine strategisch ausgerichtete, gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung (Maßnahme 15) hinaus sind größere Siedlungsentwicklungen (z.B. Interkommunales Gewerbegebiet, größere Wohnneubaugebiete, städtebauliche Nachverdichtungen im Bestand) ggf. durch eigene Mobilitätskonzepte zu begleiten (Optimierung der Buslinienführung, Konzept für den Fuß- und Radverkehr, Mobilitätsberatung und -management etc.).
Aufgaben	▪ Bei Neuplanungen sind integrierte Mobilitätskonzepte zu erstellen
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 20. Knotenpunktoptimierung

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Das siedlungsstrukturelle Leitbild und die Zentrenstruktur für Meerbusch müssen sich auch im Mobilitätssystem abbilden, um die angestrebte räumlich-funktionale Arbeitsteilung zu ermöglichen. Hierbei zeigt das Verkehrssystem Meerbuschs einige strukturelle Schwächen, die unter anderem auf die abseits der Siedlungskerne verlaufende Trasse der K-Bahn zurückzuführen sind. Hierdurch ergeben sich suboptimale Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. So liegen in Osterath zwischen dem Bahnhof und der nächstgelegenen K-Bahn-Haltestelle ca. 850 m. Der zentrale Umsteigepunkt zwischen K-Bahn und Bussen liegt am Haus Meer, etwa 2,5 km außerhalb des Zentrums am Siedlungsrand. Den Bussen kommt daher eine zentrale Verbindungsfunktion zu. Es soll daher geprüft werden, ob durch eine Linien- und Knotenpunktoptimierung eine Stärkung zentrennaher Umsteigepunkte und eine bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern erreicht werden kann.
Aufgaben	▪ Prüfung der Linien- und Knotenpunktoptimierung
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 21. Umsetzung Lärmaktionsplan

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Aufgrund der Ergebnisse der Lärmkartierung hat die Stadt Meerbusch einen Lärmaktionsplan erstellt. Die gesetzlichen Normen und Anforderungen zum Schutz vor Verkehrslärm werden in den städtischen Bauleitplanverfahren grundsätzlich gutachterlich ermittelt; entsprechende Festsetzungen werden in den Bebauungsplänen getroffen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren sind die geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen nachzuweisen. Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger werden weiterhin nach den nationalen Bestimmungen geplant und umgesetzt. Die Stadt Meerbusch hat hierauf keinen direkten Einfluss, wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten jedoch verstärkt lärmmindernde Verfahren (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verwendung lärmarmer Straßenbeläge, Verkehrsbeschränkungen) in die Fachplanung einbringen.
Aufgaben	▪ Umsetzung des Lärmaktionsplans
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 22. Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Mit dem 2015 beschlossenen und sich in der Umsetzung befindlichen Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung ist eine gute Grundlage dafür geschaffen, das Netz an Fahrradwegen zu vervollständigen und zu qualifizieren, Abstellanlagen auszubauen und die Fahrradbenutzung damit attraktiver zu machen. Die weitere Umsetzung des Rahmenkonzeptes findet an dieser Stelle der Vollständigkeit halber noch einmal als wichtige Maßnahme im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung Erwähnung.
Aufgaben	▪ Berücksichtigung der Radverkerhrsfreundlichkeit bei Baumaßnahmen
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

Maßnahme 23. Machbarkeitsstudie K-Bahn-Übergänge

Fokus	Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität
Kurzbeschreibung & Ziele	Die beiden beschrankten K-Bahn-Übergänge am Haus Meer und am Landsknecht stellen bereits seit langem Problempunkte dar, da sich hier aufgrund kurzer Bahntaktfolgen und damit einhergehender Wartezeiten in den Spitzenverkehrszeiten lange Rückstaus bilden. Die Umsetzung größerer verkehrsbaulicher Lösungsvorschläge der Vergangenheit wäre höchst kostenintensiv, städtebaulich nicht wünschenswert und teilweise in der seinerzeit diskutierten Form auch nicht mehr realisierbar. Eine Machbarkeitsstudie zu den K-Bahn-Übergängen soll auf aktuellen Grundlagen (vgl. Verkehrsentwicklungsplanung Maßnahme 15) bauliche und verkehrstechnische Möglichkeiten unter Beachtung der derzeitigen Rahmenbedingungen und absehbarer Entwicklungen prüfen und hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses bewerten.
Aufgaben	▪ Beauftragung von Machbarkeitsstudie zu den K-Bahn-Übergängen
Zeitraum	-
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch

7

STADTSTRUKTUR UND FOKUSRÄUME

Die vier Stadtteile Büderich, Lank-Latum, Osterath und Strümp nehmen in Meerbusch eine zentrale Stellung ein. Diese Stadtteile sind als Fokusräume Gegenstand einer genaueren Analyse. Charakteristisch für die Gesamtstadt sind das Fehlen einer „eigenen“ Stadtmitte und die historisch gewachsene Orientierung der vor 40 Jahren im Rahmen einer Gebietsreform zusammengelegten Kommunen nach außen – vor allem in Richtung Düsseldorf und Krefeld.

Ebenfalls bedeutsam für den Wohn- und Lebensort Meerbusch ist die Durchdringung des Stadtgebietes mit Freiräumen, also die enge Verbindung von Siedlungsraum und offener Landschaft („Stadt im Grünen“). Zu einer genaueren Betrachtung der Entwicklungsperspektiven für die Meerbuscher Stadtteilzentren gehört ein Blick auf ihre jeweilige räumliche Einordnung, ihr Stadtteilprofil und die Verflechtungsbeziehungen mit dem näheren Umland.

7.1 Stadtstruktur

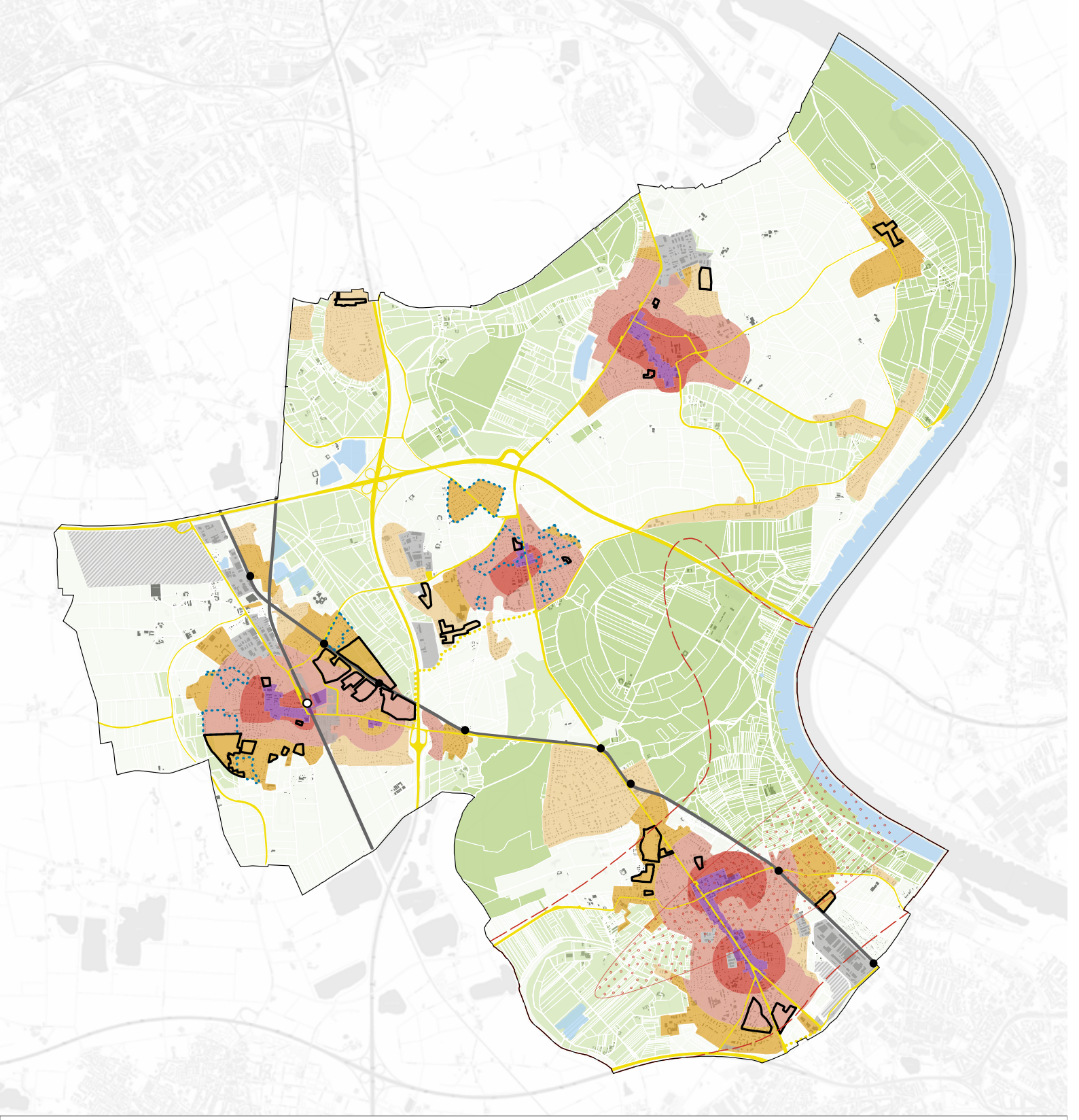
Die Stadt Meerbusch ist das Ergebnis einer kommunalen Neugliederung im ländlich geprägten Umfeld der Großstädte Düsseldorf, Krefeld und Neuss. Anders als in den 1970er-Jahren geplant, ist in der geografischen Mitte (zwischen Osterath, Büderich und Strümp und mit Anschluss an die Stadtbahnstrecke Düsseldorf-Krefeld) jedoch kein neues Stadtzentrum entstanden. Deshalb besteht Meerbusch bis heute aus einem administrativen, städtebaulich aber kaum einheitlichen Verbund kompakter Siedlungsbereiche. Diese Stadtteile sind, jeder für sich, in offene Landschaft eingebettet oder haben zumindest auf kurzen Wegen eine Anbindung an den Freiraum, sodass sich Meerbusch als „Stadt im Grünen“ und attraktiver Wohnstandort in der Ballungsrandzone präsentiert. Insbesondere die Natur- und Landschaftsschutzgebiete in den Altrheinschlingen und das unverbaute Rheinufer mit seinem Hochwasserschutzbereich besitzen großes Potenzial für Freizeit und Erholung.

Fast alle Wohnbereiche befinden sich in integrierter oder potenziell integrierter Lage. Lediglich die historischen Rheindörfer Ilverich und Langst-Kierst sowie die Siedlungsbestände in Ossum-Bösinghoven und östlich vom Meerer Busch erfüllen diese Anforderungen nicht. Integrierte Wohnbauflächenreserven befinden sich vor allem in Osterath und Büderich, den beiden größten Stadtteilen von Meerbusch, in denen zugleich die wichtigsten zentralen Versorgungsbereiche der Stadt liegen. Für den Wohnungsbau bestehen in Büderich insofern Hindernisse, als die theoretisch geeigneten Flächen im Bereich der Fluglärmzone 2 des Flughafens Düsseldorf liegen. In Osterath ergeben sich für den Wohnungsbau hingegen Standortvorteile durch die Nähe des Bahnhofs und der Stadtbahnlinie. Besondere Beachtung hinsichtlich einer Anpassung des Wohnungsbestands und der umliegenden haushaltsbezogenen Infrastruktureinrichtungen benötigen in den nächsten Jahren einige Quartiere in Osterath und Strümp, in denen sich ein Generationenwechsel ankündigt.

Die verkehrliche Anbindung der einzelnen Stadtteile stellt sich unterschiedlich gut dar. Das Autobahnnetz, das die Stadt durchzieht, bietet in allen wichtigen Siedlungsbereichen eine sehr gute überörtliche Anbindung im MIV, erschwert allerdings die innerörtliche Vernetzung, insbesondere im Freizeitverkehr. Im SPNV stellt ein Bahnhaltepunkt in Osterath die regionale Anbindung nach Düsseldorf, Köln und Krefeld her und eine Stadtbahnlinie quert auf der Strecke zwischen Düsseldorf und Krefeld das Stadtgebiet von Meerbusch mit acht Haltepunkten in Büderich und Osterath. Seine gute Anbindung an den Großflughafen Düsseldorf „bezahlt“ Meerbusch mit der Lage von ganz Büderich in der Fluglärmzone 2 bzw. des zentralen Bereichs von Büderich in der Fluglärmzone 1.

Trotz seiner guten Verkehrsanbindung im Fernverkehr spielt Meerbusch als Standort von Gewerbebetrieben kaum eine Rolle und fungiert derzeit vor allem als Wohnstandort – mit entsprechend hohen Pendlerbeziehungen in die benachbarten Oberzentren. Aus dieser Situation und dem Fehlen eines eigenen Stadtzentrums resultiert auch die Tatsache, dass die Stadtteilzentren jeweils nur Teilfunktionen eines Mittelzentrums erfüllen. Damit verlieren die Stadtteilzentren einen Teil der örtlich vorhandenen Kaufkraft an Nachbarstädte.

Die polyzentrale Siedlungsstruktur gewährleistet somit einerseits eine „Stadt der kurzen Wege” und verhindert andererseits zugleich die Wahrnehmung überörtlicher Funktionen.



Legende

- Hervorragend integrierte Lage
- Gut integrierte Lage
- Potenziell integrierte Lage mit Nachrüstungsbedarf
- Nicht integrierte Lage
- Zentraler Versorgungsbereich
- Wohnbauflächenreserve
- Quartier im Generationenwechsel
- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Gewässer
- Gewerbefläche
- Gewerbepotenzialfläche
- Überörtliche Verkehrsfläche
- Geplante Verkehrsflächenerweiterung
- Fluglärm - Zone 1 (60 - 65 dB)
- Fluglärm - Zone 2 (55 - 60 dB)
- Bahnhof Regionalbahn
- Haltestelle Straßenbahn
- Schienenverkehr
- Grenze Stadtgebiet

N

ohne Maßstab

ABB 098 Strukturplan Meerbusch
Quelle: SSR

7.2 Fokusraum Büderich

Räumliche Einordnung

Der flächenmäßig größte Stadtteil befindet sich im Süden der Stadt, unmittelbar an die Landeshauptstadt Düsseldorf angrenzend. Die Trennlinie zur Landeshauptstadt erfolgt nicht sichtbar entlang der Böhlerstraße (mit deren Erweiterung) und der Büdericher Straße. Der Siedlungsbereich ist mit seiner Bebauung stärker mit Düsseldorf (Stadtteile Lörick und Heerdt) verbunden als mit den benachbarten Meerbuscher Stadtteilen. Durch die räumliche Nachbarschaft und die relativ gute Verkehrsanbindung (Neusser Straße mit Anschluss an die A52/B7, Düsseldorfer Straße mit Stadtbahn nach Düsseldorf) ist die Büdericher Bevölkerung eng mit dem Oberzentrum Düsseldorf verbunden. Hierdurch kommt es allerdings zu Wechselwirkungen mit und Abhängigkeiten von den angrenzenden Stadtteilen. So können beispielsweise Entwicklungen im Bereich der Nahversorgung direkte Auswirkungen auf die Stabilität der Versorgungsangebote in Büderich haben.

Im Norden und Westen grenzt der Siedlungsbereich an Waldgebiete (Meerer Busch) und Rheinauen (Ilvericher Altrheinschlinge), sodass hier wohnungsnahe Potenziale für Freizeit und Naherholung liegen. Insbesondere die große Nähe zum unverbauten, in freier Landschaft erfahrbaren Rheinufer verschafft den Siedlungsbereichen in Büderich eine hohe Wohnumfeldqualität.

Stadtteilprofil

Büderich ist mit 22.000 Einwohnern der bevölkerungsreichste Stadtteil von Meerbusch. Stärker als die anderen Stadtteile ist es durch Geschosswohnungsbau geprägt, sodass sich ein städtisch geschlossenes Erscheinungsbild ergibt. Mit den hier ansässigen zentralen Verwaltungseinrichtungen der Stadt Meerbusch, dem Sitz der Bürgermeisterin, dem Hallenbad, einem der beiden Gymnasien und dem ehemaligen Kloster Haus Meer nimmt Büderich eine bedeutende Stellung innerhalb der Gesamtstadt ein. Manifestiert wird dies über den Gewerbestandort der ehemaligen Böhler-Werke an der Stadtgrenze nach Düsseldorf-Lörick. Dieser zeichnet sich nicht nur durch eine Vielzahl an Gewerbeeinheiten, sondern auch durch seine zunehmende Bedeutung als Messestandort aus.

Ein Großteil der Siedlungsbereiche in Büderich besitzt eine gut bis hervorragend integrierte Lage. Diese Bereiche, insbesondere um die Bereiche der Dorfstraße und des Deutschen Ecks, sind fußläufig mit den wichtigen Einrichtungen der Nahversorgung und der öffentlichen Infrastruktur versorgt. Das sehr hochpreisige Einfamilienhausgebiet „Meerer Busch“ im Norden von Büderich befindet sich als einziger Bereich in nicht integrierte Lage.

Aus der unmittelbaren Nähe zur Landeshauptstadt resultieren neben vielen Vorteilen insbesondere zwei Belastungen, die verkehrlicher Natur sind. Zum einen kommt es auf der Moerser Str. / Düsseldorfer Str. häufig zu einem hohen Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten und zum anderen fast im gesamten Stadtteil zu Lärmbelastungen durch den Flugverkehr des Flughafens Düsseldorf. Der Großteil Büderichs befindet sich innerhalb der Fluglärmzone 2; das Stadteilzentrum sogar in der Fluglärmzone 1. Aus dieser Belastung resultieren Einschränkungen in der Nutzungsqualität des öffentlichen Raums sowie von Baumöglichkeiten für sensible Nutzungen (z.B. Altenpflegeheime).

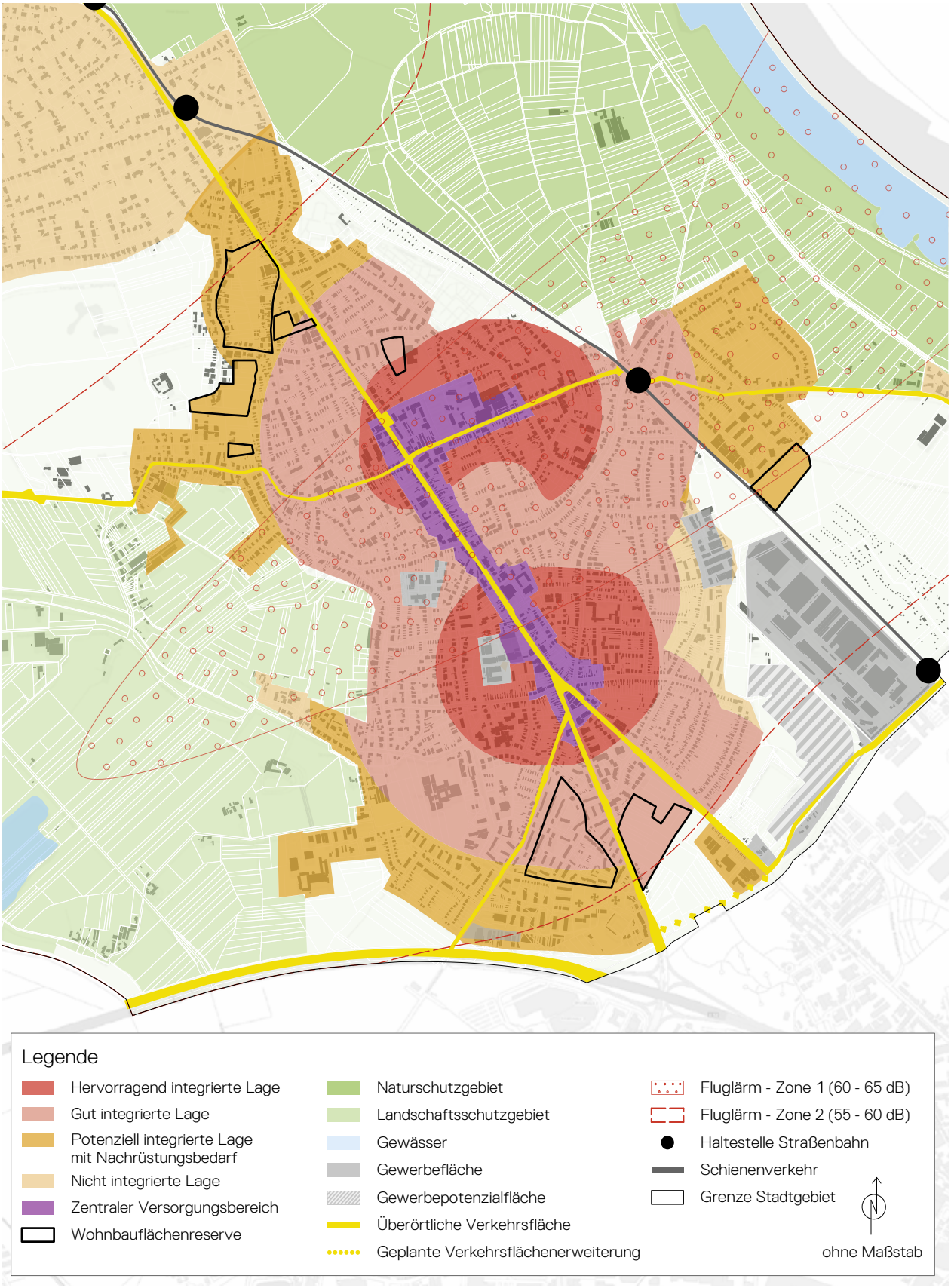


ABB 099 Strukturplan Büderich
Quelle: SSR

Bevölkerung und Demografie

Die Einwohnerzahl von Büderich ist, nach Jahren des Rückgangs bzw. Stagnation, seit dem Jahr 2010 leicht angestiegen: um ca. 550 Personen auf ca. 22.050 Einwohner. Der Trend der Bevölkerungsentwicklung folgt dem der Gesamtstadt. Die Altersstruktur zeigt im Vergleich mit ganz Meerbusch relativ große Anteile von 20- bis 40-Jährigen sowie von 60- bis 75-Jährigen. Hierbei ist zu beachten, dass alle Jahrgänge ab einem Alter von 40 Jahren in Meerbusch stärker vertreten sind als im Rhein-Kreis Neuss und im Land NRW. In Büderich zeigt sich zwar ein über dem gesamtstädtischen Wert liegender Anteil von Erwachsenen in der Altersphase für Familienhaushalte mit Kindern (20- bis 40-Jährige), aber ein niedrigerer Anteil in der Altersgruppe von Kindern und Jugendlichen. Fast jeder Dritte in Büderich ist älter als 60 Jahre, was dem gesamtstädtischen Bild entspricht.

Die zukünftige Bevölkerungsentwicklung zeigt eine deutliche Zunahme der Personengruppen der 60- bis 75-Jährigen, also jener Bevölkerungsgruppe, die im gesamtstädtischen Vergleich bereits heute relativ stark in Büderich vertreten ist.

Wohnen

Der Wohnungsbestand in Büderich ist zu großen Teilen in den 1960er- bis 1980er-Jahren entstanden – Ausdruck der Suburbanisierung jener Jahrzehnte und des großen Wachstums von Kommunen in der Ballungsrandzone. Anders als in Osterath und in den kleineren Stadtteilzentren von Meerbusch finden sich in Büderich größere Anteile an Mehrfamilienhäusern, insbesondere in zentraler Lage. Im Norden von Büderich liegt mit dem „Meerer Busch“ eines der wenigen Wohngebiete (mit Einfamilienhausbestand) der Stadt in nicht integrierter Lage. Das Quartier grenzt unmittelbar an die offene Rheinauenlandschaft im Norden und Osten sowie an den Meerer Busch und den Golfpark Meerbusch im Westen und Süden. Hier finden sich zudem nennenswerte Bestände, in denen sich in naher Zukunft ein Generationenwechsel abzeichnet.

Das verbleibende Wohnbauflächenpotenzial konzentriert sich vor allem am nördlichen Rand des zentralen Versorgungsbereiches von Büderich und befindet sich somit noch in integrierter Lage mit hinreichender Entfernung zu zentralen Versorgungseinrichtungen. Es verteilt sich auf mehrere Areale, die sich teilweise in städtischem Besitz und auch außerhalb von Fluglärmzonen des Flughafens Düsseldorf befinden. Des Weiteren ermöglicht der neue Regionalplan eine Wohnbebauung im Osten von Büderich. Eine Reservefläche für ergänzende Wohnbebauung bzw. Nachverdichtung befindet sich ganz im Süden von Büderich in der Böhler-Siedlung. Bei der Schaffung weitere Wohnbauflächen ist die Prüfabfolge zur Wohnbauflächenentwicklung entsprechend anzuwenden (siehe Kapitel 5.2).

In den letzten zurückliegenden Jahren zeigt sich innerhalb Meerbuschs eine Konzentration der Wohnbautätigkeit in Osterath und Strümp. Dies gilt auch bei Betrachtung der räumlichen Verteilung der Wohnbauflächenreserven auf die Stadtteile. In Büderich gibt es keine größeren Wohnbauflächenreserven, die auch dazu genutzt werden könnten, die demografische Entwicklung zu beeinflussen.

Die Attraktivität des Wohnstandortes Büderich leidet objektiv an einem vor Ort kaum auflösbaren Nachteil: der Beeinträchtigung fast des gesamten jetzigen Siedlungsbereiches durch den Fluglärm des Flughafens Düsseldorf. Allerdings macht sich die Lärmbelastung weder in Bodenpreisen noch an der Beliebtheit Büderichs als Wohnstandort bemerkbar.

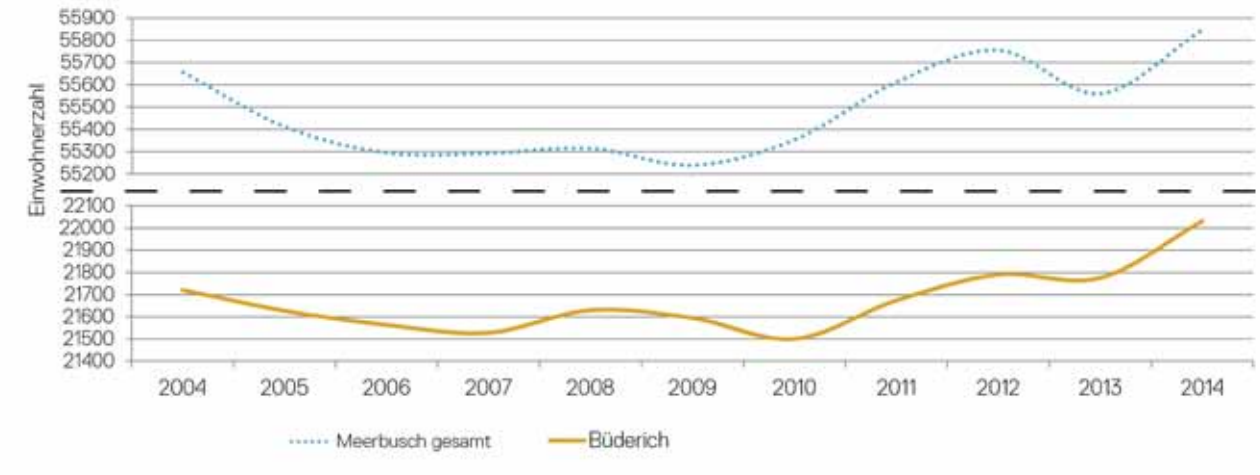


ABB 100 Entwicklung der Einwohnerzahl in Büderich
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

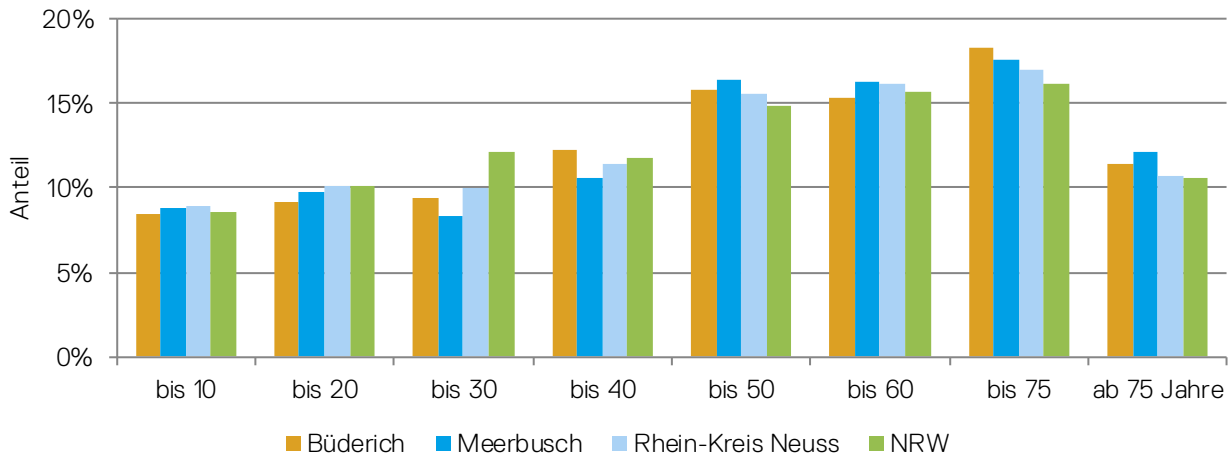


ABB 101 Entwicklung der Altersstruktur in Büderich
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

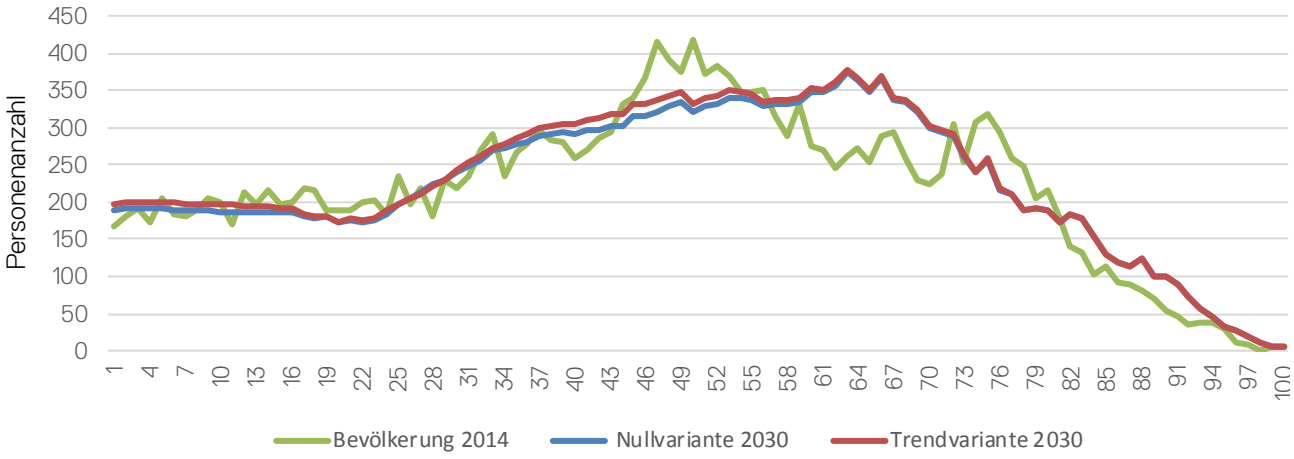


ABB 102 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Büderich
Quelle: SSR

Mobilität

Aufgrund des starken MIV-Aufkommens sind in Büderich die Düsseldorfer Straße und die Dorfstraße in besonderem Maße von den Durchgangsverkehren nach Düsseldorf betroffen. Diese Belastung wirkt umso gravierender, als beide Straßenverläufe im Stadtteil zugleich als zentrale Versorgungsbereiche fungieren und entsprechend stark durch Fußgänger und Radfahrer frequentiert sind. Auf beiden Verkehrsachsen bestehen zudem wegen der beschrankten Bahnübergänge der Stadtbahn (im Bereich der Haltestellen „Haus Meer“ und „Landsknecht“) zudem Behinderungen im Verkehrsfluss.

Aus der Perspektive des Rad- und Fußverkehrs erweisen sich beide Hauptstraßen als Problemfälle. So teilen sich auf einigen Abschnitten der Dorfstraße Fußgänger und Radfahrer den Bürgersteig. Es bestehen hier aufgrund des engen Straßenraums insgesamt fußgänger- und fahrradunfreundliche Verkehrsverhältnisse. Ähnlich nachteilig für die Verkehrsteilnehmer im Umweltverbund zeigt sich die Situation in der Düsseldorfer Straße, die ebenfalls vom Autoverkehr dominiert wird. Gestaltungsmängel und eine ungünstige Zuordnung der Fahr- und Fußwege im Straßenraum verdeutlichen hier den Veränderungsbedarf.

Im ÖPNV wird Büderich durch mehrere Buslinien bedient, die auch die zentralen Versorgungsbereiche in der Moerser/Düsseldorfer Straße und in der Dorfstraße sowie die Stadtbahnhaltestellen „Haus Meer“ und „Landsknecht“ anbinden; Letztere ist die wichtigste Verbindung Büderichs mit dem öffentlichen Nahverkehrsnetz der Landeshauptstadt. Diese könnte in Zukunft, bei Bau der geplanten Stadtbahnlinie U81, noch an Bedeutung gewinnen. Direktverbindungen im Busverkehr bestehen u.a. zum Bahnhof Kaarst und zum Flughafen Düsseldorf, in die Stadtmitte von Neuss und nach Lank, jedoch nicht nach Osterath und zum dortigen Bahnhof. Zudem sind die Umsteigebeziehungen nicht optimal geregelt und erfolgt der zentrale Busumstieg aktuell außerhalb der Stadtteilzentren am Haus Meer.

Umwelt, Klima und Freiraum

Büderich ist, wie alle Stadtteile von Meerbusch, stark durchgrünt. Innerhalb des Siedlungsbereiches handelt es sich dabei vor allem um privates Grün; hier ist als größere öffentliche Grünfläche nur der Hallenbadpark von Bedeutung. Dessen Nutzung bleibt (mit dem Angebot einer kleinen Boulebahn) jedoch unter seinen Möglichkeiten, zumal er unzureichend mit den stark frequentierten Bereichen rund um den Dr.-Franz-Schütz-Platz (Stadtverwaltung und Schulzentrum) vernetzt ist. Positiv hervorzuheben ist eine andere öffentliche Grünfläche im Siedlungskern von Büderich: der Grünzug an der Poststraße, der die Verbindung zum Freiraum in den Rheinauen herstellt. Hochwertige Naturräume grenzen im Nordwesten (Waldgebiet Meerer Busch) und Nordosten (Rheinaue mit offenem Zugang zum Rhein) an den Büdericher Siedlungskern.

Ein Umweltfaktor, auf den die Stadt Meerbusch kaum Einfluss nehmen kann, ist die Lärmbelastung in weiten Bereichen von Büderich: Der Stadtteil liegt zu einem Großteil im Einzugsgebiet der Fluglärmzonen 1 und 2 des Flughafens Düsseldorf.

Wirtschaftsstandort

Abgesehen von Einzelbetrieben im Siedlungsbereich gibt es in Büderich ein einziges größeres Gewerbegebiet: das Areal Böhler im Südosten des Stadtteils, unmittelbar an der Stadtgrenze zu Düsseldorf. Das frühere Betriebsgelände der Böhler-Werke hat sich zu einem Gewerbepark mit zahlreichen Einzelnutzern gewandelt und ist auch zum Messestandort geworden. An seiner Südflanke (zur Böhlerstraße) besteht ein erhebliches Erweiterungspotenzial mit einer Gesamtfläche von 31,5 Hektar. Das Gebiet verfügt durch seine Lage an der Stadtbahntrasse

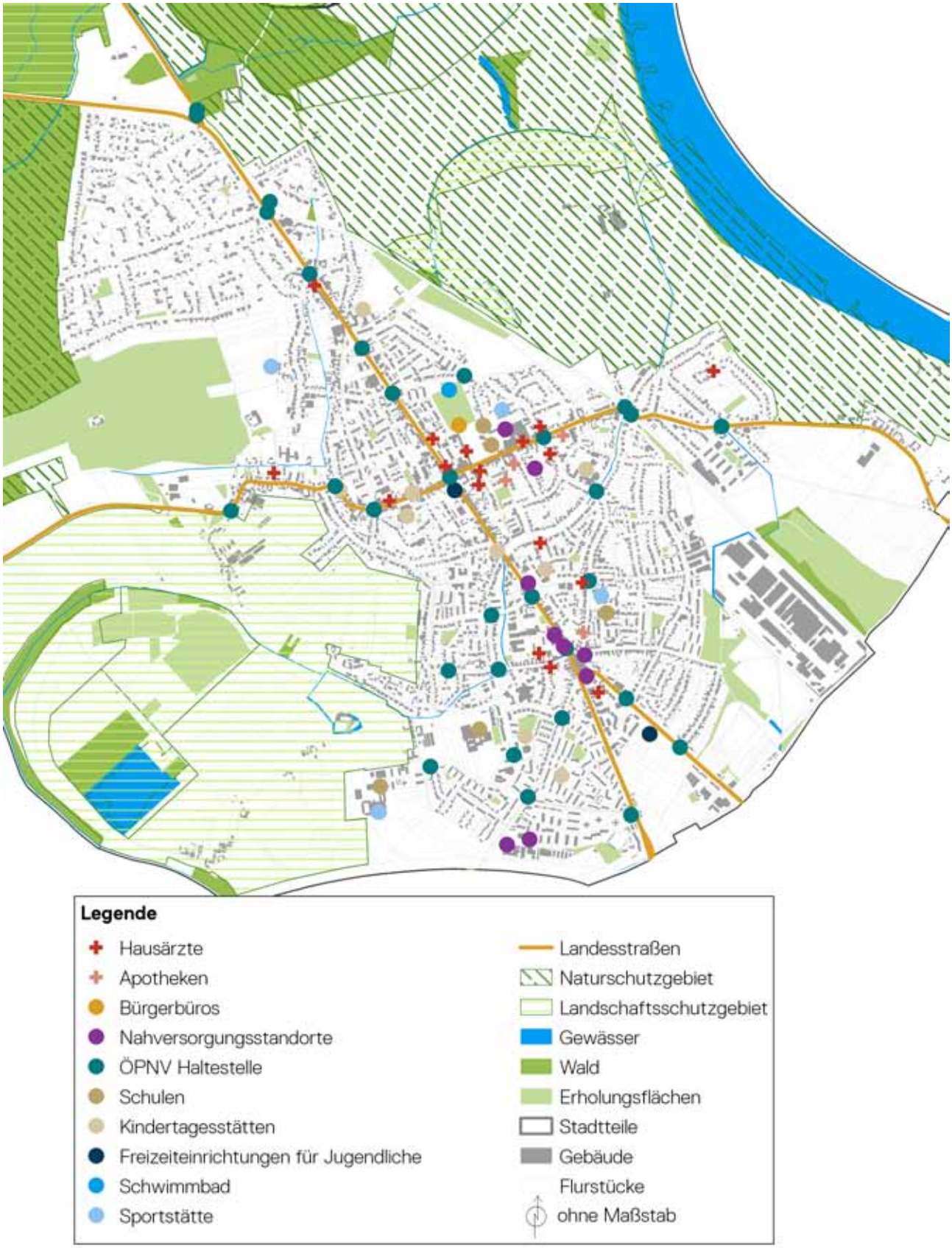


ABB 103 Stadtteilfokus Büderich
Quelle: SSR

ABB 104 Rathaus Büderich
Quelle: Stadt Meerbusch

ABB 105 Hallenbadpark
Quelle: SSR

ABB 106 Parkfläche auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz
Quelle: SSR

ABB 107 Flugzeug über dem Hallenbadpark
Quelle: SSR

mit der Haltestelle Lörick über eine gute ÖPNV-Anbindung an Düsseldorf und Krefeld.

Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

Büderich ist – als größter Stadtteil von Meerbusch – Standort zahlreicher Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen. So befinden sich im Süden das Mataré-Gymnasium und im Zentrum die Stadtverwaltung von Meerbusch. Auch das Haus Meer als historischer Ort liegt am Nordrand des Stadtteils auf Büdericher Gebiet.

Das Hallenbad an der Friedenstraße ist derzeit im Umbau und bildet nach seiner Wiedereröffnung einen wichtigen Standort als Sport- und Freizeitstätte. Im Westen von Büderich, bereits in offener Landschaft gelegen, befindet sich der Sportpark „Am Eisenbrand“, an dem sich etliche Einrichtungen für Freizeitsport konzentrieren. Im Nordwesten und in direkter Verbindung mit dem Waldgebiet des Meerer Busches liegt der Golfpark Meerbusch.

Nahversorgung

Büderich ist der bedeutendste Versorgungsbereich innerhalb Meerbuschs mit seinen Kernen in der Dorfstraße und am Deutschen Eck, die auch beide Teil des Zentralen Versorgungsbereichs sind. Der Versorgungsbereich entlang der Dorfstraße zeichnet sich insbesondere durch seinen kleinteiligen, inhabergeführten Einzelhandelsbesatz aus. Obwohl die Einzelhandelslage an der Dorfstraße als gut zu bezeichnen ist, sind dort bereits vereinzelt Leerstände zu beobachten. Der Zentrale Versorgungsbereich entlang der Düsseldorfer Straße erstreckt sich über einen Kilometer und endet am Deutschen Eck. Dieses bildet den zweiten Ankerpunkt der Nahversorgung in Büderich. Mit insgesamt zwei Drogerie- und zwei Biomärkten sowie weiterem Einzelhandels- und Gastronomiebesatz ist das Deutsche Eck der Versorgungsbereich für den südlichen Bereich Büderichs. Der Abschnitt zwischen den Ankern Dorfstraße und

Deutsches Eck trägt aufgrund seiner räumlichen Ausprägungen nicht zur Sicherung sowie Entwicklung des Einzelhandels in diesem Bereich bei. Eine Zweiteilung des Zentralen Versorgungsbereichs ist anzustreben.

ABB 108 Dorfstaße
Quelle: SSR

ABB 109 Verkehr auf der Düsseldorfer Straße
Quelle: SSR

ABB 110 Alter Kirchturm
Quelle: SSR

ABB 111 Stadtbahnhaltestelle Landsknecht
Quelle: SSR

Städtebauliche Analyse

Der Siedlungskörper entwickelt sich klar erkennbar entlang der Hauptachsen Düsseldorfer und Moerser Straße (in Nord-Süd Richtung mit Anschluss an die A52) sowie entlang der Ost-West verlaufenden Dorfstraße. Baulich-räumlich besteht die Verbindung der Freiräume sowie die Verknüpfung zum Rhein über die Dorf- und Poststraße.

An der Dorfstraße liegt auch der zentrale öffentliche Raum des Stadtteils, der Dr.-Franz-Schütz-Platz, an dem sich zentrale Funktionen bündeln. Die baulichen Typologien sind in diesem Bereich und entlang der oben genannten Achsen im Vergleich zu gesamt Meerbusch als großformatig und die Bauweise eher als geschlossen zu beschreiben. Solitäre bilden hier z.B. die Bücherei, das Hallenbad sowie die Schulen. Im weiteren Stadtbild gibt es nur wenige prägende öffentliche Räume, diese Rolle nehmen die genannten Straßenräume der Hauptachsen im Stadtteil ein.

Die Typologien im übrigen Stadtteil sind sehr unterschiedlich. Ihnen gemeinsam ist eine aufgelockerte Bauweise, wobei im gesamten Stadtteil – auch in Bereichen mit überwiegend Einzelhausbebauung – eine gewisse städtische und bauliche Dichte erkennbar ist. Freistehende Mehrfamilien- und Einfamilienhäuser prägen den Bereich. Reihen- und Kettenhäuser sind selten anzutreffen. Die hier vorherrschende Körnigkeit und Maßstäblichkeit ist als kleinteilig zu definieren. Ausnahmen bilden sich im südlichen Bereich heraus; so sind hier z.B. im Rheineck auch Zeilenbauten zu finden. Deutliche Maßstabssprünge entstehen im südöstlichen Bereich durch den großflächigen Bereich des Böhler-Areals mit seinen ehemaligen Fabrikgebäuden. Das „Deutsche Eck“ stellt in Kubatur und Lage im Stadtraum eine weitere Besonderheit des Stadtteils dar.

Der kompakte Stadtteilgrundriss weist an mehreren Stellen Lücken auf, wo somit zwischen schützenswerten Landschaftsräumen und dem Stadtraum vereinzelt Potenziale zur Arrondierung bestehen. Es ergeben sich Möglichkeiten, die Grünverbindungen durch den Stadtteil auszubauen und damit auch die Qualität der öffentlichen Räume zu stärken.

Im städtischen Gefüge Büderichs nehmen mehrere Räume eine besondere Stellung ein. Zum einen sind das „Deutsche Eck“ sowie der Dr.-Franz-Schütz-Platz prägende Orte, zum anderen sind die Dorfstraße und Düsseldorfer Straße weitere entscheidende öffentliche Räume. An deren Kreuzungspunkt besteht mit der Kirche St. Mauritius ein wichtiger Auftakt für das Zentrum – Gleiches gilt für den Kreuzungspunkt Nierderlöricker Straße und Dorfstraße mit der Stadtbahnhaltestelle „Landsknecht“. Zwischen diesen Ankerpunkten spannen sich die zentralen Bereiche Büderichs auf, die durchaus unterschiedliche bauliche und räumliche Charaktere, Qualitäten und auch Mängel aufweisen. Die öffentlichen Räume Dr.-Franz-Schütz-Platz und Hallenbadpark, die Straßenräume Dorfstraße und Düsseldorfer Straße / Moerser Straße sowie die Eingangsbereiche zur Dorfstraße nehmen bedeutende städtebauliche Funktionen für den Stadtteil Büderich wahr. Allerdings sind diese Räume nicht nur aus städtebaulicher Sicht für Büderich prägend. Hier bündeln sich Einrichtungen der Versorgung und der sozialen Infrastruktur, für die in besonderem Maße ein öffentliches Interesse besteht. Das Stadtteilzentrum wird in der Folge daher genauer betrachtet.

Stadtteilzentrum

Der Dr.-Franz-Schütz-Platz kann als der Kern des Stadtteils gesehen werden. Ausgehend von der Dorfstraße besteht ein rechteckiger Platzraum in Richtung des nördlich gelegenen Hallenbadparks. Nur zwei der Platzkanten sind klar baulich gefasst und definiert. Entlang der Dorfstraße und der Theodor-Hellmich-Straße prägen drei- bis viergeschossige Bauten den Platzrand. Die östliche Platzkante ist weniger klar eingefasst. Die Stadtteilbibliothek ist ein Solitär und greift die Höhe der gegenüberliegenden

ABB 112 Städtebauliche Struktur Büderich
Quelle: SSR

Bebauung auf. Richtung Norden geht der Platz in den Hallenbadpark über.

Trotz der zentralen Funktion und Bedeutung des Platzes sind vielfältige städtebauliche Missstände festzustellen, die wiederum mit funktionalen Mängeln einhergehen oder diese bedingen. In der jetzigen Funktion als Parkplatz und in der Gestaltung und Möblierung lädt der Platz nicht zum Verweilen ein. Der (ruhende) Verkehr dominiert den Platz und lässt keine Aufenthaltsqualität zu. Dieser Eindruck wird durch die Größe des Platzes und die teilweise diffuse städtebauliche Einfassung sowie fehlende Randnutzungen verstärkt. Es fehlen eine klare Zonierung sowie eine Fokussierung auf die öffentlichen Einrichtungen an diesem zentralen Ort im Stadtteil. Teilweise und zeitlich begrenzt werden Bereiche des Platzes, angrenzend an die Dorfstraße, bereits multifunktional genutzt (z.B. Schützenfest, Winterwelt (Weihnachtsmarkt), Markt). Die Dorfstraße trennt die dortigen Geschäftslagen bisher vom Dr.-Franz-Schütz-Platz. Der Übergang zum nördlich gelegenen Hallenbadpark ist ebensowenig ausgestaltet: Die beiden öffentlichen Räume weisen keine funktionale oder gestalterische Verbindung auf.

Die Dorfstraße ist eine Einkaufsstraße mit einem sehr guten Einzelhandelsbesatz. Die Höhenentwicklung entlang der Straße ist fast durchgehend drei- bis viergeschossig in geschlossener Bauweise; in Richtung Osten lockert sich die Struktur weiter auf. Die Dorfstraße entwickelt durch Lage und Nutzungen die Rolle eines der zentralen öffentlichen Räume Büderichs. Dessen Auftakt bildet die Kirche St. Mauritius im Kreuzungsbereich mit der Düsseldorfer Straße; der Kirchturm stellt eine weithin sichtbare Landmarke dar. Im Osten wird der Auftakt durch den Kreuzungsbereich Nierderlöricker Straße und Dorfstraße und die Stadtbahnhaltestelle „Landsknecht“ gebildet. Die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums weist deutliche funktionale und gestalterische Mängel auf. Der motorisierte Verkehr dominiert den Straßenraum, Radwege fehlen oder sind auf dem Gehweg untergebracht. Der prägende Baumbestand ist durch uneinheitliche Pflanzbeete eingefasst, es fehlt ein gestalterisches Leitbild. Die Gestaltung des Straßenraums ist gleichermaßen ungünstig für Radfahrer und Fußgänger.

Der Hallenbadpark ist geprägt durch einen alten und gepflegten Baumbestand und stellt eine der wenigen innerstädtischen öffentlichen Grünflächen dar. Außer seinen naturräumlichen Qualitäten bietet der Park kaum Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthalts- oder Gestaltungsqualitäten. Für diesen Freiraum ist die starke Belastung durch Fluglärm Mangel und Chance zugleich – in Verbindung oder Ergänzung zum Hallenbad können hier lärmunempfindliche Nutzungen etabliert werden.

Den Auftakt für den Versorgungsbereich in der Düsseldorfer Straße, der sich in nördlicher Richtung bis zur Dorfstraße fortsetzt, bildet das „Deutsche Eck“. Der Solitär stellt eine räumliche Dominate dar und ist ein prägender Ort für Büderich. Der langgezogene Straßenraum der Düsseldorfer Straße bis zur Dorfstraße kann die ihm angedachte Funktion als Zentraler Versorgungsbereich nicht erfüllen, was sich in Form vereinzelter Leerstände (in den Erdgeschossbereichen) zeigt. Der Straßenquerschnitt und die Gestaltung der Bereiche für Fußgänger und Radfahrer sind uneinheitlich. Der motorisierte Verkehr dominiert den Straßenraum und verhindert eine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Es wird deutlich, dass es sich um eine durch Pendlerströme geprägte Durchgangsstraße handelt, die nicht den Charakter als Stadtteilzentrum Büderichs widerspiegelt.

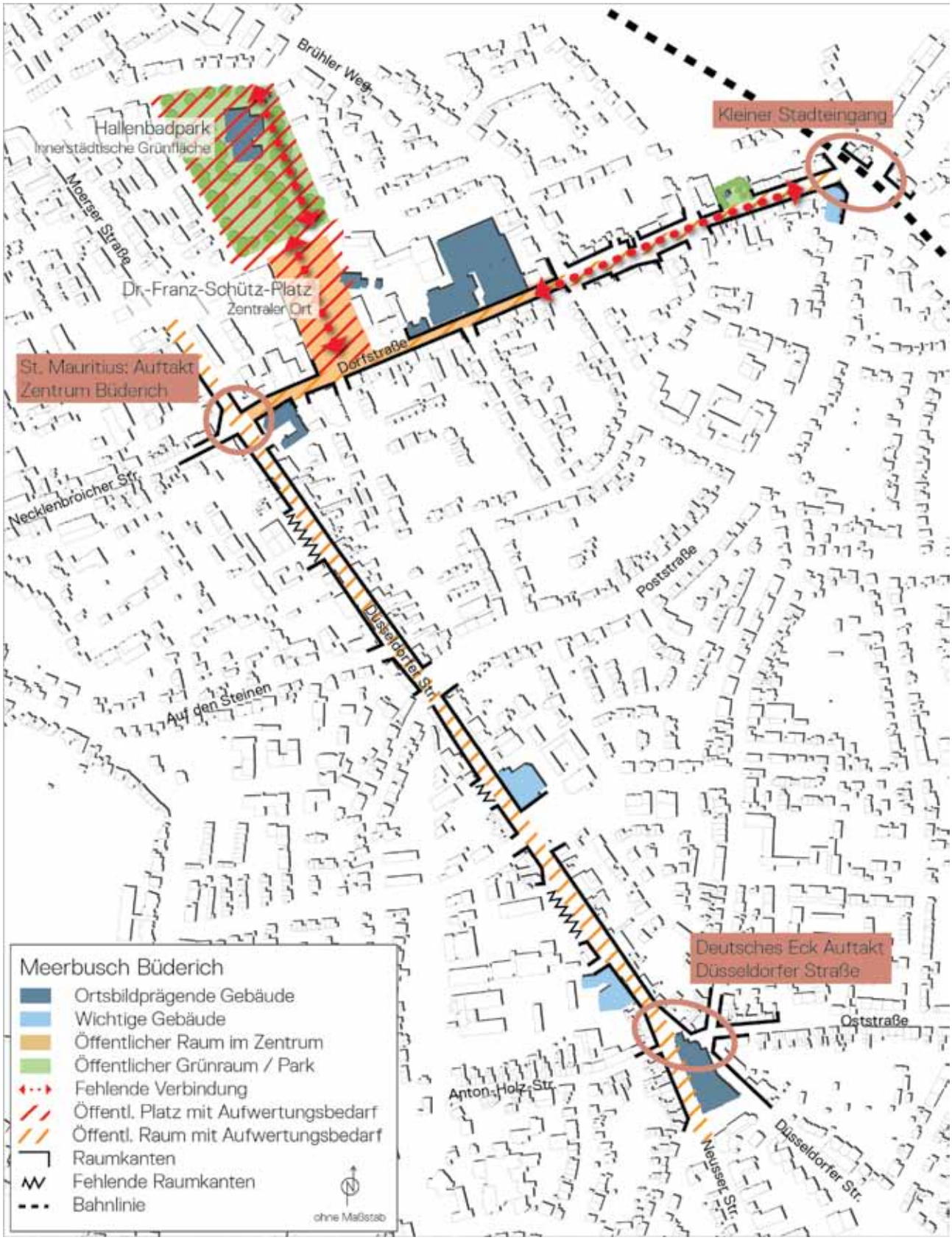


ABB 113 Städtebauliche Analyse Stadtteilzentrum Büderich
Quelle: SSR

Handlungsbedarfe

Lebendige Stadtteilzentren sind zum einen in hohem Maße von der Qualität des öffentlichen Raums abhängig und unterliegen daher einem besonderen Gestaltungsanspruch. Zum anderen werden sie vom ansässigen Einzelhandel geprägt. Stadtteilzentren nehmen zudem auch eine ideelle Funktion wahr. Sie dienen der örtlichen Bevölkerung als Identifikationsorte und zeichnen sich durch eine besondere baukulturelle Qualität aus, repräsentieren zumeist auch ein baugeschichtliches Erbe.

Als zentrale Bereiche mit Handlungsbedarf wurden in der städtebaulichen Analyse der Dr.-Franz-Schütz-Platz, der Hallenbadpark, die Straßenräume Düsseldorfer Straße und Dorfstraße mit ihren Eingangsbereichen identifiziert. Die Handlungsbedarfe liegen insbesondere in der vielfältigen Aufwertung des öffentlichen Raums, da dieser elementar mit der Funktionalität des gesamten Stadtteilzentrums verknüpft ist.

Insofern ist der Dr.-Franz-Schütz-Platz in Verbindung mit dem Hallenbadpark von elementarer Bedeutung für ein lebendiges Stadtteilzentrum in Büderich. Derzeit kann dieses Ensemble öffentlicher Räume allerdings nicht die notwendige Aufenthaltsqualität bieten, die zu einer Stärkung des Zentrums beitragen könnte. Insbesondere der (ruhende) Verkehr und die Dimensionierung der Stellplätze verhindern dies auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz. Der angrenzende Hallenbadpark besitzt als Grünfläche ein bedeutendes Aufenthalts- und Erholungspotenzial. Damit beide Plätze aktiv zur Zentrenstärkung beitragen können, sind jedoch gestalterische Aufwertungsmaßnahmen zu ergreifen, die gleichzeitig zu einer besseren Verknüpfung der beiden Bereiche beitragen. Zudem sind Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln, die die Dominanz des (ruhenden) Verkehrs auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz reduzieren.

Neben der Gestaltung der öffentliche Plätze sind diesbezüglich auch die Straßenräume der Düsseldorfer Straße und die Dorfstraße mit ihren Eingangsbereichen von Bedeutung. Diese vor allem für die Autoverkehre ausgestalteten Räume bieten eine geringe Aufenthaltsqualität und sind fahrrad- und fußgängerunfreundlich. Eine Aufwertung der Straßenräume kommt allerdings nicht nur dem Stadtteilzentrum und dem Einzelhandel zugute, sondern stärkt zudem die Mobilität im Umweltverbund (insbesondere im Fuß- und Radverkehr). Vor allem die Dorfstraße bietet zudem das Potenzial, als Grünverbindung quer durch den Stadtteil, die Verknüpfung von Freiräumen zu ermöglichen.

Neben der Gestaltqualität im öffentlichen Raum sind weitere Maßnahmen zur Stärkung des Einzelhandels zu ergreifen. Insbesondere zur Vermeidung weiterer Leerstände sollte der Zentrale Versorgungsbereich angepasst, also um die Bereiche Dorfstraße und Deutsches Eck herum konzentriert werden. Dies würde die Aufteilung auf zwei Zentrale Versorgungsbereiche bedeuten. Zudem sollte durch unterstützende und aktivierende Maßnahmen der Einzelhandel im Stadtzentrum gestärkt werden. Hierunter sind insbesondere Maßnahmen zur Qualitätssicherung des Einzelhandelsbestands und zur Zusammenarbeit zwischen den ansässigen Einzelhändlern zu verstehen.

Das Stadtteilzentrum eignet sich zudem zur Schaffung von besonderen Wohnformen (z.B. altengerecht, preisgünstig). Da ein begrenztes Angebot an Wohnbaureserveflächen besteht und unzureichende Wohnbauflächenreserven auf städtischem Grund zur Verfügung stehen, sind die integrierten Lagen auf weitere Potenzialflächen zu prüfen und bevorzugt zu entwickeln. Insbesondere bisher fehlende altengerechte und preisgünstige Wohnformen sollten hier stärker realisiert werden, sodass ein attraktives und vielfältiges Wohnungsangebot ausgebaut wird.

STÄRKEN	▪ einwohnerstärkster Stadtteil ▪ unmittelbare Nähe zu Düsseldorf ▪ gute Anbindung über den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an Osterath und umliegende Städte ▪ hervorragende überregionale verkehrliche Anbindung im ÖPNV und MIV ▪ Bündelung von mittelzentralen Nutzungen im Stadtteilzentrum ▪ gut integrierte Siedlungsbereiche ▪ Anbindung an die Stadtbahn ▪ gute Naherholungsmöglichkeiten (Rhein, Meerer Busch, Freizeitpark Eisenbrand) ▪ Böhler-Werke als erfolgreicher Gewerbe- und Messestandort	▪ hohe MIV-Verkehrsbelastung ▪ Lärmbelastungen durch den Flugverkehr ▪ stark begrenzte Wohnbaureserveflächen und unzureichende Wohnbauflächenreserven auf städtischem Grund ▪ fehlende altengerechte Wohnformen ▪ stark alternde Bevölkerung ▪ fahrradunfreundliche Straßenräume ▪ gestalterische und funktionale Mängel am Dr.-Franz-Schütz-Platz ▪ unzureichende Funktionalität des Hallenbadparks ▪ unfunktionaler Zentraler Versorgungsbereich entlang der Düsseldorfer Straße	SCHWÄCHEN
CHANCEN	▪ Stärkung des Einzelhandels durch Neugliederung und Aufteilung des Zentralen Versorgungsbereichs ▪ Aufwertung des Hallenbadparks in Verbindung mit der Neueröffnung des Hallenbads nach Abschluss der Renovierung ▪ gemeinsame Aufwertung der öffentlichen Räume des Stadtzentrums als Aktivierungsmotor ▪ Qualifizierung des innerstädtischen Grünraums zur Naherholung ▪ Stärkung des Umweltverbunds durch fahrradfreundliche Entwicklungen ▪ Verknüpfung von Freiräumen quer durch den Stadtteil durch Schaffung von Grünverbindungen	▪ Funktionsverlust von Räumen mit hoher Verkehrsbelastung und geringer Aufenthaltsqualität ▪ Zunahme von Leerständen des Einzelhandelbesatzes ▪ weitere Dominanz der Autoverkehre und Fortbestand unattraktiver Straßenräume	RISIKEN

TAB 006 SWOT Tabelle Büderich
Quelle: SSR

Handlungskonzept

Aufbauend auf der Analyse der Handlungsbedarfe sowie mit Blick auf die übergeordneten Ziele des Stadtenwicklungskonzeptes beschreibt das Handlungskonzept im Folgenden die Zielsetzungen für das Stadtteilzentrum Büderich und stellt die hierauf aufbauenden Maßnahmenbündel für die räumlichen Teilbereiche dar. Diese sollen dazu beitragen, aufgezeigte Defizite zu beheben, bestehende Qualitäten zu sichern und zu unterstützen oder vorhandene Potenziale zu fördern. Die Entwicklung des Kerns über einzelne Maßnahmen und Bausteine folgt dabei übergeordneten Leitlinien, aber auch eigenen spezifischen Zielvorstellungen.

Mit Blick auf die Gesamtstadt und den weiteren räumlichen Kontext gilt es, zentrale Orte und Einzelhandelslagen über Maßnahmen im öffentlichen Raum aufzuwerten. Frequenz und Aufenthalt sind dabei entscheidend für den Erfolg von Einzelhandel und Zentrumsfunktionen, die es räumlich zu konzentrieren gilt. Die übergeordneten Freiraum- und Grünverbindungen werden aufgegriffen und in Ost-West-Richtung qualifiziert. Eine entscheidende Rolle hierbei spielen sowohl die Dorfstraße als auch der Dr.-Franz-Schütz-Platz, der als wichtiger Trittstein in dieser Verbindung weiter aufgewertet werden muss. Darüber hinaus nimmt dieser Ort für Stadtteil und Gesamtstadt eine prägende Rolle ein, die durch eine qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstrichen werden muss. Für den gesamten Bereich wichtig sind in diesem Zusammenhang auch der Ausbau von Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger und die Stärkung der Rolle des ÖPNV im Stadtteil.

Über die zu schaffenden Qualitäten im öffentlichen Raum sollen im Bereich Düsseldorfer Straße und Dorfstraße sowie am Dr.-Franz-Schütz-Platz neue Impulse für andere Funktionen, wie Einzelhandel und Dienstleistung, ausgelöst werden. Übergeordnetes Ziel ist ein lebendiges und attraktives Stadtteilzentrum. Die Beseitigung von Mängeln im öffentlichen Raum und Verbesserungen in der städtebaulichen Struktur des Bereichs, wie die Qualifizierung der Eingangssituationen, sind weitere zentrale Elemente des Handlungskonzeptes. Weitere Zielvorstellung ist die Identifizierung und Mobilisierung von Entwicklungspotenzialen für Wohnnutzungen, die sich mit dem Anspruch an eine integrierte Lage verbinden, wie sie in diesen prägenden Orten des Stadtteils Büderich gegeben ist.

Maßnahmenübersicht

Für den Stadtteil Büderich wird angestrebt, die zuvor beschriebenen, übergeordneten gesamtstädtischen Maßnahmen umzusetzen, wie auch eigene Projekte zur Planung und Realisierung zu entwickeln. Die übergeordneten Maßnahmen (siehe auch Kapitel 6) sind:

- Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG)
- Verfügungsfonds
- Verkehrsentwicklungsplan
- Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes

Die spezifischen Maßnahmen für Büderich sind sowohl vorbereitender, konzeptioneller und planerischer Art, als auch auf die Umsetzungsebene bezogen – sie gliedern sich in die Maßnahmenräume Büderich Zentrum und Düsseldorfer Straße.

Maßnahmenraum Büderich Zentrum

Aufgrund der komplexen Ausgangssituation und der unterschiedlichen Interessenslagen wird zur Qualifizierung des Zentrums Büderich ein Maßnahmenbündel vorgeschlagen, das über weitere planerische und gutachterliche Konzepte eine Grundlage für eine professionelle und kreative Ideenkonkurrenz (Wettbewerb) für den Zentralen Bereich im Umgriff des Dr.-Franz-Schütz-Platzes und des Hallenbadparks sowie der Dorfstraße schafft.

Im Maßnahmenraum werden konzeptionelle Grundlagen, aber auch Umsetzungsschritte aufseiten der Kommune dargestellt, die durch

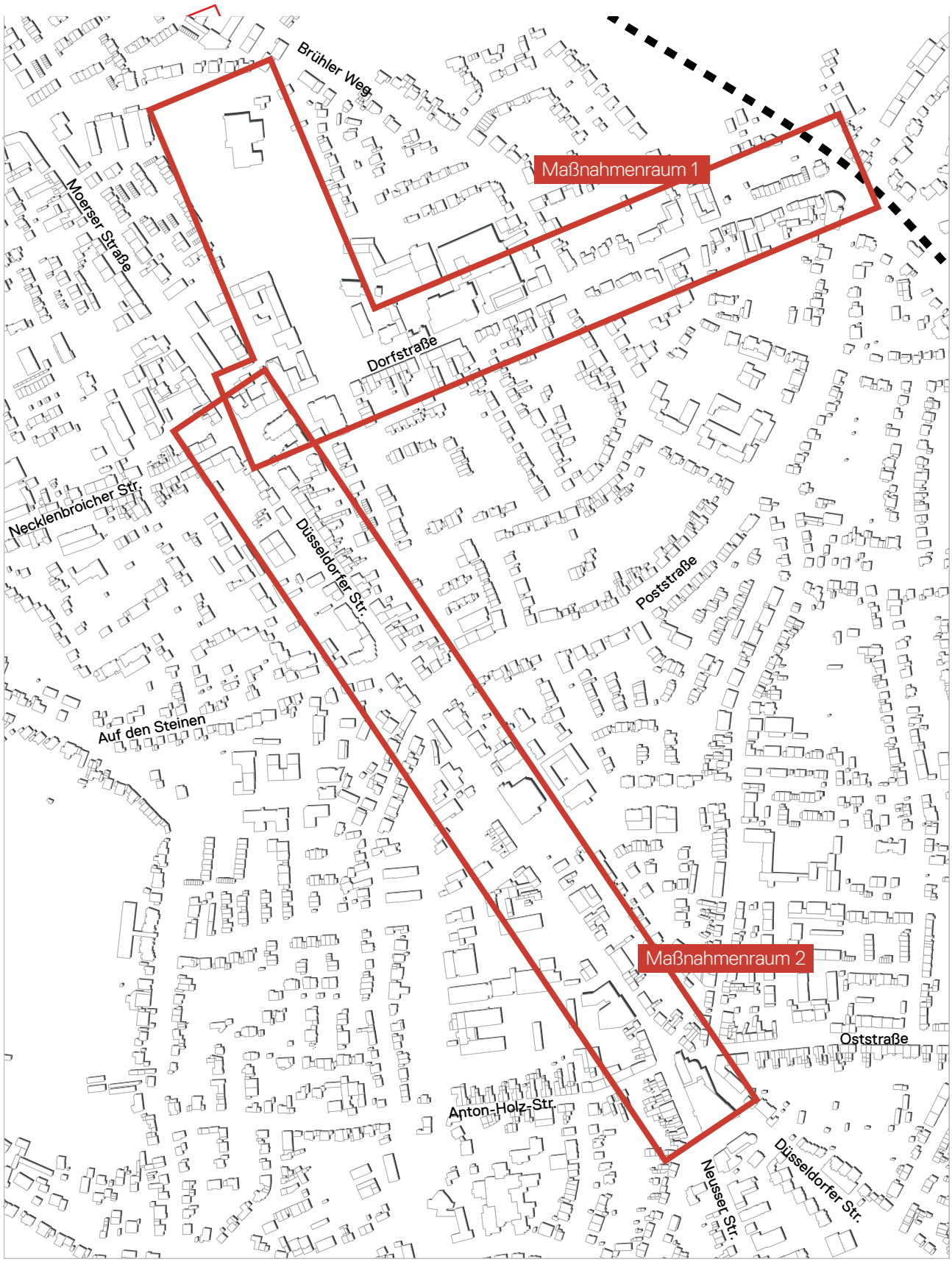


ABB 114 Maßnahmenraum Büderich
Quelle: SSR

weitere private (investive) Maßnahmen im Stadtteil ergänzt werden. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Entwicklung für die Stadt sollte von kommunaler Seite ein ständiger Steuerungskreis für die Vorbereitung, Planung und Umsetzung der Qualifizierung des Zentrums Büderich eingerichtet werden.

Die zur Qualifizierung des Zentrums von Büderich entwickelten Maßnahmen sind:

- A1.1 Bürgerwerkstatt und Auslobung zum Wettbewerb
- A1.2 Fachgutachten und Machbarkeitsstudien
- A1.3 Freiraumplanerischer und städtebaulicher Wettbewerb (Dr.-Franz-Schütz-Platz, Hallenbadpark, Dorfstraße)
- A2. Planung Umbau öffentlicher Raum (Platz und Park)
- A3. Umsetzung Umbau öffentlicher Raum (Platz und Park)
- A4. Hochbaulicher (Investoren-) Wettbewerb

Die maßgeblichen Aufgaben (Zuständigkeit: Verwaltung) zur Planung und Umsetzung dieser Bausteine, sind die folgenden:

- Benennung einer klaren Federführung (eventuell durch ein Projektmanagement)
- Einbindung aller relevanter Akteure der Stadtverwaltung
- Einbindung von Interessensvertretern des Stadtteils, der Politik und der Öffentlichkeit bei zentralen Entscheidungen (Stadtteilkonferenz)
- Gemeinsame Vorbereitung von Handlungsschritten und Zielen
- Zügige Festlegung der Plangebietsabgrenzung als Voraussetzung für die weiteren Schritte
- Zügige und informelle Abstimmung mit der Bezirksregierung Düsseldorf

Maßnahmenraum Düsseldorfer Straße

Die Düsseldorfer Straße / L137 nimmt als Landesstraße eine überörtliche Funktion ein und ist zugleich wichtiges Bindeglied zwischen den Meerbuscher Stadtteilen. Die dementsprechend hohe Zahl der Durchgangsverkehre gilt es verkehrstechnisch zu bewältigen und den Stadtraum zu profilieren. Nicht nur zu Stoßzeiten bilden sich Rückstaus, die eine weitere zentrale Herausforderung des Bereichs darstellen. Der Straßenquerschnitt und die Ausgestaltung der öffentlichen Räume bieten überdies nur wenig Qualität und Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Die Radwegequalität ist in Teilbereichen als unzureichend einzustufen. Südlicher Auftakt des Zentralen Versorgungsbereichs ist das sogenannte „Deutsche Eck". Der Nahversorgungsstandort bietet ebenfalls Raum für Dienstleistungen. Entlang der Düsseldorfer Straße bis zur Dorfstraße kann diese zentrale Funktion jedoch auf einem Kilometer Länge nicht durchgehend aufrechterhalten werden – es bilden sich erste Leerstände. Neben den allgemeinen Umbrüchen im Einzelhandel zeigt sich, dass die Grundrisse und Größen der vorhandenen kleinteiligen Strukturen nicht zukunftsfähig für Nutzungen aus dem Bereich Einzelhandel sind, sodass neue Konzepte und Lösungen erarbeitet werden müssen.

Für den Maßnahmenraum Düsseldorfer Straße werden die folgenden Maßnahmen skizziert:

- A5. Masterplan Düsseldorfer Straße
- A6. Planung Umbau Radwegesystem
- A7. Umsetzung Umbau Radwegesystem

Zur Umsetzung ist durch ein externes Projektmanagement sicherzustellen, dass die verschiedenen Maßnahmen koordiniert und die Stadt Meerbusch unterstützt:

- A8. Projektmanagement Büderich

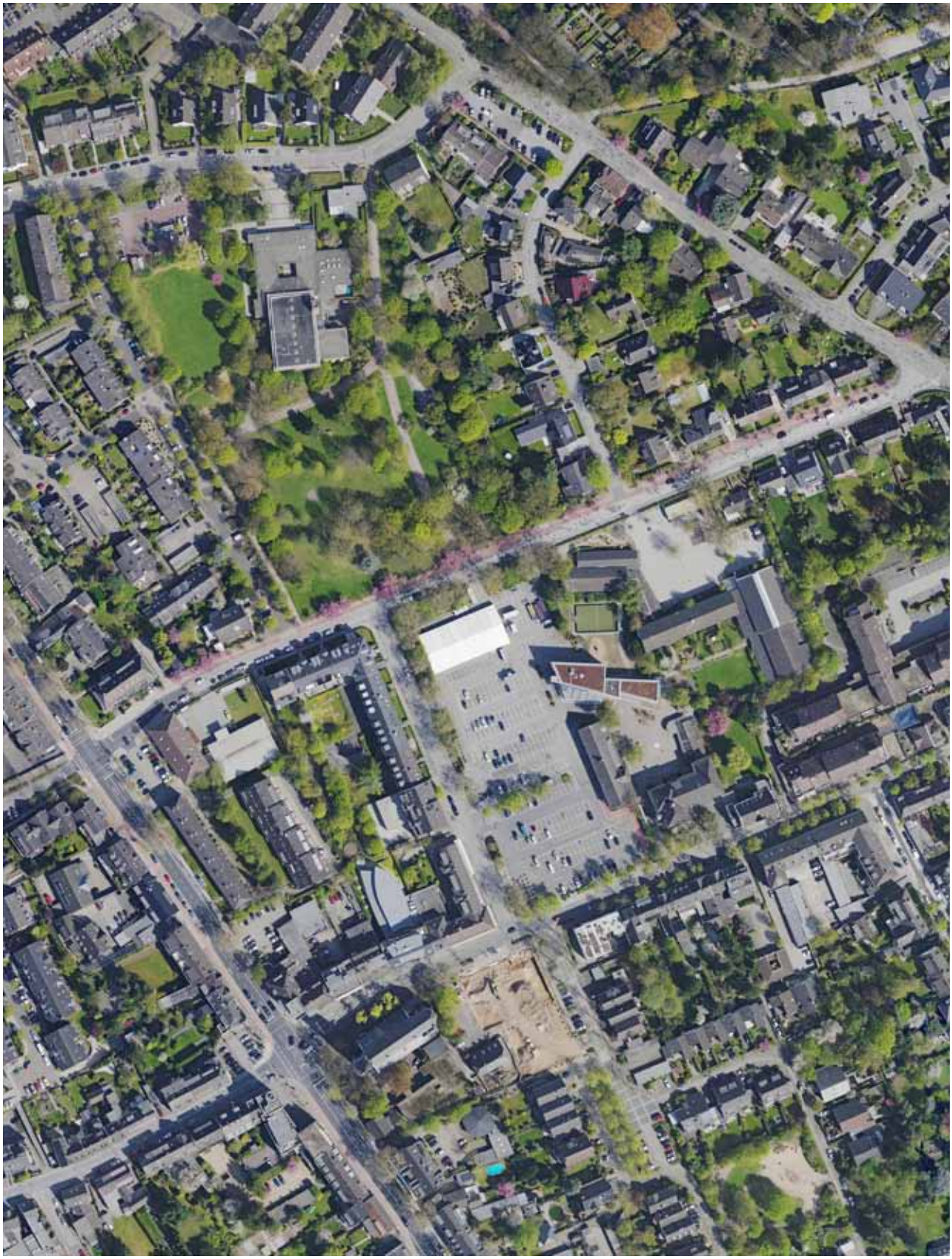


ABB 115 Luftbild Stadtteilzentrum Büderich
Quelle: Stadt Meerbusch

Maßnahme A1.1 Bürgerwerkstatt und Auslobung zum Wettbewerb

Kurzbeschreibung und Ziele

Der zu betrachtende Raum muss die entscheidenden Bereiche der Dorfstraße, des Dr.-Franz-Schütz-Platzes sowie des Hallenbadparks und deren Umgebung umfassen. Die Herausforderungen für diesen zentralen Bereich liegen vor allem in konkurrierenden Nutzungsansprüchen und in der Beseitigung städtebaulicher und gestalterischer Defizite. Unterschiedliche Funktionen – wie das Parken und die Nutzung des öffentlichen Raums für Verweilen, Begegnung und Kommunikation durch die Stadtgesellschaft – müssen miteinander in Einklang gebracht und räumlich neu zoniert werden.

Die städtebaulichen Missstände und ungenutzten Potenziale des Dr.-Franz-Schütz-Platzes liegen insbesondere in fehlenden Raumkanten und einer Überdimensionierung des zentralen Platzraumes sowie in vorhandenen Chancen zur Arrondierung. Wie auch beim Hallenbadpark ist der Anspruch an Multifunktionalität sowie an eine zeitgenössische und qualitätvolle Gestaltung über hochwertige Materialien in der Rahmenplanung zu beachten. Neben dem Wunsch nach Schaffung eines Ortes der Begegnung müssen die umgebenden Nutzungen (Wohnen, Hallenbad, Stadtteilbibliothek, Schule, Einzelhandel und Gastronomie) betrachtet werden.

Die Beteiligung der interessierten Bürgerschaft sowie ansässiger Händler und Bewohner ist ein wichtiger Bestandteil eines solchen Verfahrens. Über eine Bürgerwerkstatt wird die Akzeptanz für Planungen erhöht und können die Anforderungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger mit Blick auf ihren zentralen Stadtteilplatz frühzeitig gemeinsam artikuliert werden. Eine Werkstatt und gemeinsame Arbeit an Thementischen und Modellen kann auch die Ergebnisse der WikiMap für den Stadtteil noch einmal aufgreifen und Themen, die den Stadtteil berühren, zusammenführen. Die Ergebnisse fließen als eine von vielen Aussagen in die Auslobung ein.

Die Auslobung wird Fixpunkte und Denkräume im öffentlichen Raum – wie Verbindungen, mögliche Nutzungszonen, Gestaltungsmerkmale und prägende räumliche Situationen – identifizieren. Für die Vereinbarkeit konkurrierender Nutzungsansprüche des fahrenden und ruhenden Verkehrs einerseits und des Verweilens und Begegnens in einem qualitätvollen öffentlichen Raum andererseits, sowie um Veranstaltungen abhalten zu können, werden Szenarien und Ideen-Skizzen entwickelt. Auch die möglichen (Wohn-)Bebauungen im Hallenbadpark und auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz sind zu diskutieren. Die jeweiligen Fragestellungen und Interessen müssen zuvor weiter abgestimmt werden. Die Auslobung ist die Grundlage für weitere qualifizierende Planungsschritte des städtebaulichen / freiraumplanerischen Wettbewerbs.

Maßnahme A1.1 Bürgerwerkstatt und Auslobung zum Wettbewerb

Aufgaben	▪ Ausschreibung und Vergabe ▪ Freiraumplanerische und städtebauliche Gesamtkonzeption und Rahmenplanung durch ein Planungsbüro ▪ Vorbereitung und Durchführung der Bürgerbeteiligung / -Werkstatt zur Abstimmung von Nutzungsansprüchen und Gestaltungszielen ▪ Qualifizierung der Auslobung und Ausarbeitung von Fixpunkten und Entwicklungspotenzialen ▪ Vorbereitung von Inhalten für eine Wettbewerbs-Auslobung
Zeitraum	2017
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Vertreter Steuerungskreis (optional)
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9: Ausgaben der Vorbereitung (Teil III Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

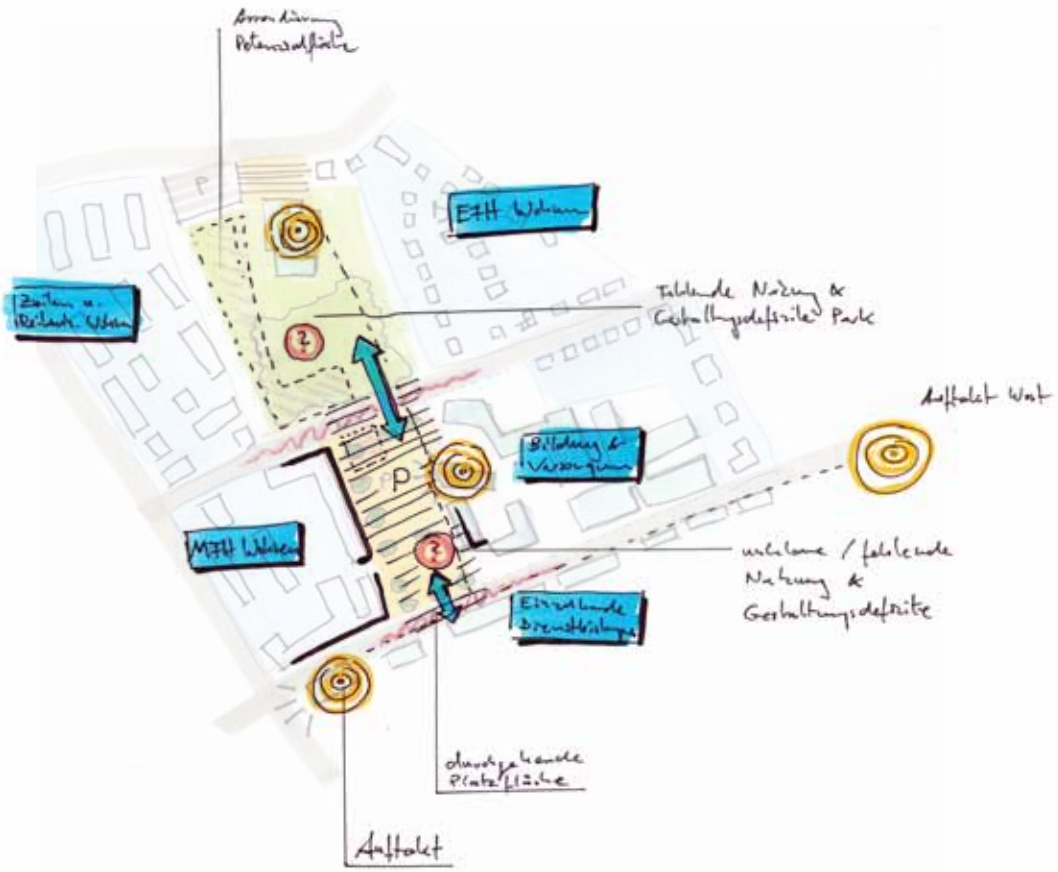


ABB 116 Räumliche Schwerpunkte des zu erstellenden Rahmenplans
Quelle: SSR

Maßnahme A1.2 Fachgutachten und Machbarkeitsstudien (Vorbereitende Maßnahmen)

Kurzbeschreibung & Ziele	Im Nachgang zur Bürgerwerkstatt ist das Planungsziel für die verschiedenen Teilräume zu konkretisieren und in teil- sowie gesamträumliche Zielaussagen zu überführen. In der Folge sind weiterführende Fachgutachten und Machbarkeitsstudien zusammenzutragen und ggf. neu zu erheben. Insbesondere im Bezug auf den Straßenraum der Dorfstraße und Düsseldorfer Straße sind bestehende Konzeptionen und Machbarkeitsstudien auszuwerten und vor dem Hintergrund der Rahmenplanung neu zu bewerten. Auf Grundlage des angepassten Rahmenplans und der konkretisierten Zielaussagen für die Teilräume sind Kostenschätzungen zu erstellen, die eine wichtige Grundlage für das anschließende Wettbewerbsverfahren bilden.
Aufgaben	▪ Prüfung der vorliegenden Fachgutachten und Machbarkeitsstudien ▪ Überprüfung der Neuerstellung oder Aktualisierung von Fachgutachten oder Machbarkeitsstudien ▪ Auswertung der Fachgutachten oder Machbarkeitsstudien ▪ Anpassung der Auslobung und Konkretisierung der Zielaussagen für die Teilräume und den Gesamtraum
Zeitraum	2017
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Externe Fachgutachter
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9: Ausgaben der Vorbereitung (Teil III Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A1.3 Wettbewerb / Werkstattverfahren Zentrum Büderich

Kurzbeschreibung & Ziele

Die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt und der vorbereitenden Maßnahmen bilden die Grundlage für das Wettbewerbsverfahren. Die organisatorische Begleitung dieses Verfahrens erfordert Maßnahmen zu seiner Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung. Hierfür ist ein Büro zur Wettbewerbsbetreuung einzubinden, das auch die Auslobungsunterlagen erstellt. Die Wettbewerbsbetreuung garantiert ein rechtssicheres Verfahren und gewährleistet die Zusammenstellung eines zur Planungsaufgabe passenden Preisgerichtes.

Über einen Wettbewerb oder ein Gutachter- / Werkstattverfahren werden maßgeschneiderte Konzepte für eine Weiterentwicklung der Stadtteilmitte entwickelt. Ausgewählte Büros sollen in kreativer Konkurrenz für die oben genannten Ziele gestalterische, freiraumplanerische und städtebauliche Lösungen finden. Durch die Kombination aus Rahmenplanung, Beteiligung und Wettbewerb werden die angestrebten Qualitäten und Vorgaben gesichert. Die Arbeit der Büros liefert überdies Impressionen und positive Bilder zu einer zukünftigen Gestaltung, was für die Kommunikation der Planung (auch zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit) hilfreich ist.

Die Vorgaben und genauen Zielvorstellungen sowie der Leistungsumfang für ein solches kreatives Verfahren sind gründlich abzuwägen und vorabzustimmen. Grundsätzlich sind von den Teilnehmern realisierbare Lösungen zu entwickeln, die für den räumlichen Umgriff des Zentrums Büderich eine hohe Qualität im öffentlichen Raum sowie eine Qualifizierung städtebaulicher Missstände ermöglichen. Die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft aus Städtebau- und Landschaftsarchitekten ist wünschenswert.

Ein Büro, das diesen Prozess begleitet und betreut, erstellt – in Anlehnung an die Ergebnisse der Rahmenplanung – eine Auslobung und übernimmt die formellen Schritte des Verfahrens. Es stehen diverse Verfahren zur Auswahl, die je nach interner Zielsetzung und Abstimmung mit der Architektenkammer NRW gute Ergebnisse ermöglichen. Hierbei sind der Architektenwettbewerb (auch im mehrstufigen Verfahren) sowie eine Mehrfachbeauftragung gängige Verfahren. Die Vor- und Nachteile sind vorab mit dem wettbewerbsbetreuenden Büro abzuwägen.

Die Annahmen zur Kalkulation eines Projektbudgets beruhen auf den anrechenbaren Kosten und Planungshonoraren.

Maßnahme A1.3 Wettbewerb / Werkstattverfahren Zentrum Büderich

Aufgaben	▪ Konkretisierung des Verfahrens (Zeit- und Ablaufplanung), interne und externe Abstimmung der Verfahrensart und ggf. Ausschreibung (u. a. Architektenkammer Nordrhein-Westfalen) ▪ Konkretisierung, Abstimmung und Zusammenstellung von Aufgabe und erwartetem Leistungsumfang ▪ Aufbereitung und Zusammenstellung der Planungsgrundlagen (gefolgt von der Erstellung einer Auslobungsbroschüre) in Ergänzung zum Rahmenplan ▪ Auswahl, Ansprache, Briefing und laufende Betreuung der Bearbeitungsteams ▪ ggf. Besetzung, Ansprache und Information eines möglichen Begleitgremiums aus Fach- und Ortsexperten, Grundstückseigentümern, Stadtteilvertretern usw. für Rückfragenrunden sowie für Realisierbarkeitsprüfungen der Beiträge ▪ Planung, Koordination und Moderation der Veranstaltungstermine, Ortsbesichtigungen (begleitende Öffentlichkeitsarbeit) ▪ Auswahl, Ansprache und Betreuung von Jurymitgliedern sowie Organisation der Vorprüfung und der Jurysitzung ▪ Durchführung des Wettbewerbs- / Werkstattverfahrens ▪ Aufbereitung der Ergebnisse für eine Ausstellung und eine Dokumentation (Broschüre)
Zeitraum	2017
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Büro zur Wettbewerbsbetreuung ▪ Jury, Fachrichter und Vertreter Steuerungskreis (optional)
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9: Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A2. Planung Umbau öffentlicher Raum

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis der Rahmenplanung und des Wettbewerbsergebnisses muss eine Ausführungsplanung für die einzelnen Abschnitte im Zentrum Büderichs erfolgen.
Aufgaben	▪ Erstellung einer Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Anlieger in der Bauphase
Prioritäten / Zeitraum	Priorität II (mittlere) ab 2018 / 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Wettbewerbsgewinner
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): 10.4 Erschließung / 11.2 Profilierung und Standortaufwertung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A3. Umsetzung Umbau öffentlicher Raum

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis der Ausführungsplanung für die Teilräume muss eine Umsetzung für die einzelnen Abschnitte im Zentrum Büderichs erfolgen.
Aufgaben	▪ Prüfung und Umsetzung der Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Anlieger in der Bauphase
Zeitraum	ab 2018 / 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Wettbewerbsgewinner (optional)
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): 10.4 Erschließung / 11.2 Profilierung und Standortaufwertung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A4. Hochbaulicher (Investoren-) Wettbewerb

Kurzbeschreibung & Ziele	Aufbauend auf dem Wettbewerbsergebnis, in dem bereits Anforderungen an die bauliche Gestalt und Form der Bebauung im Hallenbadpark und auf dem Dr.-Franz-Schütz-Platz formuliert sind, soll ein hochbaulicher (Investoren-) Wettbewerb durchgeführt werden. Auf diese Weise können Wohnformen in unterschiedlichen Dichten entstehen. Diese könnten von unterschiedlichen Akteuren realisiert werden. Hierfür sind mit den örtlichen Wohnungsmarktakteuren intensive Gespräche im Vorfeld zu führen und die Ergebnisse aus dem Handlungskonzept Wohnen einzubeziehen. Auf diese Weise sind architektonisch ansprechende Bauformen zu entwickeln, die auch Segmente des preisgedämpften und altersgerechten Wohnens umfassen. Eventuell ist ein wettbewerbsbetreuendes Büro für Vorbereitung und Unterstützung zu engagieren.
Aufgaben	▪ Vorbereitung und Umsetzung eines städtebaulichen / hochbaulichen (Investoren-) Wettbewerbs ▪ Prüfung des Handlungskonzepts Wohnen zur Wettbewerbsgestaltung ▪ Entwicklung von Zielaussagen ▪ Beteiligung der Anlieger in der Bauphase
Prioritäten / Zeitraum	ab 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Wohnungsbaugesellschaften ▪ Bauverein Meerbusch
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9: Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A5. Masterplan Düsseldorfer Straße

Kurzbeschreibung & Ziele	Ein Masterplan für diesen Bereich, angrenzend an das Zentrum Büderichs, muss diese Ansprüche an den Raum miteinander vereinen. Hierzu gilt es zunächst weitere Grundlagen zu erheben, wie beispielsweise die Lage sensibler Einrichtungen (Schulen und Kindertagesstätten) entlang der Landesstraße, und Möglichkeiten einer verträglicheren Verkehrsabwicklung und der zugehörigen Straßenquerschnitte zu untersuchen. Hier sind deutliche Synergie-Effekte mit dem Verkehrsentwicklungsplan zu sehen. Die Gestaltung der öffentlichen Räume ist ebenso zentrales Thema wie innovative und maßgeschneiderte Ideen-Skizzen für Leerstände in den Erdgeschossen entlang der Düsseldorfer Straße.
Aufgaben	▪ interne Abstimmung der Ziele und Bausteine ▪ Ausschreibung und Vergabe an ein Planungsbüro ▪ Auswertung und Zusammenführung vorhandener Gutachten ▪ frühzeitige Abstimmung mit Straßen.NRW ▪ integrierte Betrachtung aller Raumansprüche und Entwicklungsziele ▪ Beteiligung der Bürger und Stakeholder ▪ Abstimmung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mit dem Fördermittelgeber (Bezirksregierung Düsseldorf) und dem Baulastträger (Straßen.NRW)
Zeitraum	ab 2018
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Straßen.NRW ▪ Bezirksregierung Düsseldorf
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9 Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A6. Planung Umbau Düsseldorfer Straße

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis des Masterplans Düsseldorfer Straße sowie in enger Abstimmung mit den Ergebnissen des Verkehrsentwicklungsplans (siehe Maßnahme 17) muss eine Ausführungsplanung für die Tiefbaumaßnahmen entlang der Landesstraße L137 erfolgen. Ergänzend sind Möblierung und Elemente im Straßenraum in die Planung einzubeziehen.
Aufgaben	▪ Erstellung einer Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Anlieger
Zeitraum	ab 2018 / 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Planungsbüro (optional)
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): 10.4 Erschließung, 11.2 Profilierung und Standortaufwertung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A7. Umsetzung Umbau Düsseldorfer Straße

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis der Maßnahme A6 sowie in enger Abstimmung mit den Ergebnissen der vorhergehenden Planungsschritte müssen abschnittsweise Tiefbaumaßnahmen entlang der Landesstraße L137 erfolgen.
Aufgaben	▪ Umsetzung der Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Anlieger
Prioritäten / Zeitraum	Priorität II (mittlere) ab 2018 / 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Planungsbüro (optional)
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): 10.4 Erschließung, 11.2 Profilierung und Standortaufwertung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A8. Projektmanagement Büderich

Kurzbeschreibung & Ziele	Die Umsetzung der Vielzahl der Maßnahmen aus dem ISEK in Büderich ist mit einem großen organisatorischen Aufwand verbunden. Zur Koordination der Maßnahmen und der Akteure soll der Verwaltung in den nächsten Jahren ein Projektmanagement zur Seite gestellt werden. Durch das Projektmanagement soll sichergestellt werden, dass eine fokussierte Umsetzung der Maßnahmen unter ständiger Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geschieht. Das Projektmanagement unterstützt bei der Projektinitiierung, -planung und -steuerung. Kernaufgaben sind die generelle Koordination der Maßnahmen sowie die Vernetzung der verschiedenen Akteure. Zudem unterstützt das Projektmanagement beim Monitoring und bei der Evaluation (s. Kapitel 8.2).

Aufgaben	▪ Unterstützung bei der Ausschreibung und Vergabe im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens und des Masterplans
	▪ Interne Abstimmung der Ziele und Bausteine des Wettbewerbsverfahrens und des Masterplans
	▪ Koordinierung der Maßnahmen:
	  ▪ Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG)
	  ▪ Verfügungsfonds
	  ▪ Verkehrsentwicklungsplan
	  ▪ Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
	▪ Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen
	▪ Unterstützung beim Monitoring und bei der Evaluation

Zeitraum	ab 2018
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9 Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

7.3 Fokusraum Osterath

Räumliche Einordnung

Osterath liegt im Westen des Stadtgebietes von Meerbusch. Es hat als einziger Stadtteil eine Tradition als eigenständige Kleinstadt im ländlichen Raum – ohne direkte Beziehung zu den Oberzentren Düsseldorf und Krefeld – und ist mit den klassischen Angeboten einer zentralen Versorgung ausgestattet. Der kompakt bebaute Stadtteil hat (ebenfalls als einziger in Meerbusch) Anschluss an das überörtliche Eisenbahnnetz, mit Verbindungen im Regionalverkehr über Neuss nach Köln und Düsseldorf sowie über Krefeld ins Ruhrgebiet und nach Kleve. Auch im motorisierten Individualverkehr verfügt Osterath über sehr gute Anbindungen an das überörtliche Autobahnnetz (im Osten an die A57, im Norden an die A44).

Stadtteilprofil

Mit seinen knapp 13.000 Einwohnern ist Osterath der zweitgrößte Stadtteil von Meerbusch. Durch seine Vergangenheit als Kleinstadt in einem agrarisch geprägten Umland zeigen sich unterschiedliche Bebauungsformen, die sich um den historischen Stadtkern anordnen. Die Überbleibsel kleinstädtischer und historischer Strukturen im Stadtteilkern werden von Mehrfamilienhäusern sowie der dominierenden aufgelockerten Ein- und Zweifamilienhausbebauung umrandet. Das Stadtteilzentrum bilden der historische Kern sowie mittlerweile das ehemalige Gelände der Ostara-Fabrik, auf dem sich neben neuer Wohnbebauung östlich vom Bahnhof Osterath zwei größere Supermärkte befinden.

Insbesondere das Gebiet um den Zentralen Versorgungsbereich des historischen Kerns zeichnet sich durch eine hervorragend integrierte Lage aus. Dieses Potenzial für die Wohnnutzung wurde von der Stadt Meerbusch erkannt. In der ehemaligen Barabara-Gerretz-Schule wurde im Rahmen eines Architekturwettbewerbs Wohnnutzung vorgesehen. In nicht integrierter Lage befinden sich insbesondere Wohngebiete in Bovert, südlich des dortigen kleinen Zentralen Versorgungsbereichs.

Der historische Stadtkern besticht durch sein Flair und bietet ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität. Zudem gibt es hier eine Vielzahl an gut genutzten gastronomischen Angeboten und einen attraktiven Einzelhandelsbesatz. Ebenfalls im Zentrum befindet sich ein Bürgerbüro sowie angrenzend zu diesem die Realschule. Im Ortskern von Osterath sind weder gravierende städtbauliche Missstände noch Leerstände festzustellen.

In den Randbereichen liegen Wohnquartiere, die sich im Generationenwechsel befinden, wo also ein altersbedingter Bewohnerwechsel zu erwarten ist, und die im Zusammenhang mit angrenzenden Wohnbauentwicklungen in besonderem Maße zu berücksichtigen sind. Osterath besitzt den größten Anteil an Wohnbauflächenreserven in Meerbusch. Daher ist in den kommenden Jahren insbesondere in diesem Stadtteil ein deutlicher Anstieg der Bevölkerungszahl zu erwarten.

Weitere Veränderungen zeichnen sich im Bereich des Bahnhofbereichs ab, der ab 2019 umgebaut werden soll. Zur Beseitigung der nivaugleichen Bahnübergänge und zur Steigerung des Verkehrsflusses wird ein unteriridischer Kreisverkehr geschaffen.

Zukünftig geht es insbesondere darum, die Funktionalität des Stadtteils zu sichern und die Gebietsentwicklungen in das Stadtteilgefüge zu integrieren.

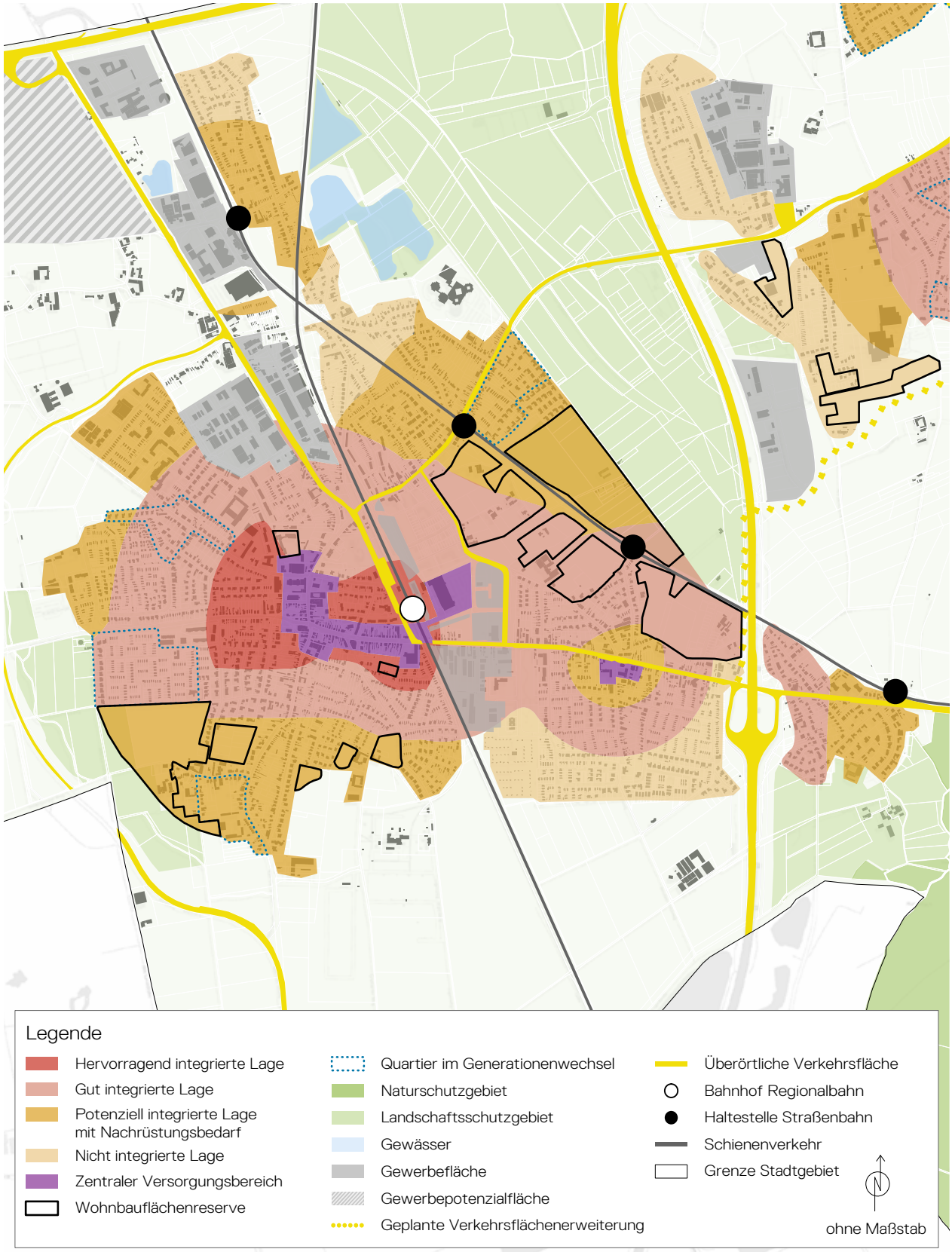


ABB 117 Strukturplan Osterath
Quelle: SSR

Bevölkerung und Demografie

Die Entwicklung der Einwohnerzahl von Osterath zeigt in der jüngeren Vergangenheit größere Abweichungen gegenüber dem Trend der Gesamtstadt. In den Jahren 2004-2009 verlor Osterath ca. 2,1 % seiner Einwohner, die Stadtgesellschaft hingegen nur 0,7 %. In den darauffolgenden vier Jahren (bis 2013) blieb der Stadtteil weiterhin gegenüber der (inzwischen positiven) Entwicklung der Einwohnerzahlen von ganz Meerbusch zurück. In jüngster Zeit koppelte sich Osterath sogar vom Trend der Gesamtstadt ab, denn anders als das leicht wachsende Meerbusch (seit 2009 ein Zuwachs von 1,05 %) verlor Osterath weiterhin Einwohner und stand im Jahr 2014 wieder (wie fünf Jahre zuvor) bei ca. 12.600 Einwohnern.

Die Bevölkerungsentwicklung von Osterath ist zum einen Folge des geringen Wohnungsneubaus in diesem Stadtteil, zum anderen spiegelt sich hier die demografische Struktur mit ihrem hohen Anteil an alten Menschen (hohe Sterberate) und an jungen Erwachsenen (Bildungsabwanderung) wider. Auch der Anteil von Erwachsenen in der Altersgruppe potenzieller Eltern ist deutlich geringer als in Meerbusch oder auch im Rhein-Kreis Neuss. Aus den Strukturdaten resultieren sowohl negative Geburten- als auch Wanderungssalden.

Bei gleichbleibend niedrigen Neubauraten steht Osterath eine starke Bevölkerungsalterung bevor. Deutlich wird dies insbesondere bei der Abnahme der jüngeren Bevölkerungsgruppen und der Zunahme der Altersgruppen der 60- bis 75-jährigen. Dies zeigt sich bereits bei den sich im Generationenwechsel befindlichen Wohngebieten. Allerdings besitzt Osterath aufgrund seiner großen Zahl an Wohnbauflächenreserven eine gute Ausgangslage, um dieser demografischen Entwicklung entgegenzuwirken.

Wohnen

Der Wohnungsbestand in Osterath ist zu großen Teilen im Zuge der Ballungsrandwanderung in den 1960er- bis 1980er-Jahren entstanden, doch gibt es im Ortskern kleinere Bestände aus der Vorkriegszeit, die die Vergangenheit als eigenständiges Landstädtchen dokumentieren. Nahezu alle Wohngebiete in Osterath können als integrierte bzw. potenziell integrierte Lagen klassifiziert werden. Aus der demografischen Alterung resultiert in einigen Siedlungsbereichen ein erhöhter Anpassungsbedarf der Bestände (z.B. Herstellung von Barrierefreiheit), aber auch eine Umstellung der infrastrukturellen Versorgung auf die im Zuge des Generationenwechsels veränderten Bedürfnisse nachrückender Haushalte.

In jüngster Zeit konzentrieren sich Wohnungsbauaktivitäten auf Standorte in Osterath, wo nicht nur die größten Flächenreserven bestehen, sondern wo mit der guten Verkehrsanbindung an Regionalbahn, Stadtbahn und Autobahn, mit den vorhandenen Schulen und anderen Versorgungseinrichtungen wichtige Standortanforderungen erfüllt werden. Aktuell konnte mit der Umwidmung der Barbara-Gerretz-Schule verdichteter Wohnungsbau im Zentrum Osteraths geplant werden. Östlich des Zentrums, auf dem ehemaligen Ostara-Gelände, werden 105 Einfamilienhäuser und vier Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 187 Wohneinheiten realisiert. Im erweiterten Umfeld dieses Gebiets bestehen Flächenpotenziale für ca. 750 weitere Wohneinheiten. In den nächsten Jahren werden sich bei Nutzung dieser Flächenpotenziale spürbare Auswirkungen auf die demografische Entwicklung, die Auslastung der sozialen Infrastrukturen und der Versorgungseinrichtungen im Stadtteilzentrum Osteraths zeigen. Die Effekte der zusätzlichen Wohnbebauung werden den gesamten Stadtteil entscheidend prägen.

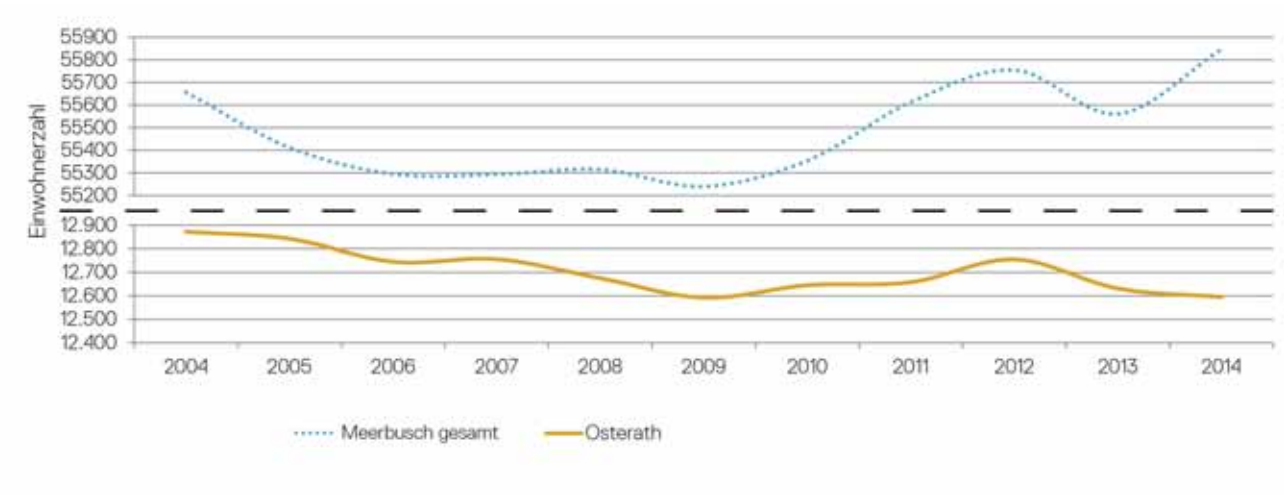


ABB 118 Entwicklung der Einwohnerzahl in Osterath
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

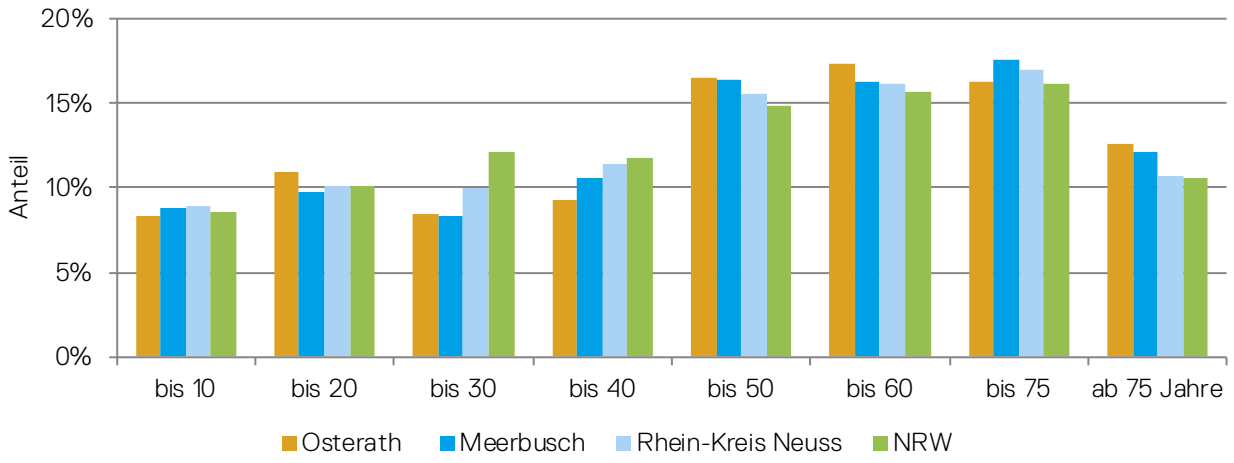


ABB 119 Entwicklung der Altersstruktur in Osterath
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

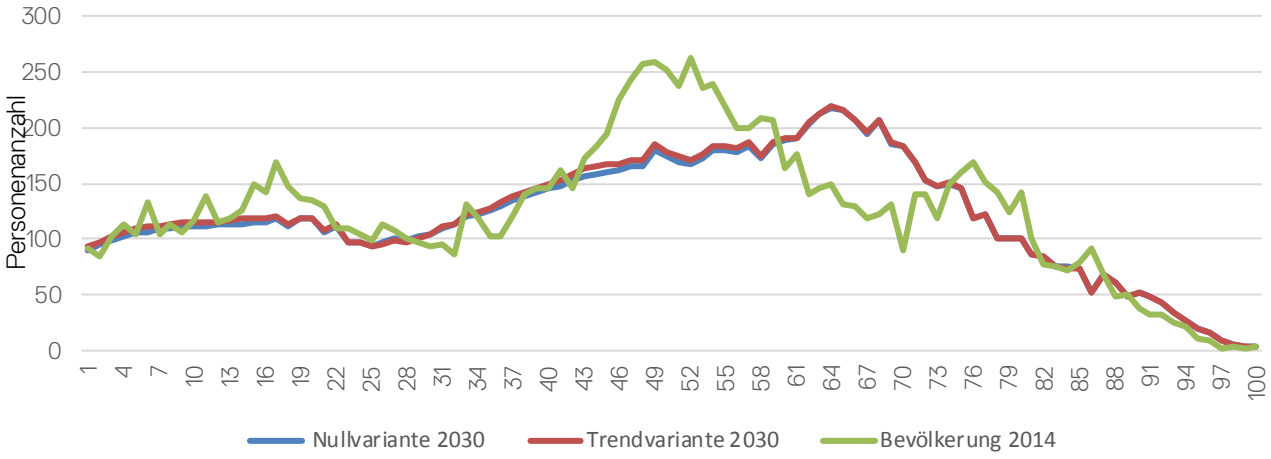


ABB 120 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Osterath
Quelle: SSR

Mobilität

Osterath verfügt als einziger Stadtteil von Meerbusch über einen Bahnhaltepunkt, der Verbindungen im Regionalverkehr nach Krefeld und Kleve sowie nach Düsseldorf und Köln bietet. Allerdings ist die Verknüpfung des Bahnhaltepunkts mit der Stadtbahn und den innerörtlichen Busverkehren momentan ungenügend. Zur Verbesserung des Zustands ist aktuell die Einrichtung einer Schnellbuslinie nach Düsseldorf vorgesehen. Die Stadtbahnlinie tangiert den Siedlungsbereich von Osterath nur am östlichen Rand, sodass die drei Haltestellen lediglich über Buslinien erreichbar sind, die aus Osterath in Richtung Lank-Latum bzw. Büderich führen.

Für den MIV kann Osterath am östlichen Rand des Siedlungsbereiches mit einem Autobahnanschluss (Bovert) an die A57 „punkten", sodass für Pendler und Fernverkehr sehr gute regionale und überregionale Verbindungen gegeben sind. Während im Westen von Osterath eine Ortsumgehungsstraße ausgebaut ist, stehen für eine Fahrt durch den Stadtteil im Osten nur die ins Zentrum führenden Stadtstraßen zur Verfügung. Derzeit kreuzen beide Hauptachsen – die Strümper Straße und die Meerbuscher Straße – zudem die Eisenbahnstrecke niveaugleich, sodass an beiden Schrankenbereichen große Staupotenziale bestehen.

Das Straßennetz und auch das Busliniennetz in Osterath stehen vor großen Veränderungen, durch die sich die Verkehrsverhältnisse im Stadtteil entscheidend verbessern werden. Zum einen wird am Bahnhof eine Unterführung entstehen, wodurch die bestehenden Bahnübergänge beseitigt werden. Zum anderen kann am Bahnhof ein Umsteigepunkt im Busverkehr entstehen, mit dem der zentrale Knoten im ÖPNV-Netz von Meerbusch vom Haus Meer in die Mitte von Osterath verschoben werden kann. Beide Umgestaltungsmaßnahmen werden den Zentrumscharakter von Osterath deutlich verändern. Vor allem im Busliniennetz muss die Verbindung zwischen dem Bahnhof Osterath und der Stadtbahnlinie verbessert werden; die nächstgelegenen Haltepunkte sind derzeit „Kamperweg" und „Hoterheide". Entlastung wird auch eine neue Umgehungsstraße (Kreisstraße K9n) im Nordosten bringen, die die Verkehre aus Strümp zur Autobahnanschlussstelle Bovert lenkt.

Umwelt, Klima und Freiraum

Osterath stellt sich, wie alle Stadtteile der „Stadt im Grünen", als abgegrenzter Siedlungsbereich ohne direkte Verbindung mit benachbarten Wohngebieten dar und verfügt innerstädtisch über viel privates Grün, jedoch kaum über öffentliche Grünflächen; Letztere machen im Wesentlichen der nordwestlich vom Bahnhof gelegene Rathauspark und eine Grünfläche an der Insterburger Straße aus. Der den Siedlungsbereich umschließende Freiraum präsentiert sich als offene Landschaft, ist im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzt, in kleineren Abschnitten findet sich auch Bewaldung. Der Freiraum im Übergang nach Strümp ist teilweise als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

Wirtschaftsstandort

In Osterath liegen die Gewerbebetriebe nördlich und östlich vom Ortskern, jedoch alle auf einer Achse und in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahntrasse. Es handelt sich um hochwertige Gewerbestandorte, wobei vereinzelt (insbesondere im Gewerbegebiet Mollsfeld Süd) auch Leerstände bestehen. Im Norden von Osterath, im Gewerbegebiet Mollsfeld Nord, befindet sich die deutsche Niederlassung des japanischen Unternehmens Kyocera (Hersteller von Druckern und Multifunktionsgeräten); auch die Epson Deutschland GmbH hat hier ihren Standort. Das zentral in Osterath gelegene Gelände der früheren Ostara-Werke wiederum ist nur noch zu einem kleinen Teil für eine weitere gewerbliche Nutzung vorgesehen.

Das bedeutendste Gewerbeflächenpotenzial in ganz Meerbusch (mit einer Gesamtfläche von

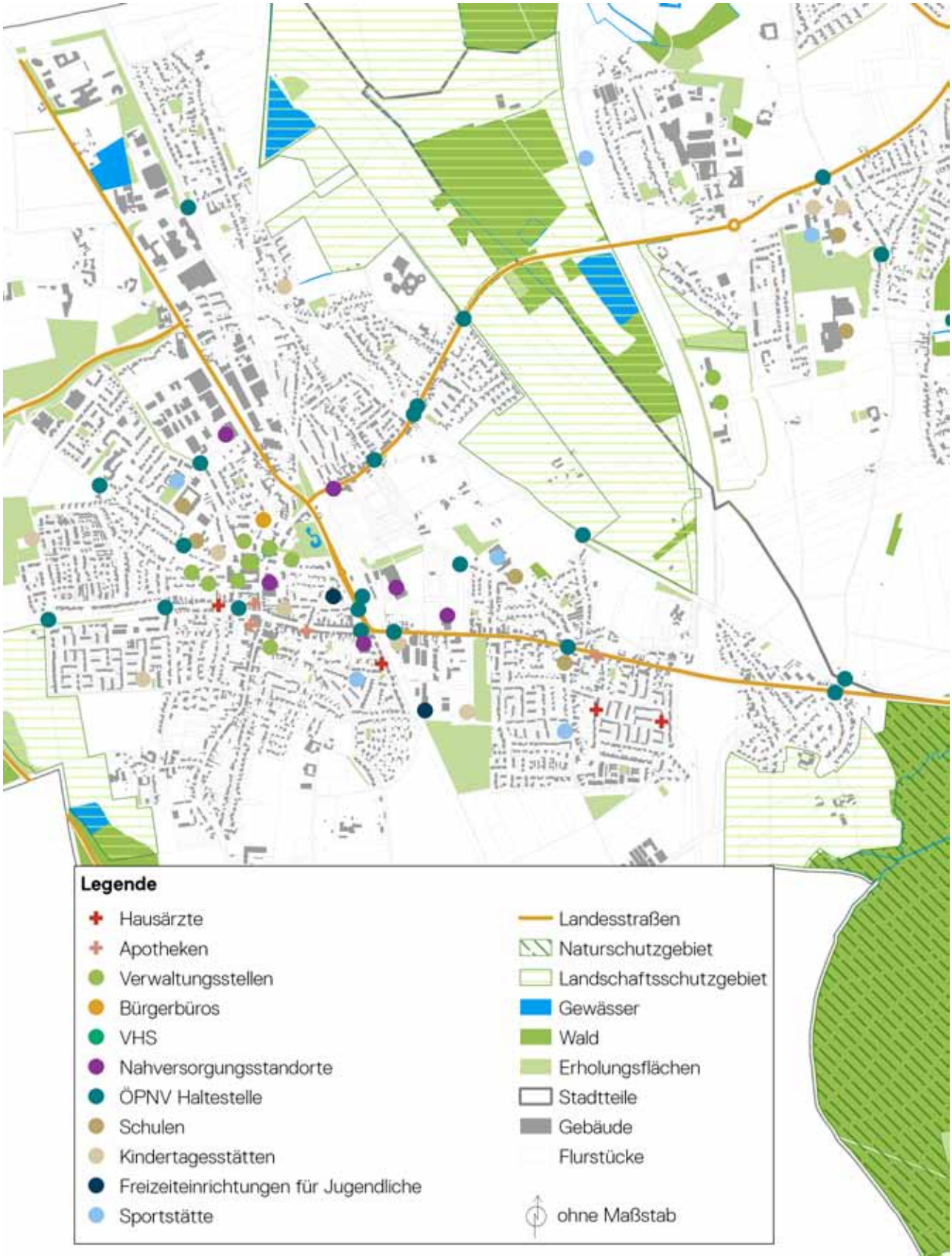


ABB 121 Stadtteilfokus Osterath
Quelle: SSR

ABB 122 Stadtteilzentrum Osterath
Quelle: SSR

ABB 123 Rathauspark
Quelle: SSR

ABB 124 Neubau eines Drogeriemarktes im Zentrum
Quelle: SSR

ABB 125 Einzelhandelsbesatz im Stadtteilzentrum
Quelle: SSR

72 ha) liegt am Nordwestrand von Osterath und verfügt mit der Autobahnanschlussstelle Osterath über eine sehr gute, den Siedlungsbereich nicht tangierende Verkehrsanbindung. Das Besondere dieses bisher landwirtschaftlich genutzten Areals ist seine Erschließung und Nutzung als interkommunales Gewerbegebiet der Städte Meerbusch und Krefeld.

Das interkommunale Gewerbegebiet nimmt die Schlüsselrolle zur zukünftigen Gewerbeentwicklung in Meerbusch ein. Es wird somit den Wirtschaftsstandort maßgeblich prägen. Die Basis für einen hochwertigen Dienstleistungsstandort ist durch die Anknüpfung an das Gewerbegebiet Mollsfeld auf der Westseite der Krefelder Straße bereits gegeben. Hier ist eine Gesamtkonzeption zu entwickeln, die abzeichnende Trends der Gewerbe- und Industrieentwicklung aufgreift und zugleich die zukünftige Arbeitswelt einbindet. Aufgrund der Größe der verfügbaren Flächen sollte bei der Entwicklung des Gewerbegebietes ein langer Atem bewiesen werden. Insofern ist eine langfristige Entwicklungsperspektive in mehreren Bauabschnitten anzupeilen, sodass noch Möglichkeiten zur Nachjustierung und Expansion bestehen.

Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

Die Ausstattung mit Angeboten an sozialer Infrastruktur (Kindertagesstätten, Grundschulen, Sportstätten, Ärzte, Apotheken usw.) ist als sehr gut zu bewerten. Als weiterführende Schule existiert im Stadtteil Osterath eine Realschule. Für ganz Meerbusch von Bedeutung ist zum einen das Jugendzentrum „JuCa Halle 9“ im Süden von Osterath, welches inzwischen die größte städtische Einrichtung für Jugendliche ist, nach größeren Umbaumaßnahmen allerdings noch nicht optimal von seinem potenziellen Publikum frequentiert wird. Zum anderen befindet sich am Rathauspark – und damit im Zentrum des Stadtteils – die Verwaltungsstelle der Volkshochschule Meerbusch.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Siedlungsentwicklung sind die Standorte der sozialen Infrastrukturen zu prüfen und ggf. durch neue zu ergänzen.

Nahversorgung

In Osterath ist im Zentralen Versorgungsbereich mit 38 Einzelhandelsbetrieben eine gute Versorgungsqualität gegeben. Zur Sicherung des Stadtteilzentrums als attraktiver Einkaufsort trägt aktuell die Ansiedlung eines Drogeriemarktes bei, wie auch durch Gestaltungsmaßnahmen darauf Einfluss genommen werden kann, dass ein Einkaufserlebnis zustande kommt.

Im Verlauf der östlichen Ausfallstraße aus Osterath, der Meerbuscher Straße, haben sich in jüngster Zeit Veränderungen beim Einzelhandelsbesatz ergeben. Mit der Neuansiedlung zweier Lebensmittelmärkte (ALDI und EDEKA) nur ca. 150 m östlich vom Bahnübergang ist der kleine Versorgungsbereich im weiteren Verlauf der Meerbuscher Straße, das „Bovert Center“, nahezu bedeutungslos geworden. Hinzu kommt, dass im Gefolge der anlaufenden Wohnbebauung östlich des Bahnhofs (auf Teilen des ehemaligen Ostara-Werksgeländes und perspektivisch bis an die Trasse der Stadtbahnlinie heranreichend) der neue Versorgungsschwerpunkt nördlich der Meerbuscher Straße weiter an Bedeutung gewinnen wird. Zur Stärkung des Zentrums ist die Anbindung der Fuß- und Radverkehre an die Neubaugebiete östlich des Ostara-Geländes attraktiv zu gestalten.

Neue Wohnentwicklungen in unmittelbarer Nähe zum Zentrum (Barbara-Gerretz-Schule) und somit in integrierter Lage stärken das „alte“ Versorgungszentrum am Bommershöfer Weg. Hier gibt es zudem einige weitere Potenziale zur Nachverdichtung und Innenentwicklung, die zu nutzen sind.

ABB 126 Frischemarkt
Quelle: SSR

ABB 127 Neubaugebiet Ostara-Gelände
Quelle: SSR

ABB 128 Osterather Arkaden
Quelle: SSR

ABB 129 Quartiersplatz
Quelle: SSR

Städtebauliche Analyse

Ergänzend zur Analyse der Nutzungsstruktur und den soziodemografischen Rahmenbedingungen ist die städtebauliche Analyse des Stadtteils Osterath von besonderer Bedeutung, da auf diesen Stadtteil größere räumliche Veränderungen zukommen. Großflächige und aufwändige Änderungen der Verkehrsführung, der Unterführungen und Bahnhaltestelle sind beschlossen und planfestgestellt. Die Analyse untersucht wo städtebauliche Herausforderungen und Potenziale liegen und welche räumlichen Auswirkungen diese Entwicklungen auf den gesamten Stadtteil haben.

Trotz der zentralen Bedeutung der Regionalbahnhaltestelle „Meerbusch-Osterath“ stellt diese nicht das Zentrum im stadträumlichen Gefüge dar – dieses befindet sich entlang der Hochstraße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Meerbuscher Straße. Diese Bereiche erfüllen zentrale Versorgungsfunktionen, auch baulich weichen die Typologien hier vom übrigen Stadtteil ab. Prägend für diesen Bereich ist die überwiegend geschlossene Bauweise mit Erdgeschosszonen, die größtenteils von Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt sind. Darüber hinaus sind einige großformatige Einzelhandelsstrukturen, wie die Osterath Arkaden, der REWE City sowie auch die Kirche Osterath prägend für diesen Bereich im Stadtteil. Am Kirchplatz erfährt der weithin als geschlossen zu definierende Straßenraum zudem eine Aufweitung. Im zentralen Bereich Osteraths befindet sich mit dem Rathauspark auch eine der wenigen öffentlichen Grünflächen im Stadtteil.

Der Stadtteil wird durch die Anlagen und Streckenführung der Bahn getrennt, die Typologien und städtebaulichen Strukturen ähneln sich jedoch auf beiden Seiten. Die Baustruktur lässt sich als heterogen beschreiben, wobei überwiegend freistehende Einfamilienhäuser und Reihenhäuser das Stadtbild prägen. Außerhalb des dichter bebauten Zentrums sind höhere Anteile von privaten Freiflächen vorzufinden. Einige Lücken im Stadtgrundriss sind inzwischen durch hochwertigen Neubau geschlossen – hierzu zählen vor allem die Bereiche östlich der Bahnanlagen. Neben einigen Sonderwohnformen sind die Strukturen zumeist kleinteilig und aufgelockert. Großformatige Strukturen sind konzentriert zumeist entlang der Bahnanlagen vorzufinden und durch Gewerbe und Einzelhandel geprägt.

Durch die neue Bahnunterführung und den Ausbau der östlichen Seite des Stadtteils, besteht das Potential des Zusammenwachsens des Stadtkörpers, über die Bahn hinweg, die bisher als Barriere zerteilend wirkte. Das Zentrum gilt es auch in der baulichen Dichte weiterzuentwickeln und letzte vorhandene Baulücken zu schließen. In den neuen Verbindungs- und Übergangsbereichen sowie im Zentrum Osteraths liegen die größten Herausforderungen sowie Potenziale für die Stadtentwicklung.

Stadtteilzentrum

Im städtischen Gefüge Osteraths befindet sich der zentrale Bereich entlang der Hochstraße und geht südlich in der Meerbuscher Str. bis zur Alten Poststraße weiter. Ergänzt wird dieser öffentliche Raum durch mehrere kleinere anschließende Platzsituationen sowie durch den in unmittelbarer Nähe liegenden Rathauspark. Weiterhin nehmen die Bahnübergänge Meerbuscher Straße und Strümper Straße mit ihrem Umfeld eine wichtige räumliche Rolle als Auftakt zum Zentrum ein. Zwischen diesen Eingangssituationen spannen sich die zentralen Bereiche, mit ihren unterschiedlichen baulichen und räumlichen Charakteren, Qualitäten und Mängeln, Osteraths halbkreisförmig auf.

Kern des Stadtteils Osteraths ist der Fußgängerzonenbereich der Hochstraße zwischen Theodor-Heuss-Straße und Meerbuscher Str., die in diesem Bereich durch eine dichte drei bis viergeschossige Bebauung mit Erdgeschosszonen für Einzelhandel und Dienstleistungen

ABB 130 Städtebauliche Struktur Osterath
Quelle: SSR

räumlich gefasst wird. Die Fußgängerzone hat aufgrund ihrer freiräumlichen Gestaltung einen städtischen Charakter, der durch die heterogene Fassadengestaltung der angrenzenden Gebäude unterstützt wird.

Die kleineren Plätze, die sich entlang der Hochstraße befinden, stützen dieses in ihrer Bedeutung als zentraler Ort. Der Vorplatz der Osterath Arkaden an der Kreuzung Hochstraße / Bommershöferweg bildet den Auftakt zur Fußgängerzone. An diesem sehr funktional gestalteten Platz, der auch als Fläche für den Wochenmarkt dient, sind wichtige Einzelhändler und mehrere gastronomische Betriebe angesiedelt. Ebenfalls an die Hochstraße schließt der Kirchplatz an. Dieser ist von drei Seiten durch dichte drei- bis viergeschossige Bebauung mit Geschäften und Gastronomie in der Erdgeschosszone gefasst. Die vierte Raumkante bildet das Kirchenportal der Katholischen Kirche Osterath, welches dem Platz eine besondere gestalterische Bedeutung verleiht. Der verhältnismäßig kleine Platz ist urban gestaltet und wird zu Teilen von umliegenden Gaststätten als Außenbereich genutzt und von der Bevölkerung gut angenommen.

Der kleine Platz an der Kreuzung Hochstraße / Meerbuscher Str. bildet den Umlenkpunkt des zentralen Bereichs und kann gleichzeitig als südlicher Auftakt zur Hochstraße betrachtet werden. An diesem Umlenkpunkt geht der zentrale Bereich entlang der Meerbuscher Straße bis zur Kreuzung mit der Alten Poststraße weiter. Dieser Straßenabschnitt hat mit den Geschäften in den Erdgeschosszonen und seinen überwiegend zusammenhängend bebauten Raumkanten einen urbanen Charakter, jedoch weniger stark ausgeprägt als bei der Fußgängerzonenbereich der Hochstraße. Städtebauliche Missstände lassen sich in diesem Bereich der Meerbuscher Straße in Form von Baulücken, die als Stellplätze genutzt werden, ausmachen.

Der Rathausparkt ist landschaftsplanerisch ansprechend gestaltet, in gepflegtem Zustand und spricht verschiedene Zielgruppen an. Er ist ausgestattet mit Spielflächen, einem Teich, einer Boulebahn sowie Bereichen zum Erholen. Ein Gebäude, das als Eingangsgebäude für den Rathausparkt fungiert oder in seiner Nutzung das Angebot des Freiraums ergänzen würde, gibt es nicht. Die inneren Qualitäten des Rathausparks sind von den nahe gelegenen Straßen nur schwer auszumachen, da er im Inneren eines Baufeldes liegt. Er grenzt an zwei Seiten an die rückwertig gelegenen privaten Gärten der umgebenden kleinteiligen Bebauung. Die dritte Seite des Parks liegt am Bahnhofsweg, entlang diesem verläuft auch ein Radweg. Es besteht die Möglichkeit, den Rathauspark als ein Verbindungselement zwischen dem östlichen Teil Osteraths, der zukünftigen Bahnunterführung und dem Stadtzentrum zu etablieren.

Die beiden Bahnübergänge an der Strümper Straße und an der Meerbuscher Straße sowie deren Umgebung stellen wichtige Eingangsbereiche dar. Über sie gelangt man von den umliegenden Ortsteilen in den zentralen Bereich Osteraths. Momentan sind sie jedoch weder besonders gestaltet, noch gut räumlich gefasst. In Zukunft wird es anstelle der Bahnübergänge einen tiefergelegten Kreisverkehr, etwa in der Mitte zwischen den beiden jetzigen Übergängen, geben. Die Bahn als Barriere und die geplante Unterführung stellen eine Gefahr der zunehmenden Separierung der Stadtteile dar, was somit auch zu einem Bedeutungsverlust für das Osterather Zentrum führen könnte. Allerdings können die ebenfalls geplanten Rampen und Brücken bei guter Gestaltung neue Verbindungsmöglichkeiten in die öffentlichen Bereiche Osteraths ermöglichen. Um dies zu schaffen, sollten unter Einbeziehung der verkehrlichen Neuplanungen die Eingangsbereiche (momentan Bahnübergänge), deren Umfeld, Verbindung untereinander sowie in das Zentrum überdacht und neu ausgestaltet werden.

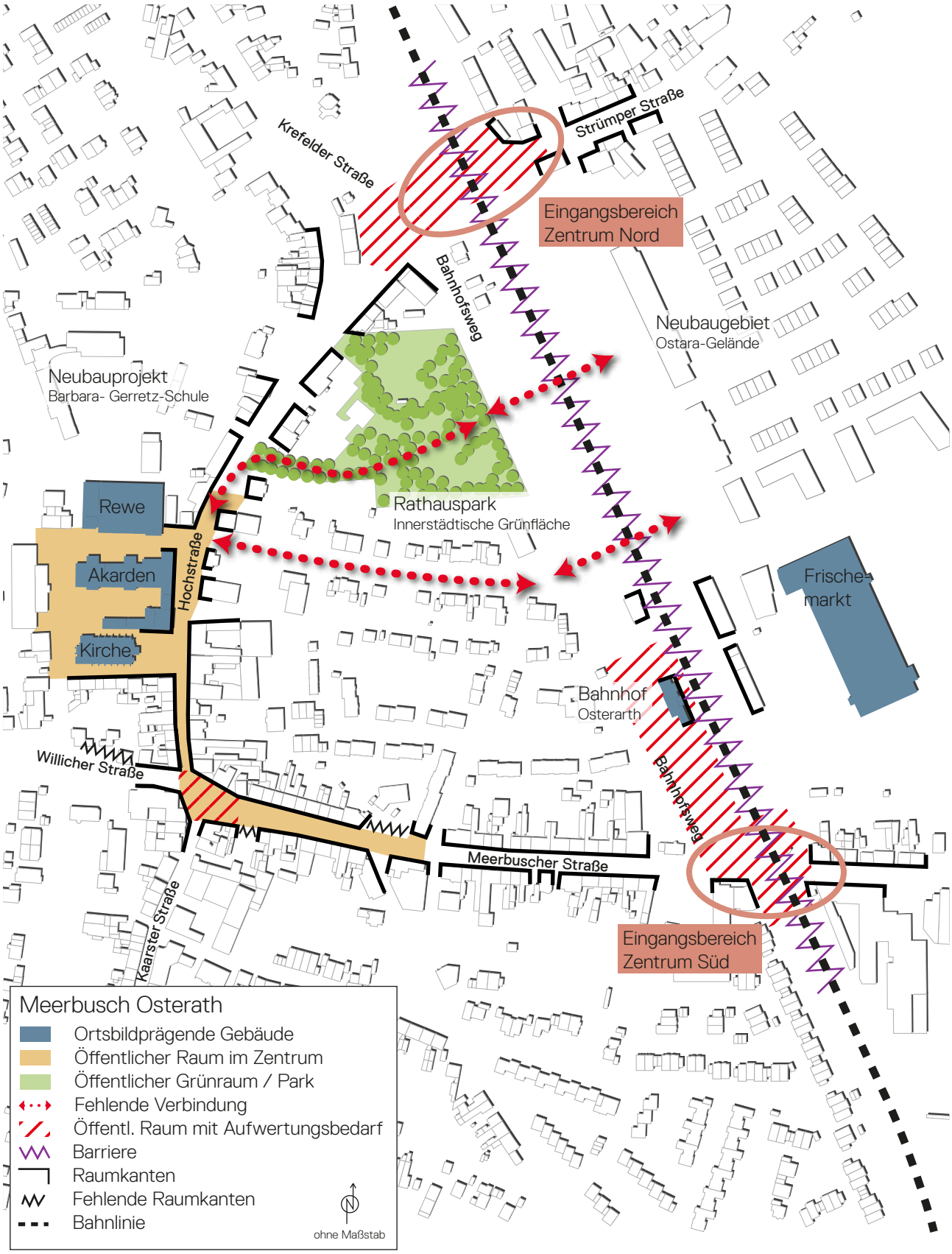


ABB 131 Städtebauliche Analyse Stadtteilzentrum Osterath
Quelle: SSR

Handlungsbedarfe

Das Osterather Stadtteilzentrum zeichnet sich durch eine hohe Qualität der öffentlichen Räume aus. Zum einen besticht der Stadtteil durch seine historische Bebauung, dessen Bausubstanz sich mehrheitlich in einem sehr guten Zustand befindet. Zum anderen besitzen die Straßenräume und die Grünfläche Rathauspark eine hohe Aufenthaltsqualität. Hinzukommt ein funktionierende Einzelhandel und eine Vielzahl an gastronomischen Angeboten. Gemeinsam mit dem angrenzenden Bahnhof Ostarath kann von einem lebendigen Stadtteilzentrum gesprochen werden.

Die Handlungsbedarfe entstehen durch die zukünftigen Entwicklungen im Stadtteil, die unmittelbar auf das Zentrum Einfluss haben. So ist davon auszugehen, dass die Wohnbauflächenreserven, die bereits teilweise entwickelt werden, die Bevölkerungszusammensetzung stark verändern und dadurch ebenfalls die Nachfrage an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur verändern werden. Zudem bieten die Wohnbauflächenreserven der Stadt Meerbusch die Möglichkeit, aktiv in die Steuerung der Entwicklung einzugreifen. Somit besteht die Chance zur Schaffung von sozialem, preisgedämpftem (für Familien mit Kindern) und altersgerechtem Wohnunsgbau, insbesondere im östliche Stadtteilbereich. Wenn diese Wohnbaupotenziale ungenutzt bleiben, besteht die Gefahr der weiteren Zunahme der Bodenpreise und der Alterung der Stadtteilbevölkerung. Zudem kann hier die Siedlungsentwicklung entlang der ÖPNV-Hauptachsen konzentriert werden.

Die Umbaumaßnahmen des Bahnhofsbereichs erzeugen weiteren Handlungsbedarf. Hierbei sind zunächst der Bahnhof als Bereich des öffentlichen Raums zu betrachten, der als Eingangsbereich zum Stadtteil maßgeblich zur Adressbildung beiträgt. Hier sind insbesondere der Bahnhofsvorplatz, die neu gestalteten Straßenräume mit seinen neu dort entstehenden Eingangsbereichen zu nennen, die an die gute städtebauliche Qualität des Stadtteilzentrums anknüpfen müssen. Integriert werden müssen ebenfalls die östlichen und westlichen Bereiche des Bahnhaltepunktes. Zwar werden durch den Umbau die niveaugleichen Schrankenbereiche beseitigt, wodurch der Verkehrsfluss des MIV verbessert wird. Allerdings entfallen hierdurch die barrierefreien Übergangsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Zur Stärkung des Umweltverbunds ist dies unerlässlich. Die Anbindung des Gebietes östlich des Bahnhofs an das Stadtteilzentrums muss daher auch in Zukunft durch entsprechende Maßnahmen gewährleistet werden und darf nicht zu einer Zweiteilung des Stadtteils führen. Hierfür sind gute Lösungen zur Verknüpfungen zu entwickeln, die auch weitere Entwicklungen, wie die Barbara-Gerretz-Schule, einbeziehen. Ebenfalls ist die Verknüpfung des „JuCa“ mit dem Stadtteilzentrum zu optimieren.

Eine weitere bedeutende Entwicklung des Stadtteils ist die des interkommunalen Gewerbegebiets angrenzend zu Krefeld. Hierbei ist vor Ort durch integrierte Mobilitätskonzepte dafür zu sorgen, dass der Standort in sich und nach außen gut an den ÖPNV angebunden ist. Zudem ist für die Bebauung eine hohe städtebauliche Qualität sicherzustellen. Durch die Nähe zur Autobahn kann zudem ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Stadtteilzentrum verhindert werden. Das interkommunale Gewerbegebiet kann in besonderem Maße dazu beitragen, Meerbusch zu einem regional bedeutsamen Wirtschaftsstandort zu entwickeln.

Die Handlungsbedarfe in Osterath werden somit insbesondere durch die anstehenden räumlichen Entwicklungen und die dadurch entstehenden Anforderungen ausgelöst. Diese vielfältigen Herausforderungen gilt es integriert zu betrachten, Entwicklungen vorauszudenken und ganzheitliche Maßnahmen zu erarbeiten, damit die Funktionalität und die gestalterische Qualität des Stadtteils gefördert werden kann.

STÄRKEN	▪ SPNV-Anbindung ans überregionale Bahnnetz über den Bahnhof Osterrath ▪ Gut integrierte Siedlungsbereiche ▪ Sehr gute MIV-Anbidnung an das überörtliche Autobahnnetz Städtebaulich attraktiver historischer Stadtkern ▪ Hochwertiger öffentlicher Raum (Stadtteilzentrum und Rathauspark) ▪ Gute Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung ▪ Funktionierender Einzelhandel ohne Leerständte	▪ Schrankenbereiche verhindern den Verkehrsfluss und sind Staubereiche. ▪ Unzureichende Verknüpfung der ÖPNV-Haltepunkte untereinander ▪ Viele Wohnquartiere im Generationenwechsel ▪ Hohe Bodenpreise ▪ Unfunktionaler Zentraler Versorgungsbereich Bovert ▪ Lage des „JuCa“ außerhalb des Stadtteilzentrums	SCHWÄCHEN
CHANCEN	▪ Große Bereiche zur Wohnbauflächenentwicklung und Potenzial zur aktiven Steuerung (Chance zur Schaffung von sozialem, preisgedämpftem und altersgerechtem Wohnunsgbau) ▪ Interkommunales Gewerbegebiet bietet die Möglichkeit, einen attraktiven Wirtschaftsstandort zu entwickeln. ▪ Monitoring der Gebiete im Generationenwechsel kann eine optimale Auslastung der sozialen Infrastrukuren beitragen. ▪ Entwicklung des Bahnhofsbereichs kann durch Auflösung der Schrankenbereiche den Verkehrsfluss gewährleisten. ▪ Zentrenstärkung durch gute Verknüpfung der neu zu entwickelnden Bereiche	▪ Unattraktive Gestaltung des Bahnhofsbereichs kann die „gute Adresse“ Osteraths gefärden ▪ Durch den Umbau des Bahnhofsbereichs kann eine Trennwirkung für die Rad- und Fußverkehre geschaffen werden (Trennwirkung zwischen dem Zentrum und der zukünftigen Wohnentwicklung) ▪ Überalterung der Stadtteilbevölkerung	RISIKEN

TAB 007 SWOT Tabelle Osterath

Handlungskonzept

Das Handlungskonzept beschreibt aufbauend auf der Analyse der Handlungsbedarfe im Folgenden die Zielstellungen für das Stadtteilzentrum Osterath und stellt das hierauf aufbauende Maßnahmenbündel dar. Aufgezeigte Defizite sollen behoben werden, bestehende Qualitäten gesichert und vorhandene Potenziale gefördert werden. Die einzelnen Maßnahmen und Bausteine für das Zentrum Osterath folgen sowohl übergeordneten Leitlinien als auch individuell abgestimmten Zielvorstellungen.

Im Kontext der Gesamtstadt gilt es den zentralen Bereich Osteraths zu qualifizieren, um die Zentrumsfunktion mit ihren Angeboten aufrechtzuerhalten und zu stärken. Insbesondere die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums spielt dafür eine entscheidende Rollte. Die Barriere, die die Bahnstrecke im Stadtkörper darstellt, muss durch gezielt anknüpfende Wegeverbindungen überwunden werden. Solche Verbindungen müssen geschaffen bzw. bereits vorhandene ausgebaut werden, um zwischen dem Ostera-Gelände und dem Frischemarkt auf der einen Seite und dem Stadtteilzentrum entlang der Hochstraße auf der anderen Seite zu vermitteln und beides insbesondere für Fußgänger und Radfahrer erreichbar zu machen. In diesem Zusammenhang gilt es auch die Bahnübergänge Meerbuscher Straße und Strümper Straße genauer zu betrachten und ihre Funktion als Eingangsbereiche baulich, freiräumlich und funktional aufzubauen und zu stärken.

Ein weiterer wichtiger Trittstein zum Erreichen des Stadtteilzentrums ist der Rathaus-Park als vielseitig nutzbare innerstädtische Grünfläche. Um als Bindeglied zwischen dem Neubaugebiet auf dem Ostara-Gelände sowie dem Frischemarkt und dem zentralen Bereich entlang der Hochstraße zu funktionieren, bedarf es eines exponierteren Auftretens der Grünfläche nach außen sowie eines Ausbaus des Wegesystems.

Darüber hinaus muss auch der zentrale Bereich entlang der Hochstraße und der Meerbuscher Str. weiter qualifiziert werden, um die Frequenz und die Aufenthaltsdauer in diesem Bereich zu erhöhen. Hierfür entscheidend sind die Schließung einzelner Baulücken zur Komplettierung des Stadtbildes sowie die Aufwertung von Platzsituationen zur Schaffung neuer Begegnungsräume.

Maßnahmenübersicht

Übergeordnete gesamtstädtische Maßnahmen sollen im Stadtteil Osterath ebenso umgesetzt werden wie spezifisch abgestimmte Maßnahmen für das Stadtteilzentrum Osterath. Die übergeordneten Maßnahmen (siehe Kapitel 6) sind:

- Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG)
- Verfügungsfonds
- Verkehrsentwicklungsplan
- Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes

Die Entwicklungsmaßnahmen für den Stadtteil Osterath fokussieren sich auf den Raum des erweiterten zentralen Bereichs und werden im Maßnahmenraum Osterath unter einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie gebündelt.

Maßnahmenraum

Der Maßnahmenraum umfasst sowohl den zentralen Bereich entlang der Hochstraße und der Meerbuscher Str. als auch die Bahnübergänge Strümper Str. und Meerbuscher Str., den Bahnhofsweg und den Bahnhof Osterath, da unter einer gemeinsamen Strategie einem Bedeutungsverlust des Osterather Zentrums entgegengewirkt werden soll.

Für Osterath stehen freiraumplanerische Maßnahmen im Mittelpunkt. Diese sollen einerseits verbesserte und neue Wegeverbindungen hervorbringen und andererseits zur Qualifizierung und Aufwertung vorhandener öffentlicher Räume beitragen.

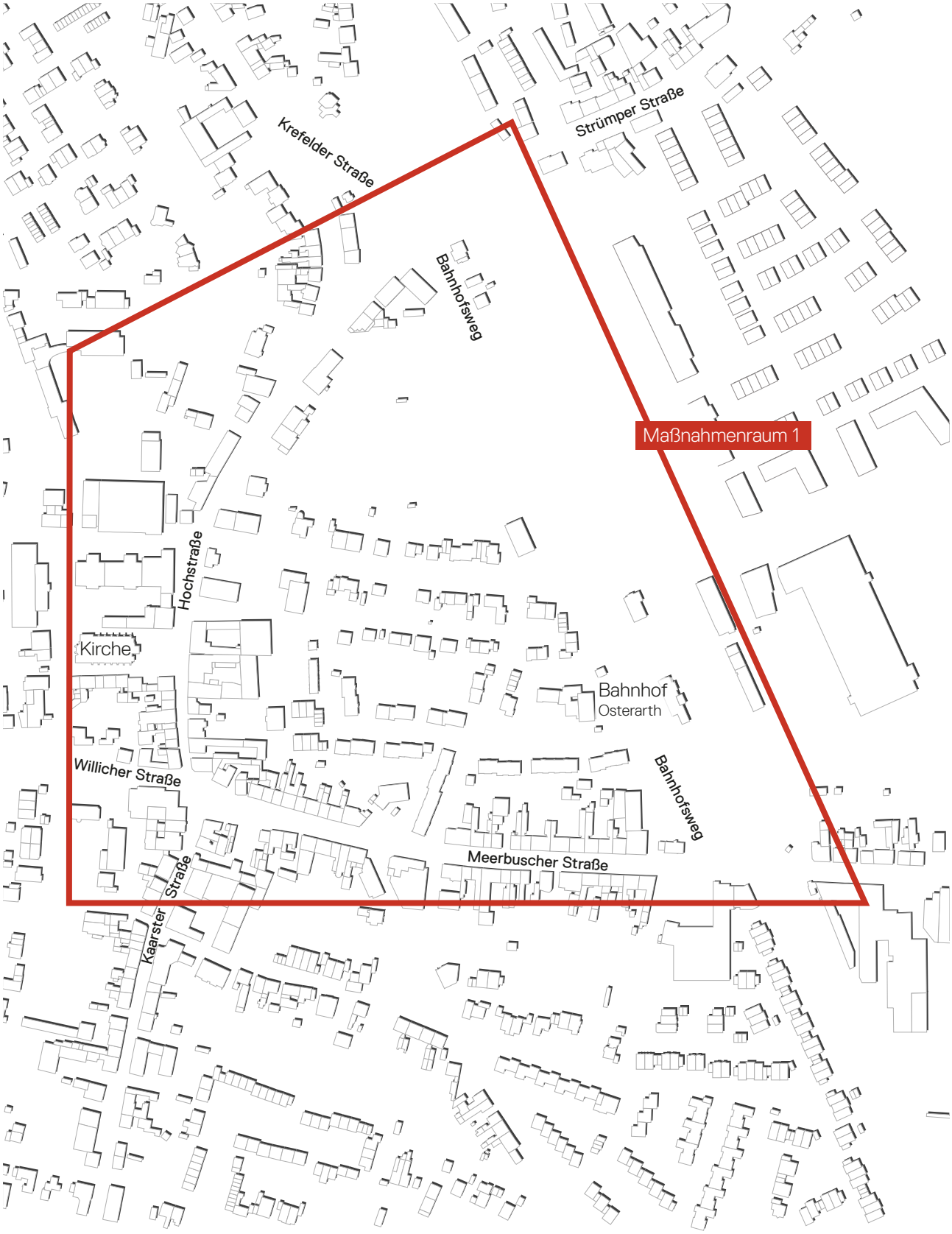


ABB 132 Maßnahmenraum Osterath
Quelle: SSR

Darüber hinaus gibt es in Osterath bereits vielfältige Bausteine und Potenziale, die unter der gemeinsamen Entwicklungsstrategie für ein funktionales und vielfältiges Stadtteilzentrum integriert werden können und diese ergänzen. Die Maßnahmen, mit deren Umsetzung eine umfassende räumliche Integration und die Schaffung qualifizierter Begegnungsräume angestrebt werden, sind:

B1. Baukünstlerische Beratung

B2. Baukünstlerische Qualifizierungsmaßnahmen

B3. Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

B4. Planung Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

B5. Umsetzung Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

B6. Projektmanagement Osterath

Weitere Maßnahmen im Stadtteilzentrum

Umbau Barbara-Gerretz-Schule

Das in zentraler Lage von Osterath befindliche Areal der Barbara-Gerretz-Schule sowie der ehemaligen Feuerwehrwache wird in mehreren Etappen für eine Wohnbebauung umgenutzt. Das historische Schulgebäude soll wegen seiner identitätsstiftenden Bedeutung nur für Wohnzwecke umfunktioniert, jedoch in seiner äußeren Gestalt erhalten bleiben. Der ehemalige Schulhof wird zu einem zentralen Quartiersplatz, an dem sich Achsen von Fuß- und Radwegen kreuzen. Das Gebiet wird damit für den nicht-motorisierten Verkehr zur Drehscheibe zwischen den benachbarten Schulstandorten im Westen, dem Rathauspark und Bahnhof im Osten, dem Ortszentrum von Osterath im Süden und der angrenzenden Wohnsiedlung Hoterhof im Norden. Die Neubebauung soll eine Vielfalt an Gebäudetypen und damit differenzierte Angebote für unterschiedliche Nachfragegruppen schaffen: Stadtvillen, aber auch Reihen- und Doppelhäuser; Wohnungen in jeder Größe; Wohnungen für Senioren und zu mindestens 30% auch geförderten Wohnraum. Damit wird in sehr gut integrierter Lage von Osterath ein hochwertiges Wohnen für alle Bevölkerungsgruppen ermöglicht.

Umbau Bahnhofsumfeld Osterath

Die verkehrliche Situation im Bereich des Bahnhofs Osterath soll durch eine grundlegende Neuorganisation der Straßenführungen verbessert werden. Die bisherigen niveaugleichen Bahnübergänge an der Meerbuscher und an der Strümper Straße werden aufgegeben und durch eine Tunnelanlage nördlich des Bahnhofsgebäudes (in Höhe der Theodor-Heuss-Straße) ersetzt. Dabei entsteht unmittelbar unter den Gleisen für den MIV ein Kreisverkehr als Verteiler für die Verkehre der beiderseits der Gleise auf ihn zulaufenden Straßen. Für den bisherigen Querungsverkehr der Gleise entsteht also statt Behinderung durch Schranken eine mit leichten Umwegen verbundene freie Passage. Für den Fußgänger- und Radverkehr wird durch eine separate Wegführung oberhalb des Straßentunnels und seiner Zulauframpen, aber ebenfalls als Unterquerung der Gleise, eine attraktive Verbindung zwischen Schulen, Stadtpark und Stadtzentrum im Westen und den Neubaugebieten und Versorgungseinrichtungen östlich der Gleise (Ostara-Gelände) hergestellt. Zudem soll für Fußgänger und Radfahrer die direkte Verbindung auf der Meerbuscher Straße erhalten bleiben, indem hier eine Rampe zu einer neuen Bahnhofsbrücke führt, über die zugleich der äußere Bahnsteig erreicht werden kann.

ABB 133 Zukünftige Bebauung Barabara-Gerretz-Schule
Quelle: Stadt Meerbusch / Entwurf bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh

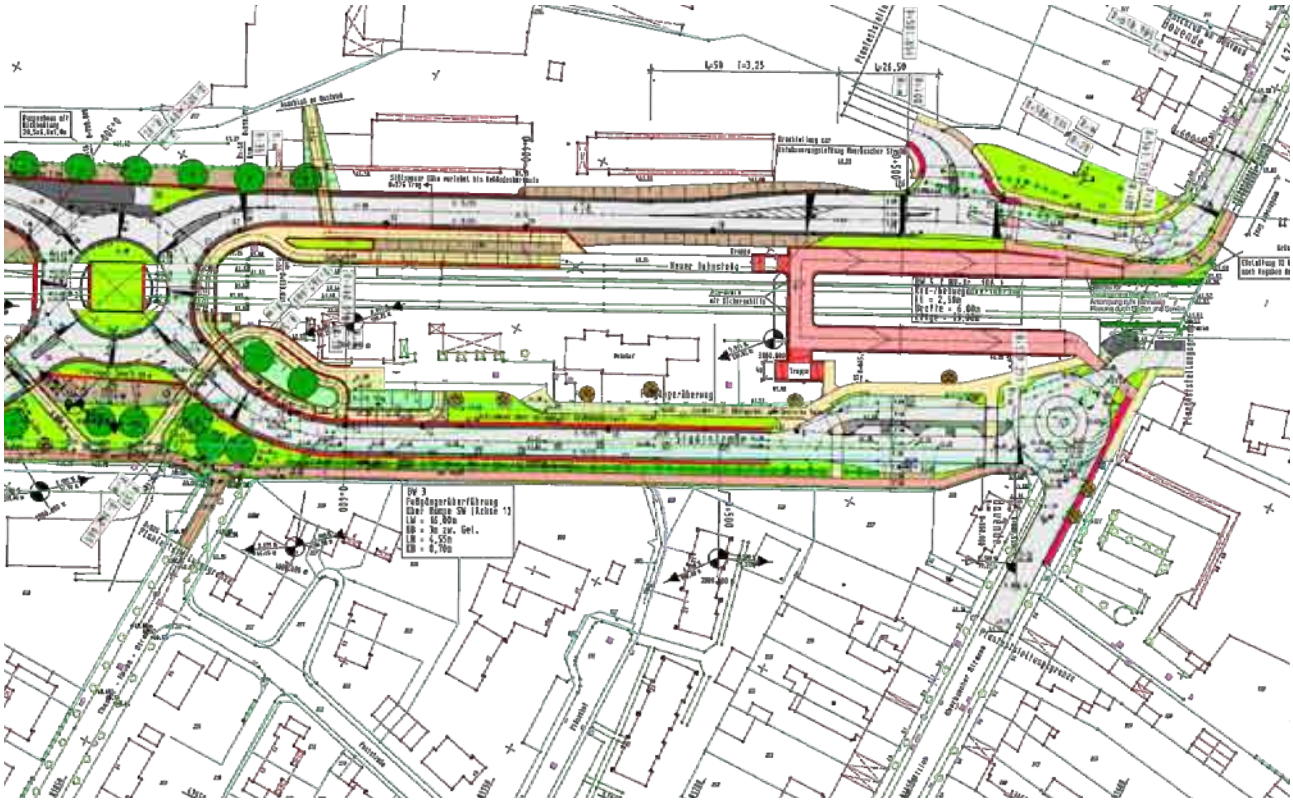


ABB 134 Umbaumaßnahme Bahnhof Osterath
Quelle: Stadt Meerbusch

Maßnahme B1. Baukünstlerische Beratung

Kurzbeschreibung & Ziele	Im Bereich zwischen den Bahnübergängen Strümper Straße und Meerbuscher Straße sowie in seiner näheren Umgebung kommt es durch den Umbau des Bahnhofsbereichs zu weitreichenden verkehrlichen und baulichen Veränderungen. Hier soll mit einer baukünstlerischen Beratung die ansprechende Gestaltung und dauerhaft positive Wirkung der neuen Bauwerke gewährleistet werden. Beachtet werden muss hierbei insbesondere die Planung aus der Planfeststellung, die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit der Strategie bzw. dem Masterplan für das Stadtteilzentrum Osterath. Zu berücksichtigen sind ferner die übergeordneten Maßnahmen für die Entwicklung Meerbuschs sowie die Ansprüche der späteren Nutzer an die Bauwerke und Stadträume.
Aufgaben	▪ Bestandsaufnahme: Beurteilung der vorhandenen Situation und der durch die Deutsche Bahn und Straßen.NRW anhand der Planfeststellung bezüglich deren Abmessung und Ausgestaltung festgelegten Bauwerke, sowie der im Rahmen des Bebauungsplanentwurfes 251 und der beigefügten Vorstudie des Bahnhofsvorplatzes festgelegten Maßnahmen. ▪ Beurteilung der bisherigen Planung aus der Planfeststellung einschließlich des Bahnhofsvorplatzes und Feststellung von Defiziten und Konfliktpunkten hinsichtlich einer ansprechenden Gestaltung und dauerhaften positiven optischen Wirkung der Bauwerke. ▪ Erarbeitung von Lösungen für die genannten Punkte in Bezug auf eine städtebaulich optimierten Gesamtlösung unter Beachtung der Randbedingungen aus der Planfeststellung hinsichtlich Höhenlage und Ausdehnung der Stützmauern, um den intendierten Lärmschutz der Umgebung zu gewährleisten.
Zeitraum	ab 2017
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ DB ▪ Straßen NRW ▪ Planungsbüro
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	-

Maßnahme B2. Baukünstlerische Qualifizierungsmaßnahmen

Kurzbeschreibung & Ziele	Die Ergebnisse und empfohlenen Maßnahmen, die sich aus der baukünstlerichen Beratung ergeben, sollen umgesetzt werden. Zentrales Ziel ist die Gewährleistung einer ansprechenden Gestaltung und dauerhaft positiven Wirkung der Bauwerke. Zudem sollen die sich ergebenden Einzelmaßnahmen einem Gesamtgestaltungskonzept folgen, das den funktionalen und gestalterischen Ansprüchen aller Beteiligten gerecht wird.
Aufgaben	▪ Umsetzung der Ergebnisse der baukünstlerischen Beratung
Zeitraum	ab 2020 / 2021 (abhängig vom Bau der Unterführung)
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ DB ▪ Straßen NRW ▪ Planungsbüro
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	-

Maßnahme B3. Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

Kurzbeschreibung & Ziele	Über einen Masterplan, der die Gesamtheit der beschriebenen Aufgaben für das Stadtteilzentrum Osterath in ein funktional und gestalterisch qualifiziertes Gesamtkonzept überführt, wird eine Handlungs- und Umsetzungsstrategie entwickelt. Er bildet die Grundlage für die nachfolgende Planung und deren Umsetzung (ggf. in mehreren Bausteinen). Diese Maßnahme ist mit den Ergebnissen der baukünstlerischen Beratung abzustimmen und soll weitere bereits bestehende Planungen beachten. Insbesondere zu folgenden Themen soll der Masterplan Aussagen treffen und konkrete Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen: ▪ Überwindung der Barrierewirkung der Eisenbahntrasse ▪ Schaffung und Ausbau von Verbindungen zwischen dem zentralen Bereich (inkl. Barbara-Gerretz-Schule) und dem Ostara Gelände / Frischemarkt ▪ Integration des Rathausparks in das Wegenetz und verbesserter Anschluss in Richtung Hochstraße ▪ Gestaltung der Bahnübergänge Strümper Straße und Meerbuscher Straße als Eingangszonen in den zentralen Bereich Osteraths ▪ Umgestaltung des Platzes Kaarster Straße / Meerbuscher Straße als zentralen Bereich mit Aufenthaltsqualität ▪ Schließung von Baulücken im Sinne der Innenentwicklung ▪ Inwertsetzung des mit dem Bahnhof gegebenen Standortvorteils ▪ Bei der Erstellung dieses Masterplans sind die Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen und in den verschiedenen Phasen des Prozesses zu konsultieren.
Aufgaben	▪ Interne Abstimmung der Ziele und Bausteine eines Masterplans ▪ Ausschreibung und Vergabe der Erarbeitung an ein Planungsbüro ▪ Auswertung und Zusammenführung vorhandener Gutachten ▪ Integrierte Betrachtung aller Raumansprüche und Entwicklungsziele ▪ Beteiligung von Bürgerschaft und Stakeholdern ▪ Unterteilung in Einzelmaßnahmen / Bausteine ▪ Abstimmung der Kosten- und Finanzierungsübersicht mit dem Fördermittelgeber (Bezirksregierung Düsseldorf)
Zeitraum	ab 2018
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Bezirksregierung Düsseldorf ▪ Bürgerinnen und Bürger
Kosten	noch nicht abschätzbar

Maßnahme B4. Planung Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis des Masterplans Stadtteilzentrum Osterath (siehe Maßnahme B3) sowie in enger Abstimmung mit den Ergebnissen der baukünstlerischen Beratung (siehe Maßnahme B1) muss eine Ausführungsplanung für die Einzelmaßnahmen im Maßnahmenraum Stadtteilzentrum Osterath erfolgen.
Aufgaben	▪ Erstellung einer Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
Prioritäten / Zeitraum	ab 2018 / 2019
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Planungsbüro (optional) ▪ Bürgerinnen und Bürger
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9 Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme B5. Umsetzung Masterplan Stadtteilzentrum Osterath

Kurzbeschreibung & Ziele	Auf Basis der Maßnahmen B3 und B4 sowie in enger Abstimmung mit den Ergebnissen der baukünstlerischen Beratung und Qualifizierungsmaßnahmen muss die Umsetzung des Masterplans Stadtteilzentrum Osterath ggf. in Einzelmaßnahmen / Bausteinen erfolgen.
Aufgaben	▪ Umsetzung der Ausführungsplanung ▪ Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
Prioritäten / Zeitraum	ab 2020
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch ▪ Grundstückseigentümer ▪ Planungsbüro (optional) ▪ Bürgerinnen und Bürger
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): 10.4 Erschließung / 11.2 Profilierung und Standortaufwertung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

Maßnahme A8. Projektmanagement Osterath

Kurzbeschreibung & Ziele	Die Umsetzung der Vielzahl der Maßnahmen aus dem ISEK in Osterath ist mit einem großen organisatorischen Aufwand verbunden. Zur Koordination der Maßnahmen und der Akteure soll der Verwaltung in den nächsten Jahren ein Projektmanagement zur Seite gestellt werden. Durch das Projektmanagement soll sichergestellt werden, dass eine fokussierte Umsetzung der Maßnahmen unter ständiger Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger geschieht. Das Projektmanagement unterstützt bei der Projektinitiierung, -planung und -steuerung. Kernaufgaben sind die generelle Koordination der Maßnahmen sowie die Vernetzung der verschiedenen Akteure. Zudem unterstützt das Projektmanagement beim Monitoring und bei der Evaluation (s. Kapitel 8.2).

Aufgaben	▪ Unterstützung bei der Ausschreibung und Vergabe des Masterplans
	▪ Interne Abstimmung der Ziele und Bausteine eines Masterplans
	▪ Koordinierung der Maßnahmen:
	  ▪ Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG)
	  ▪ Verfügungsfonds
	  ▪ Verkehrsentwicklungsplan
	  ▪ Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes
	▪ Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen
	▪ Unterstützung beim Monitoring und bei der Evaluation

Zeitraum	ab 2018
Beteiligte, Eigentümer und Verantwortliche	▪ Stadt Meerbusch
Kosten	noch nicht abschätzbar
Übergeordnete Ziele und Förderzugänge	MBWSV (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008): Nr. 9 Ausgaben der Vorbereitung (Teil III: Förderbestimmungen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte und Ortsteilzentren)

7.4 Fokusraum Lank-Latum

Räumliche Einordnung

Der Stadtteil Lank-Latum liegt im nördlichen Stadtgebiet. Lank-Latum zeichnet sich noch stärker als alle anderen Stadtteile durch seine Insellage „im Grünen“ aus: Ein kompakter städtischer Siedlungsbereich, der in seinem zentralen Versorgungsbereich kaum von Durchgangsverkehr betroffen ist, grenzt ringsum an hochwertige Freiräume in offener Landschaft. Der Latumer See und der Langenbruchbach markieren im Westen und Süden den Übergang zwischen Bebauung und Freiraum.

Stadtteilprofil

Die umliegende Rheinauenlandschaft (Latumer Bruch, Buersbach, Ilvericher Altrheinschlinge) und die Nähe zum Rhein verschaffen dem Stadtteil eine hohe Qualität als Wohnstandort. Das Stadtteilzentrum zeichnet sich städtebaulich durch urbane Strukturen aus. Neben vielen Straßenzügen mit Ein- und Zweifamilienhäusern im Süden des Stadtteils und auf der Verbindungsachse nach Latum (Hauptstraße) gibt es auch Bereiche mit dichterer Bebauung und einer Konzentration von Versorgungseinrichtungen. In nördlicher Randlage des Stadtteils befindet sich kompakt das einzige Gewerbegebiet. Der einzige größere Verkehrsweg mit Bedeutung auch für den Durchgangsverkehr ist die Uerdinger Straße in Latum, die Verkehre zwischen Uerdingen (mit dem Hafen Krefeld) und der Autobahnanschlussstelle Lank-Latum sowie nach Osterath und Büderich aufnimmt.

Lank-Latum zeigt sich als attraktives und lebendiges Stadtteilzentrum mit vielfältigen Versorgungseinrichtungen und hochwertiger Bausubstanz. Mit der Teloy-Mühle und dem Forum Wasserturm befinden sich hier die einzigen kulturellen Einrichtungen der Stadt Meerbusch.

Ziel für die Zukunft ist die Qualitätssicherung der Stadtgestalt und der Versorgungsvielfalt.

Bevölkerung, Demografie und Wohnen

Lank-Latum ist mit seinen knapp 10.000 Einwohnern der drittgrößte Stadtteil von Meerbusch. Nahezu der gesamte Siedlungsbereich kann als gut integrierte Lage klassifiziert werden. Dennoch gibt es aufgrund der umliegenden hochwertigen Landschaftsräume (Landschafts- und Naturschutzgebiete) und der Hochwasserschutzzonen der Rheinaue kaum Wohnbauflächenpotenziale, die sich auf drei Standorte in integrierter Lage verteilen. Wie in allen anderen Stadtteilen von Meerbusch befinden sich auch in Lank-Latum einige Baublöcke, in deren Wohnungsbeständen mindestens jeder dritte Bewohner älter als 70 Jahre ist. Hier vollzieht sich in absehbarer Zeit ein Generationenwechsel, durch den wiederum Chancen für eine Verjüngung des demografischen Profils bestehen, indem (Familien-)Haushalte in frei werdende Wohnungen nachrücken. Abgesehen von der Anpassung des Wohnungsbestands an die Bedürfnisse einer gealterten Bewohnerschaft wird deshalb auch ein nachfragegerechtes Angebot an Versorgungseinrichtungen für das Wohnen in Lank-Latum immer wichtiger.

Mobilität

Lank-Latum ist durch mehrere Buslinien direkt mit seinen Nachbarstadtteilen sowie mit Krefeld-Uerdingen verbunden. Der zentrale Umsteigepunkt „Haus Meer“ und der Bahnhof in Osterath werden direkt angefahren. Eine Ringlinie verknüpft Lank-Latum mit den Siedlungsbereichen in Ossum-Bösinghoven und in den

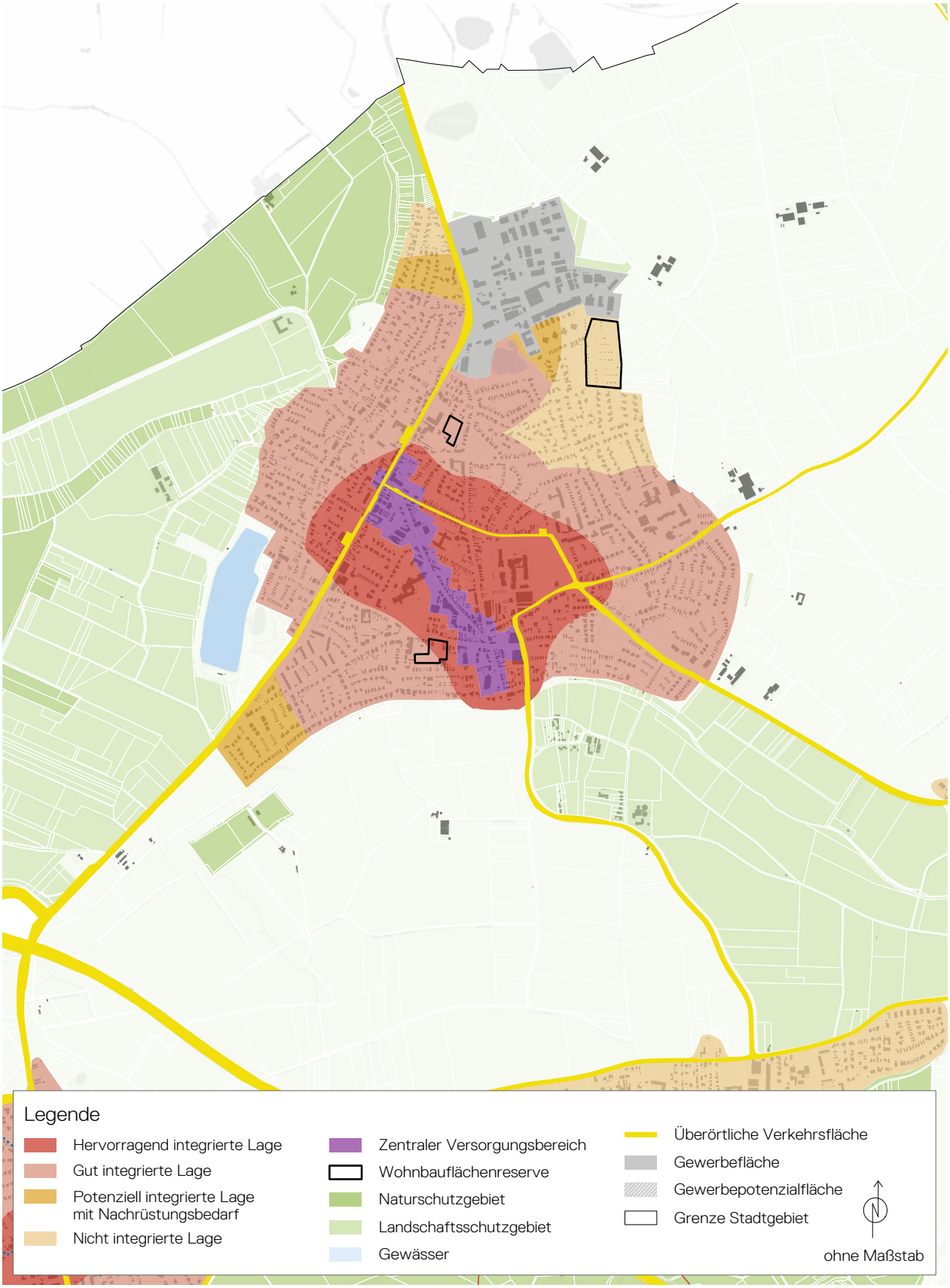


ABB 135 Strukturplan Lank-Latum
Quelle: SSR

Rheingemeinden (Nierst, Langst-Kierst, Ilverich) sowie mit dem zentralen ÖPNV-Umsteigepunkt „Haus Meer“. Die Busverbindung stützt die Position von Lank-Latum in seiner Funktion als Versorgungszentrum für diese Stadtteile. Anders als im MIV oder per Rad sind die drei Rheingemeinden von Lank-Latum aus per Bus allerdings nicht einzeln, sondern nur auf einer Ringlinie erreichbar, die zunächst den Stadtteil Nierst ansteuert.

Für den MIV ist die Uerdinger Straße von Bedeutung, denn sie bündelt als Gemeindestraße die Verkehre von Osterath und Büderich nach Krefeld-Uerdingen. Hier wird zu Stoßzeiten des Berufsverkehrs ein sehr hohes Verkehrsaufkommen erreicht. Es bestehen wiederum gering belastete und auch für den Freizeitverkehr taugliche Wegeverbindungen in jedes der Rheindörfer, sodass auch die unmittelbare Rheinuferlandschaft für Radfahrer gut erreichbar ist.

Umwelt, Klima und Freiraum

Der kompakte Siedlungsbereich von Lank-Latum grenzt direkt an hochwertige Landschaftsräume – die Bruchlandschaft verlandeter Altrheinarme (Bursbach, Langenbruchbach). Der zum Teil als Landschafts- oder Naturschutzgebiet ausgewiesene Freiraum ist überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Der Latumer See im Südwesten von Lank-Latum ist einer von mehreren Baggerseen im Stadtgebiet und für die Öffentlichkeit zugänglich. Die beiden „Schmitz Seen“ im Norden Osteraths sollen ab Ende 2017 der Öffentlichkeit zugänglich sein.

Wirtschaftstandort

Das einzige, ca. 8 ha große Gewerbegebiet in Lank-Latum („In der Loh“) liegt am Nordrand des Stadtteils und wird über die Uerdinger Straße erschlossen. Der Standort ist nicht erweiterungsfähig und zeigt sich heterogen strukturiert. Den Optimierungsbedarf verdeutlichen eine Reihe von leerstehenden Gebäuden und suboptimalen Zwischen- bzw. Nachnutzungen sowie die mangelhafte städtebauliche Qualität.

Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

Lank-Latum verfügt, als einer der historisch gewachsenen Stadtteile von Meerbusch, in seinem Zentrum über eine relativ große Vielfalt an sozialen und kulturellen Einrichtungen. Hierzu zählen die Teloy-Mühle und das Forum Wasserturm, aber auch eine Stadtteilbibliothek, sowie relativ zentrumsnah ein Krankenhaus und ein Bürgerbüro. Das Angebot an Bildungs- und Sporteinrichtungen ist bedarfsgerecht.

Nahversorgung

Wie auch Büderich oder Osterath hält Lank-Latum nur ein Angebot an Versorgungseinrichtungen bereit, das erst in der Summe der Stadtteile den Standard für das „Mittelzentrum Meerbusch“ ergibt. Der Einzelhandel wird überwiegend auf relativ kleinen Verkaufsflächen betrieben, insbesondere im südlichen Kernbereich. Der zentrale Versorgungsbereich in Lank-Latum übernimmt zusätzlich zur Eigenversorgung des Stadtteils die Funktion eines Nahversorgungszentrums für die drei Rheingemeinden sowie zum Teil auch für Ossum-Bösinghoven und Strümp. Zentrale Aufgabe in Lank-Latum wird die Qualitätssicherung des aktuellen Versorgungsstandards sein.

Handlungsempfehlungen

- Sicherung der Nahversorgungsqualität und städtebaulichen Qualität des Zentrums
- Aufwertung des Gewergebiets „In der Loh“
- Prüfung der Innenentwicklungspotenziale zur Siedlungsentwicklung
- Sicherung des Kulturstandorts

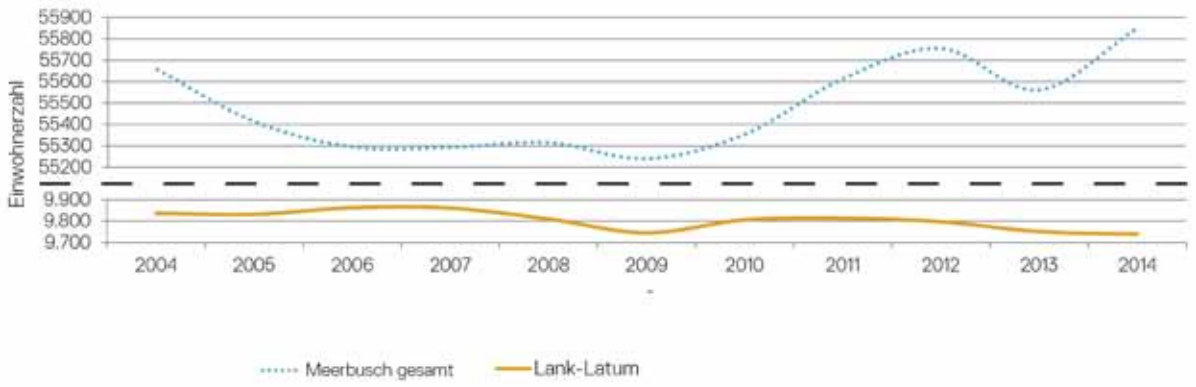


ABB 136 Entwicklung der Einwohnerzahl in Lank-Latum
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

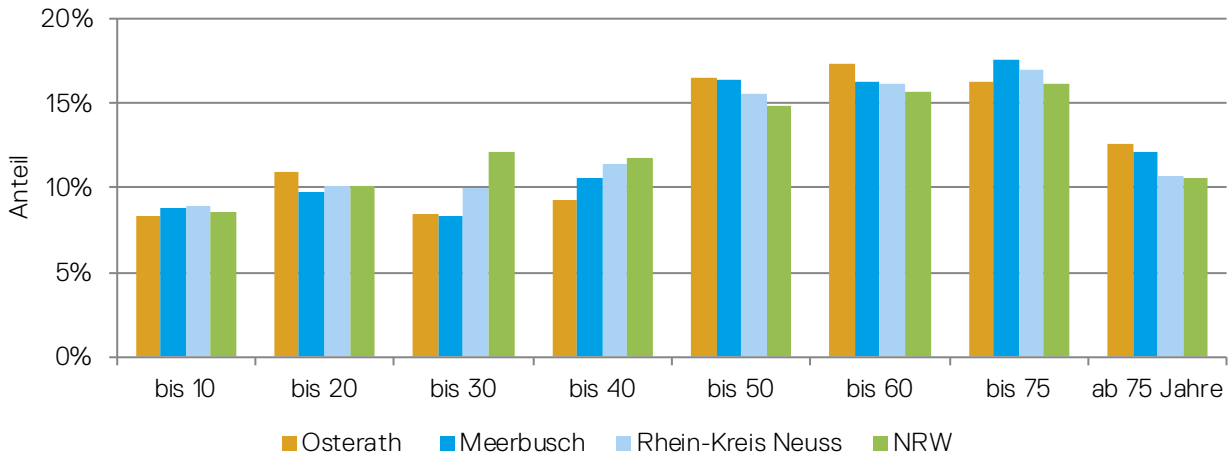


ABB 137 Entwicklung der Altersstruktur in Lank-Latum
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

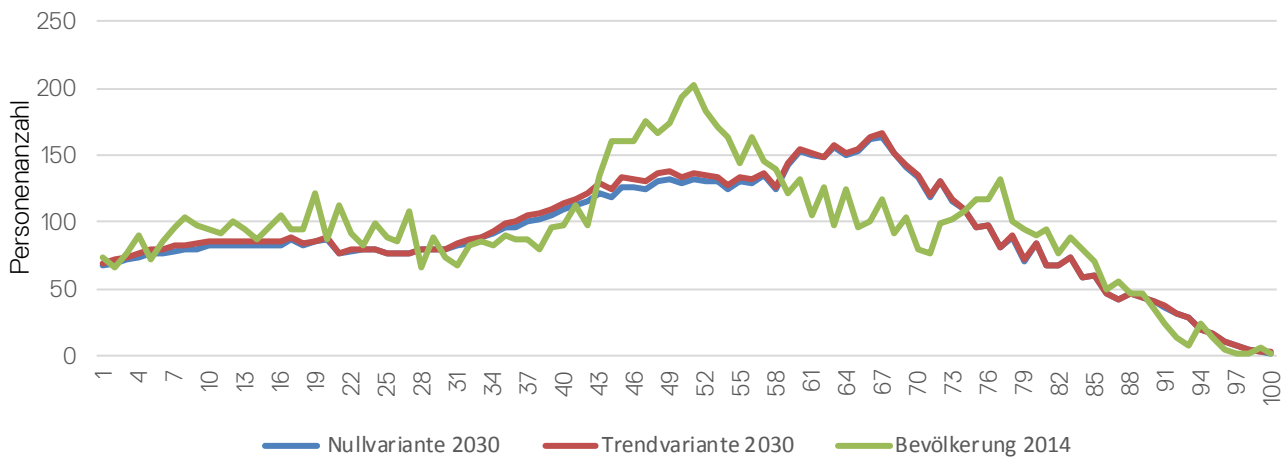


ABB 138 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Lank-Latum
Quelle: SSR

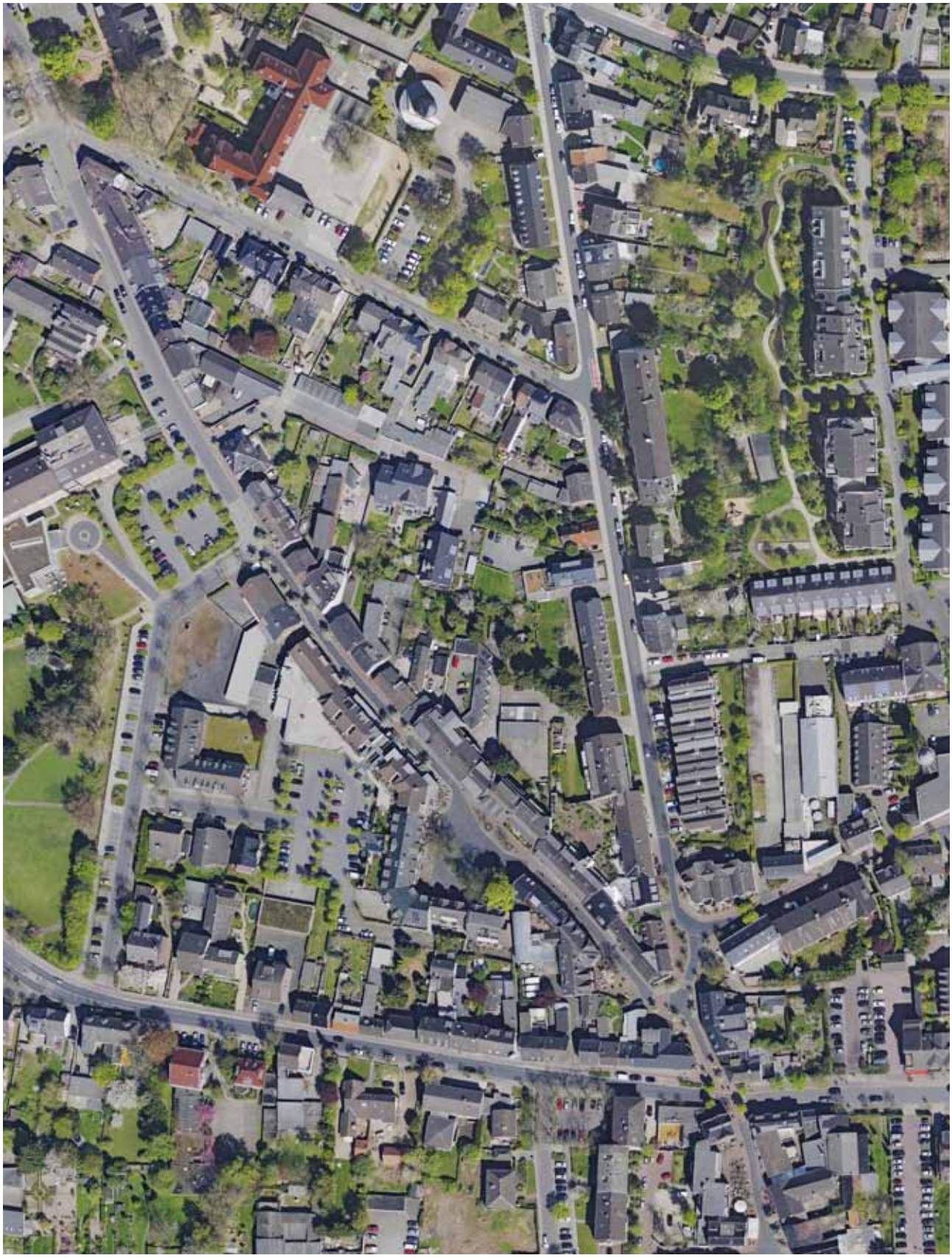


ABB 139 Luftbild Lank-Latum
Quelle: Stadt Meerbusch

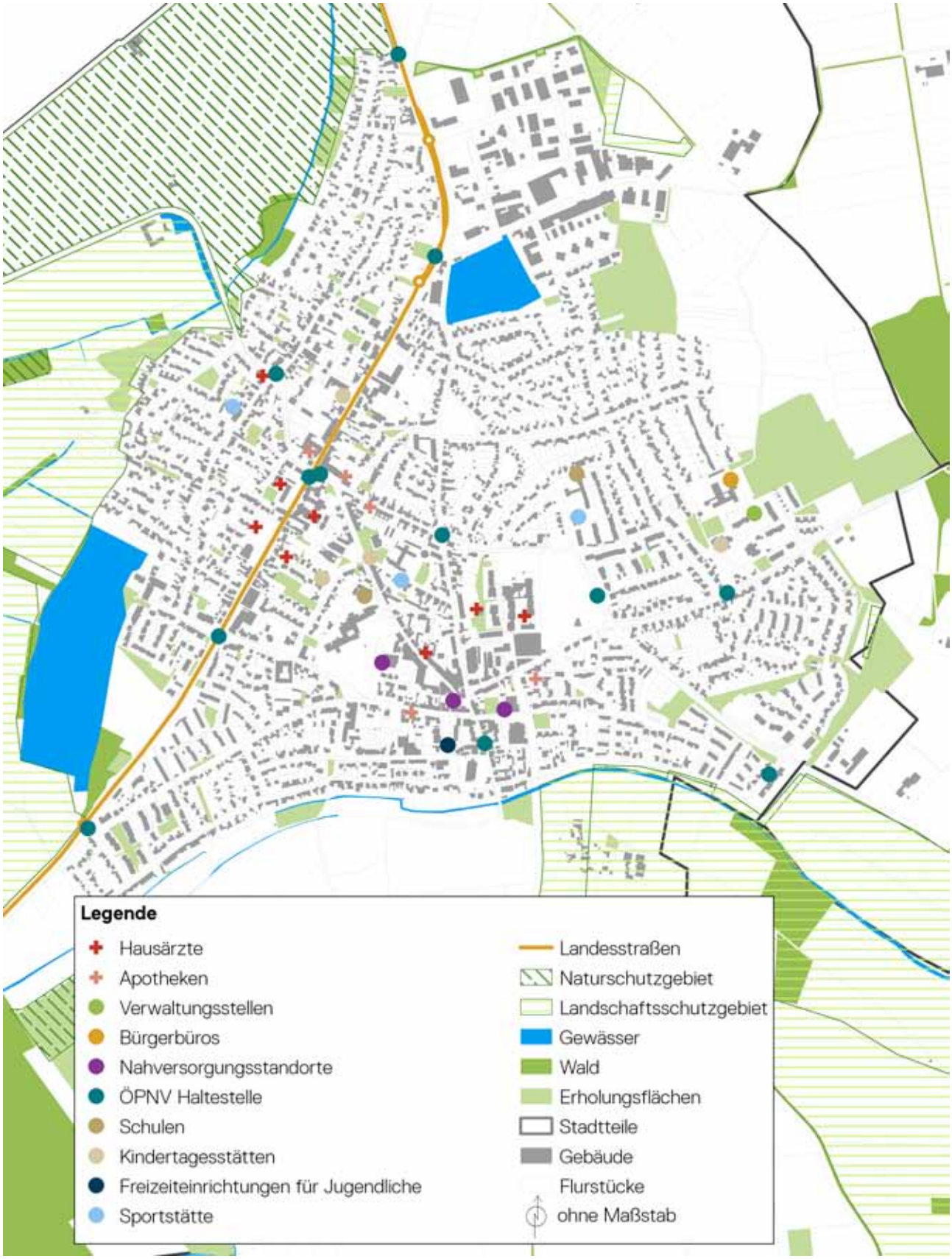


ABB 140 Stadtteilfokus Lank-Latum
Quelle: SSR

7.5 Fokusraum Strümp

Räumliche Einordnung

Strümp liegt in der geografischen Mitte Meerbuschs. Es ist umgeben von offener Landschaft mit landwirtschaftlicher Nutzung; insbesondere nach Osten und Süden besteht ein unmittelbarer Übergang in die hochwertigen Naturräume der Ilvericher Altrheinschlinge. Der Stadtteil wird im Norden und Westen von den Trassen der Autobahnen A44 und A57 eingefasst.

Stadtteilprofil

Der insbesondere von Ein- und Zweifamilienhäusern geprägte Stadtteil Strümp hat, anders als Büderich und Osterath, keinen historischen Siedlungskern. Es handelt sich um Wohngebiete, die nach den Planungen der 1970er- und 1980er-Jahre zur neuen Stadtmitte von Meerbusch ausgebaut werden sollten. Von dieser Planung wurde allerdings zugunsten der polyzentrischen Struktur Abschied genommen. Abgesehen vom Gymnasium Meerbusch gibt es keine weiteren zentralen kommunalen Einrichtungen. Trotz seiner zentralen Lage und kurzer Entfernungen in die anderen Stadtteile hat Strümp auch im Verkehrsnetz von Meerbusch keine dementsprechende Bedeutung erlangt, etwa als Drehkreuz im ÖPNV. Am westlichen Stadtteilrand gibt es kleinere Gewerbegebiete.

Der zentrale Platz im Kreuzungsbereich von Xantener Straße und der Straße Auf der Gath bildet städtebaulich das Zentrum des Stadtteils, ist jedoch gestalterisch wenig attraktiv.

Bevölkerung, Demografie und Wohnen

Die demografische Struktur von Strümp zeigt, wie auch für die anderen Stadtteile, eine Überalterung der Bevölkerung. In Strümp konzentrieren sich Wohnungsbestände, in denen aufgrund des Alters der Haushaltsmitglieder ein Generationenwechsel der Bewohnerschaft bevorsteht. Dies trifft insbesondere auf die Außenbereiche mit ihren Einfamilienhäusern aus den 1960er- und 1970er-Jahren zu. Es gibt hier insofern auch ein Wachstumspotenzial hinsichtlich wieder größerer Haushalte in frei werdenden Ein- und Zweifamilienhäusern. Hieraus resultiert wiederum die Notwendigkeit, die Versorgungseinrichtungen im Stadtteil an die Bedürfnisse nachrückender (Familien-)Haushalte anzupassen, ohne die Bedarfe zur Eigenversorgung alter Menschen zu vernachlässigen. Der mit ca. 6.150 Einwohnern relativ kleine Stadtteil verfügt nur über geringe Wohnbauflächenreserven in integrierter Lage. Zwei kleinere Siedlungen im Westen von Strümp erfüllen nicht die Anforderungen an einen integrierten Wohnstandort; die dortigen Wohnbauflächenreserven sind aufgrund ihrer nicht integrierten Lage kritisch zu sehen.

In den letzten Jahren sorgte die in Strümp konzentrierte Wohnbautätigkeit für ein deutliches Anwachsen der Bevölkerungszahl. Dies erklärt auch den höheren Anteil der sehr jungen Bevölkerungsgruppe, da in die Neubauquartiere insbesondere jüngere Familien gezogen sind. Allerdings zeigt die Prognose, dass durch die neu geschaffenen Wohneinheiten kein deutliches Gegengewicht zur sich abzeichnenden Überalterung geschaffen werden konnte.

Mobilität

Strümp verfügt nur im Norden über eine Anschlussstelle (Lank-Latum an der Xantener/Uerdinger Straße) ins Autobahnnetz. Über Landstraßen bestehen Verbindungen in alle Stadtteile, insbesondere nach Osterath im Westen, Büderich im Süden und Lank-Latum im Norden. Das Zentrum von Strümp ist im ÖPNV

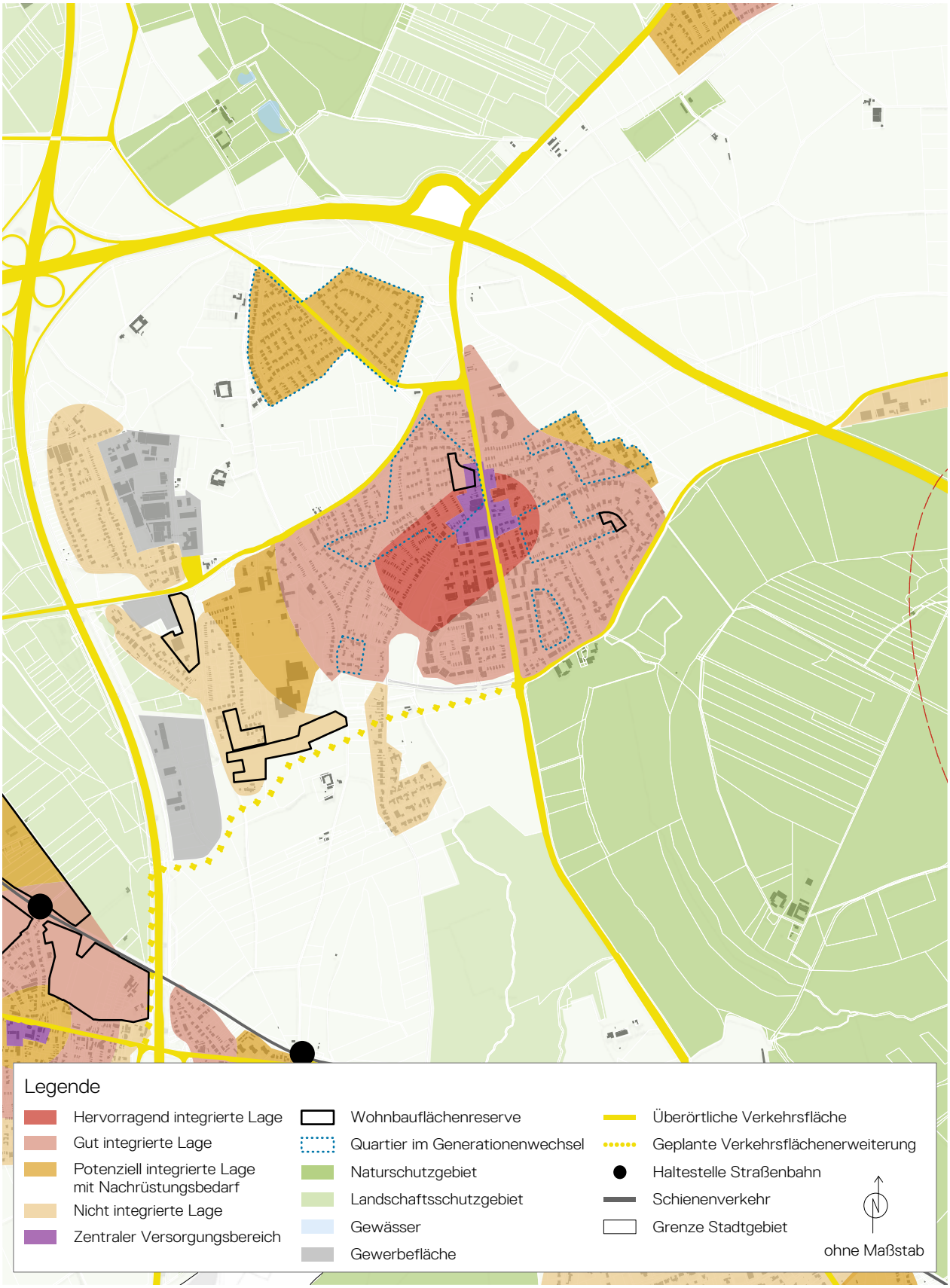


ABB 141 Strukturplan Strümp
Quelle: SSR

durch direkte Buslinien mit den Ortskernen von Osterath und Lank-Latum verbunden, jedoch nicht mit Büderich. Die Haltepunkte der Stadtbahnlinie zwischen Düsseldorf und Krefeld sind von Strümp aus fußläufig nicht in angemessener Zeit erreichbar. Die Buslinie nach Osterath bietet allerdings Übergänge zur Stadtbahnline (Haltepunkt Hoterheide) und zum Regionalverkehr der Bahn (Bahnhof Osterath).

Zum bedeutenden Problem wird das Ausmaß der Verkehrsbelastung auf der Xantener Straße, die eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Büderich und Lank-Latum bzw. dem dahinter liegenden Hafen in Krefeld-Uerdingen herstellt. Da die Xantener Straße zugleich als zentraler Versorgungsbereich von Strümp fungiert und den Stadtteil in seinem Kernbereich belastet, wird der sehr störende MIV auf dieser Achse als besonders starke Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in Strümp wahrgenommen. Mit dem Ausbau der Kreisstraße K9n im Abschnitt Bovert/Strümp verbessert sich die Straßenverbindung nach Osterath und zur Autobahn (Anschlussstelle Bovert).

Umwelt, Klima und Freiraum

Strümp liegt im Einzugsbereich ehemaliger, verlandeter Altarme des Rheins und ist ringsum von einem äußeren Kranz hochwertiger Naturräume umgeben (Landschaftsschutzgebiete im Westen und Süden, Naturschutzgebiet im Osten). Insbesondere die unmittelbare Nähe des Siedlungsbereiches zum östlich angrenzenden, bis ans Rheinufer reichenden offenen Landschaftsraum der Ilvericher Altrheinschlinge bedeutet Vorteile für das Wohnen in Strümp. Unmittelbar angrenzend an den eigentlichen Siedlungsbereich liegen ansonsten landwirtschaftlich genutzte Flächen, im Westen auch Gewerbebetriebe und die Autobahn, weshalb eine direkte Verbindung in die offene Landschaft hier nicht gegeben ist.

Wie in den anderen Stadtteilen von Meerbusch befinden sich innerhalb des bebauten Bereiches zwar viele private, jedoch kaum nennenswerte öffentliche Grünflächen. In Strümp ist dies ein kleinerer, teils bewaldeter Grünzug, der (an der Buschstraße) von Südwesten bis ins Zentrum von Strümp hineinreicht. Die breite und teilweise von altem Baumbestand begleitete Xantener Straße erfüllt innerhalb des Siedlungsbereiches tendenziell die Funktion einer Grünverbindung zwischen den Freiräumen im Norden und Süden von Strümp.

Wirtschaftstandort

Strümp spielt als Wirtschaftsstandort mit drei kleineren Gewerbegebieten diesbezüglich keine bedeutende Rolle im Stadtgefüge.

Soziale Infrastruktur, Bildung, Sport und Kultur

Strümp hätte nach der Gründung von Meerbusch eigentlich zu dessen neuem Stadtzentrum ausgebaut werden sollen. Realisiert wurde jedoch lediglich der Bau des Meerbusch-Gymnasiums mit ergänzenden Sportflächen. Benachbart gibt es noch eine Grundschule und verteilt im Stadtteil mehrere Kindertagesstätten. Das Angebot entspricht dem örtlichen Bedarf.

Nahversorgung

Im zentralen Versorgungsbereich von Strümp, gelegen im mittleren Abschnitt der Xantener Straße, gibt es wenige Einzelhandelsbetriebe und keinen Nahversorger. Dieser liegt außerhalb des Zentrums im Süden des Stadtteils.

Handlungsempfehlungen

- Aufwertung des Staddteilzentrums
  - Städtebauliche Aufwertung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
  - Reduzierung der wahrgenommenen Verkehrsbelastung
  - Optimierung des ÖPNV-Anschlusses
- Aktives Begleiten der Quartiere im Generationenwechsel

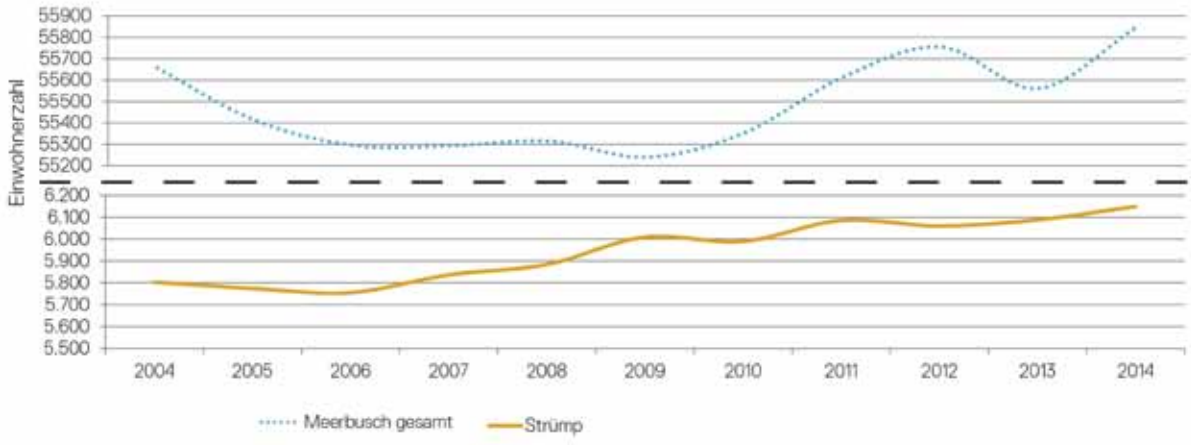


ABB 142 Entwicklung der Einwohnerzahl in Strümp
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

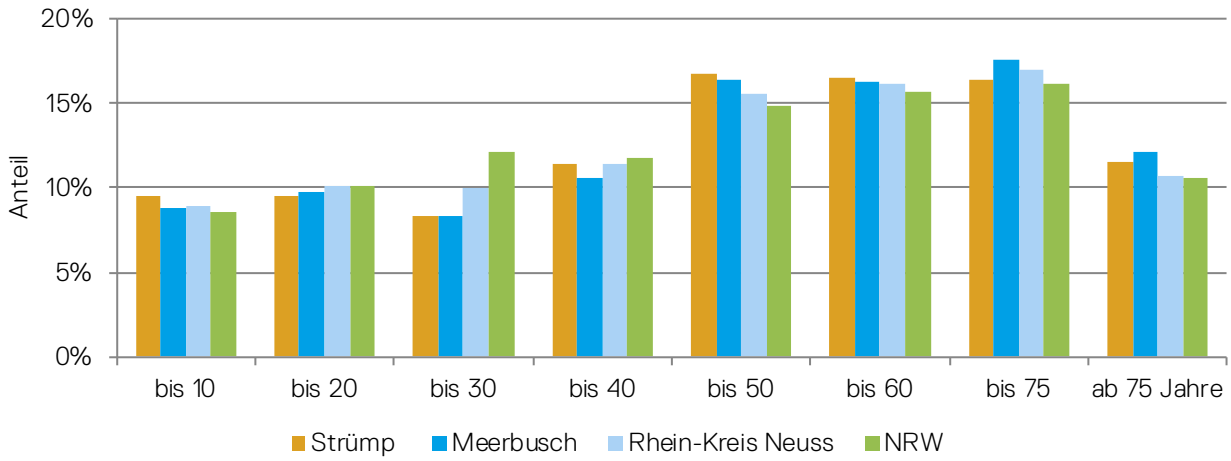


ABB 143 Entwicklung der Altersstruktur in Strümp
Quelle: SSR auf Datengrundlage der Statistik der Stadt Meerbusch

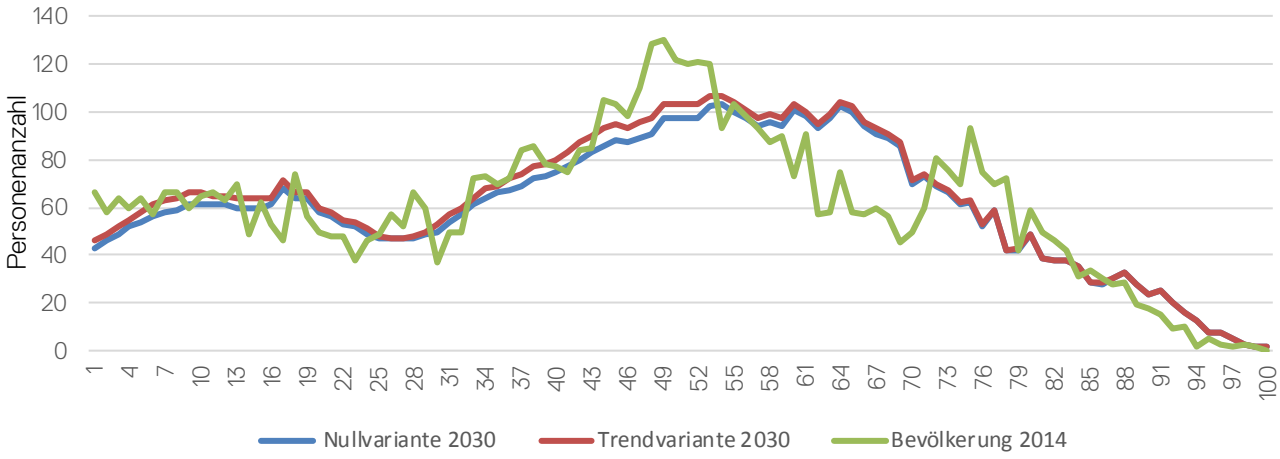


ABB 144 Zukünftige Entwicklung der Altersstruktur in Strümp
Quelle: SSR

ABB 145 Luftbild Strümp
Quelle: Stadt Meerbusch

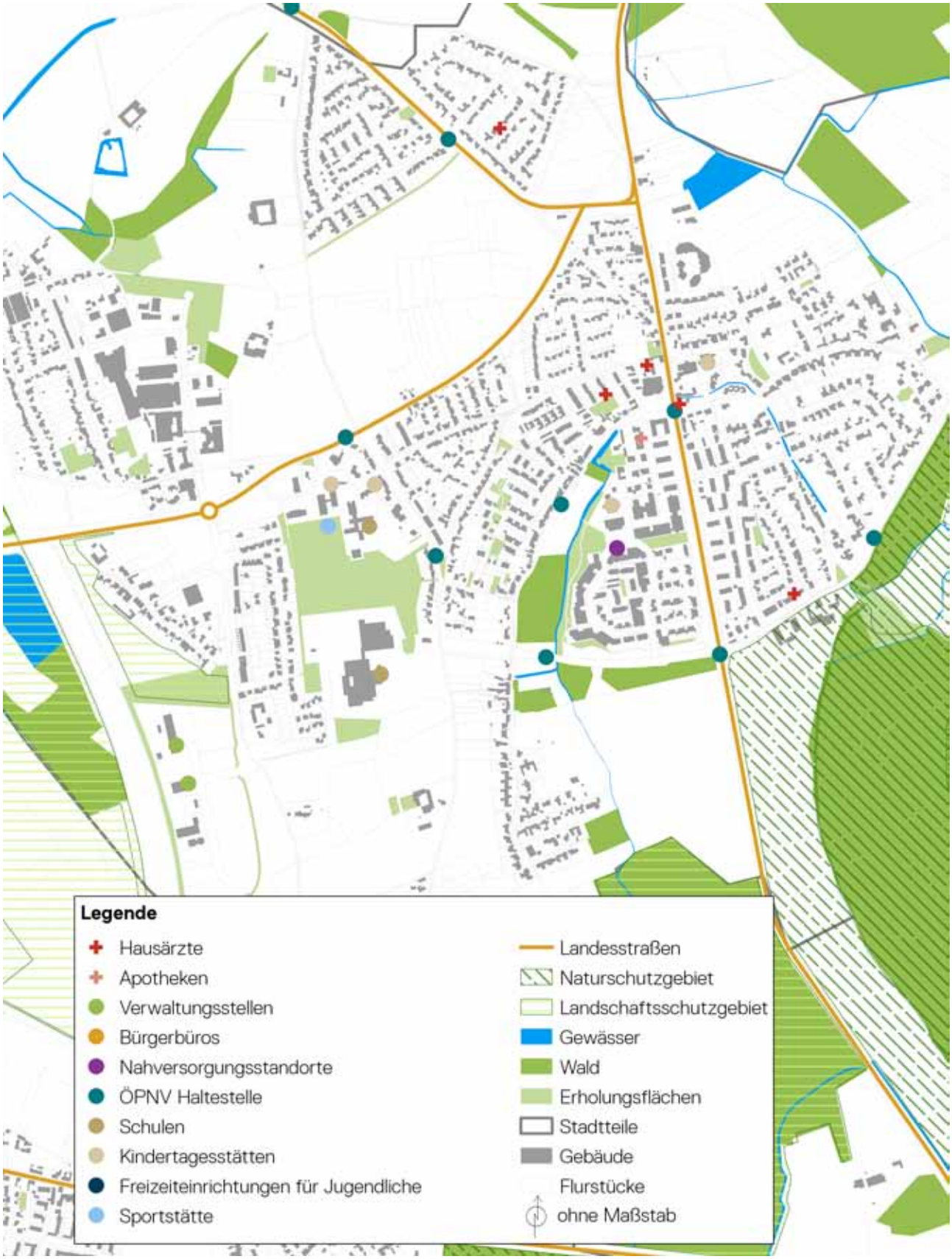


ABB 146 Stadtteilfokus Strümp
Quelle: SSR

8

UMSETZUNGSKONZEPT

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Meerbusch 2030 ist unter großer Beteiligung von Bürgerschaft, Stadtverwaltung, Politik und weiteren wichtigen lokalen Akteuren entstanden. Es stellt mit dem Maßnahmenkatalog die Handlungsstrategie für die Stadtteilentwicklung der kommenden Jahre dar. Es wirkt als Selbstbindung für die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung und bildet darüber hinaus auch einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Die Fortführung des Dialogprozesses und die regelmäßige Kontrolle des Umsetzungsstands der einzelnen Maßnahmen sind eine wesentliche Erfolgsvoraussetzung für das Erreichen der gemeinsam formulierten Ziele.

8.1 Prozessgestaltung

Das ISEK Meerbusch 2030 steckt mit den formulierten Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen den Rahmen der Stadtentwicklung für die nächsten Jahre ab und zeigt konkrete Strategieansätze für die Umsetzung auf. Die skizzierten Maßnahmen sind als Anregung für das jeweils festzulegende detaillierte Arbeitsprogramm zu verstehen. Eine erfolgreiche Umsetzung setzt voraus, dass die formulierten übergeordneten Entwicklungsziele und Leitlinien sowie die Stadtentwicklungsziele der einzelnen Handlungsfelder beachtet werden.

Zum Erfolg des ISEK trägt die zügige Umsetzung erster Maßnahmen bei, worunter vor allem das Einleiten konkretisierender Planungen und Prüfschritte zu verstehen ist. Auch und gerade die längerfristigen Zukunftsaufgaben müssen zeitnah, strukturiert und mit ausreichenden Ressourcen angegangen werden.

Die Umsetzung des ISEK erfordert dabei ein gutes Zusammenspiel von Politik, Verwaltung und lokalen Akteuren. Alle Akteure müssen den eingeschlagenen Weg des Dialogs konsequent weiterverfolgen, um gemeinsam die Ziele zu erreichen. Die Verwaltung wird in zunehmendem Maß die Rolle eines Impulsgebers und Moderators übernehmen. Die Einbindung von Bürgerschaft, Unternehmen und Zivilgesellschaft sowie die Generierung neuer Finanzierungsmöglichkeiten werden das Bild der modernen Stadtentwicklungspolitik prägen müssen.

Das Zusammenspiel von Fachbereichen der Stadtverwaltung, die Abstimmung von Zielen und Maßnahmen sowie die Einbeziehung lokaler Akteure werden den Umsetzungsprozess und die Qualität der Ergebnisse bestimmen. Im Sinne des ganzheitlichen Ansatzes einer integrierten Stadtentwicklung bedarf es einer Organisationsstruktur, um das Zusammenwirken der jeweils in Einzelverantwortung stehenden Maßnahmen zu gewährleisten und zu koordinieren. Hierfür muss innerhalb der Stadtverwaltung zeitnah die Gesamtsteuerung der Umsetzung geklärt und als Aufgabe zugewiesen werden. Zu dieser Aufgabe zählen zudem die Verwaltung zentraler Mittel zur Finanzierung des Prozesses und das laufende Prozessmonitoring. Aufgrund der übergreifenden Bedeutung des ISEK sollte zudem eine regelmäßige Information und Koordination auf der Leitungsebene der Verwaltung erfolgen, wie sie sich bereits bei der Aufstellung des ISEK bewährt hat.

Bereits bei der Aufstellung des ISEK hat sich ein großes Interesse der Bürgerschaft gezeigt. Die Einbindung und Information der Öffentlichkeit muss daher zentraler Bestandteil der weiteren Stadtentwicklung sein. Die anstehenden Planungen und Maßnahmen sollten im Rahmen einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit vermittelt werden, um die Akteure für eine weitere Einbindung in den Umsetzungsprozess zu motivieren.

8.2 Monitoring und Evaluation

Die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen ist über die Entwicklung und Durchführung eines Monitoringkonzeptes abzusichern. Beim Monitoring werden die Projektverläufe dokumentiert und den Zielsetzungen des ISEK gegenübergestellt. Sowohl Erfolge als auch Handlungsbedarfe können so identifiziert werden. Ein jährliches Monitoring sollte fester Bestandteil bei der Umsetzung des ISEK sein und ist darüber hinaus verpflichtend für die Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln.

Für das entsprechende Monitoring legen Bund und Länder die jeweils zugrunde liegenden Indikatoren fest (Arbeitshilfen zum Monitoring werden unter http://www.staedtebaufoerderung.info zur Verfügung gestellt). Die Erhebung erfolgt dabei über ein elektronisches Monitoringverfahren. Wichtige quantitative Ansätze für ein Monitoring liegen unter anderem in folgenden Themen:

- Entwicklung soziostruktureller Daten des Programmgebietes im Vergleich zur Gesamtstadt (Bevölkerung, Altersstruktur, Wanderungsverhalten etc.)
- Entwicklung der Verkehrsbelastungen und des Verkehrsverhaltens im Ortskern (Verkehrserhebungen oder -kontrollen)
- Entwicklung von Leerständen von Ladenlokalen im Zeitverlauf
- Entwicklung von Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen von privaten Gebäuden
- Nutzungsintensitäten öffentlicher Räume

Neben der Betrachtung quantitativer Daten der Gebietsentwicklung ist der abgestimmte Maßnahmenplan der erste Gradmesser für eine erfolgreiche Umsetzung des ISEK. Der qualitativen Reflexion von Projektständen und der Identifizierung vorhandener Umsetzungshindernisse kommt eine hohe Bedeutung zu. Diese Reflexion muss zumindest verwaltungsintern in praxistauglichen Zeitintervallen erfolgen.

Darüber hinaus sollten die Zwischenergebnisse regelmäßig mit den politisch verantwortlichen Gremien diskutiert werden. Die inhaltliche Betreuung und Durchführung des Monitorings ist zu klären. Die Dokumentation des Maßnahmenfortschrittes dient auch dazu, die Öffentlichkeit kontinuierlich einzubinden und über Erfolge und Fortschritte sowie Änderungen in der Maßnahmenplanung frühzeitig zu informieren. Wichtige Fragestellungen im Zusammenhang mit dem qualitativen Monitoring und der darauf aufbauenden Evaluation sind unter anderem:

- Wie ist der Prozessfortschritt bei den Einzelmaßnahmen? Verzögerungen im Zeitplan? Warum wurden Maßnahmen im geplanten Zeitraum nicht umgesetzt?
- Wurden die formulierten Ziele erreicht? Welche Fortschritte sind sichtbar?
- Welche Missstände und städtebaulichen Probleme wurden bereits behoben?
- Warum wurden Ziele gegebenenfalls nicht erreicht? Worin liegen Umsetzungshindernisse und wie können sie beseitigt werden?
- Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen noch sinnvoll oder haben sich Prioritäten verschoben? Sind neue Maßnahmen notwendig?
- Welche Akteure sind stärker einzubinden?
- Welche veränderten Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten sind zu beachten?
- Gewährleistet die gewählte Organisations- und Prozessstruktur eine effiziente Bearbeitung der Einzelmaßnahmen?

Die Evaluation kann als Selbst- oder Fremdevaluation durchgeführt werden. Durch den unvoreingenommenen Blick von externen Fachleuten können auch neue Sachverhalte zutage gefördert werden.

Quellen

LITERATURVERZEICHNIS:

Bezirksregierung Düsseldorf 2016: Regionalplan Düsselddorf - 2. Entwurf, Juni 2016, Düsseldorf

CIMA 2014: Kaufkraftstudie 2014: Länderreport Nordrhein-Westfalen, 2014, Köln

DGNB 2012: DGNB Hanbduch für nachhaltiges Bauen Version 2012, 2012, Stuttgart

Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Meerbusch, Mai 2010, Meerbusch

NRW.Bank 2015: Meerbusch Wohnungsmarktprofil 2015, Dezember 2015, Düsseldorf

Internetquellen

Website Boris.NRW: https://www.boris.nrw.de/borisplus/?lang=de; letzter Zugriff: 17.10.2016

Website Regionaldatenbank Deutschland: https://www.regionalstatistik.de/genesis/online; letzter Zugriff: 17.10.2016

Website Statistisches Bundesamt: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesellschaftStaat/Bevoelkerung/Wanderungen/Wanderungen.html;jsessionid=D8B7CD190BE4DEDC9B0F756B7F3D88B3.cae1; letzter Zugriff: 13.10.2016

STADT MEERBUSCH

Schulten
Stadt- und Raumentwicklung

Standort Dortmund
Kaiserstraße 22
44135 Dortmund

Fon 0231.39 69 43.0
Fax 0231.39 69 43.29

kontakt@ssr-dortmund.de
www.ssr-dortmund.de

Standort München
Wilhelm-Wagenfeld-Straße 16
80807 München

Fon 089.38 38 01 59.0
Mobil 0151.11 32 52 11

kontakt@ssr-muenchen.de
www.ssr-muenchen.de