



Vorlage		Drucksachen-Nr: V/2015/067-E15								
Erstellt durch: Fachbereich 3: b) Planung		Status: öffentlich								
Integriertes Handlungskonzept Herzogenrath-Mitte Hier: Beschlussfassung										
Beratungsfolge:		TOP:								
Datum	Gremium	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Einst.</th> <th>Ja</th> <th>Nein</th> <th>Enth.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Einst.	Ja	Nein	Enth.				
Einst.	Ja	Nein	Enth.							
13.12.2016	Rat der Stadt Herzogenrath									

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt das Integrierte Handlungskonzept „Herzogenrath-Mitte“.
2. Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, den auf Grundlage der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes erstellten Mantelförderantrag für den Förderzeitraum 2017 bis 2021 sowie den Einzelförderantrag für das Jahr 2017 bei der Bezirksregierung Köln einzureichen.
3. Die notwendigen finanziellen Mittel werden bei der Haushaltsplanung ab 2017 eingeplant.

Finanzielle Auswirkungen:

Sofern die noch einzureichenden Förderanträge positiv beschieden werden, verbleibt bei der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes bei den förderfähigen Maßnahmen ein kommunaler Eigenanteil in Höhe von derzeit 30 %.

Sachverhalt:

In den letzten Jahren war Herzogenrath tiefgreifenden strukturellen Veränderungen ausgesetzt, die unter anderem brach liegende Flächen, zunehmende Gebäudeleerstände und eine in die Jahre gekommene Gestaltung öffentlicher Räume sowie der Bausubstanz in der Innenstadt zur Folge haben. Aus diesem Grund hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Büro BKR aus Aachen für das Zentrum und die nördlich anschließenden Gewerbeflächen in Herzogenrath-Mitte ein Integriertes Handlungskonzept (IHK) erstellt, das die städtebaulichen Ziele und Planungen für eine nachhaltige Belebung vorgibt. In der Sitzung des Stadtrates am 15.12.2015 wurde daher ein entsprechender Gebietsbeschluss für das Plangebiet gefasst (vgl. Drucksachen-Nr. V/2015/067-E04).

Für die Beantragung von Zuwendungen aus der Städtebauförderung zur Umsetzung der Ziele ist das Integrierte Handlungskonzept (IHK) eine verpflichtende Grundlage. Gleichzeitig bildet es einen Fahrplan für die schrittweise Umsetzung öffentlicher und privater Maßnah-

men. Nach politischer Beschlussfassung soll das IHK als Grundlage für die weitere Entwicklung und Gestaltung des Plangebietes insbesondere im Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung und Stärkung des Einzelhandels-, Arbeits- und Wohnstandortes dienen und somit auch unabhängig von Fördermitteln als Leitfaden für die städtebauliche Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre zugrunde gelegt werden.

Das vorliegende Integrierte Handlungskonzept orientiert sich am für Planerinnen und Planer herausgegebenen Leitfaden des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, wonach es sich um „ein strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung“ handelt. Zur Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes „Einkaufen – Arbeiten – Wohnen – Erholen im Zentrum der kurzen Wege“ werden für das Plangebiet dabei folgende Hauptzielsetzungen formuliert:

- Belebung der Innenstadt
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Einzelhandels
- Schaffung einer attraktiven Eingangssituation zum nördlich an den Innenstadtbereich angrenzenden gewerblichen Areal
- Arrondierung und Revitalisierung vorhandener Gewerbeflächen
- Ausbau, Stärkung und Gestaltung der verbindenden Wegebeziehungen

Der textliche Teil des Integrierten Handlungskonzeptes gliedert sich in mehrere Abschnitte. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme des Plangebietes sowie der Wirtschafts- und Sozialstruktur mit einer Stärken-Schwächen-Analyse (vgl. Kap. 4) wurden das o.g. Leitbild der kurzen Wege entwickelt (vgl. Kap. 5) und aus diesem Handlungsfelder und Entwicklungsbereiche (vgl. Kap. 6) abgeleitet. Aufbauend auf die vorgenannten Arbeitsschritte wurden Maßnahmen für die Innenstadt abgeleitet und ausgearbeitet.

In Kapitel 7 „Maßnahmenkatalog“ des Handlungskonzeptes werden alle Maßnahmen in einzelnen Steckbriefen aufgeführt und wie folgt gegliedert:

- V Vorbereitende Maßnahmen (Kap. 7.1)
- 0 Räumlich übergreifende Maßnahmen (Kap. 7.2)
- 1 Entwicklungsbereich 1 „Einzelhandel und Wohnen“ (Kap. 7.3)
- 2 Entwicklungsbereich 2 „Altstadt“ (Kap. 7.4)
- 3 Entwicklungsbereich 3 „Wohnen“ (Kap. 7.5)
- 4 Entwicklungsbereich 4 „Gewerbe“ (Kap. 7.6)
- 5 Entwicklungsbereich 5 „Grünvernetzung“ (Kap. 7.7)

Als flankierende Maßnahme außerhalb des Plangebietes wird zudem die Sanierung des Hallenbades Bergerstraße in den Maßnahmenkatalog aufgenommen (Kap. 7.8).

Jeder Steckbrief enthält für die jeweilige Maßnahme neben einer Kostenangabe eine Beschreibung sowie Informationen u.a. zum anvisierten Umsetzungszeitraum, zur Priorität und zu den Beteiligten (z.B. Privatinvestor). In der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 01.09.2016 wurde die weitgehend fertige Fassung des Integrierten Handlungskonzeptes bereits zur Beratung vorgelegt (siehe Drucksachen-Nr. V/2015/067-E12). Ergänzungen, die sich aus dem Ortstermin mit den Vertretern des zuständigen Ministeriums und der Bezirksregierung Köln ergaben, wie z.B. die Sanierung des Hallenbades und der Burgmauer sowie das Modernisierungsprogramm, wurden in der Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses am 29.11.2016 in einem Sachstandsbericht vorgestellt (siehe Drucksachen-Nr. V/2015/067-E13).

Die Förderanträge für die jeweiligen Programmjahre leiten sich aus den einzelnen Steckbriefen ab. Der Mantelförderantrag enthält sämtliche förderfähigen Maßnahmen für die Umsetzungsjahre 2017 bis einschließlich 2021. Die anfallenden Kosten, aufgegliedert in Kostengruppen und die einzelnen Projektjahre, sind in der Kosten- und Finanzierungsübersicht als Anlage des Förderantrages beigefügt. Vorbehaltlich eines ausstehenden Angebotes für eine

vorbereitende Untersuchung für das Modernisierungsprogramm belaufen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Programmjahre 2017 -2021 auf rd. 7,60 Mio. €.

Der Detailantrag für das Jahr 2017 enthält sämtliche förderfähigen Maßnahmen für dieses Jahr, einschließlich der bereits durchgeführten, refinanzierbaren Maßnahmen wie z.B. Parkraumkonzept, Beleuchtungskonzept und Gestaltungshandbuch. Vorbehaltlich des o.g. ausstehenden Angebotes für eine vorbereitende Untersuchung für das Modernisierungsprogramm belaufen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Programmjahre 2017 auf rd. 2,61 Mio. €.

Nach Beschlussfassung des Integrierten Handlungskonzeptes und der entsprechenden Förderanträge durch den Rat ist die Einreichung im Dezember 2016 bei der Bezirksregierung vorgesehen.

Der Rat beauftragt die Verwaltung, notwendige Ergänzungen und Anpassungen vorzunehmen, die im Rahmen der finalen redaktionellen Bearbeitung zwischen Ratsbeschluss und Abgabe des Integrierten Handlungskonzeptes bis zum Jahresende ggf. noch erforderlich werden.

Anlagen:

Das Integrierte Handlungskonzept einschließlich des Maßnahmenplans sowie der Mantelförderantrag für die Programmjahre 2017 bis 2021 und der Detailantrag für das Programmjahr 2017 werden den Fraktionen rechtzeitig zu den Fraktionssitzungen zur Verfügung gestellt. Der herkömmliche Druck als Anhang der Sitzungsvorlage entfällt aufgrund des großen Umfangs der Unterlagen.

Stadt Herzogenrath

**Integriertes Handlungskonzept
Herzogenrath-Mitte**





Auftraggeber: Stadt Herzogenrath
Fachbereich 3 Stadtentwicklung und Umwelt

Ansprechpartner: Manuela Heß, Bauassessorin, Stadtplanerin AKNW,
Tel.: +49 2406 83-357
Markus Sordon, Stadtplaner AKNW,
Tel.: +49 2406 83-349

Ansprechpartner
Maßnahme Hallenbad Ragnar Migenda, Technischer Beigeordneter,
Tel.: +49 2406 83-146

www.herzogenrath.de

Auftragnehmer: BKR Aachen Noky & Simon
Stadtplaner, Umweltplaner, Landschaftsarchitekt
Kirberichshofer Weg 6, 52066 Aachen

Tel.: 0241 47058 0
Fax: 0241 47058 15
Email: info@bkr-ac.de
www.bkr-ac.de

Bearbeiter: Barbara Koller, Stadtplanerin AKNW
André Simon, Landschaftsarchitekt AKNW

Aachen, 01. Dezember 2016



Inhalt

1.	Einleitung	1
1.1.	Handlungsanlass	1
1.2.	Instrument 'Integriertes Handlungskonzept'	1
1.3.	Methodik und Aufbau	2
2.	Rahmenbedingungen	5
2.1.	Festlegung des räumlichen Untersuchungsraums	5
2.2.	Historische Entwicklung	7
2.3.	Lage des Plangebiets innerhalb der Region	10
2.4.	Planerische Vorgaben	12
2.5.	Vorliegende Gutachten und Konzepte	16
3.	Informelle Beteiligung	23
3.1.	Werkstattgespräche Rahmenplan Nördliche Innenstadt	23
3.2.	Auftakt Einwohnerversammlung Integriertes Handlungskonzept	23
3.3.	Arbeitsgruppe Innenstadtentwicklung	24
3.4.	Stadtrundgänge	25
3.5.	Gespräche mit Eigentümern und Interessenverbänden	26
3.6.	Abschließende Einwohnerversammlung	26
3.7.	Workshops Parkraumkonzept	27
4.	Bestandsanalyse	29
4.1.	Sozioökonomische Analyse	29
4.2.	Städtebauliche Analyse	43
4.3.	Stadtökologische Analyse / Umweltsituation	60
4.4.	Bereits durchgeführte Maßnahmen	65
4.5.	Zusammenfassung Bestandsanalyse – SWOT	66
5.	Städtebauliches Leitbild und strategische Ziele	69
5.1.	Leitbild und Strategie	69
5.2.	Handlungsfelder	70

6.	Entwicklungsbereiche und Ziele	73
6.1.	Gliederung in Entwicklungsbereiche	73
6.2.	Entwicklungsbereich 1: 'Einzelhandel und Wohnen'	74
6.3.	Entwicklungsbereich 2: 'Altstadt'	76
6.4.	Entwicklungsbereich 3: 'Nachverdichtung'	76
6.5.	Entwicklungsbereich 4: 'Gewerbe'	77
6.6.	Entwicklungsbereich 5: 'Grünvernetzung'	79
6.7.	Flankierende Maßnahmen	80
7.	Maßnahmenkatalog	83
7.1.	Vorbereitende Maßnahmen	84
7.2.	Räumlich übergreifende Maßnahmen	89
7.3.	Maßnahmen im Entwicklungsbereich 1 'Einzelhandel und Wohnen'	105
7.4.	Maßnahmen im Entwicklungsbereich 2 'Altstadt'	121
7.5.	Maßnahmen im Entwicklungsbereich 3 'Nachverdichtung'	125
7.6.	Maßnahmen im Entwicklungsbereich 4 'Gewerbe'	128
7.7.	Maßnahmen im Entwicklungsbereich 5 'Grünvernetzung'	137
7.8.	Flankierende Maßnahmen	140
7.9.	Gesamtübersicht Maßnahmen	141
8.	Ausblick	143
8.1.	Integriertes Handlungskonzept als Baustein	143
8.2.	Handlungsempfehlungen	143
8.3.	Finanzierung und Kosten / Städtebauförderung	145
8.4.	Zeitplanung	145
8.5.	Evaluation	145
	Quellenverzeichnis	148
	Anhang – Pläne	151



1. Einleitung

1.1. Handlungsanlass

Der traditionelle Industriestandort nördlich der Herzogenrather Innenstadt befindet sich seit einigen Jahren in der Umstrukturierung. Einzelne bisher betrieblich genutzte Flächen wurden aufgegeben und liegen seitdem brach, andere Flächen sollen neu geordnet und/oder umgenutzt werden. Dieser Prozess hat unmittelbare Auswirkungen auf die benachbarten Nutzungen und die unmittelbar südlich angrenzende Innenstadt.

Im Bereich des Innenstadtzentrums von Herzogenrath-Mitte tragen brachliegende oder untergenutzte Flächen, zunehmende Leerstände in den Haupteinkaufsstraßen, die in die Jahre gekommene Gestaltung des öffentlichen Raums sowie die teilweise Vernachlässigung privater Bausubstanz zu einer unzureichenden Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität bei. Durch die verschiedenen strukturellen Veränderungsprozesse sind funktionale und städtebauliche Mängel entstanden. Die Innenstadt von Herzogenrath-Mitte kann daher ihre Funktion nicht mehr in ausreichendem Maß erfüllen, was für die Stadt Herzogenrath insgesamt negative Auswirkungen befürchten lässt. Insofern liegen städtebauliche Missstände gemäß § 136 (2) BauGB vor.

Es gilt daher, die ortsspezifischen städtebaulichen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, kulturellen und naturräumlichen Gegebenheiten und Entwicklungspotenziale in einem Handlungskonzept integriert zu betrachten, um daraus einen Orientierungsrahmen für die langfristige Entwicklung der Innenstadt abzuleiten. Ziele des Integrierten Handlungskonzeptes sind u.a. die Qualifizierung konkreter Maßnahmen und das Festlegen von für die (Innen-)Stadt förderlichen Nutzungen unter Einbeziehung wichtiger Gruppen aus Bevölkerung, Politik, Handel und Verwaltung. Dies nicht nur, um bereits in einem frühen Stadium die höchstmögliche Akzeptanz zu erreichen, sondern auch, um im Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Maßnahmen privaten Investoren das erforderliche Maß an Sicherheit zu geben, die privaten wirtschaftlichen Interessen mit dem Gemeinwohl abzustimmen und von dem Erfahrungswissen der Bewohnerinnen und Bewohner und der Gewerbetreibenden zu profitieren.

Die Erarbeitung des vorliegenden Integrierten Handlungskonzeptes erfolgte durch die Stadt Herzogenrath, Fachbereich 3 – Stadtentwicklung & Umwelt in Zusammenarbeit mit BKR Aachen – Noky & Simon. Analysen, Ziele und Maßnahmen, die den gewerblichen Bereich nördlich der Innenstadt betreffen, sind dabei im Wesentlichen dem Rahmenplan nördliche Innenstadt entnommen, der im Januar 2014 durch das Büro BKR Aachen im Auftrag der Stadt Herzogenrath erstellt wurde.

1.2. Instrument 'Integriertes Handlungskonzept'

Unter formalen Gesichtspunkten sind Integrierte Handlungskonzepte seit dem Jahr 2008 eine verpflichtende Grundlage für die Beantragung von Zuwendungen aus der Städtebauförderung. Gleichzeitig bildet das

Integrierte Handlungskonzept einen Fahrplan für die schrittweise Umsetzung öffentlicher und privater Maßnahmen. Es soll nach politischer Beschlussfassung als verlässliche Grundlage für die weitere Entwicklung und Gestaltung des Plangebietes insbesondere im Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung und Stärkung des Einzelhandels-, Arbeits- und Wohnstandortes dienen und somit auch unabhängig von Fördermitteln als Leitfaden für die städtebauliche Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre zugrunde gelegt werden.

Gemäß dem durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen herausgegebenen Leitfaden für Planerinnen und Planer handelt es sich bei einem Integrierten Handlungskonzept um "ein strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung", mit dessen Hilfe "städtebauliche, funktionelle oder sozial-räumliche Defizite und Anpassungserfordernisse für einen Stadtteil aufgezeigt und bearbeitet werden" können (MWEBWV 2012, S. 7). Dabei sollen nicht nur die Probleme und Missstände behoben, sondern auch die Potenziale des jeweiligen Stadtteils bzw. der Stadt in den Blick genommen werden. Ziel ist es, durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen Funktionsverlusten vorzubeugen, vorhandene Potenziale zu heben, eine beginnende Abwärtsspirale aufzuhalten und eine nachhaltige Stabilisierung und Aufwertung von Stadtgebieten zu erreichen.

Das vorliegende Integrierte Handlungskonzept für Herzogenrath-Mitte orientiert sich am vorgenannten Leitfaden des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Die darin enthaltenen Empfehlungen und Hinweise wurden auf die örtliche Situation in Herzogenrath angepasst.

Insgesamt verfolgt die Stadt Herzogenrath dabei zur Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes insbesondere folgende Hauptzielsetzungen:

- Belebung der Innenstadt
- Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Einzelhandels
- Schaffung einer attraktiven Eingangssituation zum nördlich an den Innenstadtbereich angrenzenden gewerblichen Areal
- Arrondierung und Revitalisierung vorhandener Gewerbeflächen
- Ausbau, Stärkung und Gestaltung der verbindenden Wegebeziehungen

1.3. Methodik und Aufbau

Die Methodik bei der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes folgt dem Leitfaden des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme des Planungsgebiets sowie der Wirtschafts- und Sozialstruktur mit einer Stärken-Schwächen-Analyse wurden ein Leitbild entwickelt und aus diesem Handlungsfelder und Entwicklungsbereiche abgeleitet. In diesen Entwicklungsprozess waren auch die Bürger der Stadt Herzogenrath und andere Akteure mit einbezogen.

Der vorliegende Bericht zeichnet den Ablauf des Prozesses nach.

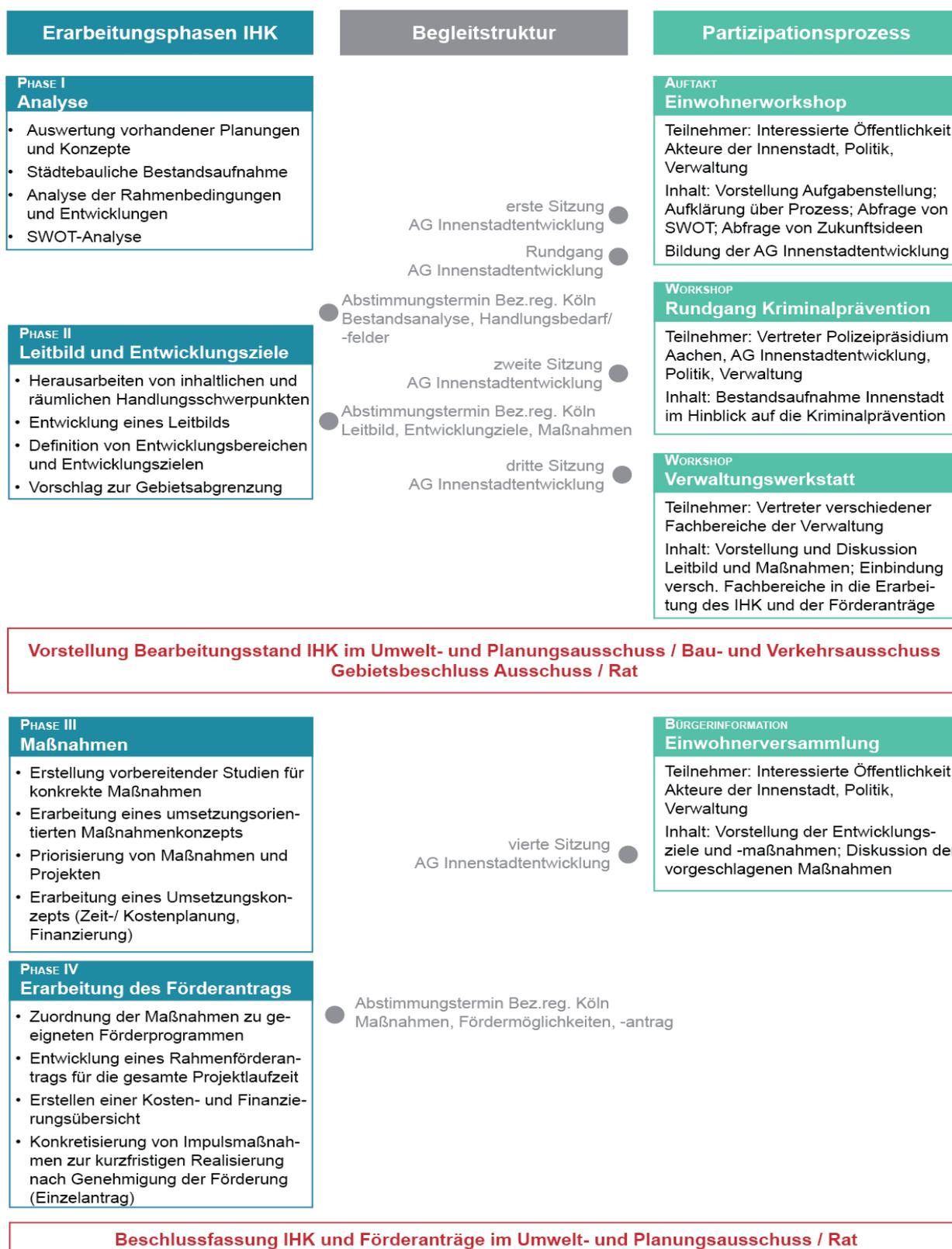


Abb. 1: Ablauf des Erarbeitungsprozesses des Integrierten Handlungskonzepts
eigene Darstellung



2. Rahmenbedingungen

2.1. Festlegung des räumlichen Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum für das integrierte Handlungskonzept umfasst zum Einen das Plangebiet des bereits vorhandenen Rahmenplans nördliche Innenstadt. Dieser bezog sich vor allem auf die Betriebsflächen der Firmen Saint-Gobain und Schmetz sowie die Flächen des aufgegebenen Betriebs Vetrotex, dessen Wegfall der unmittelbare Auslöser für die Aufstellung des Rahmenplans nördliche Innenstadt gewesen war. Die Um- bzw. Wiedernutzung der ehemaligen Vetrotex-Flächen sowie die Umstrukturierungen auf den anderen Betriebsflächen sollten in ein strategisches Entwicklungskonzept eingebettet werden.

Der Gewerbestandort ist durch die Innenstadt Nähe zwar städtebaulich integriert und birgt dadurch besondere Potentiale, bspw. zur Nutzbarmachung von Synergieeffekten für die Entwicklung der Innenstadt; auf der anderen Seite führt diese Lage durch die begrenzte Leistungsfähigkeit des örtlichen Straßenverkehrsnetzes zu Einschränkungen hinsichtlich seiner Erreichbarkeit, insbesondere bezogen auf den Güterverkehr, sowie zu Nutzungskonflikten mit umgebenden immissionsempfindlichen Nutzungen.

Das integrierte Handlungskonzept umfasst neben diesen Flächen auch die eigentliche Innenstadt von Herzogenrath-Mitte, da auch dort in den letzten Jahren städtebauliche Problemfelder entstanden sind, die einer strategischen Bearbeitung bedürfen. Die Stabilisierung der Innenstadt bildet den Schwerpunkt des integrierten Handlungskonzeptes. Gleichzeitig soll die gewerbliche Entwicklung im Norden besser mit der Entwicklung im Zentrum koordiniert werden.

Daher wird der Untersuchungsraum im Westen bis zur Eyselshoverner Straße erweitert und schließt den alten Friedhof mit ein. Diese im Rahmen der Euregionale 2008 entwickelte Grünfläche soll stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt und besser an die Innenstadt angebunden werden. Als Nebeneffekt kann eine Anbindung der gewerblichen Bereiche an die Wohngebiete im Westen hergestellt werden. Im Nordosten wird der Untersuchungsraum durch die Dahlemer Straße begrenzt. Die östlich davon liegenden Wohngebiete weisen stabile Strukturen auf und bedürfen derzeit keiner besonderen planerischen Steuerung.

Im Bereich der Herzogenrather Innenstadt folgt die Abgrenzung des Untersuchungsraums weitestgehend der Darstellung 'gemischter Bauflächen' im Flächennutzungsplan und umfasst somit die klassischen innerstädtischen gemischt genutzten Bereiche. Östlich der Dammstraße werden die Flächen im Bereich des Restaurants Seehof in den Untersuchungsraum mit einbezogen, um den Übergang von der Innenstadt in das Naherholungsgebiet Broichbachtal im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes bearbeiten zu können.

Die südliche Grenze des Untersuchungsraums bildet die Schütz-von-Rode-Straße, da diese eine Zäsur darstellt, an der sowohl optisch als auch funktional der Innenstadtkern von Herzogenrath-Mitte endet.

Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von 70,1 ha.

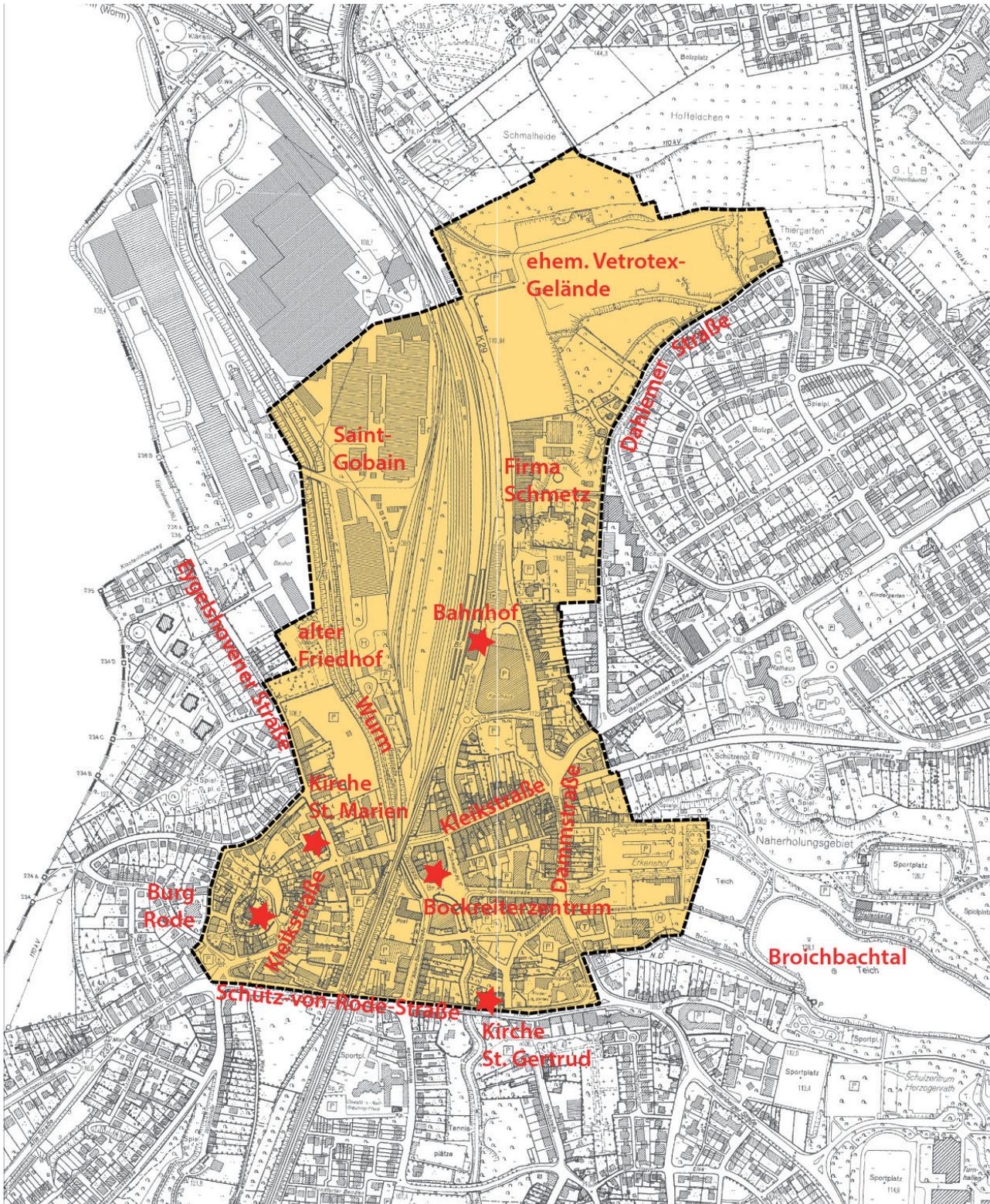


Abb. 2: Abgrenzung des Plangebiets
eigene Darstellung, Kartengrundlage DGK5: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2015)

2.2. Historische Entwicklung

Der Ursprung der Stadt Herzogenrath geht auf die Burg 'castrum Rodense' ('Burg in der Waldrodung') zurück, die erstmals 1104 erwähnt wurde. 1282 besaß Herzogenrath bereits Stadtrechte, die 1815 aufgrund der Teilung durch den Wiener Kongress wieder aberkannt wurden. Die eine Stadthälfte fiel den Vereinigten Niederlanden und die andere Preußen zu. Durch die preußische Herrschaft gewann Herzogenrath wieder an Bedeutung, sodass 1819 das Stadtrecht erneut zuerkannt wurde.



Abb. 3: Blick auf Burg Rode und den Bahnhofsbereich um 1900
Stadtarchiv Stadt Herzogenrath

Am 1. Januar 1972 wurden die Stadt Herzogenrath und die Gemeinden Kohlscheid und Merkstein zu einer Stadt zusammengeschlossen.

BURG RODE

Die Geschichte der Stadt Herzogenrath (lat. Roda; niederl. 's Hertogenrode = des Herzogs Rodung; franz. Rode le Duc = Rolduc) ist eng verbunden mit der Geschichte ihrer Burg. Die in den Klostersrathen Jahrbüchern 1104 erwähnte Burg und die Burgsiedlung waren im Besitz der Grafen von Saffenberg. Ursprünglich bot sie den Bauern und Handwerkern in der Umgebung, aber auch dem Kloster Rolduc Schutz. Gleichzeitig wurde sie als Zollburg genutzt, da wichtige Handelsstraßen in ihrer Umgebung verliefen. Im Verlauf der Jahrhunderte wurde die Burg mehrfach zerstört. Den sagenumwobenen 'Bockreitern', einer Räuberbande, wurde hier im 18. Jahrhundert der Prozess gemacht.

Im Laufe der Jahrhunderte wechselte die Burg Rode häufig ihre Besitzer. Mal war sie Eigentum der Limburger, der Burgunder, dann der

Österreicher, dann der Spanier oder der Franzosen, bis sie schließlich nach dem Wiener Kongress 1815 an Preußen fiel; damit auch das Gebiet östlich der Wurm, die zum deutsch-niederländischen Grenzfluss wurde.

Teile der ehemaligen Stadtbefestigung sind an der heutigen Straße Am Schürhof erhalten. Die drei früheren Stadttore (obere Kleikstraße, Eyselshovener Straße und untere Kleikstraße) wurden wegen ihrer geringen Durchfahrtsbreite bereits bis 1828 abgerissen.

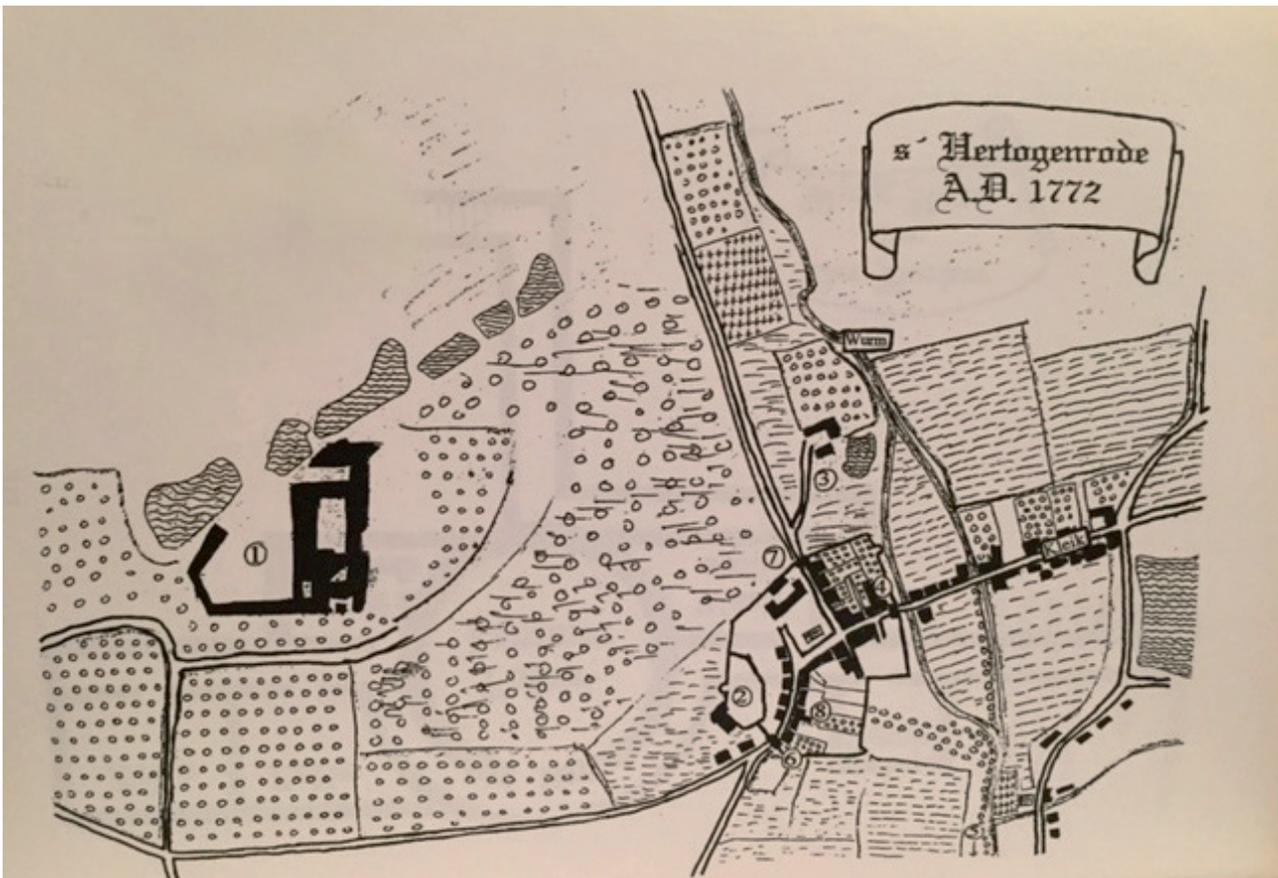


Abb. 4: Historischer Stadtgrundriss von Herzogenrath 1772

RATHAUS UND VERWALTUNG

Von 1884 bis 1913 war die Verwaltung der Stadt Herzogenrath in der ersten Etage eines Hauses an der heutigen Ecke Kleikstraße / Am Schürhof untergebracht (dieses Gebäude ist heute nicht mehr vorhanden). Aufgrund zunehmender Aufgaben wurden die Räumlichkeiten zu klein, sodass die Verwaltung zunächst bis 1978 in die Burg verlegt wurde. Das heutige Verwaltungsgebäude wurde im Bereich der Geilenkirchener Straße, Alsdorfer Straße und Bierstraße neu gebaut, um spezifischen Anforderungen hinsichtlich Funktion, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit zu entsprechen.

KIRCHE SANKT MARIEN

Die Herzogenrather Kirchengemeinde St.-Mariä-Himmelfahrt hat bis 1564 ihre Messen in einer Kapelle abgehalten, die der Mutterkirche St. Lambertus in Kirchenrath, heute Kerkrade, unterstand. Erst 1564

wurde ein einschiffiger Kirchenbau errichtet und zur Pfarrkirche erhoben, was zur Abtrennung von der Mutterkirche führte. Durch Kriegswirren wurde die Kirche gegen Ende des 18. Jh. stark beschädigt, sodass 1780 eine neue Pfarrkirche errichtet wurde. Aufgrund des starken Wachstums der Pfarrgemeinde wurde die Kirche gegen Ende des 19. Jh. wieder abgerissen und 1915 durch das heutige Gotteshaus ersetzt. Diese Kirche im barocken Stil mit zwei Glockentürmen, Chorthaus und Kuppel bildet zusammen mit der Burg – dem Wahrzeichen der Stadt Herzogenrath – ein Ensemble.

KLEIKSTRASSE

Die Kleikstraße war schon zu Beginn des 20. Jh. die Hauptgeschäftsstraße von Herzogenrath. Einzelne Gebäude stammen aus noch weitaus früheren Zeiten. Bereits in den Karten aus dem 18. Jh. ist die Kleikstraße als durchgehend bebauter Straßenzug erkennbar. Das zu seiner Eröffnung im Jahr 1930 Jahre größte Kino des Landkreises Aachen (Roda-Palast) ist heute stark überformt und die typische Backsteinarchitektur der 1920er Jahre kaum noch erkennbar. In der Kleikstraße endete zeitweise auch die Straßenbahn aus Richtung Aachen, bevor sie 1910 bis Merkstein verlängert wurde. Diese Straßenbahnlinie wurde bis Ende der 1950er Jahre betrieben.

INDUSTRIE UND GEWERBE

Die Wirtschaftsstruktur der Stadt wurde durch verschiedene Industriebetriebe geprägt. Im Jahr 1851 wurde die Nadelfabrik Schmetz gegründet. Mit einem Eisenhüttenwerk entstand 1872 eine weitere Industrieanlage auf dem späteren Vetrotex-Gelände. 1873 hat sich die Spiegel- und Glasfabrik Bicheroux, Lambotte et Cie in Herzogenrath angesiedelt.

Vermutlich auf dem heutigen ehemaligen Vetrotex-Gelände ging 1889 die erste Brikettfabrik der Aachener Region in Betrieb, die 1898 aufgrund der wachsenden Konkurrenz im Kölner Raum wieder stillgelegt werden musste. Daneben weisen geschichtliche Quellen auf eine zeitweise innerhalb des Plangebiets vorhandene Knopffabrik der Firma Rissler hin.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden die Anlagen modernisiert, erweitert und ergänzt: 1905 wurde die Glashütte 'Herzogenrather Spiegel- und Spiegelglasfabrik' durch Saint-Gobain aufgekauft; 1930 entstand das Werk der 'Herzogenrather Glaswerke' zur Produktion von Glasseide (später 'Vetrotex'). 1970 baute Saint-Gobain westlich der Wurm, auf den Schleifsandpoldern der alten Glashütte, eine moderne Floatglas-Anlage. An der Stelle der Glashütte entstand in den Folgejahren das Saint-Gobain-Sekurit-Werk, das dort seitdem Einscheibensicherheitsglas im Wesentlichen für die Autoindustrie produziert.

Größere Umstrukturierungen verbunden mit bedeutenden Arbeitsplatzverlusten erfuhr der Standort schließlich wieder im Jahr 2009 mit der Schließung des Vetrotex-Werks und der im Jahr 2010/11 erfolgten Restrukturierung der Nadelfabrik Schmetz.

Die industrielle Nutzung des Standorts hat demzufolge Tradition. Die Stadt Herzogenrath hat mit der anstehenden Neuordnung des Plangebiets die Chance, die traditionell vorhandene gewerblich-industrielle Nutzungsstruktur zumindest in Teilen fortzuentwickeln, zu modernisieren und die vorhandenen Betriebe als wichtige Arbeitgeber und Identitätsstifter für die Stadt zu stärken, indem die heute für die Betriebe relevanten Standortfaktoren optimiert werden.

INFRASTRUKTUR

Die industrielle Entwicklung wurde vor allem durch das Vorhandensein eines Bahnanschlusses begünstigt. Neben der Nutzung als Güter- und Regionalbahnhof wurde der Bahnhof in Herzogenrath 2009 auch zu einem Fernverkehrshaltepunkt zwischen Aachen und Berlin. Des Weiteren wurde Herzogenrath verkehrstechnisch ab 1902 auch durch eine Straßenbahnlinie erschlossen, die von Aachen über Kohlscheid und die Neustraße nach Herzogenrath führte. Aufgrund der verstärkten Umstellung auf den Omnibusverkehr durch die ASEAG wurde die Straßenbahnlinie 1959 stillgelegt.

2.3. Lage des Plangebiets innerhalb der Region

Das Plangebiet liegt in nur etwa 12 km Entfernung zum Oberzentrum Aachen mit seinen Hochschulen und den umliegenden Wohnstandorten. Im Westen des Plangebiets verläuft in geringer Entfernung die Staatsgrenze zu den Niederlanden und zur Nachbargemeinde Kerkrade. Die Autobahnanschlussstellen der A 4 Richtung Köln/Antwerpen-Brüssel (AS Herzogenrath) und A 44 in Richtung Düsseldorf / Lütlich (AS Herzogenrath, AS Alsdorf) liegen in einer Entfernung von 8 - 13 km zum Plangebiet. Im Plangebiet inbegriffen ist der Bahnhof Herzogenrath, über den die Stadt Herzogenrath über eine hervorragende ÖPNV- / SPNV-Anbindung (Euregiobahn- und IC-Haltepunkt, Niederlande, ICE / Thalys hält in Aachen Hbf) verfügt, von der insbesondere Beschäftigte profitieren können. Die vorhandenen Gleisanschlüsse der Betriebsflächen für den schienengebundenen Güterverkehr sind derzeit betrieblich ohne Bedeutung. Am Bahnhof Herzogenrath besteht darüber hinaus inzwischen auch eine Fernbushaltestelle, von der aus eine Anbindung bspw. nach London besteht.

Aus regionaler Sicht profitiert Herzogenrath von der Lage am Ballungsrand des Oberzentrums Aachen, mit verhältnismäßig günstigen Grundstückspreisen für Wohnen und Gewerbe, bei gleichzeitiger mittelbarer Nähe zu den Ausbildungs-, Arbeits- und Wohnstätten und den Kulturangeboten des Oberzentrums. Die hervorragende SPNV-Anbindung durch den Bahnhof Herzogenrath macht den Standort besonders gut erreichbar für Pendler, Hochschulangehörige und Studenten.

Der Gewerbestandort ist neben den Gewerbegebieten Aachener Kreuz, Auf der Hüls, Grüner Weg und Avantis einer der bedeutenden Gewerbe- und Produktionsstandorte und Arbeitgeber des Aachener Nordkreises. Im Vergleich zu den meisten anderen Gewerbeflächen der Region liegt er jedoch in relativer Abgeschlossenheit von den für den Gütertransport bedeutenden Autobahnanschlüssen.

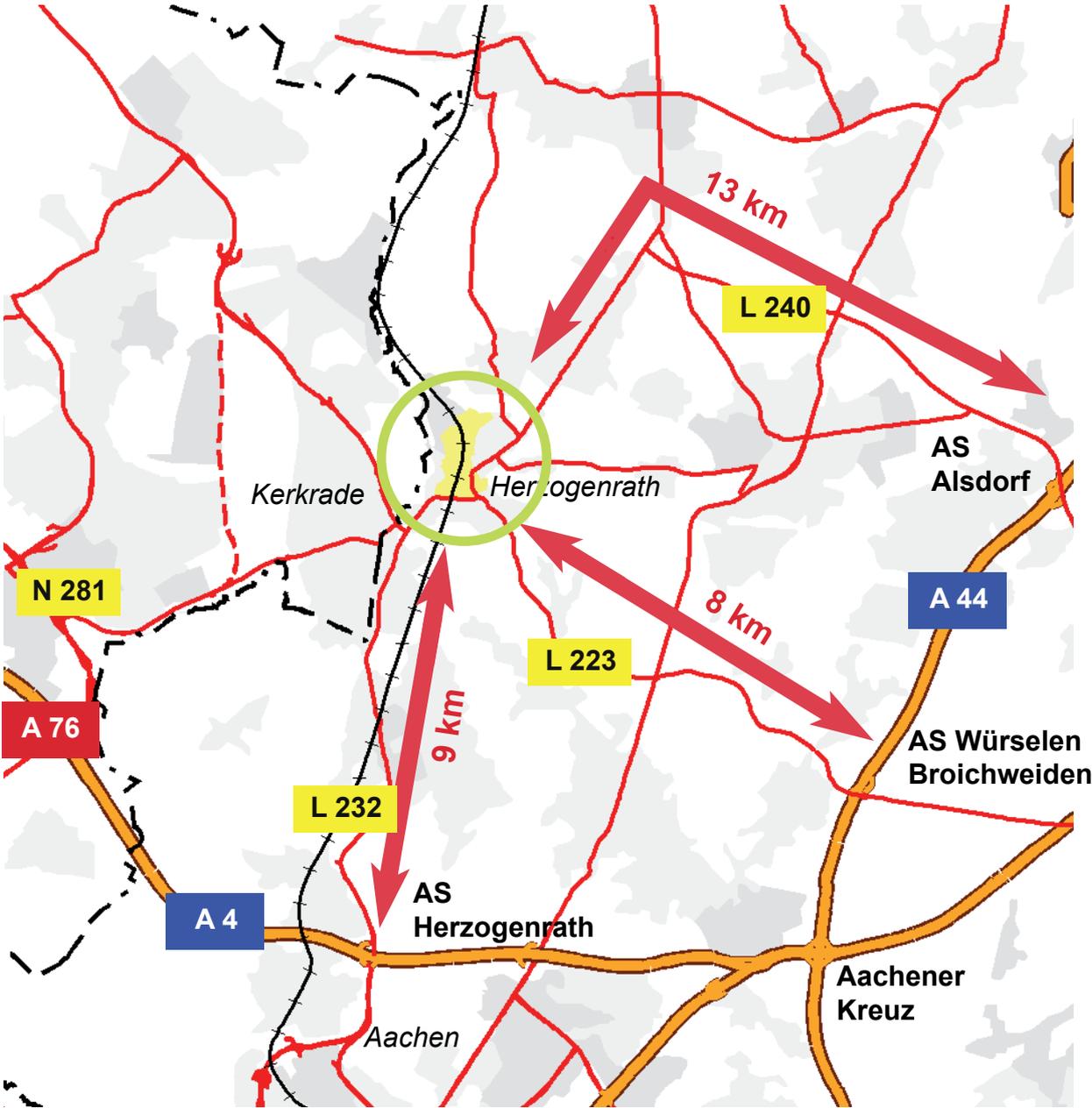


Abb. 5: Lage in der Region
eigene Darstellung (Kartengrundlage: CORINE Land Cover, Umweltbundesamt DLR-DFD 2010)

2.4. Planerische Vorgaben

2.4.1. Regionalplan

Der Regionalplan 'Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen' von 2003 stellt die Stadt Herzogenrath mit der Funktion eines Mittelzentrums dar.

Folgende planungsrelevante Schlüsse können für den Untersuchungsraum aus den Aussagen des Regionalplans gezogen werden:

- Regionalplanerisch bedeutsam sind die 'Gewerblich-Industriellen Bereiche' (GIB) mit 13 ha (Saint-Gobain) und 17 ha (Ensemble Vetrotex / Schmetz).
- Die 'allgemeinen Siedlungsbereiche' (ASB) umgreifen den GIB auf drei Seiten, im Osten, Süden und Westen.
- Die Schütz-von-Rode-Straße (L 232), die Dammstraße (L 232), die Geilenkirchener Straße (L 232) sowie die Bardenberger Straße (L 223) sind als 'Straßen für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr' ausgewiesen.
- Die Gleisanlagen der eigentlichen Bahnlinie Aachen – Mönchengladbach sind als 'Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr' ausgewiesen; die übrigen Gleisflächen liegen innerhalb der 'Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen' (GIB).
- Das Broichbachtal, das im Osten in das Plangebiet hineinragt, ist als 'allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich', überlagert mit 'Flächen zum Schutz der Landschaft und zur landschaftsorientierten Erholung', ausgewiesen.
- Nördlich der als GIB dargestellten Areale befindet sich ebenfalls ein großräumiges NW-SO exponiertes Band aus 'Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen' und 'Flächen zum Schutz der Landschaft und zur landschaftsorientierten Erholung'. Nördlich der 'gewerblich-industriellen Bereiche' gehört auch das Wurmthal zu diesem 'Freiraum- und Agrarbereich' und ist an der nördlichen Stadtgrenze als Fläche mit der Freiraumfunktion 'Schutz der Natur' ausgewiesen.

2.4.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath ist seit 1999 rechtswirksam. Die 30. Änderung ist seit 2013 rechtswirksam.

Den Regionalplan konkretisierend sind die Betriebsflächen im Norden des Planungsbereiches als Gewerbliche Bauflächen (G) gem. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO dargestellt. Der Innenstadtbereich ist größtenteils als gemischte Baufläche (M) ausgewiesen. Die Flächen der Kirchen St. Marien und St. Gertrud mit den zugehörigen Pfarrämtern, das Gelände der Post sowie das der Feuerwehr sind als Gemeinbedarfsflächen dargestellt.

Der Bereich um das Restaurant Seehof und der Parkplatz Bergerstraße sind als Grünfläche dargestellt. Die Bahnstrecke und die Gleisharfe

im nördlichen Bereich sind als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Die Schütz-von-Rode-Straße (L 232), die Dammstraße (L 223), die Albert-Steiner-Straße und Uferstraße (Verbindung zwischen Schütz-von-Rode- und Kleikstraße), die Glasstraße (Hauptzufahrt Saint-Gobain) und die Bicherouxstraße (K 29) sind als 'örtliche' bzw. 'überörtliche Hauptverkehrsstraßen' dargestellt.

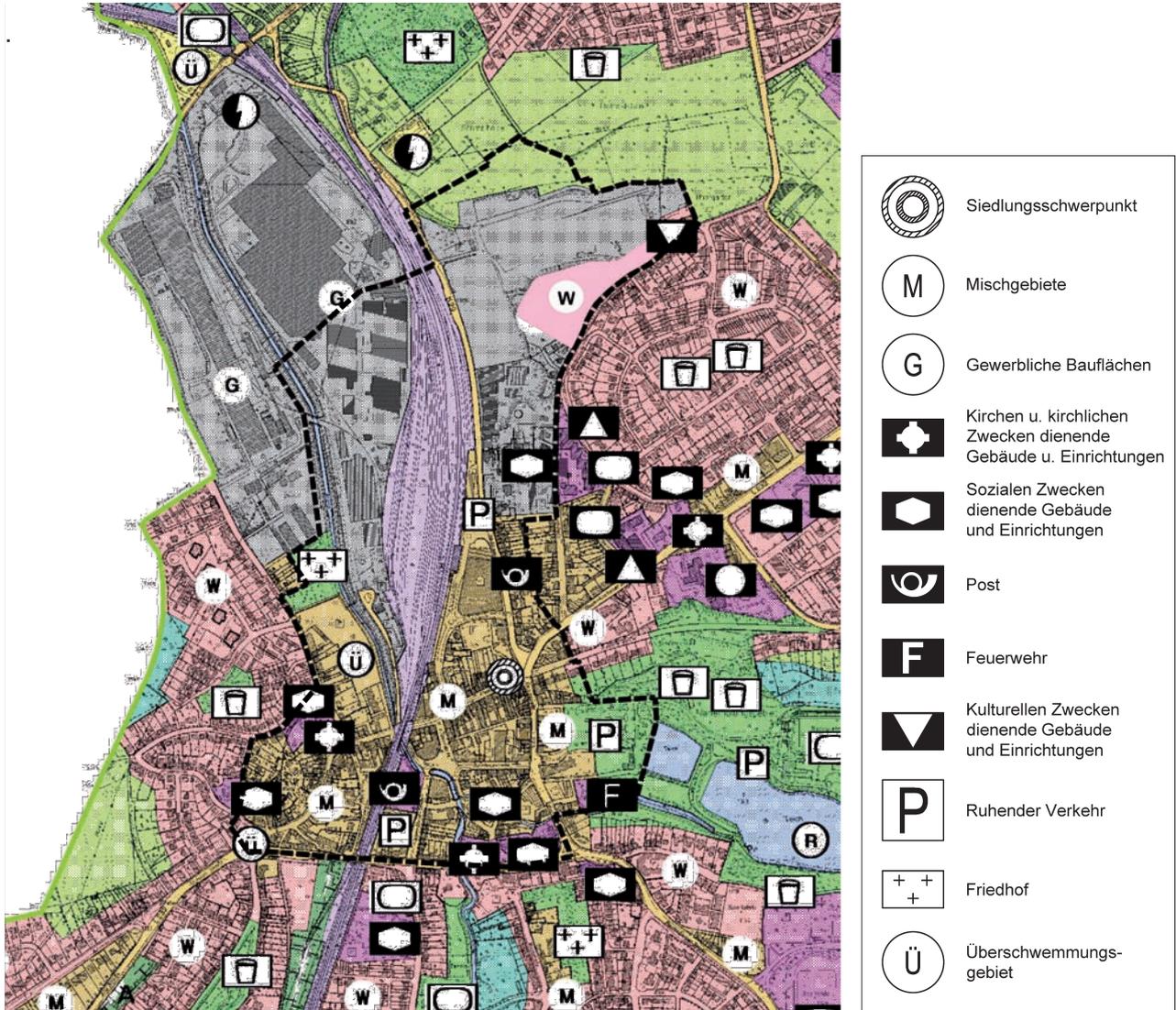


Abb. 6: Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenrath (Auszug, ohne Maßstab) mit Darstellung des Plangebiets

Quelle: Stadt Herzogenrath

Eine Fläche im Bereich Eyselshovener Straße / Kleikstraße erfüllt die Teilfunktion einer Fläche zur Wasserretention (Ü) mittels eines unterirdischen Regenrückhaltebeckens (Firmen-Parkplatz Saint-Gobain)..

Rund um das Gebiet des integrierten Handlungskonzeptes grenzen überwiegend Wohnbauflächendarstellungen an. Nördlich der gewerblichen Bauflächen sind Flächen für die Landwirtschaft dargestellt, die sich weiter nach Osten und Südosten rund um den Siedlungsbereich erstrecken.

2.4.3. Landschaftsplan

Ein kleiner Teil des Gebiets des integrierten Handlungskonzeptes liegt im Landschaftsplan I – Herzogenrath / Würselen – der StädteRegion Aachen (Stand: 3. Änderung 2005). Es handelt sich um die Grünfläche mit Spielplatz östlich des Parkplatzes Bergerstraße. Das Broichbachtal ist einschließlich dieser Grünfläche und dem Schützenplatz an der Alsdorfer Straße als Landschaftsschutzgebiet (LSG) 'Unteres Broichbachtal' gemäß § 19 LG NRW festgesetzt. Dieses geht weiter im Osten in das Naturschutzgebiet (NSG) 'Unteres Broichbachtal südlich Noppenberg' über.

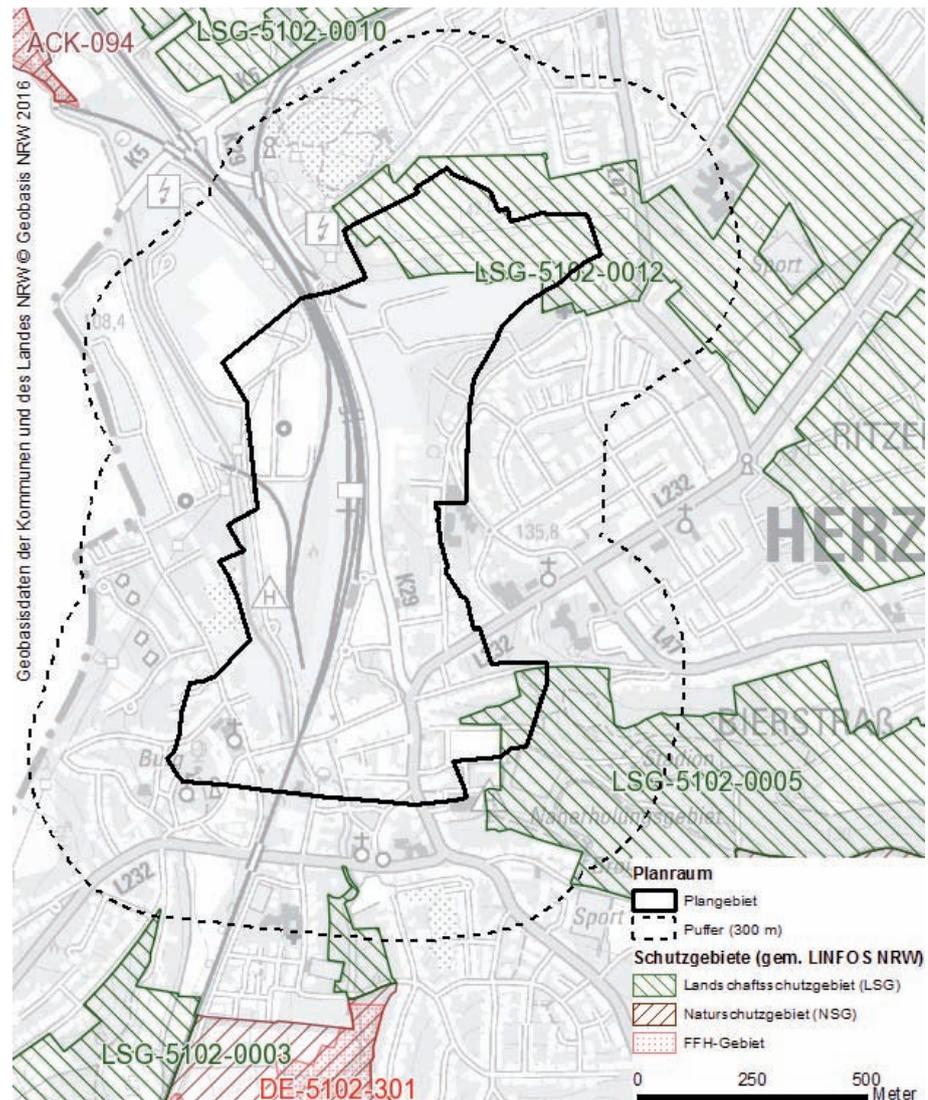


Abb. 7: Im LP I – Herzogenrath / Würselen und LP II – Baesweiler / Alsdorf / Merkstein festgesetzte Schutzgebiete

eigene Darstellung, Datengrundlage: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz © Land NRW, Recklinghausen, <http://www.lanuv.nrw.de>

Südlich der Schütz-von-Rode-Straße ist entlang der Wurm das LSG 'Wurmtal südlich Herzogenrath' festgesetzt, das weiter südlich in das NSG 'Wurmtal südlich Herzogenrath einschließlich Meisbach, Würselen' übergeht. Dieses umfasst auch das NATURA 2000-Gebiet 'Wurmtal südlich Herzogenrath' (DE-5102-301).

Das ehemalige Betriebsgelände der Firma Vetrotex grenzt nordwärts unmittelbar an den Geltungsbereich des Landschaftsplans II – Baesweiler / Alsdorf / Merkstein – (Stand: 1. Änderung 2005) an. In diesem Bereich ist das LSG 'Merkstein-Ritzerfeld' festgesetzt. Unmittelbar an die ehemaligen Betriebsflächen angrenzend befindet sich darüber hinaus ein geschützter Landschaftsbestandteil ('Grünlandfläche mit Gehölzgruppen Merkstein-Hoffeldchen'). Das Wurmatal ist ab dem Bereich nördlich der Industrieflächen als Naturschutzgebiet (NSG 'Wurmatal nördlich von Herzogenrath') ausgewiesen. Gleichzeitig handelt es sich bei diesem Bereich um ein Schutzgebiet nach der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie. Zwei weitere Schutzgebiete befinden sich weiter im Norden: Das NSG 'Rimburger Busch und Kanualbusch' sowie das NSG 'Ehemalige Braunkohle-Abgrabung Ottilie'.

2.4.4. Bebauungspläne

Innerhalb des Untersuchungsbereichs liegen zahlreiche rechtskräftige Bebauungspläne vor, insbesondere im Bereich der Innenstadt. Einige dieser Bebauungspläne, deren Festsetzungen im Plangebiet von besonderer Bedeutung sind, werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

BP.-Nr. und Bezeichnung	Inhalte
I/100 'Geschäftsbereiche Herzogenrath' (2007)	<ul style="list-style-type: none"> - Ordnung der gewerblichen Nutzung im Hauptzentrum Herzogenrath - textlicher Bebauungsplan - Ausschluss von Vergnügungsstätten, Sex-shops, Bordellen, Glücksspielbetrieben
I/8 'Frantzen' (2009)	<ul style="list-style-type: none"> - Überplanung des ehem. Frantzen-Geländes - Ersatz der maroden Gebäude durch moderne Dienstleistungs- und Wohnflächen
I/9 'Am Schürhof' (2006)	<ul style="list-style-type: none"> - Nachverdichtung im rückwärtigen Bereich der Kleikstraße - Festsetzung eines MI-Gebiets - Zulässigkeit von zweigeschossigen Baukörpern - zugehörige Gestaltungssatzung aufgrund der Lage in der Altstadt und angrenzend an die denkmalgeschützte Stadtmauer
I/39a 'Bahnhofsbereich' (1996)	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung bisher mindergenutzter bzw. brachliegender Flächen der DB - Attraktivierung des Bahnhofs und der Wegeverbindung zur Kleikstraße - Verknüpfung Gewerbe im Norden und Versorgung im Süden - Festsetzung eines MK-Gebiets - u.a. Ansiedlung eines Vollsortimenters
I/55 'Dahlemer Straße' (2013)	<ul style="list-style-type: none"> - Überplanung des Mitarbeiterparkplatzes auf dem ehem. Vetrotex-Gelände - Schaffung eines Wohngebiets mit Einzel- und Doppelhäusern

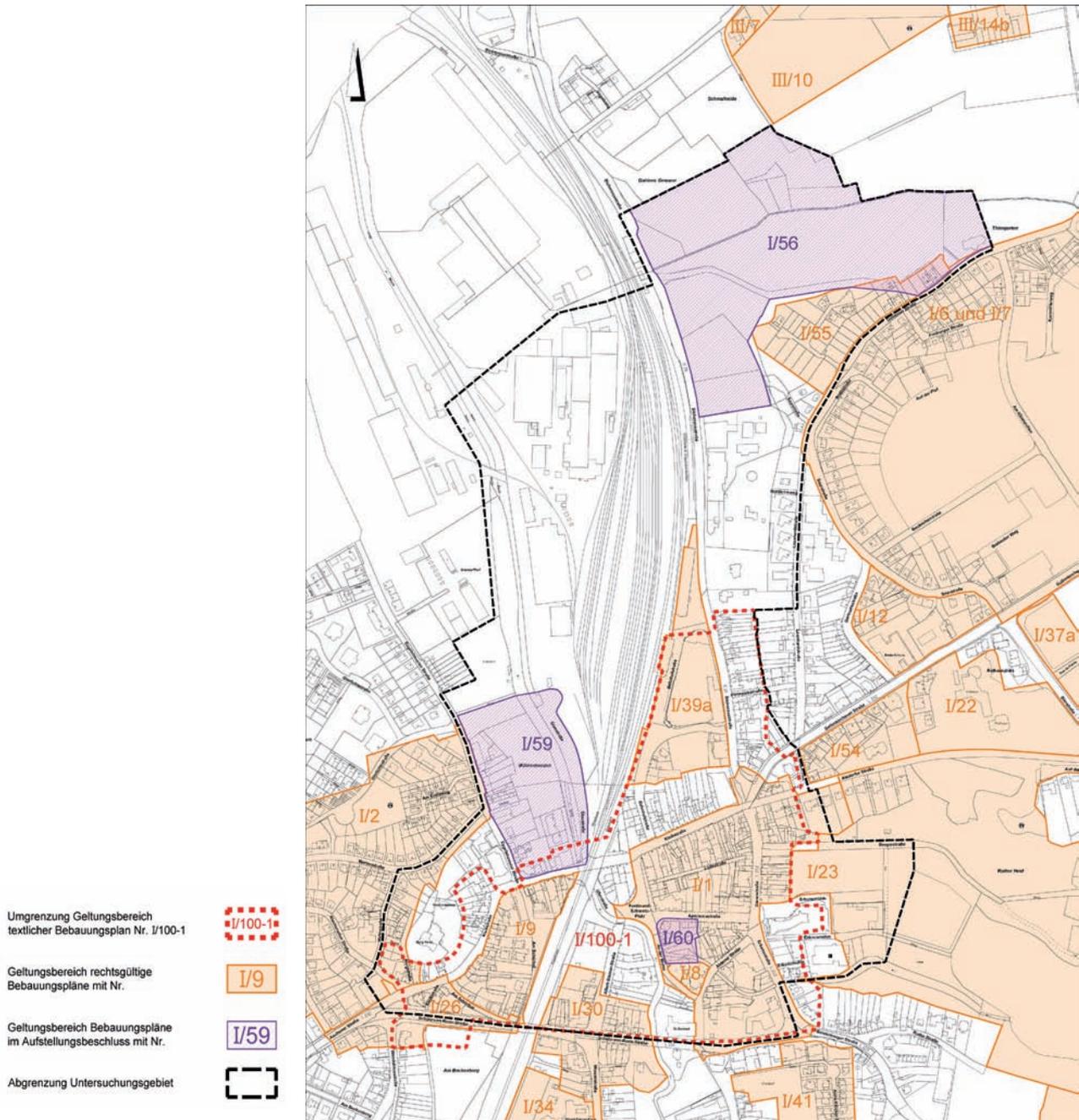


Abb. 8: Bebauungspläne im Plangebiet
eigene Darstellung; Stand: März 2016; Datenquelle: Städteregion Aachen, GeoService

2.5. Vorliegende Gutachten und Konzepte

2.5.1. Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen Neuordnung

Im Mai 2000 legte das Büro Pesch & Partner Architekten Stadtplaner eine Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen Neuordnung der Herzogenrather Innenstadt vor. Diese Machbarkeitsstudie wurde aufgrund geänderter Rahmenbedingungen und zwischenzeitlich eingetretener Entwicklungen und Veränderungen im Jahr 2005 überarbeitet¹.

¹ Pesch & Partner (2005): Herzogenrath-Innenstadt. Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen Neuordnung. Überarbeitung. Herdecke

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, auf der Grundlage einer Analyse der Qualitäten und Potenziale sowie der Problemfelder des Herzogenrather Zentrums verschiedene Maßnahmen zur Neuordnung und Aufwertung der Innenstadt zu entwickeln, die in ein integriertes Konzept eingebettet sind und übergeordneten planerischen Zielen folgen.

Folgende Ziele wurden in einem 'City-Plan' im Jahr 1998 formuliert und bildeten die Grundlage für die Maßnahmen der Machbarkeitsstudie:

- Entwicklung der 'Altstadt' rund um die Obere Kleikstraße zum attraktiven Gastronomie- und Kulturviertel,
- Entwicklung der City zu einer multifunktionalen, lebendigen Mitte mit Handels-, Gastronomie- und Freizeitangeboten,
- Entwicklung des Broichbachtals zu einem attraktiven Freizeit- und Naherholungsstandort mit guter Anbindung an die Innenstadt,
- Aufwertung der historischen Bebauung um die Burg Rode,
- Gestaltung des stadtbildprägenden Elements 'Eisenbahnbrücke' und die Betonung der Stadteingänge,
- Nutzen des Wassers mit der Integration von Wurm und Broicher Bach in die Stadt.

Die überarbeitete Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2005 "stellt nach wie vor die Frage, mit welchen Mitteln die anvisierten Ziele erreicht werden können, legt aber noch größeren Wert auf eine schrittweise Umsetzung. Dabei wurden voneinander unabhängige Lösungen gesucht, die eine weitere Entwicklung ermöglichen und bereits in einer ersten Umsetzungsphase zu deutlichen Verbesserungen führen." (Pesch & Partner 2005, 10)

Für jedes der Entwicklungsziele wurde in der Machbarkeitsstudie eine Reihe von Projekten bzw. Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Um die Maßnahmen weiter auszuarbeiten, wurde die Herzogenrather Innenstadt in mehrere räumliche Teilbereiche aufgeteilt, und die Maßnahmen wurden priorisiert sowie mögliche Umsetzungswege und -phasen aufgezeigt.

Einige der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Maßnahmen konnten in der Zwischenzeit in Angriff genommen oder vollständig umgesetzt werden, manche sind aufgrund geänderter Rahmenbedingungen nicht mehr sinnvoll, andere behalten weiter ihre Gültigkeit und werden im vorliegenden integrierten Handlungskonzept weiterhin verfolgt.

2.5.2. Einzelhandelskonzept

Im Jahr 2007 wurde erstmals ein Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept für die Stadt Herzogenrath erstellt, das im Jahr 2012 fortgeschrieben wurde².

Darin wird u.a. das einzelhandelsrelevante Nachfragevolumen in der Stadt Herzogenrath beziffert und die aktuelle Einzelhandelsituation allgemein und in den zentralen Versorgungsbereichen sowie die

² BBE Handelsberatung GmbH (2012): Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Stadt Herzogenrath. Fortschreibung 2012. Köln

wohnungsnaher Grundversorgung analysiert. Darüber hinaus stellen die Gutachter die Einkaufsorientierung der Herzogenrather Wohnbevölkerung dar. Auf der Grundlage dieser Analysen wird das eigentliche Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept mit Empfehlungen zur Verkaufsflächenentwicklung nach Warengruppen und mit einem Standortkonzept auf der Basis von Leitzielen formuliert. Weiterhin enthält das Gutachten konkrete Empfehlungen für die einzelnen zentralen Versorgungsbereiche und für die planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung.

Ziele des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzepts sind u.a. die "Stärkung und Sicherung der hervorgehobenen Versorgungsfunktion der Innenstadt von Herzogenrath als Hauptzentrum der Gesamtstadt" sowie die "Konzentration der (großflächigen) zentrenrelevanten Angebote mit gesamtstädtischer Versorgungsbedeutung auf das Hauptzentrum Herzogenrath-Mitte". (BBE 2012, S. 52)

Für den zentralen Versorgungsbereich Herzogenrath-Mitte wird seitens der Gutachter dazu geraten, die obere Kleikstraße, die nur einen Streubesatz an Handelsnutzungen aufweist, nicht mehr dem Hauptgeschäftszentrum zuzuordnen. Der vorgeschlagene zentrale Versorgungsbereich wird daher wie folgt abgegrenzt:

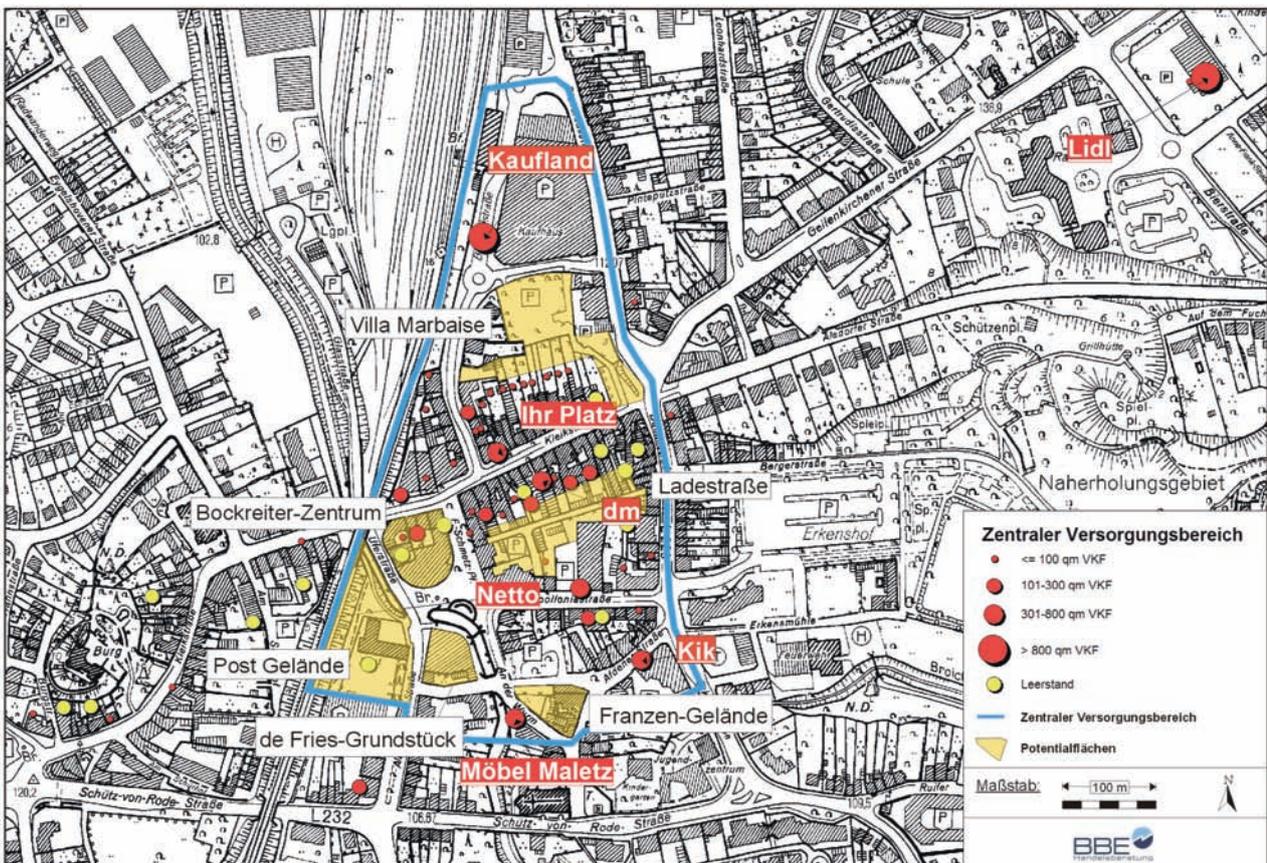


Abb. 9: Zentraler Versorgungsbereich Herzogenrath-Mitte
BBE Handelsberatung GmbH (2012)

Nach Aussage der Gutachter "sollten insbesondere großflächige Ansiedlungsvorhaben mit zentrenrelevanten Sortimenten auf den vorab

umschriebenen Zentralbereich konzentriert werden". (BBE 2012, S. 56) Für das Entwicklungsareal 'Villa Marbaise' empfiehlt das Gutachten eine Entwicklung, durch die "der Magnetbetrieb Kaufland besser an die Hauptgeschäftslage Kleikstraße angebunden wird." (BBE 2012, S. 57) Hierzu werden "Nutzungsvielfalt und Erlebnisdichte in den Erdgeschoss-Nutzflächen und attraktive Fußwegeverbindungen" als erforderlich angesehen (ebd.).

Für den Standort des ehemaligen REWE-Marktes wird eine Einzelhandelsentwicklung im Bereich Bekleidung oder Sportartikel empfohlen, die eine sinnvolle Ergänzung des Branchenmixes darstellen würde. Hierbei sehen die Gutachter die Erforderlichkeit, den Standort besser an die Geschäftslage anzubinden, bspw. indem die Brücke über die Wurm besser gestaltet und die Sichtbeziehungen verbessert werden (BBE 2012, S. 59). Dem Postareal bescheinigen die Gutachter "eine Eignung für die Aufnahme eines kundenfrequenzstarken Lebensmittelbetriebs" (BBE 2012, S. 59). (Um diese Eignung genauer zu untersuchen und da seit Vorlage des Einzelhandelskonzepts bereits einige Jahre vergangen sind und sich die Einzelhandelssituation in Herzogenrath-Mitte zwischenzeitlich weiter entwickelt hat, wurden Anfang 2016 durch einen Gutachter verschiedene Nutzungsoptionen für das Post- und das REWE-Areal untersucht.³ Dabei wurden im Falle einer Einzelhandelsnutzung schädliche Verlagerungseffekte prognostiziert, weshalb die Option einer Einzelhandelsnutzung für diese Flächen nicht weiter verfolgt wird.)

Für den Bereich der Ladestraße raten die Gutachter dringend an, diese zum Einen als Fußwegeverbindung in Richtung Broichbachtal aufzuwerten, zum Anderen Entwicklungsmöglichkeiten für Wohnen und Einzelhandel und ggf. zusätzliche Stellplatzkapazitäten zu schaffen. (BBE 2012, S. 60) Für das Bockreiter-Zentrum plädieren die Gutachter für eine Nachnutzung, "die das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes weitgehend erhält". Die Obergeschosse werden allerdings für eine Einzelhandelsnutzung als kaum geeignet angesehen; hier kommt nach Ansicht der Gutachter eine Nachnutzung mit Dienstleistungen bzw. Büronutzungen in Betracht. (BBE 2012, S. 61).

Im Stadtteil Herzogenrath-Mitte haben die Gutachter u.a. einen gewissen Mangel an Magnetbetrieben im Bekleidungssegment identifiziert, was dazu führt, dass die Herzogenrather Bevölkerung sich für dieses Warenssegment vorwiegend nach Aachen orientiert. Sie raten daher an, Ansiedlungen von Bekleidungsanbietern im mittleren und oberen Preissegment sowie im Bereich 'junge Mode' anzustreben (vgl. BBE 2012, S. 50).

2.5.3. Rahmenplan nördliche Innenstadt

Der traditionelle Industriestandort nördlich der Herzogenrather Innenstadt befindet sich schon seit einigen Jahren in der Umstrukturierung. Einzelne bisher betrieblich genutzte Flächen wurden oder werden in Zukunft aufgegeben, neu geordnet oder umgenutzt. Dieser Prozess

³ futura consult Dr. Kummer (2016): Positionspapier zur künftigen Entwicklung im Bereich des Ferdinand-Schmetz-Platzes in Herzogenrath. Eschweiler

hat unmittelbare Auswirkungen auf die benachbarten Nutzungen und die Innenstadt. Zugleich verändern sich die Lagequalität und die Erreichbarkeit des Standortes in der Region (Euregiobahn, Ausbau der RWTH Aachen insbesondere am Campus Melaten und im Bereich Aachen-West u.a.). Deshalb wurde durch BKR Aachen im Auftrag der Stadt Herzogenrath für das unmittelbar nördlich an die Innenstadt angrenzende Gelände mit einer Fläche von insgesamt ca. 40 ha ein Rahmenplan erarbeitet.

Ziele der Rahmenplanung waren – neben der planerischen Sicherung der Gewerbestandorte der dort ansässigen wichtigen Arbeitgeber – auch die Stärkung der schienengebundenen Infrastruktur und die Nutzung von Synergieeffekten für die Innenstadtentwicklung. Neben der Entwicklung von Wohn- und Mischgebieten auf Teilen der umzunutzenden Flächen, die das Angebot in der Stadt bereichern und dadurch zu einer Attraktivitätssteigerung beitragen können, sollte die anstehende Umstrukturierung auch für eine Aufwertung der Grün- und Freiräume genutzt werden. Der Rahmenplan nördliche Innenstadt formuliert auf der Grundlage einer umfassenden Analyse und der Abstimmung mit den betroffenen Betrieben allgemeine Ziele und Aufgaben der Planung sowie Entwicklungsziele für verschiedene Handlungsfelder, wie Industrie und Gewerbe, Einzelhandel und Innenstadt, Wohnen, Verkehr, Freiraum sowie Stadtraumqualität und Baukultur.

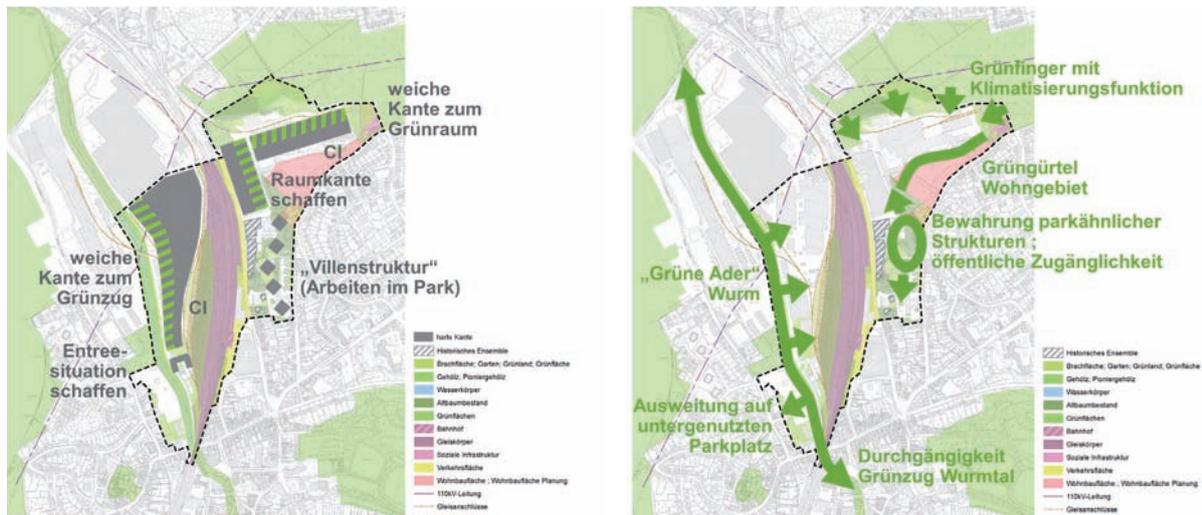


Abb. 10: Entwicklungsziele des Rahmenplans nördliche Innenstadt für Stadtraumqualität und Freiraum
BKR 2014: Rahmenplan nördliche Innenstadt

Zur Erreichung dieser Ziele wird in der Rahmenplanung ein umfassendes Maßnahmenpaket für den Bereich des ehemaligen Vetrotex-Geländes, die Flächen der Firmen Schmetz und Saint-Gobain sowie das Bahngelände geschnürt. Aufgrund der in der Zwischenzeit weiterentwickelten Überlegungen der im Geltungsbereich des Rahmenplans nördliche Innenstadt ansässigen Firmen sowie aktualisierter städtebaulicher Ziele sind zwar einige der Maßnahmen inzwischen obsolet bzw. bedürfen einer Überarbeitung, andere Ziele und Maßnahmen behalten jedoch weiterhin ihre Gültigkeit und werden in das Integrierte Handlungskonzept Herzogenrath-Mitte aufgenommen.

2.5.4. Vorbereitende Untersuchungen zum Integrierten Handlungskonzept

Um Entwicklungsalternativen zu prüfen und die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts vorzubereiten, zu entwickeln und zu qualifizieren, wurden im Vorfeld verschiedene Gutachten, Untersuchungen und Konzepte in Auftrag gegeben. Hierzu gehören insbesondere

- Parkraumkonzept (s. Kapitel 7.1)
- Schalluntersuchungen für verschiedene potenzielle Entwicklungsstandorte (s. Kapitel 4.3.2)
- Einzelhandelsuntersuchung (Auswirkungsanalyse) (s. Kapitel 6.2)
- Vorstudie Lichtkonzept (s. Kapitel 7.1)
- Gestaltungshandbuch und Gestaltungssatzung (s. Kapitel 7.1)

Ziel dieser Konzepte und Gutachten war es insbesondere, verschiedene Varianten zu bewerten, Maßnahmen zu detaillieren und die Machbarkeit bestimmter Maßnahmen solide einschätzen zu können. Die Inhalte dieser Gutachten und Konzepte werden daher im Rahmen der Maßnahmenbeschreibungen genauer erläutert.



3. Informelle Beteiligung

3.1. Werkstattgespräche Rahmenplan Nördliche Innenstadt

Bereits im Zuge der Aufstellung des Rahmenplans 'Nördliche Innenstadt' in den Jahren 2012-2014 (siehe auch Kap. 2.5.3), der die Formulierung von Entwicklungszielen für die gewerblichen Flächen nördlich der Innenstadt zum Ziel hatte, wurden drei Werkstattgespräche durchgeführt. Teilgenommen haben neben Vertretern der Stadtverwaltung die von der Planung betroffenen Firmen Saint-Gobain, Schmetz und EVS (Bahnflächen) sowie die IHK Aachen, die FH Aachen, die StädteRegion Aachen und der Stadtmarketing Herzogenrath e.V.

Die Werkstattgespräche fanden am 09.03.2012, am 16.05.2012 und am 22.11.2013 statt. Ziel der Veranstaltungen war es, unter Berücksichtigung der einzelnen Fachgebiete und Interessengruppen prinzipielle Entwicklungsoptionen für die ansässigen Gewerbebetriebe und die brach gefallenen Gewerbeflächen zu erörtern und auszuarbeiten. Die Ergebnisse des Rahmenplans wurden in das Integrierte Handlungskonzept übertragen.

3.2. Auftakt Einwohnerversammlung Integriertes Handlungskonzept

In einer ersten Einwohnerversammlung am 11.12.2014 wurden als Auftakt zum Planungsprozess den Bürgerinnen und Bürgern die städtebaulichen Handlungsfelder und der vorgesehene Ablauf zur Aufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes vorgestellt und – vor Erstellung fertiger Konzepte – Anregungen und Vorschläge zur Innenstadtentwicklung gesammelt. Hierzu konnten die Teilnehmer in einer Workshoprunde an themenbezogenen Stellwänden mit den Mitarbeitern der Stadtverwaltung diskutieren und Anregungen abgeben. Die rund 85 eingegangenen Vorschläge, nachfolgend im Wesentlichen zusammengefasst, wurden ausgewertet, tabellarisch nach Themen sortiert und sind in den weiteren Planungsprozess eingeflossen.

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Stadtmobiliar, Außengastronomie)
- Erlebarmachen der Wurm / belebendes Element Wasser
- Kinderfreundlichkeit (Serviceleistungen, Spielgeräte)
- Fassadengestaltung, Lichtkonzept für den öffentlichen Raum
- Optimierung und Attraktivierung des Parkraumangebotes
- Ladenleerstand / Schaufenstergestaltung
- Einheitliches Werbekonzept / einheitliche Öffnungszeiten
- Gestalterische Aufwertung der Einkaufsstraßen
- Studentisches Wohnen in der Innenstadt / Verbesserung des Wohnraumangebotes

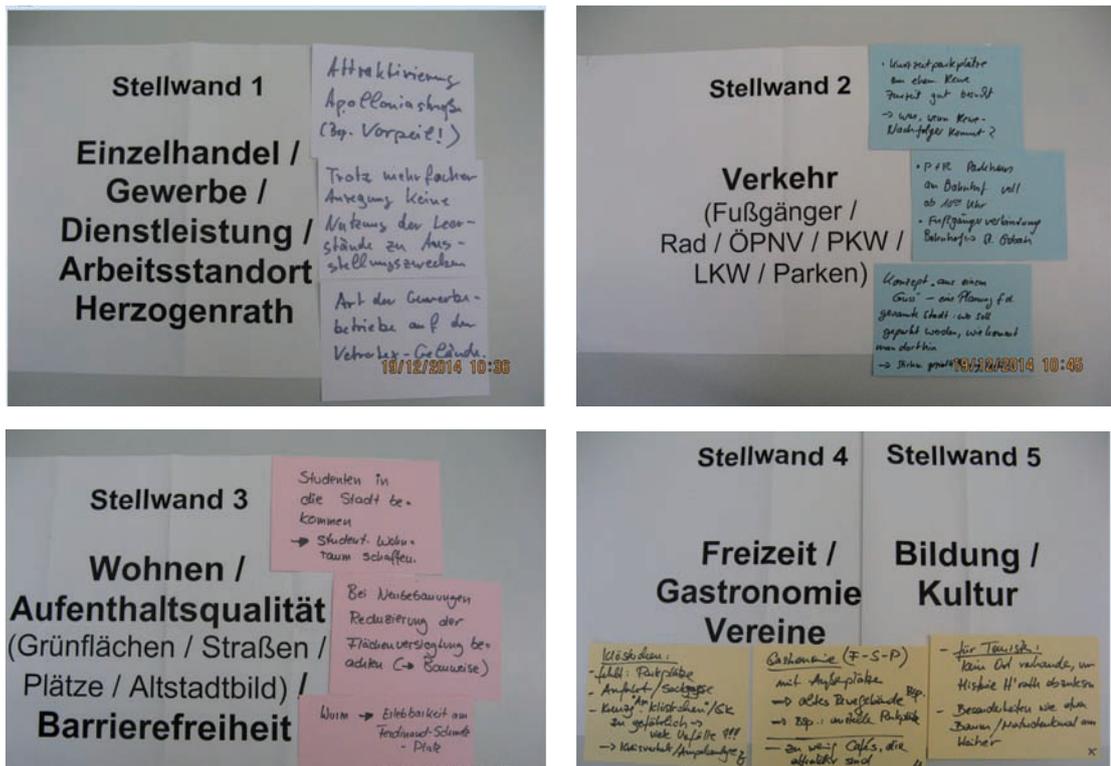


Abb. 11: Moderationskarten mit Anregungen aus der Einwohnerversammlung vom 11.12.2014
Fotos Stadt Herzogenrath

3.3. Arbeitsgruppe Innenstadtentwicklung

Im Rahmen der o.g. Auftaktveranstaltung am 11.12.2014 wurde eine aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Aufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes beworben. Hieraus bildete sich die Arbeitsgruppe Innenstadtentwicklung, die aus rd. 12 Hauseigentümern, Geschäftsleuten und Anwohnern der Innenstadt besteht. Die AG Innenstadtentwicklung hat den Planungsprozesses im Rahmen von Arbeitstreffen, in denen einzelne Arbeitsschritte und Ideen ausgearbeitet und diskutiert wurden, begleitet. Die einzelnen Zwischenschritte wurden von der Stadtverwaltung in Skizzen und Plänen aufbereitet und präsentiert.

Im Einzelnen wurden in der Arbeitsgruppe folgende Arbeitsschritte behandelt:

- 24.02.2015 Eruiierung von Bereichen mit dringendem Handlungsbedarf in der Innenstadt; Erörterung der Maßnahmenvorschläge der Einwohnerversammlung vom 11.12.2014; Entwicklung von Maßnahmenschwerpunkten und Prioritäten
- 12.05.2015 Vorstellung der Bestandsaufnahme und Analyse; Ausarbeitung der sich aus der Analyse ergebenden Maßnahmen; Entwicklung eines Leitbildes für die Innenstadt

10.09.2015 Vorstellung des Entwurfs des Maßnahmenplans; Erörterung und Vorstellung von Privatinvestitionen und bislang eingeleiteter Maßnahmen wie z.B. Austausch der Straßenbeleuchtung sowie Initiierung weiterer Maßnahmen wie z.B. Bildung eines Verfügungsfonds

14.03.2016 Vorstellung durchgeführter Untersuchungen zum Einzelhandel und zu Lärmimmissionen sowie des aktuellen Arbeitsstandes; Ausarbeitung von sich aus den Untersuchungen ergebenden Maßnahmenoptionen insbesondere für den Bereich Ferdinand-Schmetz-Platz; Erörterung des Sachstands hinsichtlich privater Maßnahmen, insbesondere zum Thema Verfügungsfonds

3.4. Stadtrundgänge

Am 21.03.2015 fand eine erste Ortsbegehung der AG Innenstadtentwicklung mit Vertretern der Stadtverwaltung durch die Herzogenrather Innenstadt statt. Ziel des Rundgangs war zum einen die Begutachtung und Eruiierung potenzieller Maßnahmenschwerpunkte für das integrierte Handlungskonzept wie z.B. die Bereiche Ferdinand-Schmetz-Platz, Kleikstraße, Parkplatz 'Villa Marbaise' und das Bahnhofsumfeld sowie zum anderen die Erstellung einer Liste mit kurzfristig, ohne Förderung umsetzbaren Verschönerungsmaßnahmen zur Attraktivierung des Stadtzentrums. Dabei handelte es sich hauptsächlich um verschmutzte oder beschädigte öffentliche Anlagen und Möblierungen und die Gestaltung von Pflanzbeeten und Blumenschmuck im öffentlichen Raum.



Abb. 12: Rundgang am 21.03.2015
Foto Stadt Herzogenrath



Abb. 13: Ergebnisse des Rundganges vom 17.08.2015
Abb. Stadt Herzogenrath

Unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Kriminalprävention wurde ein weiterer Rundgang am 17.08.2015 mit der AG Innenstadtentwicklung, der Verwaltung sowie einem Vertreter des Polizeipräsidiums Aachen durchgeführt. Die Begehung hatte zum Ergebnis, dass hinsichtlich der städtebaulichen Kriminalprävention in weiten Teilen der Innenstadt Handlungsbedarf besteht. Hervorzuheben sind insbesondere die entlang des Bahndamms verlaufende Fußwegeverbindung Schürhof – Kleikstraße und das Parkhaus Albert-Steiner-Straße. Als hauptsächliche Faktoren für eine Erhöhung der Sicherheit in der Innenstadt sind die Optimierung der Straßenbeleuchtung, die Belegung öffentlicher Räume (z.B. durch Gebäudenutzung und entsprechende Stadtmöblierung) und die Gewährleistung einer Sichtkontrolle durch Schaffung von Sichtfeldern in Augenhöhe (insbesondere bei Bepflanzungen auf öffentlichen Flächen bzw. in Grünanlagen) zu benennen. Die erörterten Verbesserungsvorschläge sind in den weiteren Planungsprozess eingeflossen.

3.5. Gespräche mit Eigentümern und Interessenverbänden

Im Hinblick auf die Realisierbarkeit einzelner Maßnahmenvorschläge wurden gezielt einzelne Eigentümer von Schlüsselimmobilien und -flächen angesprochen. Die Schlüsselfunktion ergab sich dabei vor allem aus der Bedeutung und dem Standort im Stadtgefüge und der Notwendigkeit des Handlungsbedarfes. Hierbei handelt es sich zum einen um Immobilien im Bereich Ferdinand-Schmetz-Platz und der Bahnbrücke über die Kleikstraße, deren Erwerb durch die Stadt für die weitere Entwicklung von Bedeutung ist. Des Weiteren sind dies aber auch einzelne Gebäude, die z.B. für das Fassaden-, das Lichtkonzept oder eine Nutzungsaufwertung bzw. baugestalterische Inwertsetzung infrage kommen. Darüber hinaus wurden auch Gespräche mit der Bahn, der katholischen Pfarrgemeinde St. Gertrud, den Eigentümern der Kaufland-Immobilie, Vertretern von Saint-Gobain sowie mit Vertretern des örtlichen Gewerbevereins und des Stadtmarketings gesprochen. Nach Einschätzung der Verwaltung wurde überwiegend eine grundsätzliche Mitwirkungsbereitschaft an der Umsetzung der Entwicklungsziele signalisiert.

Einige bauliche Privatmaßnahmen in der oberen Kleikstraße, der Eyselshovener Straße und der Bahnhofstraße befinden sich mittlerweile in der Planungs- und Realisierungsphase. Mit Investoren, Bauherren und Architekten wurden dabei im Kontext der Erarbeitung des Gestaltungshandbuchs Innenstadt Beratungsgespräche durchgeführt und zum Teil Gestaltungsvorschläge für die Fassaden ausgearbeitet.

3.6. Abschließende Einwohnerversammlung

In einer zweiten Einwohnerversammlung, die am 26.01.2016 stattfand, konnten sich die interessierten Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand des Integrierten Handlungskonzeptes informieren. Anhand eines Vortrages stellte die Stadtverwaltung die aus der Bestandsanalyse und in den Arbeitstreffen der AG Innenstadtentwicklung erarbeiteten Leitgedanken für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt vor und erläuterte das Maßnahmenpaket zur Stärkung der Innenstadt. Die Bür-

gerinnen und Bürger konnten sich in der anschließenden Diskussion zu dieser Entwurfsfassung äußern und Überlegungen und Anregungen zur weiteren Ausarbeitung des Handlungskonzeptes vorbringen. Dabei wurden folgende Punkte angesprochen:

- Verbesserung der Verkehrssituation u.a. durch Umgehungsstraßen (B 258n)
- Sicherheit und Kriminalprävention in der Innenstadt durch erhöhte Präsenz von Polizei und Ordnungsamt
- Verbesserung und Optimierung des Parkplatzangebotes
- Erhalt und Pflege öffentlicher Einrichtungen (Parkhaus, Freiflächen, Stadtmöblierung)
- Entwicklung weiterer innenstadtnaher Wohngebiete zur Stärkung der Innenstadt
- Leerstand am Ferdinand-Schmetz-Platz, mangelndes Gastronomieangebot
- Optimierung des Einzelhandelsangebotes und insbesondere des -services

3.7. Workshops Parkraumkonzept

Als vorbereitende Maßnahme im Zuge der Ausarbeitung der Entwicklungsziele wurde ein Parkraumkonzept für die Innenstadt von Herzogenrath-Mitte erstellt, das neben Vorschlägen zur besseren Organisation der Parkräume durch die Darstellung von Nutzungsszenarien in Verbindung mit dem Stellplatzbedarf eine wichtige Entwurfsgrundlage und Steuerungsfunktion für das im Integrierten Handlungskonzept formulierte Ziel der städtebaulichen Nachverdichtung aufzeigt. Hierzu wurden am 25.05.2016 zwei Workshops zum einen mit politischen Vertretern der Stadt und zum anderen mit ansässigen Einzelhändlern und Eigentümern durchgeführt, um wichtige Anregungen und ein Meinungsbild der verschiedenen Interessengruppen für die Ausarbeitung des Konzeptes zu erhalten. Nach Vorstellung der Bestandsanalyse wurden in den beiden Workshops bestehende Probleme der einzelnen Interessengruppen und Anregungen zur Ausarbeitung des Parkraumkonzeptes erörtert. Im Wesentlichen handelte es sich dabei um folgende Punkte:

- Der ermittelte hohe Anteil der Kurzparker lässt auf die Notwendigkeit zur Attraktivierung der Innenstadt zur Erhöhung der Verweildauer schließen
- Neubau des Parkhauses Albert-Steiner-Straße in Verbindung mit der städtebaulichen Entwicklung am Ferdinand-Schmetz-Platz
- Parksituation in der Kleikstraße
- Generelle Auslastung und Bedarf des Parkraumangebotes
- Unattraktives Erscheinungsbild und Erreichbarkeit der Parkplätze bzw. des Parkhauses



4. Bestandsanalyse

4.1. Sozioökonomische Analyse

4.1.1. Bevölkerungs- und Sozialstruktur / Demografischer Wandel

Zur Darstellung der Bevölkerungs- und Sozialstruktur wird sowohl auf Daten des Dienstes 'Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) – Geschäftsbereich Statistik' als auch auf Daten der Stadtverwaltung Herzogenrath zurückgegriffen.

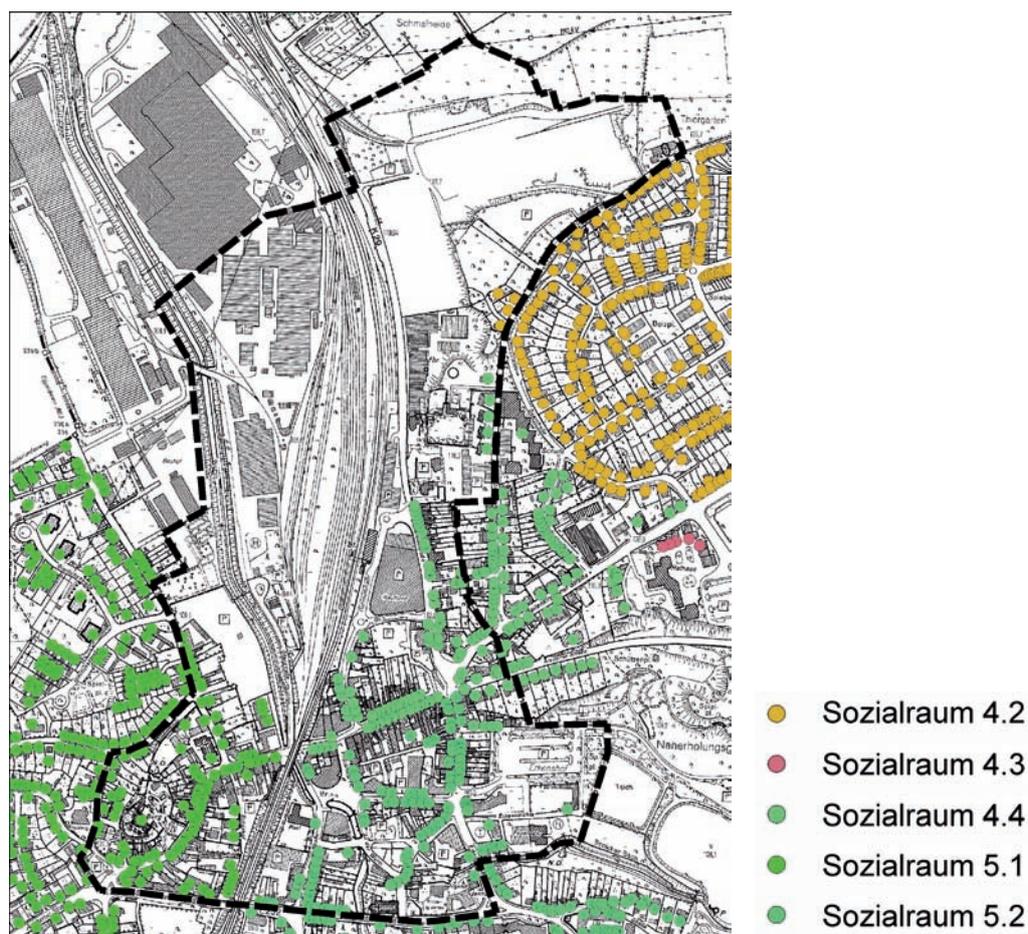


Abb. 14: Abgrenzung der Sozialräume in Herzogenrath-Mitte
Stadt Herzogenrath

Die Stadt Herzogenrath ist auf der ersten Ebene in die drei Stadtteile Herzogenrath-Mitte, Kohlscheid und Merkstein untergliedert; auf der nachfolgenden Ebene erfolgt in den Statistiken der Stadt eine Unterteilung in Unterbezirke ('Sozialräume'). Der Untersuchungsraum des Integrierten Handlungskonzeptes umfasst jeweils Teilflächen der Sozialräume 4.4, 5.1 und 5.2; keiner der Sozialräume liegt vollständig innerhalb des Untersuchungsraums. Sofern Daten auf das Gebiet des Integrierten Handlungskonzeptes herunter gebrochen werden, erfolgt dies auf der Grundlage einer Schätzung, welcher Anteil des Sozialraums innerhalb des Untersuchungsraums liegt. Diese Werte stellen daher jeweils nur eine grobe Annäherung dar.

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR UND -ENTWICKLUNG

Die Stadt Herzogenrath zählte zum 31.12.2015 insgesamt 46.626 Einwohner⁴. Herzogenrath-Mitte ist – auch wenn es politisch-administrativ der Hauptort der Stadt Herzogenrath ist – mit 15.077 Einwohnern nicht der bevölkerungsreichste Stadtteil. (Dieser ist Kohlscheid mit 18.989 Einwohnern.)

Die Altersstruktur in Herzogenrath sowie im Stadtteil Herzogenrath-Mitte entspricht in etwa derjenigen auf Landesebene⁵. Die Gruppe der Bevölkerung im Erwerbsalter zwischen 25 und 65 Jahren ist in Herzogenrath-Mitte etwas größer als im Durchschnitt Nordrhein-Westfalens (HZ-Mitte: 56,2 %, NRW: 54,6 %); die Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen zwischen 6 und 18 (HZ-Mitte: 10,5 %, NRW 11,4 %), sowie der Senioren ab 65 (HZ-Mitte: 20,0 %,NRW: 20,7 %) etwas kleiner. Im Plangebiet selbst entspricht der Anteil der Bevölkerung zwischen 25 und 65 mit 56,72 % in etwa demjenigen im Stadtteil Herzogenrath-Mitte insgesamt. Der Anteil der Senioren über 65 ist im Plangebiet mit 22,07 % allerdings etwas höher als im gesamten Stadtteil Herzogenrath-Mitte und auch höher als in den anderen Stadtteilen (Kohlscheid 20,3 %, Merkstein 20,7 %).

Der Anteil nicht-deutscher Staatsbürger beträgt in der Gesamtstadt 11,2 %, in Herzogenrath-Mitte 12,3 %. Herzogenrath-Mitte weist demnach den größten Ausländeranteil aller Stadtteile auf⁶. (Dabei sind deutsche Staatsbürger mit Migrationshintergrund nicht berücksichtigt, da diese nicht gesondert erfasst werden. Der Anteil an Personen mit nicht-deutscher Herkunft dürfte daher in der Realität noch deutlich höher liegen.) Im Plangebiet liegt dieser Anteil noch sehr viel höher und schwankt in den drei betroffenen Sozialräumen zwischen 14,19 % und 18,42 %.

IT.NRW geht in der Gemeindemodellrechnung bis 2040 für Herzogenrath von einer mehr oder weniger stabilen Bevölkerungszahl (mit leichten Schwankungen) von knapp über 47.000 Einwohnern aus.

Wie in den meisten Städten Deutschlands wird sich die Altersverteilung auch in Herzogenrath in den nächsten Jahren verändern. Das Durchschnittsalter wird von 44,2 im Jahr 2012 auf 47,8 im Jahr 2030 steigen.⁷ Die Zahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren wird bis zum Jahr 2040 um fast 10 %, die der jungen Erwachsenen unter 25 Jahren um gut 15 % sinken. Die zahlenmäßige Abnahme dieser Altersgruppen fällt für Herzogenrath allerdings gemäß der Gemeindemodellrechnung etwas geringer aus als für das Land NRW.⁸ Die Zahl der Senioren über 75 Jahren wird allerdings im Vergleich zur Zahl in 2014

⁴ Stand 31.12.2015; Angabe Stadt Herzogenrath FB 2

⁵ Daten auf Landesebene: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) – Geschäftsbereich Statistik (Stand 31.12.2014); Abruf über Landesdatenbank NRW am 23.02.2016 / Daten Stadtbezirke: Stadt Herzogenrath (Stand 31.12.2015)

⁶ Zum Vergleich: Merkstein 12,1 %, Kohlscheid 9,6 %

⁷ Bertelsmann Stiftung, www.wegweiser-kommune.de, abgerufen am 08.03.2016

⁸ NRW.Bank: Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Herzogenrath Wohnungsmarktprofil 2015. Ausgewählte Wohnungsmarktindikatoren. Düsseldorf 2015, Seite 22

in Herzogenrath voraussichtlich stärker steigen als im Landesschnitt, und zwar um ca. 65 % (NRW: etwas über 50 %). Diese Veränderungen in der Bevölkerungszusammensetzung haben Auswirkungen auf die Wohnungsnachfrage und die Anforderungen an die soziale Infrastruktur in der Stadt.

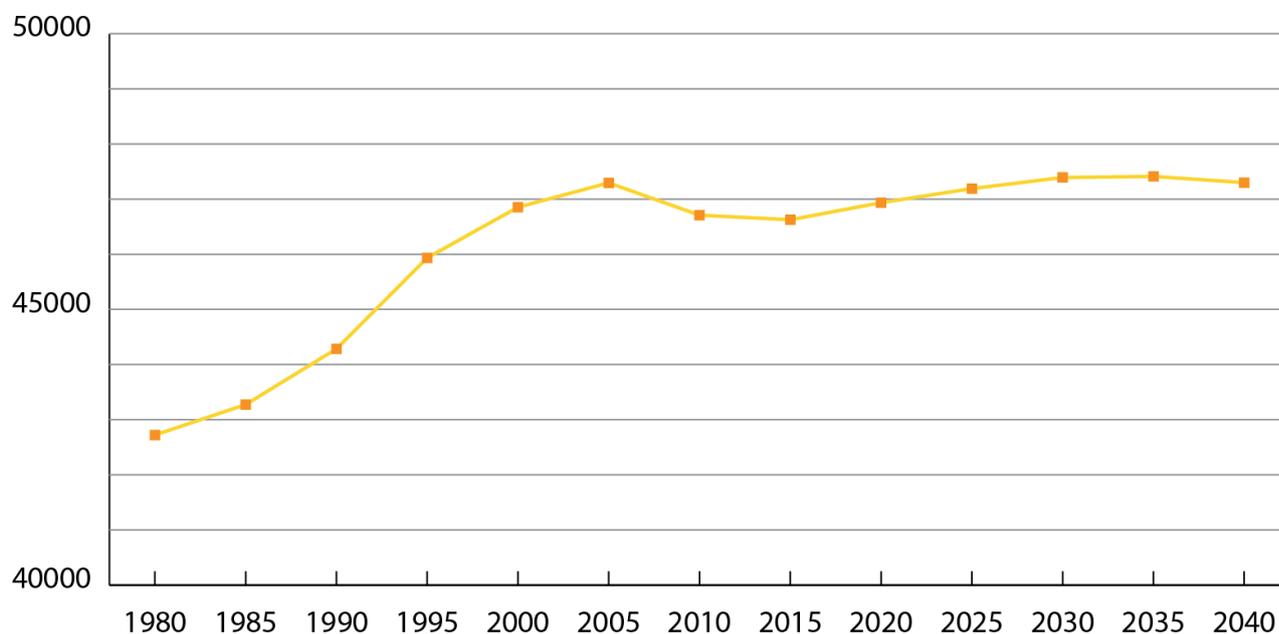


Abb. 15: Bevölkerungsentwicklung seit 1980 und Prognose bis 2040⁹

Datenquelle: 1980 bis 2010: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) – Geschäftsbereich Statistik: Bevölkerungsstand und -bewegung seit 1962 / Jahr 2015: Stadt Herzogenrath / ab 2020: IT.NRW: Bevölkerungsmodellrechnung

BESCHÄFTIGUNG UND ARBEITSMARKT

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten¹⁰ an allen Bewohnern im erwerbsfähigen Alter (18-65 Jahre) beträgt in der Gesamtstadt Herzogenrath 54,67 %, im Stadtteil Herzogenrath-Mitte 53,10 % und in den vom Integrierten Handlungskonzept betroffenen Sozialräumen 50,3 %, 50,8 % bzw. 48,9 % (im Durchschnitt der drei Sozialräume 50,1 %). Die Quote der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung liegt also im Untersuchungsraum in jedem Fall unter derjenigen des Stadtteils und sogar noch deutlicher unter derjenigen in der Gesamtstadt. Dies deutet auf eine problematische Sozialstruktur des betrachteten Gebiets hin, was zum Teil auf ein einseitiges Wohnungsangebot und ein zu geringes Angebot an Wohnraum für Mittelschichtsfamilien und besser Verdienende im Plangebiet zurückgeführt werden kann.

⁹ Gewisse Ungenauigkeiten sind den unterschiedlichen Datenquellen geschuldet. Seit 2009 wurde die Stadt Herzogenrath durch IT.NRW anders erfasst, wodurch sich Abweichungen zu den Zahlen vor 2009 ergeben können, die nicht allein auf der tatsächlichen Bevölkerungsentwicklung beruhen. Zudem wurden die Zahlen aufgrund der neuen Bevölkerungszählung im Rahmen des Zensus 2011 bereinigt. Die Angabe des Jahres 2015 beruht auf den Daten des Einwohnermeldeamtes der Stadt Herzogenrath. Erfahrungsgemäß bestehen stets Abweichungen zwischen den Daten des Landesamtes und jenen der Einwohnermeldeämter.

¹⁰ Angaben Stadt Herzogenrath; Stand Juni 2015

Die Arbeitslosenquote bestätigt diesen Befund; sie liegt in den drei betroffenen Sozialräumen mit insgesamt 8,79 % über dem Wert für Herzogenrath-Mitte von 7,03 % und deutlich über der Quote in der Gesamtstadt von 5,92 %.¹¹

HAUSHALTSSTRUKTUR

Zum Zensus-Stichtag 09. Mai 2011 waren 33,5 % der Haushalte in Herzogenrath Ein-Personen-Haushalte (NRW: 37,8 %), 36,0 % waren Zwei-Personen-Haushalte (NRW: 32,9 %) und 15,3 % Drei-Personen-Haushalte (NRW: 13,9 %)¹². Insgesamt 15,2 % waren Haushalte mit vier oder mehr Personen. Dieser Wert entspricht dem Landeschnitt von 15,3 %. An der vergleichsweise geringen Zahl der Ein-Personen-Haushalte lässt sich erkennen, dass Herzogenrath schwerpunktmäßig ein Wohnstandort für Familien und vermutlich auch Paare in der Familiengründungsphase ist.

BILDUNGSINDIKATOREN

Gemäß dem kommunalen Schulmonitoring¹³ besuchten im Schuljahr 2014/15 in der Stadt Herzogenrath 22,0 % der Schüler ein Gymnasium und 30,7 % eine Gesamtschule. Nur 3,5 % der Schüler besuchten die Realschule (Landesschnitt 13,3 %), 2,8 % die Hauptschule (Landesschnitt 6,0 %). Die geringen Zahlen für Haupt- und Realschule sind darauf zurückzuführen, dass diese beiden Schulen (beide im Stadtteil Kohlscheid angesiedelt) auslaufen und durch die dortige Gesamtschule ersetzt werden. Eine weitere Gesamtschule besteht im Stadtteil Merkstein (Europaschule). Aufgrund dieses großen Angebots an Gesamtschulen liegt der Anteil an Gesamtschülern daher deutlich (um gut 17 %) über dem Schnitt in Nordrhein-Westfalen (13,5 %). Der Anteil an Gymnasiasten ist im Vergleich dazu nur geringfügig kleiner als im Landesschnitt (27,3 %), mit einer Abweichung von ca. 5 %.

34,1 % waren Grundschul Kinder, was leicht über dem Landesschnitt von 31,7 % liegt. Dies deutet auf die Familienfreundlichkeit des Wohnstandorts Herzogenrath und einen entsprechend hohen Anteil jüngerer Kinder hin – auch, da in den letzten Jahren neue Einfamilienhaus-Wohngebiete erschlossen wurden.

Zahlen zu Schulabbrechern liegen der Stadt Herzogenrath leider nicht vor, da sie nicht statistisch erfasst werden.

VEREINS- UND AKTEURSSTRUKTUR

Auf dem gesamten Stadtgebiet sind derzeit etwa 270 Vereine mit den verschiedensten Aktivitäten gemeldet. Differenzierte Angaben zu den Akteuren und Vereinen bezogen auf das vorgegebene Planungsgebiet können nicht gemacht werden, da sich hier sowohl die räumlichen Grenzen mit Blick auf die Nutzung der unterschiedlichen Anlagen sowie Vereinsheime fließend überschneiden.

¹¹ Angaben Stadt Herzogenrath. Stand 31.12.2015

¹² NRW.Bank: Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Herzogenrath Wohnungsmarktprofil 2015. Ausgewählte Wohnungsmarktindikatoren. Düsseldorf 2015

¹³ IT.NRW – Geschäftsbereich Statistik; Abruf über Landesdatenbank NRW am 18.02.2016

Das Vereinsspektrum im Planungsgebiet Herzogenrath-Mitte reicht von Schützen- über Musik und Gesangs-, Karnevals- und Sportvereine bis hin zur Kulturpflege sowie kirchlichen Einrichtungen.

4.1.2. Immobilienmarkt / Tendenzen

WOHNIMMOBILIEN

Gemäß dem aktuellen Mietspiegel für 2016¹⁴ schwanken die Mietpreise für Wohnungen in Herzogenrath zwischen 3,16 €/m² für Gebäude bis Bj. 1960 in einfacher Wohnlage und 7,85 €/m² für neue Wohngebäude (ab Bj. 2006) in gehobener Wohnlage (jeweils mit Heizung und Bad/ Dusche in der Wohnung). Die Mietpreise liegen somit deutlich niedriger als in der Stadt Aachen, wo für ältere Wohnungen min. 3,60 €/m² und für hochwertigere Wohnungen in guten Lagen Mieten von (teilweise deutlich) über 10 €/ m² verlangt werden¹⁵.

Der Anteil des selbstgenutzten Wohneigentums liegt in der Stadt Herzogenrath bei 47,1 % aller Wohnungen und somit deutlich über dem Landesschnitt von 41,1 % und dem Durchschnitt der Städteregion von 36,8 %. Der Anteil an Mietwohnungen beträgt 49,5 % (im Vergleich dazu liegt dieser in Aachen Stadt bei 71,5 %).¹⁶ Dafür spricht auch der hohe Anteil an Einfamilienhäusern von 69,9 %, der deutlich über dem Landesschnitt (61,5 %), dem Durchschnitt der Städteregion Aachen (63,8 %) sowie der Stadt Aachen (53,9 %) liegt.¹⁷

Herzogenrath zeigt damit die klassischen Merkmale eines Wohnstandorts für Familien im Umland einer Großstadt, da hier Kaufimmobilien mit eigenem Garten zu vergleichsweise günstigen Preisen verfügbar und dennoch Arbeits-, Ausbildungs- und Freizeiteinrichtungen noch gut erreichbar sind. Gemäß der Wohnungsmarktbeobachtung der NRW. Bank mussten in 2014 für ein durchschnittliches Eigenheim in Herzogenrath bis zu 6 Jahresnettoeinkommen aufgewendet werden, die Eigenheimerschwinglichkeit liegt hier also über derjenigen von Würselen und Aachen, wo bis zu 7 bzw. sogar mehr als 7 Jahresnettoeinkommen ausgegeben werden müssen. Die Nachfrage und somit das Preisniveau ist aber größer als in Alsdorf, Stolberg (je bis zu 5 Jahresnettoeinkommen), Eschweiler und Baesweiler (je bis zu 4 Jahresnettoeinkommen). Auch dies unterstreicht die Attraktivität Herzogenraths als Wohnstandort im Umland von Aachen.

14 Haus- und Wohnungseigentümergeverein Nordkreis Aachen e.V., Mieterschutzverein für Aachen und Umgebung e.V., Stadt Herzogenrath (Hg.): Mietspiegel Herzogenrath für nicht preisgebundene Wohnungen im Stadtgebiet Herzogenrath als Übersicht über die üblichen Entgelte gemäß §§ 558-558e BGB

15 Mieterschutzverein für Aachen und Umgegend e.V., Aachener Haus & Grundbesitzer-Verein e.V., Initiative Aachen e.V. (Hg.): Mietspiegel für das Stadtgebiet Aachen 2016

16 IT.NRW – Geschäftsbereich Statistik; Abruf über Landesdatenbank NRW am 23.02.2016 (Stand 31.12.2014)

17 IT.NRW – Geschäftsbereich Statistik; Abruf über Landesdatenbank NRW am 23.02.2016 (Stand: Zensus-Stichtag 09.05.2011)
Die Wohnungsmarktbeobachtung der NRW.Bank weist allerdings andere Werte aus: Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern 52,6 % in Herzogenrath, 41,3 % in NRW

Im südöstlichen Bereich des ehemaligen Vetrotex-Geländes (ehemaliger Mitarbeiterparkplatz) wurde durch einen privaten Investor ein Wohngebiet mit Einzel- und Doppelhäusern entwickelt. Die Grundstücke sind fast vollständig verkauft. Auch dies unterstreicht die große Nachfrage nach familiengerechtem Wohnen in Herzogenrath.

Ansonsten sind im Untersuchungsraum allerdings nur in geringem Umfang Einfamilienhäuser vorhanden. Das Wohnungsangebot im Zentrum von Herzogenrath-Mitte besteht überwiegend aus Etagenwohnungen in Mehrfamilien- oder Wohn- und Geschäftshäusern. Daher zählt dieser Teil von Herzogenrath-Mitte eher nicht zu den bevorzugten Wohnlagen für Familien, da ein entsprechendes Wohnraumangebot fehlt.

GEWERBLICHE IMMOBILIEN

Die Stadt Herzogenrath verfügt neben den Industrie- und Gewerbeflächen innerhalb des Untersuchungsraums über weitere Gewerbegebiete in Kohlscheid (Technologiepark Herzogenrath (TPH) und Dornkaul), Merkstein (Nordsternpark, Am Wasserturm, Boscheler Berg) und in Herzogenrath Straß (Im Straßer Feld). Im Gegensatz zu den gewerblich-industriellen Flächen im Plangebiet sind diese Industrie- und Gewerbestandorte aufgrund ihrer Lage an den Siedlungsrandern nicht städtebaulich integriert.

Die Gewerbegebiete der Stadt Herzogenrath sind zu einem großen Teil ausgelastet. Kurzfristig (sofort oder in ein bis zwei Jahren) sind lediglich noch Flächen im Gewerbegebiet Dornkaul (0,65 ha) und im Bereich der ehemaligen Vetrotex Flächen ('Innovations- und Gewerbepark Herzogenrath', 5,98 ha) verfügbar¹⁸. Die Flächen im Gewerbepark 'Nordstern' sind zwischenzeitlich nach Aussage der Stadt Herzogenrath alle belegt.

Bezüglich der Vermarktung von Industrie- und Gewerbeflächen profitiert die Stadt Herzogenrath von der Nähe zum Oberzentrum und Hochschulstandort Aachen sowie den vergleichsweise niedrigen Grundstückspreisen am Ballungsrand. Die Bodenrichtwerte in den gewerblich-industriellen Bereichen im Norden des Untersuchungsraums liegen gemäß Gutachterausschuss NRW bei 25 €/m².¹⁹ In Kohlscheid liegen die Preise zwischen 75 und 120 €/m², in Aachen zwischen 90 und 180 €/m².

Im Jahr 2015 gingen insgesamt 51 allgemeine Standortanfragen für Herzogenrath über die regionalen Wirtschaftsförderungseinrichtungen WFG der Städteregion, Agit und NRW.Invest ein. Von diesen wurden 35 zu konkreten Anfragen nach Gewerbeimmobilien, die Zahl an Anfragen überstieg damit nach Aussage der Wirtschaftsförderung Herzogenrath diejenige aus dem Jahr 2014. Die Mehrheit der Anfragen (ca. zwei Drittel) lag bei Bestandsobjekten, im Vorjahr wurden noch überwiegend bebaubare Grundstücke nachgefragt. Dies ist möglicher-

¹⁸ gisTRA – Gewerbeflächen-Informationssystem der Technologieregion Aachen, AGIT (www.gistra.de, Abruf am 09.02.2016)

¹⁹ Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land NRW: Bodenrichtwerte 2016 (www.boris.nrw.de; Abruf am 07.03.2016)

weise auf die Erhöhung der Grunderwerbssteuer zurückzuführen. Hallenflächen werden meist in einer Größenordnung zwischen 500 und 4.000 m² nachgefragt; weiterhin besteht eine Nachfrage nach kleinen bis sehr kleinen Büroflächen.

Stadtteilbezogen lassen sich zwei Tendenzen ableiten: Einerseits gibt es die Nachfragergruppe, die Interesse an einer Ansiedlung in unmittelbarer Nähe zur Hochschule und zum Oberzentrum Aachen interessiert ist (Kohlscheid), meist wegen der besseren Rekrutierungsmöglichkeiten von Mitarbeitern und der Nutzung von Hochschuleinrichtungen und -kontakten, sowie der direkten Autobahnanbindung. Andererseits gibt es eine Nachfragergruppe von preisbewussten und von der Verkehrsanbindung unabhängigen Unternehmen, die eher am nördlichen Bereich (Nordsternpark) der Stadt Herzogenrath Interesse zeigen.

Von den 35 konkreten Anfragen kamen neun aus dem Bereich Handel, sechs aus dem Bereich Dienstleistungen (ohne IuK-Technologie²⁰), vier aus dem Bereich Maschinenbau und Elektrotechnik und sieben aus dem Bereich sonstiges produzierendes Gewerbe.

4.1.3. Wirtschaftliche Situation

GESAMTSTÄDTISCHE WIRTSCHAFTSSTRUKTUR/GEWERBEFLÄCHEN

Die Stadt Herzogenrath weist eine vielfältige Wirtschaftsstruktur auf. In den einzelnen Stadtteilen bzw. den dort vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten haben sich dabei gewisse Branchenschwerpunkte herausgebildet. Im 'Nordsternpark' (Stadtteil Merkstein) liegt der Schwerpunkt im Bereich Handwerk, Dienstleistung, Handel. Im Gewerbegebiet 'Dornkaul' und im 'Technologiepark Herzogenrath' (TPH) (beide Kohlscheid) dominieren technologieorientierte Unternehmen aus Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und High-Tech-Produktion. Im Bereich Bicherouxstraße (Herzogenrath-Mitte) dominieren gewerblich-industrielle Produktionsbetriebe. Hinzu kommen jeweils kleinteilige Gewerbeflächen innerhalb der Siedlungsstrukturen der drei Stadtteile.

Größte Arbeitgeber in der Stadt Herzogenrath sind Saint-Gobain Sekurit und Saint-Gobain Glass (Glasproduktion), Aixtron SE und Cerobear (Maschinenbau), Ericsson Eurolab (IT-Forschung und -Entwicklung), Enwor (Versorgungsunternehmen), Meta Motoren- und Energietechnik (Motorenentwicklung), Schaeffler (Automobilzulieferung), Head Acoustics und Clean Lasersysteme (Technologie), Schiffer Spedition, und das Fensterbauunternehmen Kochs. Auch die Stadtverwaltung gehört hinsichtlich der Mitarbeiterzahl zu den großen Arbeitgebern.

Größere Veränderungen gab es zum Einen bei der Nadelfabrik Schmetz, die 2010/2011 einen Umstrukturierungsprozess durchlaufen hat (siehe auch nachfolgenden Abschnitt), sowie durch die Schließungen der Firma Vetrotex 2009 und der Gießerei Schmolz + Bickenbach in Kohlscheid 2014/2015.

²⁰ Informations- und Kommunikationstechnologie

Gewerbliche Entwicklungspotenziale sind vor allem durch Optimierung der vorhandenen Standorte (wie Boscheler Berg, Industriestraße, Straßer Feld) sowie durch Ausnutzung noch vorhandener Flächenpotenziale in den Gewerbegebieten 'Nordsternpark', Bicherouxstraße und 'Dornkaul' gegeben. Weitere kleinteilige Entwicklungspotenziale im Stadtgebiet Herzogenrath sind auf Grund des topographisch schmalen Zuschnitts des Stadtgebietes und der als Fauna-Flora-Habitat ausgewiesenen Gebiete sehr schwierig auszumachen.

Im Jahr 2014 wies die Stadt Herzogenrath einen unterdurchschnittlichen Kaufkraftindex von 90 auf (Landesschnitt: 100).²¹ Die Bevölkerung von Herzogenrath hat ein im Vergleich geringeres Einkommen für Konsum zur Verfügung als die Durchschnittsbevölkerung in NRW.

Der Übernachtungstourismus ist mit fünf Betrieben und 144 Betten im Jahr 2014 in Herzogenrath wenig ausgeprägt²². Die mittlere Auslastung entspricht in etwa derjenigen im Durchschnitt der Städtereion, wobei die Stadt Aachen erwartungsgemäß die höchste Auslastung aufzuweisen hat. Sowohl die Zahl der Gästeankünfte als auch die der Übernachtungen ist in 2013 und in 2014 gegenüber dem Vorjahr jeweils zurückgegangen. Für das Jahr 2015 liegen noch keine aktualisierten Daten vor. Allerdings sind die Zahlen des Jahres 2015 kaum mit anderen Jahren vergleichbar, da ein großer Teil der Beherbergungskapazitäten für die Unterbringung von Geflüchteten genutzt wurde.

SITUATION UND ENTWICKLUNGSABSICHTEN IM UNTERSUCHUNGSRAUM

Die Bestandssituation und die Entwicklungsabsichten der einzelnen Betriebe innerhalb des gewerblich-industriellen Bereichs im Norden des Plangebiets stellen sich wie folgt dar:

Nadelfabrik Ferdinand Schmetz GmbH

Die Nadelfabrik Ferdinand Schmetz GmbH produziert seit 1851 auf einer 4,2 ha großen Betriebsfläche zwischen der Bicherouxstraße und der Leonhardstraße (Spezial-)Nadeln. Im Jahr 2010 begab sich die Fa. Schmetz in einen inzwischen abgeschlossenen Restrukturierungsprozess, der zu einer räumlichen Konzentration geführt hat. Einige Gebäude auf dem Betriebsgelände stehen dadurch leer. Über den abgelaufenen Restrukturierungsprozess hinaus verfolgt die Fa. Schmetz derzeit keine aktiven Entwicklungsabsichten am Standort. Der Produktionsstandort soll im heutigen Umfang beibehalten werden.

Das Betriebsgelände, das sowohl von der Bicherouxstraße als auch von der Leonhardstraße aus erschlossen ist, zeichnet sich durch eine bewegte Topographie (Höhenunterschied zwischen Bicherouxstraße und Leonhardstraße: 15-20 m) und einen bemerkenswerten Altbaumbestand aus.

²¹ Daten der GfK über NRW.Bank: Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Herzogenrath Wohnungsmarktprofil 2015. Ausgewählte Wohnungsmarktindikatoren. Düsseldorf 2015

²² IT.NRW: Beherbergung im Reiseverkehr in Nordrhein-Westfalen Januar bis März 2013 und 2014; (berücksichtigt sind Betriebe mit mindestens 10 Betten)

Die Beschäftigten der Fa. Schmetz nutzen die Herzogenrather Innenstadt für Einkäufe und Mittagssnacks, da bei Schmetz keine Kantine angeboten wird.

Saint-Gobain Glass, Saint-Gobain Sekurit, HRDC

Der Saint-Gobain-Konzern unterhält auf einem westlich der Bahntrasse gelegenen Gelände 2 Produktionsstandorte sowie ein F&E-Zentrum (HRDC – 'Herzogenrath Research & Development Center' (Forschung & Entwicklung)). Östlich der Wurm liegt das Werk Saint-Gobain Sekurit, welches Sicherheitsglasscheiben für die Automobilindustrie herstellt, sowie das HRDC. Das F&E-Zentrum HRDC beinhaltet u.a. Pilot- und Forschungsanlagen. Westlich der Wurm produziert Saint-Gobain Glass in einer Float-Glass-Anlage Flachglas.

Saint-Gobain Sekurit Herzogenrath erwartet in den nächsten Jahren eine Produktionssteigerung von 30-40 %, die voraussichtlich ohne zusätzliche Anforderungen an die baulichen Anlagen erfolgen kann, jedoch zu einem Anstieg der Transportmengen führen wird. Saint-Gobain Sekurit beabsichtigt gleichzeitig, seine Produktionsflächen zu konzentrieren, zu verdichten und zu komplettieren.

Herzogenrath ist für die Saint-Gobain-Konzernzentrale nach wie vor ein starker, sicherer und wichtiger Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandort. Es ist beabsichtigt, das HRDC zum Headquarter für F&E in Deutschland auszubauen. Insbesondere profitiert das HRDC von der Nähe zur RWTH Aachen, zu der gute Beziehungen bestehen. Im Zuge dessen laufen derzeit konkrete Planungen zur Umgestaltung der Innenräume des HRDC-Gebäudes, verbunden mit einer Konzentration vorhandener Nutzungen.

Die Hauptzufahrt zu beiden Saint-Gobain-Betriebsgeländen erfolgt über die Glasstraße (Tor Süd, gelegen auf dem Betriebsgelände von Saint-Gobain Sekurit). Eine zweite Zufahrt im Norden des Sekurit-Werks dient u.a. der Anlieferung von Quarzsanden für Saint-Gobain-Glass aus den nördlich von Herzogenrath gelegenen Nivelsteiner Sandwerken. Saint-Gobain Glass verfügt außerdem über eine direkte Verbindung zur Eygelshovener Straße, die jedoch abgepollert ist und lediglich als Notzufahrt dient.

In einer betriebsinternen Studie zur Umstrukturierung der Werksverkehre aus dem Jahr 2000 bot die Schaffung eines 2. Nord-Tors zur direkten Anbindung des Betriebsgeländes von Saint-Gobain Glass an die Merksteinstraße (NL) aus damaliger Sicht das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis. Für die Innenstadt hätte die Verlagerung der Güterverkehre in den Norden Vorteile hinsichtlich der Entlastung der innerstädtischen Verkehrsknoten und hinsichtlich geringerer Umweltbelastungen (u.a. Feinstaub und Lärm), insbesondere wenn die Nord-Tangente (Ortsumgehung Merkstein (L 240n und / oder L 47n)) realisiert würde. Für Saint-Gobain kommen die Schaffung einer zweiten Nordzufahrt und die Neuorganisation der Werksverkehre derzeit nur im Falle einer Realisierung dieser Nord-Tangente in Frage, da die damit verbundene bessere Anbindung der Güterverkehre an die Autobahnanschlussstelle Alsdorf zur Sicherung des Standorts beitragen kann. Eine Neu-

organisation der Werksverkehre ohne Ortsumgehung Merkstein ist zumindest kurzfristig nicht zu erwarten, stellt jedoch eine Option dar, die deutliche Vorteile für die Innenstadt durch Wegfall der Schwerlastverkehre zur Folge hätte.

Beide Werke verfügen über einen Gleisanschluss, der jedoch derzeit aufgrund der heute veränderten Anforderungen an die Logistik nicht genutzt wird.

Die Wechselbeziehungen des Saint-Gobain-Standorts (Produktion und F&E) zur Innenstadt sind aufgrund der werkseigenen Kantine und des PKW-lastigen Mobilitätsverhaltens der Belegschaft wenig ausgeprägt. Eine größere Zahl an Mitarbeitern reist allerdings mit der Bahn an und nutzt die Angebote in Bahnhofsnähe. Eine gute fußläufige Anbindung des Werksgeländes an den Bahnhof könnte die Nutzung des ÖPNV und die stärkere Verknüpfung mit der Innenstadt unterstützen.

Der westlich der Wurm gelegene werkseigene Mitarbeiter-Parkplatz wird nur zu etwa einem Drittel genutzt, u.a. aufgrund gesunkener Beschäftigtenzahlen und da ein Teil der Belegschaft mittlerweile auf dem Werksgelände parkt. Darüber hinaus plant Saint-Gobain den Bau eines Mitarbeiterparkhauses im Bereich des Südtores an der Glasstraße. Damit könnten Flächen auf dem heutigen Mitarbeiterparkplatz jenseits der Wurm für andere Nutzungen freigegeben werden.

Die Produktions- und Verwaltungsgebäude von Saint-Gobain Glass, Saint-Gobain Sekurit und des HRDC weisen einen hohen Erneuerungsbedarf auf. Die veraltete, nicht energieeffiziente Gebäudesubstanz verursacht u.a. hohe Energiekosten.

Im Jahr 2008 erarbeitete das Architekturbüro Wiel Arets ein Konzept, welches neben einer Aufwertung des HRDC u.a. eine direkte fußläufige Verbindung zum Bahnhof, Sport- und Freizeitangebote, Angebote zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Arbeit und Familie, Orte der Kommunikation, Freiflächen usw. vorsah. Der Masterplan von Wiel Arets ist eine langfristige Zielvorstellung für den Saint-Gobain-Standort Herzogenrath, die aufgrund der aufkommenden Wirtschaftskrise ab 2008 in wesentlichen Teilen zurückgestellt wurde. Lediglich der Umbau und eine Step-by-step-Sanierung des HRDC-Gebäudes und seines näheren Umfelds werden seit 2015 nach und nach umgesetzt. Dies beinhaltet u.a. die Verlegung des HRDC-Haupteingangs an die Süd-Fassade und den Abriss entbehrllicher Anbauten in diesem Bereich, den Dachausbau und die energetische Sanierung mittels Innendämmung.

Ein weiteres konkretes Vorhaben auf dem Gelände ist die Errichtung ein neues Empfangsgebäudes, das den Eingang zum Werksgelände markiert und als Anlaufstelle für Besucher dient.

Saint-Gobain Vetrotex Deutschland GmbH

Das ursprünglich 12,8 ha große Betriebsgelände der Saint-Gobain Vetrotex GmbH steht durch die Schließung des Werks im Jahr 2009 leer. Die Produktionsanlagen wurden in 2011 niedergelegt. Die Flächen werden derzeit als 'Innovations- und Gewerbepark Herzogenrath' vermarktet. Erschließungsmaßnahmen haben bisher nicht stattgefunden.

den, da diese davon abhängig sind, welche Flächengrößen nachgefragt werden und ob eine öffentliche Erschließung innerhalb des Geländes überhaupt erforderlich ist.

Das süd-östlich gelegene Gebiet des ehemaligen Mitarbeiter-Parkplatzes wurde an einen Privatinvestor veräußert, der dort ein inzwischen fast vollständig vermarktetes Wohngebiet entwickelt hat. Auch die Grünfläche an der Böschung zwischen neuem Wohngebiet und künftigem Gewerbegebiet ist bereits angelegt und ein Fuß-/Radweg zwischen Dahlemer Straße und Bicherouxstraße geschaffen worden.

EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH (Gleisanlagen)

Die EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH (EVS) vermietet ihre innerhalb des Plangebiets gelegenen Bahnanlagen in der Regel als Abstellgleise für Instandhaltung (DB-Netz) bzw. für Umladevorgänge. Sie hat keine Absicht, in Zukunft Flächen in Herzogenrath aufzugeben.

Im Hinblick auf die Realisierung des Ringschlusses der Euregiobahn Richtung Stolberg ist die EVS mit der DB Netz AG vertraglich die Verpflichtung eingegangen, am Standort Herzogenrath in die Modernisierung und die Schnittstellentrennung (Elektrifizierung der Gleisanlagen, eigenes Stellwerk, Trennung der Oberleitungen usw.) zu investieren. Diese Arbeiten wurden im Sommer 2015 begonnen und sollen im Herbst 2016 abgeschlossen sein.

4.1.4. Einzelhandel

Kennzeichnend für die Einzelhandelsstruktur in Herzogenrath ist die Mehrpoligkeit durch die drei Ortsteile Kohlscheid, Herzogenrath-Mitte und Merkstein, die zu einer Verteilung der Kaufkraft und der Einzelhandels- und Versorgungsangebote auf die drei Ortsteile führt. Das typischerweise zu erwartende Warenangebot eines mittelzentralen Versorgungszentrums wie Herzogenrath-Mitte wird somit teilweise durch Fachmärkte in anderen Ortsteilen abgedeckt. Der größte Einzelhandelsbetrieb im Ortsteil Herzogenrath-Mitte ist das Kaufland-SB-Warenhaus am Bahnhof. Sowohl Kaufland als auch der wöchentlich stattfindende Wochenmarkt auf dem Ferdinand-Schmetz-Platz dienen der Nahversorgung und sind wichtige Frequenzbringer für den innerstädtischen Einzelhandel.

In 2011 wies die Stadt Herzogenrath eine Einzelhandelszentralität²³ von rd. 115 auf. (BBE 2012, S. 30) Herzogenrath kann offensichtlich Kaufkraft aus umliegenden Städten an sich binden. Die Zentralität Herzogenraths verteilt sich allerdings nicht gleichmäßig auf alle Warengruppen. Eine hohe Zentralität (> 100) liegt in den Warengruppen Unterhaltungselektronik, GPK²⁴/Hausrat/Geschenkartikel, Möbel, Elektrogeräte/Leuchten, Baumarktsortiment/Gartenbedarf/Blumen/Zoo,



Abb. 16: Wochenmarkt auf dem Ferdinand-Schmetz-Platz

Foto: Stadt Herzogenrath

²³ Unter Zentralität wird das Verhältnis zwischen vor Ort vorhandener Kaufkraft und tatsächlichem Einzelhandelsumsatz verstanden. Bei einem Wert >100 übersteigt der Umsatz die vor Ort vorhandene Kaufkraft, es erfolgen also Kaufkraftzuflüsse von außerhalb (= Menschen, die an anderen Standorten wohnen, kaufen hier ein), bei einem Wert <100 fließt entsprechend Kaufkraft an andere Standorte ab.

²⁴ Glas, Porzellan, Keramik

Drogerie/Parfümerie/Kosmetik, Schuhe/Lederwaren, Nahrungs- und Genussmittel sowie Teppiche/Gardinen/Dekorationsartikel vor. Sehr niedrige Zentralitäten bestehen für die Sortimente Sportartikel/Fahrräder/Camping, Bettwaren/Heimtextilien, Spielwaren/Hobby/Basteln/Musik sowie Uhren/Schmuck. Auch in den Bereichen Kleidung und pharmazeutische Artikel sowie Foto fließt aus Herzogenrath Kaufkraft in benachbarte Städte, insbesondere nach Aachen, ab. (BBE 2012, S. 32)



Abb. 17: Einzelhandelsnutzungen in der Herzogenrather Innenstadt
eigene Darstellung, Stand März 2016; Kartengrundlage Digitales Liegenschaftskataster © StädteRegion Aachen – Kataster- und Vermessungsamt

Nahversorgungsrelevante Sortimente machen in der Stadt Herzogenrath insgesamt rd. 46 % des Einzelhandelsumsatzes aus, gut 28 % entfallen auf zentrenrelevante und 26 % auf überwiegend nicht zentrenrelevante Sortimente (BBE 2012, S. 26). Im Warenssegment der Nahrungs- und Genussmittel ist die Stadt Herzogenrath durch mehrere Vollsortimenter und Discounter gut aufgestellt.

Herzogenrath-Mitte lag mit einer Einzelhandelszentralität von 159,8 nochmals deutlich über dem Wert für die Stadt Herzogenrath insgesamt. Dies verdeutlicht die besondere Bedeutung von Herzogenrath-Mitte als Einkaufsstandort für alle Stadtteile sowie für benachbarte Städte. Insgesamt dominiert in Herzogenrath-Mitte der inhabergeführte Einzelhandel in kleinflächigen Geschäftslokalen, mit Ausnahme der Segmente Nahrungsmittel und Drogeriewaren, die wie in den meisten Städten überwiegend durch Filialbetriebe abgedeckt werden.

"Die Innenstadt von Herzogenrath hat seit der Einzelhandelserhebung im Jahr 2005 eine rückläufige Einzelhandelsentwicklung durchlaufen." (BBE 2012, S. 36) Sowohl die Zahl der Betriebe als auch die Gesamt-Verkaufsfläche haben abgenommen. Dies ist auf den Wegfall größerer Handelsflächen wie u.a. des Haushaltsgeräte-Anbieters Savelberg zurückzuführen.

Insbesondere der Bereich der Altstadt, westlich der Bahntrasse, hat in den vergangenen Jahren größere Funktionsverluste hinnehmen müssen. Die obere Kleikstraße verfügt heute nur noch über einen "Streubesatz weniger Handelsbetriebe, der nach kurzer Wegstrecke bereits in reine Wohnnutzung übergeht". (BBE 2012, S. 33) In diesem Bereich sind zahlreiche Leerstände von Einzelhandelsflächen zu konstatieren. Auch der Haupteinkaufsbereich von Herzogenrath-Mitte in der unteren Kleikstraße und am Ferdinand-Schmetz-Platz weist in steigendem Umfang Leerstände auf. Besonders prägnant ist die große Zahl leerstehender Flächen im 'Bockreiterzentrum', das aufgrund seiner stadt-bildprägenden Erscheinung besonders großen Einfluss auf die Wahrnehmung der Herzogenrather 'Einkaufsinnenstadt' hat.

In den letzten Jahren haben in der Innenstadt von Herzogenrath-Mitte erneut einige Läden aufgegeben (bspw. Sportfachgeschäft, Teeladen, Kindermodengeschäft, Fahrradladen, Fachgeschäft für Matratzen und Bettwaren, Haushaltswarengeschäft), wodurch sich die Breite des Sortiments weiter reduziert hat.

Insgesamt verfügt der Einkaufsbereich von Herzogenrath-Mitte durch die Kombination aus Handel, Gastronomie, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen über ein großes Potenzial. Mit dem SB-Warenhaus Kaufland ist ein wichtiges Einkaufsziel in unmittelbarer Nähe zum sonstigen Geschäftsbereich vorhanden. "Aufgrund der eingeschränkten räumlich-funktionalen Verknüpfung mit dem gewachsenen Bestand der Innenstadt können die zahlreichen klein strukturierten Einzelhandelsfachgeschäfte nur eingeschränkt an der Frequenz- und Attraktionswirkung dieses Magnetbetriebes partizipieren." (BBE 2012, S. 35) Auch die Wechselbeziehungen zwischen den innenstadtnahen Gewerbe- und Industriebetrieben im nördlichen Untersuchungsraum und der Innenstadt sind eher schwach ausgeprägt. Durch eine Umgestaltung und Aufwertung des Übergangsbereichs von der Innenstadt zum Werksgelände von Saint-Gobain (Glasstraße) und dem Angebot neuer (fußläufiger) Wegebeziehungen, könnten diese Wechselbeziehungen in Zukunft jedoch an Bedeutung gewinnen, mit Win-Win-Effekten für beide Seiten. Einen wesentlichen Beitrag dazu könnten attraktive, auf die Belegschaft der Betriebe zugeschnittene innerstädtische Angebote in den Bereichen Gastronomie, Freizeit und Fitness sowie Nahversorgung leisten.

4.1.5. Gastronomie

In Herzogenrath-Mitte gibt es prinzipiell ein relativ breit gefächertes, jedoch wenig dichtes gastronomisches Angebot, das von Imbissen über einfache Restaurants bis zu hochwertiger Küche reicht.

Zwei Restaurants am Übergang zum Broichbachtal profitieren von dieser Lage und werden gerne in Verbindung mit einem Ausflug in das Naherholungsgebiet aufgesucht. Der Eingang in die Altstadt wird durch ein weiteres gastronomisches Angebot markiert. Im Zentrum von Herzogenrath-Mitte rund um die untere Kleikstraße sind eher kleine gastronomische Angebote wie Imbisse und Cafés zu finden. Auch im Bahnhofsgebäude befindet sich ein gut nachgefragtes Restaurant.

Insbesondere auf dem Ferdinand-Schmetz-Platz bzw. an dessen Platzrändern und in der oberen Kleikstraße fehlen gastronomische Angebote mit Außengastronomie, die zur durchgängigen Belebung dieser Bereiche beitragen könnten. Durch eine Ausdehnung der Öffnungszeiten der vorhandenen Lokale und die Ergänzung um weitere Angebote könnte hier eine stärkere Belebung erreicht werden.

4.1.6. Leerstand

Im gesamten Innenstadtbereich stehen zahlreiche Gebäude in unterschiedlichem Maße leer.

In der Kleikstraße, der Dammstraße und der Uferstraße stehen zahlreiche Geschäftslokale im Erdgeschoss leer. In diesen Gebäuden sind die Obergeschosse noch – meist wohnlich – genutzt. Einige Gebäude sind vollständig ungenutzt. Dabei handelt es sich um kleinere Gebäude in der Kleikstraße, der Eygelshovener Straße und der Bahnhofstraße sowie um den ehemaligen REWE-Markt an der Albert-Steiner-Straße, direkt an der Wurm, bei dem der Leerstand aufgrund seiner Größe und stadträumlichen Bedeutung besonders negativ auffällt.

Für die komplett leerstehenden Gebäude Bahnhofstraße 18, Kleikstraße 68 und Eygelshovener Straße 5-7 bestehen konkrete Pläne zu einer Neunutzung der Grundstücke durch Neubauten. Diese privaten Baumaßnahmen wurden teilweise bereits im Jahr 2016 in Angriff genommen.

Schließlich sind auch einige Gebäude in der Bahnhofstraße sowie das Bockreiter-Zentrum am Ferdinand-Schmetz-Platz nur zum Teil bzw. mindergenutzt, was ebenfalls negative Auswirkungen auf das Stadtbild hat.



Abb. 18: Mindernutzung des Bockreiterzentrums
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 19: Leerstand in der Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

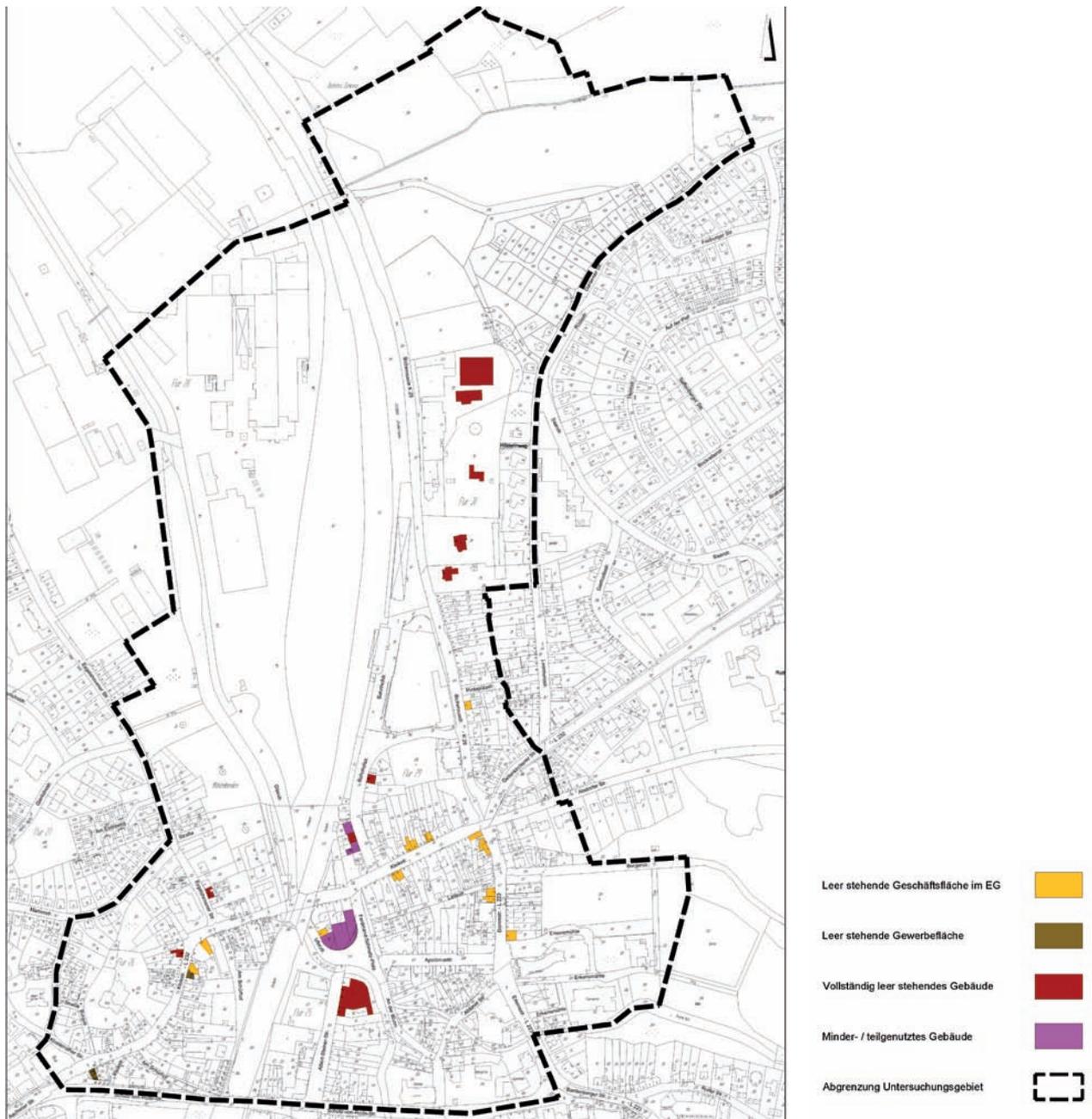


Abb. 20: Gebäudeleerstand im Plangebiet
eigene Darstellung; Stand März 2016; Kartengrundlage Digitales Liegenschaftskataster © StädteRegion Aachen – Kataster- und Vermessungsamt

4.2. Städtebauliche Analyse

4.2.1. Nutzungen

CHARAKTERISTISCHE NUTZUNGEN IM UNTERSUCHUNGSRAUM

Der Untersuchungsraum lässt sich anhand der vorherrschenden Nutzungen in mehrere funktionale Bereiche unterteilen.

Die Betriebsflächen von Schmetz und Saint-Gobain sind industriell geprägt, die ehemaligen Vetrotex-Flächen stellen sich als inzwischen brachliegende Fläche dar. Dominant innerhalb des Untersuchungs-

raums sind auch die Bahnanlagen, die das Plangebiet von Nord nach Süd durchlaufen.

- Mischnutzung / Einzelhandel / öffentliche Einrichtungen (Innenstadtzentrum)
- Überwiegende Wohnnutzung
- Soziale / kulturelle Einrichtung
- Überwiegend Grünflächen / Freizeit u. Naherholungsnutzung
- Überwiegend industrielle / gewerbliche Nutzung (St.-Gobain, Schmetz)
- Ehemalig industrielle Nutzung, derzeit brach liegend
- Gleiskörper einschl. Bahnhof

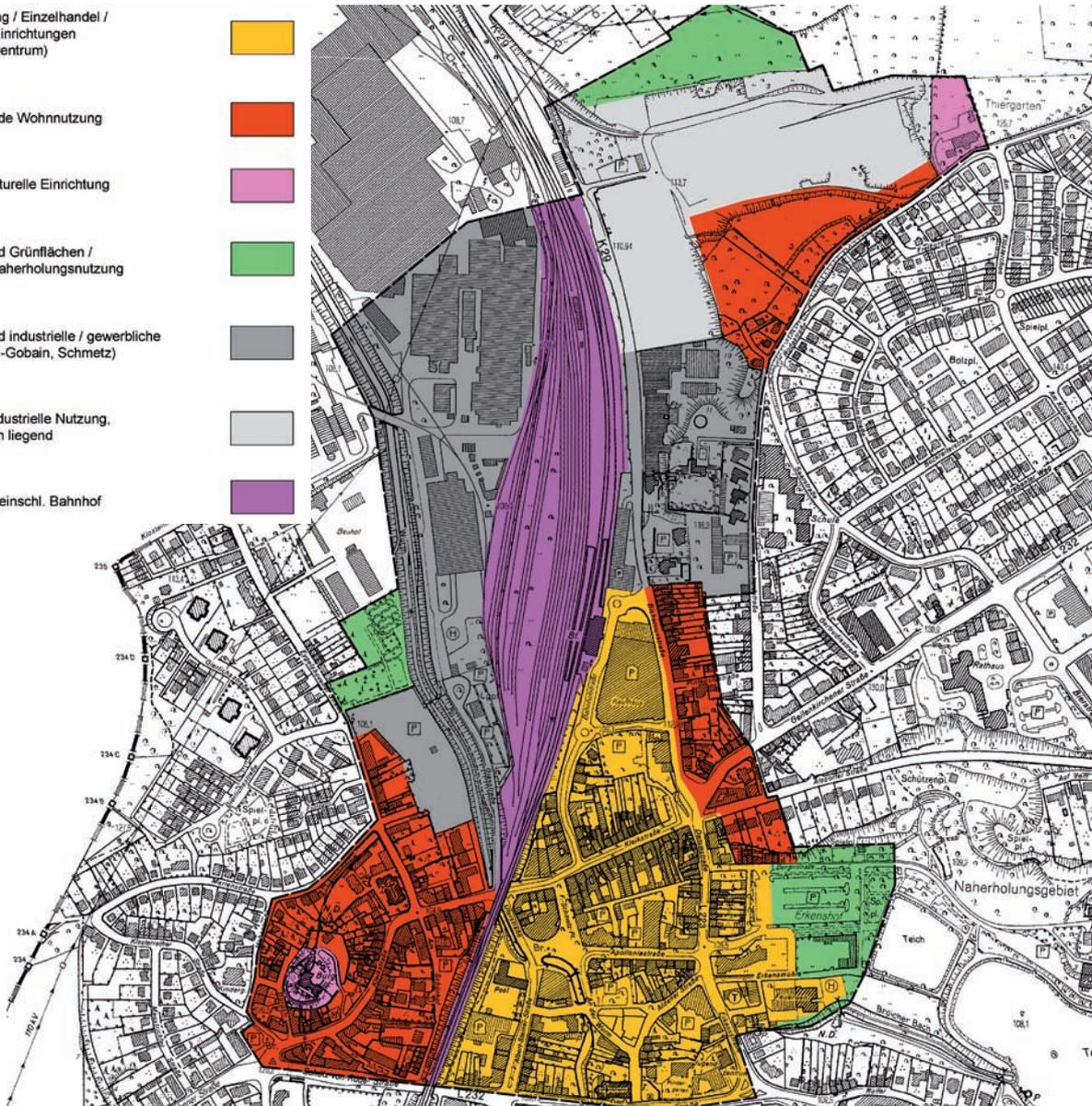


Abb. 21: Nutzungen im Plangebiet – Gebietscharakter

Quelle: Stadt Herzogenrath, Kartengrundlage DGK5: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2016

Im Süden des Untersuchungsraums, westlich der Bahnlinie, dominiert die Wohnnutzung, innerhalb der die Burg Rode als kulturelle Einrichtung eingebettet ist. Weitere Wohnnutzungen befinden sich im Untersuchungsraum östlich der Bicherouxstraße sowie weiter nördlich, nordwestlich der Dahlemer Straße. Daran schließt das Klösterchen als kulturelle Einrichtung an.

Der zentrale Innenstadtbereich zwischen Schütz-von-Rode-Straße, Dammstraße, Bahnlinie und Bahnhof schließlich ist durch Mischnutzung aus Einzelhandel, Büros, öffentlichen Einrichtungen und Wohnen geprägt. Bei näherer Betrachtung des Innenstadtbereichs wird deutlich, dass sich die Einzelhandelsnutzungen entlang der Kleikstraße und in den unmittelbar angrenzenden Bereichen ihrer Nebenstraßen

sowie in der Apolloniastraße konzentrieren. Öffentliche Einrichtungen (bspw. die Volkshochschule oder das Jugendzentrum der Kirchengemeinde St. Gertrud) finden sich mehr im Süden des Untersuchungsraums sowie in der Altstadt, westlich der Bahnlinie. Medizinische Einrichtungen und Bankdienstleistungen finden sich verstreut im gesamten Untersuchungsraum, gewerbliche Nutzungen finden sich verstärkt an den Hauptstraßen (Schütz-von-Rode-Straße, Dammstraße). Gastronomische Angebote verteilen sich über den gesamten Innenstadtbereich. Auch im Bahnhofsgebäude ist ein gastronomisches Angebot vorhanden.

Der alte Friedhof sowie der Bereich im Übergang zum Broichbachtal stellen wichtige zentrumsnahe Grünflächen dar. Nördlich des ehemaligen Vetrotex-Geländes bildet eine baumbestandene Fläche den Abschluss des Untersuchungsraums. Die Wurm durchfließt den gesamten Untersuchungsraum von Süden nach Norden bzw. Nordwesten. Sie stellt ein besonderes Potenzial für die Herzogenrather Innenstadt dar ('Stadt am Fluss').

BESONDERE NUTZUNGEN / SONDERZIELE / BEREICHE FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

Im Nordosten am Rand des Untersuchungsraums, an der Dahlemer Straße, befindet sich das soziokulturelle Zentrum 'Klösterchen', das aufgrund seiner kulturellen Veranstaltungen und Angebote im Bereich Qualifizierung und Beschäftigung ein besonderes Ziel in der Stadt darstellt. Das Bahnhofsgebäude Herzogenrath wird durch den Verein Forum für Kunst und Kultur Herzogenrath in der Euregio e.V. für Ausstellungen, Kunstaktionen und kulturelle Veranstaltungen genutzt. Des Weiteren befindet sich dort der Verein 'FrauenKomm.Gleis 1' (Frauenkommunikationszentrum e.V.), dessen Ziel die Förderung und Vernetzung von Frauenaktivitäten ist.

Im Süden des Untersuchungsraums befinden sich die Stadtbücherei (Erkensstraße) und die Volkshochschule, die Räume im Obergeschoss über den Einzelhandelsflächen an der Ecke Erkensstraße / Afdener Straße einnimmt.

Weitere erwähnenswerte Ziele in der Nähe des Untersuchungsraums sind das Rathaus im Nordosten der Innenstadt, zwischen Alsdorfer Straße und Geilenkirchener Straße, ca. 250 m östlich des Untersuchungsraums, sowie die Rodaschule (Förderschule der Städteregion Aachen mit dem Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung) an der Ecke Geilenkirchener Straße / Gertrudisstraße, sowie die Regenbogenschule (kath. Grundschule) und die Käthe-Kollwitz-Schule (Förderschule mit den Förderschwerpunkten Lernen, Sprache, emotionale und soziale Intelligenz) an der Leonhardstraße.

Eine Kindertagesstätte befindet sich innerhalb des Plangebiets an der Afdener Straße; sie wird durch eine Elterninitiative getragen (K.I.D.S. 'Kinderinitiative in der Stadt Herzogenrath e.V.'). Zwei katholische Kindertageseinrichtungen werden durch die Kirchengemeinde an den Standorten St. Marien und St. Gertrud betrieben. Einige weitere Kindertagesstätten sind außerhalb des Plangebiets zu finden.

Das Schulzentrum Herzogenrath mit dem städtischen Gymnasium, dem Berufskolleg und der Musikschule befindet sich südöstlich des Untersuchungsraums, in einer Entfernung von rd. 500 m, an der Bardenberger Straße und unmittelbar angrenzend an das Naherholungsgebiet Broichbachtal. Eine weitere Einrichtung, die sich speziell an Kinder und Jugendliche richtet, ist das Jugendzentrum HOT St. Gertrud, in dem durch die kath. Kirchengemeinde ein offener Kinder- und Jugendtreff sowie verschiedenste Freizeitaktivitäten angeboten werden.

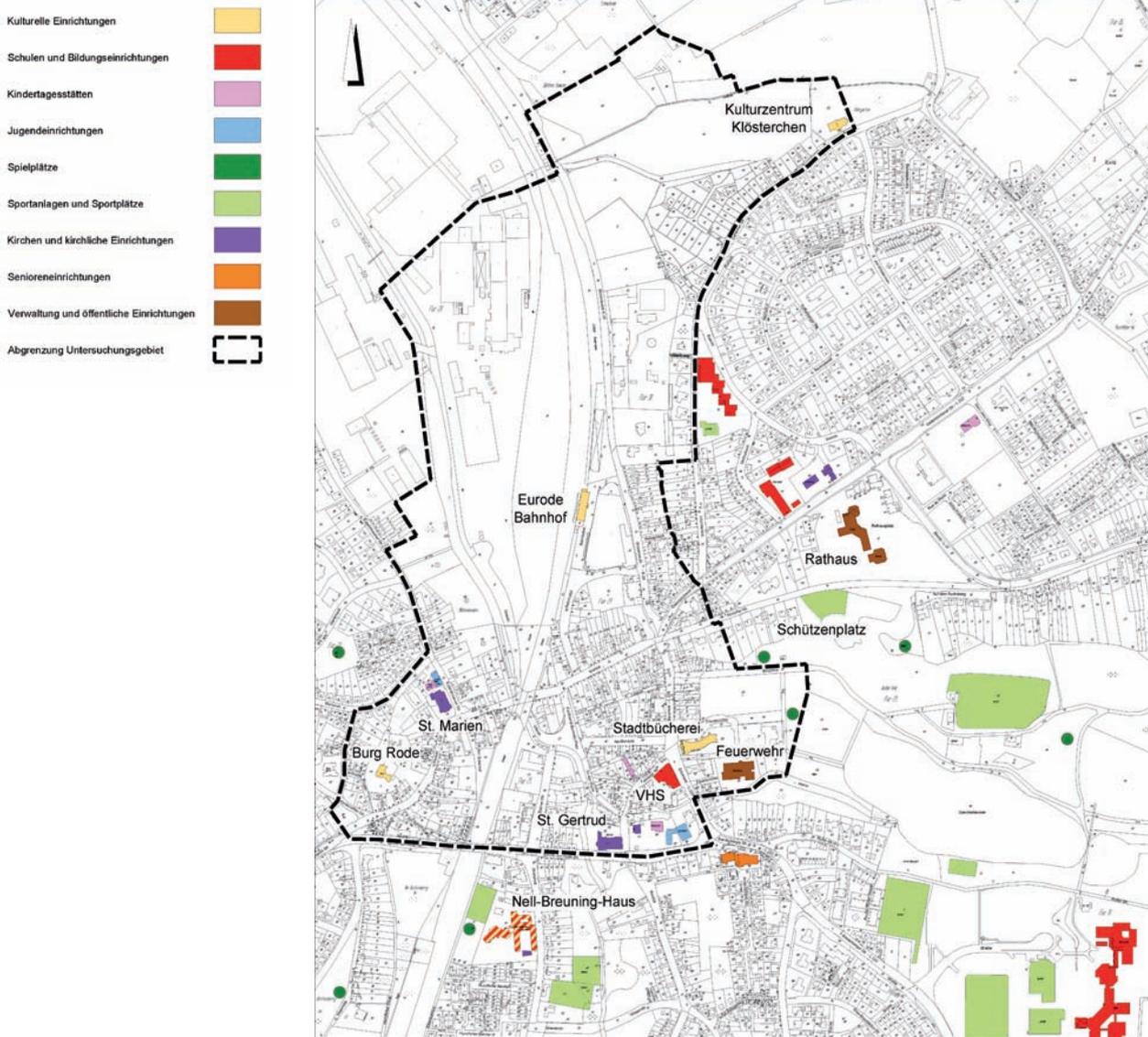


Abb. 22: Besondere Nutzungen, Sonderziele und Bereiche für Kinder und Jugendliche im Plangebiet

eigene Darstellung; Kartengrundlage Digitales Liegenschaftskataster © StädteRegion Aachen – Kataster- und Vermessungsamt

Unmittelbar südlich des Untersuchungsraums, an der Schütz-von-Rode-Straße, befindet sich eine Seniorenwohnanlage (Seniorenwohnheim 'Am Bockreiter'). Ebenfalls etwas weiter an der Wiesenstraße, am westlichen Ufer der Wurm, verfügt der Herzogenrather Tennisclub 52 e.V. über mehrere Sandplätze.

WOHNEN

Herzogenrath bietet als Wohnstandort bedingt durch die Nähe zum Oberzentrum Aachen und die hervorragende ÖPNV-Anbindung bei vergleichsweise geringen Grundstückspreisen eine hohe Attraktivität. Durch die städtebauliche Struktur bestehen von zahlreichen Wohnlagen aus kurze (teilweise fußläufige) Verbindungen bzw. durch die Hanglagen Blickbeziehungen in die grünen Naherholungsbereiche wie das Wurm- und das Broichbachtal.

Die Wohnungsnachfrage ist in Herzogenrath nach Aussagen der Stadtverwaltung nach wie vor ungebrochen. Auch wenn die Bevölkerungszahlen und -prognosen auf eine stagnierende bis sinkende Bevölkerungszahl bis 2030 hinweisen, steigt die Nachfrage nach Wohnraum stetig, insbesondere aufgrund sich verändernder Wohntrends und Anforderungen an den Wohnraum sowie bei bestimmten Zielgruppen (Singlehaushalten, Seniorenwohnungen in der Stadt, familienfreundliche Wohnungen).

Generell kann eine citynahe Ergänzung der Wohnbebauung zur Stärkung der (Wohnfunktion in der) Innenstadt beitragen. Das Plangebiet beinhaltet Bereiche mit einem hohen Potential zur Schaffung attraktiver Wohnverhältnisse. Hier sei insbesondere auf das in Teilen parkähnlich anmutende Betriebsgelände der Fa. Schmetz sowie freie Flächen angrenzend an die Wurm im Bereich der nördlichen Innenstadt oder in der südöstlichen Innenstadt verwiesen. Für die Wohnnutzung spricht außerdem, dass die Innenstadt hinlänglich über soziale Infrastrukturen und Nahversorgungsangebote verfügt.

Die Lage der industriellen Nutzungen in unmittelbarer Nähe zur nördlichen Innenstadt von Herzogenrath führt zu einem unmittelbaren Nebeneinander von Industrie, Gewerbe und Wohnen. Übergänge von großflächigen, gewerblich-industriell geprägten Strukturen in die Kleinteiligkeit der rundum liegenden Wohn- und Mischgebiete verlaufen teilweise fließend.

Dieses Nebeneinander von Industrie und Wohnen verlangt u.a. aufgrund der heute veränderten Anforderungen an den Immissionsschutz (BImSchG bzw. TA Lärm) die gegenseitige Rücksichtnahme beider miteinander in Konflikt stehender Nutzungen: zum einen den Erhalt / die Entwicklung gesunder Wohnverhältnisse, zum anderen die Vermeidung von Einschränkungen der Entwicklungsmöglichkeiten der in enger Wohnnachbarschaft emittierenden Gewerbebetriebe.

4.2.2. Stadtgestalt, Stadtraum und Möblierung

Ein wesentlicher Aspekt, der bei der zukünftigen Entwicklung der Innenstadt eine Rolle spielt, ist das Erscheinungsbild der Stadt, das sich auf ihre Attraktivität sowohl für Besucher, Kunden des örtlichen Einzelhandels, als auch für Einwohner, Unternehmen und die dort beschäftigten Arbeitskräfte auswirkt. Gleichzeitig ist das enge Nebeneinander von Orten der Arbeit und des Wohnens charakteristisch für diesen Stadtraum und wirkt für langjährige Einwohner identitätsstiftend.

Stadtgestalterisch weist der Stadtteil Herzogenrath-Mitte aufgrund seiner historischen Entwicklung und der Lage im Wurmatal ein vielschichtiges Erscheinungsbild auf, das Qualitäten aber auch deutliche Brüche enthält. Für große Teile des Stadtkerns ist eine mittelalterlich-kleinteilige Parzellenstruktur mit geschlossener 2-3-geschossiger Bebauung kennzeichnend. Der Mix aus jüngeren und historischen Bauepochen, die das Stadtbild markant überragende Burg, vielfältige Blickbeziehungen durch das Tal der Wurm sind Elemente, die im Gesamtbild zu einem unverwechselbaren, abwechslungsreichen Stadtraum beitragen. Brüche im Stadtbild entstehen durch den querenden Gleiskörper (z.T. in Hochlage), großflächige an die Innenstadt grenzende Industrieareale und einzelne untergenutzte Flächen.



Abb. 23: Kreisverkehr unter der Bahnbrücke
Foto: Stadt Herzogenrath

Kennzeichnend für Herzogenrath-Mitte ist auch die bewegte Topographie. Während der eigentliche Stadtkern rund um die Kleikstraße, der Gleiskörper und die Industrie- und Gewerbebetriebe in der Talsohle liegen, befinden sich auf den Terrassen und Anhöhen meist Wohnareale in offener Bauweise.

Der den Stadtkern durchquerende Gleiskörper verläuft auf einem bis zu 6,0 m hohen, teilweise durch Stützmauern gefassten Bahndamm. Dieser ist lediglich in der Kleikstraße und in der Schütz-von-Rode-Straße durchbrochen und bildet im Stadtraum eine ansonsten massive (Sicht-)Barriere.



Abb. 24: Stadtgestalterische Mängel zwischen Bahnhof und Kaufland
Foto: Stadt Herzogenrath

Die nördlich angrenzenden großflächigen Industrieareale sind – im Unterschied zu der kleinteiligen Bauungsstruktur der Innenstadt – durch großvolumige Baukörper und Infrastrukturen unterschiedlicher Epochen, vom Beginn der Industrialisierung Ende des 19. Jh. bis Ende des 20. Jh. geprägt. Insbesondere in den Verknüpfungsbereichen der Innenstadt mit den gewerblichen Nutzungen, wie bspw. im Bereich des Kreisverkehrs Kleikstraße mit der Albert-Steiner-Straße und in der Bicherouxstraße, stechen die durch das enge Nebeneinander von Industrie und Innenstadtnutzung entstehenden stadtgestalterischen Brüche ins Auge.

In der Bicherouxstraße bilden die Produktionsgebäude der Firma Schmetz mit hochwertigen parkähnlichen Freiräumen und der offenen villenartigen Bebauung einen stadtgestalterisch gelungenen Übergang zu den kleinteiligen Wohnquartieren östlich der Leonhardstraße / Dahlemer Straße. Dadurch, dass diese Gebäude teilweise in einem schlechten baulichen Zustand sind bzw. leerstehen, wird dieses stadtgestalterische Potenzial allerdings derzeit nicht ausgeschöpft.

Der öffentliche Raum in der Herzogenrather Innenstadt lässt erkennen, dass die letzten größeren Umgestaltungsmaßnahmen und Neumöblierungen bereits einige Zeit zurückliegen. An zahlreichen Stellen ist durch punktuelle Reparaturen ein 'Flickenteppich' in den Bodenbelägen entstanden.

Am östlichen Ende der Kleikstraße befindet sich neben einer Baulücke ein kleiner Spielbereich für Kinder mit zwei Wipptieren. Ansonsten sind im Innenstadtbereich – mit Ausnahme eines einzelnen Spielgerätes vor der Sparkasse – keinerlei Spielmöglichkeiten für Kinder oder sons-

tige speziell durch Kinder und Jugendliche nutzbare Möblierungen vorhanden.

Insgesamt ist die Möblierung in der Innenstadt von Herzogenrath-Mitte sowohl gestalterisch als auch hinsichtlich der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität veraltet und wenig ansprechend. Die Gitter-Sitzflächen einiger Bänke sind unbequem, daher werden diese relativ selten zum Verweilen genutzt. Teilweise sind Möblierungselemente wie Mülleimer beschädigt (verbeult, zerkratzt, nicht mehr gut verankert). Die Farbgebung in dunklem Tannengrün ist gestalterisch nicht ansprechend und wird den stadträumlichen Potenzialen der Innenstadt nicht gerecht.

Bis zu diesem Jahr erfolgte im Zentrum von Herzogenrath-Mitte die Straßenbeleuchtung durch mehrere verschiedene Leuchtenarten. Dadurch entstand kein harmonisches Bild des Stadtraums. Auch im Hinblick auf eine Reduzierung der Kosten für die Straßenbeleuchtung wurden nach Verhandlungen mit dem örtlichen Versorger enwor im Laufe des Jahres 2016 die Straßenlaternen ausgetauscht und bei dieser Gelegenheit mit LED-Technik ausgestattet. Abgesehen vom Ferdinand-Schmetz-Platz, der aufgrund seiner besonderen Bedeutung als städtischer Platz mit eigenen Leuchtenmodellen bestückt ist, finden sich im öffentlichen Raum von Herzogenrath-Mitte nun überall gleichartige Leuchten.

In Bezug auf die Beleuchtung in der Stadt sind allerdings weiterhin gewisse Mängel zu konstatieren. Stadtbildprägende Gebäude und Freiraumbereiche sind nicht ausreichend in Szene gesetzt, wodurch das Potenzial zur gestalterischen Inszenierung der Innenstadt unausgeschöpft bleibt. Darüber hinaus gibt es unzureichend beleuchtete Bereiche und Angsträume, die im Sinne der Kriminalprävention problematisch sind. Dies wurde sowohl im Rahmen einer Bürgerbeteiligung als auch bei einer Begehung mit einem Zuständigen der Polizei für den Themenbereich städtebauliche Kriminalprävention thematisiert. Diesen Handlungsbedarfen wurde in einem ersten Schritt durch die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzepts für die Herzogenrather Innenstadt begegnet (siehe 2.5.4).

4.2.3. Baustruktur

GEBÄUDEALTER

Im Untersuchungsraum finden sich Gebäude unterschiedlichster Altersklassen. In der Altstadt (insbesondere obere Kleikstraße) dominieren Gebäude von vor 1900, einige entstanden auch zwischen 1900 und 1945. Weiter in Richtung Bahn finden sich in größerer Zahl Gebäude ab Baujahr 1980. Hier haben in jüngerer Zeit in größerem Umfang bauliche Erneuerungen bzw. Entwicklungen stattgefunden.

In der unteren Kleikstraße östlich der Bahnlinie überwiegen Gebäude aus den Jahren 1900 bis 1945. Weitere Gebäude dieser Altersklasse sind auch in der Bicherouxstraße, auf der östlichen Straßenseite der Dammstraße sowie in der Schütz-von-Rode-Straße und der Albert-Steiner-Straße zu finden. Das Bahnhofsgebäude stammt aus dem Ende des 19. Jahrhunderts, es wurde wenige Jahre nach Eröffnung



Abb. 26: Kaum genutzte und veraltete Sitzgelegenheiten 'An der Wurm'
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 27: Nebeneinander verschiedener Leuchtenarten am Ferdinand-Schmetz-Platz
Foto: BKR



Abb. 28: Neue Leuchtenmodelle schaffen ein harmonisches Erscheinungsbild der Innenstadt
Foto: BKR



Abb. 29: Bahnhof Herzogenrath (erbaut ca. 1870)
Foto: BKR

der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach errichtet. Das 'Bockreiterzentrum', die Post sowie der weit überwiegende Teil der Bebauung in der Apolloniastraße und der Dammstraße entstanden zwischen 1945 und 1980. Die jüngsten Gebäude (Errichtung nach 1980) befinden sich im Südosten der Innenstadt (Afdener Straße, Erkenesmühle) in der Albert-Steiner-Straße (westliche Straßenseite) und in der Straße Am Schürhof. Auch der Kaufland-SB-Markt und die Bankfiliale im Norden der Innenstadt stammen aus jüngster Zeit.



Abb. 30: Fabrik- und Verwaltungsgebäude der Firma Schmetz von vor 1900
Foto: BKR

Im gewerblich genutzten Bereich nördlich der Innenstadt finden sich auf dem Gelände der Firma Schmetz mehrere alte Gebäude von vor 1900, die teilweise unter Denkmalschutz stehen. Die meisten Gebäude der Firma Schmetz, einschließlich der ehemaligen Fabrikantenvilla, stammen aus der Nachkriegszeit. Östlich an das Firmengelände anschließend sind Wohnhäuser vorhanden, die ebenfalls in der Nachkriegszeit errichtet wurden. Ganz im Nordosten des Untersuchungsraums findet sich noch das Kulturzentrum 'Klösterchen', das vor 1900 erbaut wurde.

Die Gebäude auf dem Saint-Gobain-Gelände sind fast alle jünger, sie wurden größtenteils in den 1960er bis 1980er Jahren erbaut. Eines der älteren Gebäude, eine Halle im südlichen Bereich aus der Zeit von 1900 bis 1945, wurde vor einiger Zeit abgerissen. Innerhalb des Untersuchungsraums ist nur noch das alte Verwaltungsgebäude im nördlichen Bereich als historischer Bau erhalten; dieses stammt aus der Zeit vor 1900.

BAUSUBSTANZ UND SANIERUNGSBEDARF

Zahlreiche Gebäude in der Altstadt, insbesondere in der Kleikstraße zwischen Bahnlinie und Burg, weisen einen deutlichen Sanierungsbedarf auf, da Unterhaltungs- und Modernisierungsarbeiten lange unterblieben sind. Dasselbe trifft auf zahlreiche Gebäude im übrigen Innenstadtbereich zu. Der ehemalige REWE-Markt sticht als besonders auffälliges Gebäude hervor. Für dieses Gebäude ist eine Umnutzung voraussichtlich aufgrund der notwendigen Sanierungsarbeiten wirtschaftlich nicht sinnvoll, so dass sich hier ein Abriss und Ersatzneubau anbietet. Dadurch könnte gleichzeitig eine Bebauung entstehen, die heutigen Nutzungsansprüchen genügt.



Abb. 31: ehem. REWE-Markt
Foto: Stadt Herzogenrath

Einige wenige Gebäude weisen weniger einen baulichen Sanierungsbedarf als vielmehr einen Modernisierungs- bzw. Gestaltungsbedarf auf, da ihr Erscheinungsbild negative Auswirkungen auf das Stadtbild hat. Dies trifft insbesondere auf den Flachbau des Sonnenstudios im Bereich der Bahnunterführung an der Kleikstraße zu.

Das 'Bockreiterzentrum' ist prinzipiell in einem akzeptablen bautechnischen Zustand. Die vorhandenen Flächen entsprechen aber größtenteils nicht den Anforderungen heutiger Einzelhandelsnutzungen, so dass ggf. aus funktionalen Gründen gewisse Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen erforderlich werden. Auch werden heutige Ansprüche an Energieeffizienz und Komfort nicht erfüllt.

Für das Gebäude Kleikstraße 68, das zuletzt komplett leergestanden hat, plant der Eigentümer Abriss und Neubau, mit dem voraussichtlich

bereits im Jahr 2016 begonnen werden soll. Auch für die Gebäude Eyselshovener Straße 5-7 ist voraussichtlich für 2017 der Abriss und eine Neubebauung geplant.

Die industriell genutzten Gebäude nördlich der Innenstadt weisen einen unterschiedlichen Erhaltungszustand auf. Die Produktions- und Verwaltungsgebäude von Saint-Gobain Glass, Saint-Gobain Sekurit und des HRDC weisen einen hohen Erneuerungsbedarf auf. Die veraltete, nicht energieeffiziente Gebäudesubstanz verursacht u.a. hohe Energiekosten. Für das HRDC bestehen bereits Pläne zu einer Modernisierung und Erweiterung.

Die Villa auf dem Schmetz-Gelände (Bicherouxstraße 63), in der bis vor ca. 6 Jahren die firmeneigene Werbeagentur untergebracht war, steht seit der Schließung der Agentur leer; es wurden nur in geringem Umfang Instandhaltungsarbeiten unternommen, weswegen bei einer Nachnutzung eine Kernsanierung durchgeführt werden muss. Die südlichste der drei Villen (Bicherouxstraße 61), die bis vor einigen Jahren eine private Kindertagesstätte beherbergte, befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die Kindertagesstätte musste damals wegen baulicher Mängel an einen andern Standort verlegt werden. Vor einer Umnutzung sind hier umfangreiche Sanierungsarbeiten notwendig. Die im rückwärtigen Bereich inmitten eines parkähnlichen Areals mit großen Bäumen liegende Villa aus den 1960er Jahren steht seit einigen Jahren leer. Der Bauzustand ist hier prinzipiell gut, allerdings sind insbesondere in energetischer Hinsicht Ertüchtigungen nötig.

Die Produktionsgebäude der Firma Schmetz weisen im Großen und Ganzen eine solide Baustruktur auf. Einige der nicht mehr benötigten Gebäude bieten sich daher für eine relativ kurzfristige Umnutzung an.

BARRIEREFREIHEIT

Die überwiegende Zahl der Gebäude im gesamten Innenstadtbereich verfügt – auch aufgrund des hohen Baualters – nicht über einen barrierefreien Zugang von der Straße her. Insbesondere in der unteren Kleikstraße und der Dammstraße betrifft dies in großem Umfang Gebäude mit Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss – ein Großteil der Geschäftslokale sind nicht stufenfrei zugänglich. In der oberen Kleikstraße sind aufgrund der Topografie überwiegend Stufen an den Eingängen vorhanden. Hier stellt eine barrierearme/-freie Gestaltung eine besondere Herausforderung dar. Nicht nur die Geschäfte und Gewerbebetriebe in den Erdgeschossen sind so für Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen nicht zugänglich. Es gibt auch kaum Wohnangebote für diese Personengruppen, da auch die Wohngebäude Barrieren aufweisen.

4.2.4. Denkmäler / Stadtbildprägende Gebäude

Im Untersuchungsraum sind verschiedene denkmalgeschützte Gebäude zu finden; diese haben im Allgemeinen gleichzeitig einen stadtbildprägenden Charakter. Besonders hervorzuheben sind hier die Burg Rode, die aufgrund ihrer exponierten Lage auf dem Hügel eine besondere Fernwirkung hat, sowie der Bahnhof, der als nördlicher Eingang



Abb. 32: Gebäude Kleikstraße 68 – Abriss und Neubau sind geplant
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 33: Zahlreiche Geschäftslokale sind nicht barrierefrei zugänglich, hier in der Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 34: Die Kirche St. Marien – prägendes Gebäude der oberen Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

Herzogenraths fungiert.

Auch das denkmalgeschützte Hotel-Restaurant 'Zur Brücke', das von der unteren Kleikstraße kommend den Eingang in die Altstadt markiert, sowie das ebenfalls denkmalgeschützte Gebäude Kleikstraße 36 auf der anderen Seite der Bahnlinie, das aus der Bauflucht hervortritt, prägen in besonderer Weise den Stadtraum. Die beiden denkmalgeschützten Kirchen St. Gertrud an der Schütz-von-Rode-Straße/Afdener Straße und St. Marien in der Altstadt sind ebenfalls wichtige Merkmale im Stadtkörper.



Abb. 35: Das Bockreiterzentrum prägt den Ferdinand-Schmetz-Platz
Foto: Stadt Herzogenrath

Weitere stadtbildprägende Gebäude sind insbesondere das 'Bockreiterzentrum', das mit seiner filigranen 50er-Jahre-Architektur den Ferdinand-Schmetz-Platz prägt, das Restaurant 'Seehof', das den Übergang in das Naherholungsgebiet Broichbachtal markiert, sowie eine Reihe typischer kleinteiliger Gebäudeensembles, bspw. in der Kleikstraße, der Dammstraße und der Bicherouxstraße.

Zwei der solitären Villengebäude auf dem Schmetz-Gelände stehen ebenfalls unter Denkmalschutz, sind jedoch teilweise in einem schlechten baulichen Zustand (s. vorheriges Kapitel), so dass eine denkmalgerechte Umnutzung oder Sanierung mit entsprechenden Kosten verbunden ist.



Abb. 36: Denkmalgeschützte Villa auf dem Schmetz-Gelände
Foto: BKR

4.2.5. Grün- und Freiflächen

Im engsten Innenstadtkern von Herzogenrath-Mitte gibt es nur in geringem Umfang Grün- und Freiflächen. Überwiegend findet man (teilweise baumbestandene) Grünflächen in den rückwärtigen Gartenbereichen, bspw. auf der Nordseite der unteren Kleikstraße (südlich des Parkplatzes Marbaise) oder hinter den Wohnhäusern an der Eyselshovener Straße. Neben der Kirche St. Gertrud ist dichter Baumbestand an der Wurm zu finden.

Eine kleine Grünfläche, die sich allerdings wegen ihres 'Restflächencharakters' nicht als grüner Aufenthaltsbereich eignet, befindet sich neben dem Parkplatz 'An der Wurm' (gegenüber dem ehem. Frantzen-Gelände). Von der Schütz-von-Rode-Straße verläuft ein schmaler Fußweg in einem Grünstreifen bis zur Bahnbrücke an der Kleikstraße. Hier ist keinerlei Aufenthaltsqualität gegeben, und durch die mangelnde Einsehbarkeit und unzureichende Beleuchtung wird der Bereich mit Einbruch der Dämmerung zu einem Angstrraum.

Im Zentrum des Stadtteils gibt es einige wichtige städtische Freiräume bzw. Plätze: Zum Einen den Ferdinand-Schmetz-Platz, der sich aufgrund seiner Größe auch für Veranstaltungen eignet und bspw. für den Wochenmarkt genutzt wird. Darüber hinaus den Kirchenvorplatz von St. Marien, der allerdings mit seiner derzeitigen Gestaltung die Rolle als Vorbereich eines markanten stadtbildprägenden Gebäudes nur unzureichend erfüllt. Der Parkplatz Bergerstraße bildet zwar einen großen offenen Raum, er ist aber stark versiegelt und es dominiert der Parkplatzcharakter. Dadurch mangelt es dem Übergang in das Naherholungsgebiet Broichbachtal an Qualität.

Größere Grün- und Freiräume befinden sich an den Rändern des Plangebiets bzw. unmittelbar an dieses angrenzend. Hier sind insbesondere das Wurmatal und das Broichbachtal zu nennen, die als hochwertige Naturräume der Naherholung dienen und eine Verbindung zu den großflächigen Grünräumen außerhalb der Siedlungsbereiche herstellen. Die Wurm durchfließt als Gewässerfreiraum die Innenstadt von Herzogenrath-Mitte, ist aber im Stadtraum wenig wahrnehmbar – dies ist teilweise den Notwendigkeiten des Hochwasserschutzes geschuldet. Es gibt bisher keinen durchgängigen Weg aus der Innenstadt in die nördlichen Naherholungsbereiche des Wurmtals. Dadurch ist dessen Potenzial für die Bewohner des Stadtzentrums nicht bequem nutzbar. Der Broichbach verläuft ab etwa der Erkensstraße verrohrt und ist im Stadtraum demnach überhaupt nicht präsent. Aufgrund der Tieflage ist eine Offenlegung des Broichbaches allerdings nicht realisierbar. Das Thema Wasser sollte daher zukünftig auf andere Art gestalterisch eingebunden werden.

Eine innenstadtnahe Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität bildet der 'Alte Friedhof' nördlich der Innenstadt, der im Rahmen der Euregionale 2008 hochwertig umgestaltet wurde. Er ist allerdings nicht ausreichend an das Zentrum angebunden und daher nicht sehr stark im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Auch das direkte Umfeld der Burg, das ebenfalls als Euregionale-Projekt umgestaltet wurde, mit der Freilichtbühne und den Grünräumen bildet einen hochwertigen Freiraum in der (Alt-)Stadt.

Nach der Schließung der Firma Vetrotex und der Realisierung eines Wohngebiets auf einer Teilfläche des ehemaligen Betriebsgeländes wurde nördlich des Wohngebiets zur Abgrenzung vom geplanten Gewerbegebiet ein Grünzug realisiert, der die Wohngebiete an der Dahlemer Straße mit der Bicherouxstraße verbindet und von einem Fuß- und Radweg durchquert wird. Vorhandene Gehölzbestände wurden in die Gestaltung integriert. Allerdings wird mit der Grünfläche auch der topografische Sprung zwischen dem neuen Wohngebiet und dem künftigen Gewerbegebiet überwunden, so dass hier keine größeren zusammenhängenden Flächen bestehen.

Im Zentrum von Herzogenrath-Mitte gibt es mit Ausnahme einer sehr kleinen Spielfläche an der Kleikstraße, neben der Zufahrt zum Parkplatz Marbaise, keine Kinderspielplätze. Zwei Spielplätze innerhalb des Plangebiets befinden sich am Rande des Broichbachtals, ein weiterer wurde vor Kurzem im Wohngebiet 'Dahlemer Straße' angelegt. In den Naherholungsbereichen unmittelbar außerhalb des Plangebiets sind an verschiedenen Stellen Spielplätze und teilweise auch Sportanlagen vorhanden. (s. auch Karte 'Besondere Nutzungen / Sonderziele / Bereiche für Kinder und Jugendliche')

4.2.6. Verkehrsanbindung / Ruhender Verkehr

ÖPNV

Herzogenrath-Mitte verfügt über eine sehr gute Schienenverkehrsanbindung: der Bahnhof Herzogenrath ist Haltepunkt für den Regionalexpress 4 der DB (Aachen – Dortmund über Mönchengladbach, Düs-



Abb. 37: Broichbachtal
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 38: Regionale
Freiraumstruktur
Darstellung BKR



Abb. 39: Grünfläche Alter
Friedhof
Foto: Stadt Herzogenrath

seldorf und Wuppertal) und für die Regionalbahnen 20 (Euregiobahn Stolberg – Heerlen / Eschweiler St. Jöris über Aachen) und 33 (Aachen – Duisburg), über die u.a. der Hauptbahnhof Aachen in 16 Min. und der Bahnhof Aachen-West in 7 Min. in viertelstündiger Taktung zu erreichen sind. Seit dem Jahr 2009 verkehrt ein IC zwischen Aachen und Berlin jeweils einmal täglich pro Richtung und hält dabei auch in Herzogenrath. Der Bahnhof verfügt u.a. über ein mit ca. 280 Stellplätzen ausgestattetes P&R-Parkhaus und einen Rendez-vous-Punkt zur Anbindung des SPNV an die Angebote des örtlichen ÖPNV-Netzes.

Fahrgastzahlenermittlungen des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) aus den Jahren 2007-2009 ergeben, dass im Durchschnitt an Werktagen 3.700 Fahrgäste am Bahnhof Herzogenrath ein- oder aussteigen, an Samstagen 2.460 Personen und an Sonn- und Feiertagen 1.760 Personen (verteilt auf die Bahnlinien RE 4, RB 20 und RB 33 / 24h-Mittelwert).

Das Angebot des ÖPNV am Rendez-Vous-Punkt umfasst insgesamt 9 Buslinien, die u.a. die Ortsteile von Herzogenrath und umliegende Orte an den Bahnhof anbinden. Eine Linie der niederländischen Veolia (Linie 30) verbindet als Linientaxi bzw. samstags und sonntags im Bedarfsverkehr mit telefonischer Anmeldung den Bahnhof Herzogenrath mit der Busstation Kerkrade. Am Bahnhof Herzogenrath besteht darüber hinaus inzwischen auch eine Fernbushaltestelle, von der aus eine Anbindung bspw. nach London besteht.

Verschiedene Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, Optimierung des ÖPNV-Netzes, Entlastung der Innenstadt und Verbesserung des Modal Split sind in Planung bzw. in der Umsetzung:

- dynamische Fahrgastanzeigen (Ankunfts- und Abfahrtszeiten)
- Angebot einer App (ASEAG mobil) zur unkomplizierten Information über Fahrtzeiten, Verspätungen etc. via Smartphone
- ÖPNV-Beschleunigung, Stufe II (bspw. Umrüstung von Signalanlagen mit Vorrangregelung für Busse)
- Optimierung der Zufahrt und Ausfahrt für Busverkehr zwischen Kaufland und P&R-Parkhaus
- Ausbau des SPNV durch neue Verbindungen (Ringschluss Euregiobahn nach Stolberg im Juni 2016, dadurch kürzere Verbindung in Richtung Köln möglich), Taktverdichtung, kürzere Fahrzeiten dank der bevorstehenden Elektrifizierung²⁵
- direkte Verbindung von Aachen nach Maastricht über Herzogenrath und Heerlen (RE 18 'Maastricht-Aachen-Express') ab 2018
- Förderung der e-Mobilität ('eMoVe', u.a. Angebot eines Carsharing-Elektroautos am Bahnhof Herzogenrath)
- MRX-Intercity Antwerpen-Aachen mit Halt in Herzogenrath mit Stärkung des Rendez-vous-Punkts Herzogenrath

²⁵ Auf Teilen der Strecke der Euregiobahn ist eine Elektrifizierung erst nach Verlegung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Merzbrück möglich.

Der Verkehrsentwicklungsplan für den Aachener Nordraum²⁶, der auch die grenzüberschreitenden Verkehre zwischen Parkstad Limburg und Aachener Raum betrachtete, datiert aus dem Jahr 2002 und ist somit veraltet. Eine neuere strategische Verkehrsentwicklungsplanung liegt nicht vor. Im Lärmaktionsplan für die Stadt Herzogenrath werden die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans wie folgt zusammengefasst:

"Das Konzept 2002 des Verkehrsentwicklungsplans hatte zum Ziel, das deutliche Übergewicht des Individualverkehrs 1992 (66 % gegenüber 34 % Umweltverbund) zu verringern, wobei insbesondere der ÖPNV- und Radverkehrsanteil durch Verbesserung der Infrastruktur erhöht werden sollte (ÖPNV auf 15 %, Radverkehr auf 8 %). Das Push+Pull-Szenario 2010 geht davon aus, die Anteile von Individualverkehr und Umweltverbund weitgehend ausgeglichen (51:49) zu gestalten. Der ÖPNV sollte dabei einen Anteil von 19 %, der Radverkehr 10 % und der Fußgängerverkehr 20 % erreichen. Die wesentlichen Vorschläge der Konzepte wurden inzwischen umgesetzt."

Der Lärmaktionsplan führt weiter aus: "Es gibt keine aktuellen Untersuchungen, die die Wirkungen der durchgeführten Maßnahmen belegen. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung ist nicht vorgesehen. Die grenzüberschreitende Verkehrsuntersuchung Nordraum Aachen/östliches Limburg (2002) zeigt allerdings eine deutliche Zunahme der Kfz-Verkehrsleistung in den letzten Jahren im Gesamttraum." (Richter-Richard 2011, S. 31f.)

STRASSENVERKEHR / MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Der Untersuchungsraum wird von der Hauptstraßenachse Herzogenraths (Schütz-von-Rode-Straße, Erkensstraße, Dammstraße, Geilenkirchener Straße) durchquert, über die Herzogenrath-Mitte an Merksteine, Übach-Palenberg und Alsdorf im Norden bzw. Nordosten sowie an Kohlscheid und Aachen im Süden angebunden ist. Dieser Straßenzug ist täglich sehr stark von Pkw- und Lkw-Verkehr belastet. Zu Stoßzeiten kommt es regelmäßig zu längeren Staus.

Weitere stark genutzte Straßen innerhalb des Untersuchungsraums sind die Bicherouxstraße, die die gewerblich-industriellen Flächen im Norden erschließt und eine weitere Anbindung Richtung Übach-Palenberg sowie in die Niederlande herstellt, und die Kleikstraße, insbesondere westlich der Bahnlinie. Die Eyselshovener Straße und die obere Kleikstraße werden viel von Bewohnern der Stadtteile Eyselshoven und Haanrade der niederländischen Nachbarstadt Kerkrade bzw. aus Richtung Heinsberg für Fahrten Richtung Aachen (Aachener Straße) genutzt. Daher ist die Kreuzung Eyselshovener Straße / Kleikstraße häufig überlastet. Inwieweit geänderte Straßenführungen bzw. Straßenneubauten zu einer Entlastung der Kreuzung beitragen und dadurch neue Gestaltungsoptionen für den Bereich rund um die Kirche Sankt Marien eröffnen können, ist ggf. gutachterlich zu prüfen.

Über die Bardenberger Straße, die im Südosten an den Untersuchungsraum anschließt, besteht eine Anbindung an die Anschluss-

²⁶ IVV / GOUDAPPEL COFFENG (2002): Grenzüberschreitende Verkehrsuntersuchung Parkstad Limburg / Nordraum Aachen, Aachen

stelle Broichweiden der A 44 Aachen – Mönchengladbach sowie an die B 57 (Aachen – Würselen – Alsdorf).

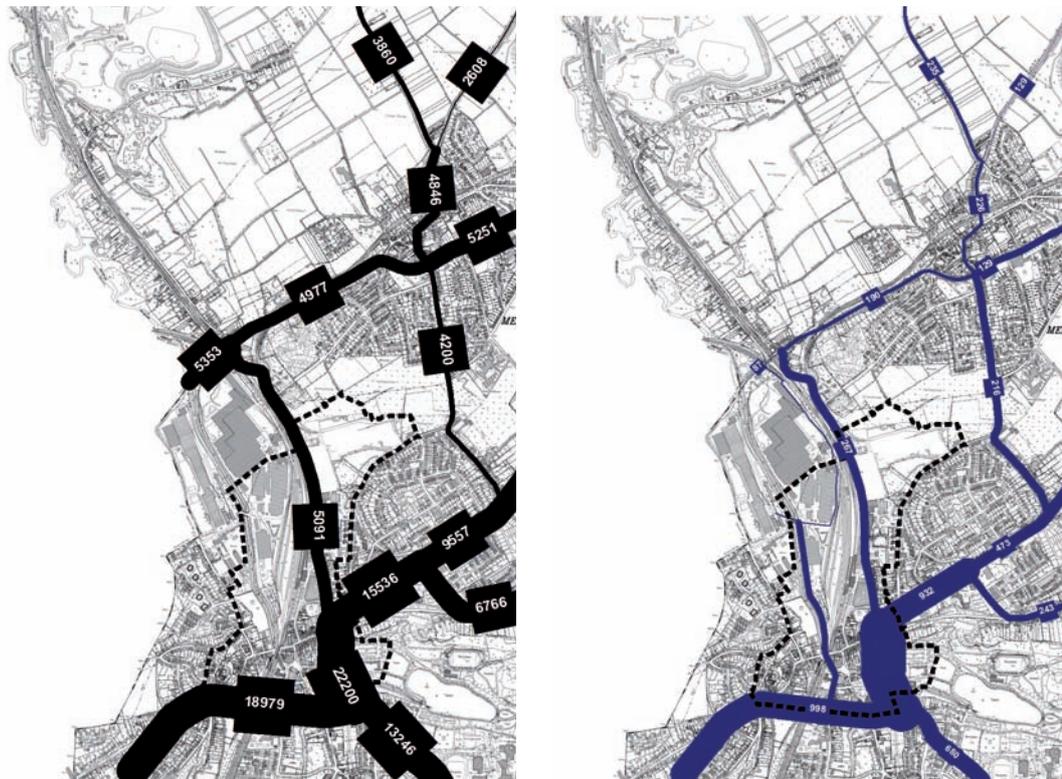


Abb. 40: Verkehrsaufkommen Hauptverkehrsstraßen Innenstadt Herzogenrath: Gesamt Kfz und Schwerlastverkehr (DTV) eigene Darstellung, Datenquellen: Straßenverkehrszählung 2010, Straßen.NRW / Stadtverwaltung Herzogenrath

RUHENDER VERKEHR

Es gibt im Untersuchungsraum eine größere Zahl an Stellplätzen bzw. Stellplatzanlagen, die unterschiedlich gut angenommen werden. Eine genaue Erhebung und Analyse wurde im Rahmen des Parkraumkonzeptes²⁷ durch das Planungsbüro Richter-Richard durchgeführt.



Abb. 41: P+R-Parkhaus am Bahnhof
Foto: Stadt Herzogenrath

Insgesamt stehen in Herzogenrath-Mitte 1.380 Stellplätze zur Verfügung, davon 188 im Straßenraum, 637 auf öffentlichen und 555 auf privaten Parkieranlagen. Es gibt im öffentlichen Verkehrsraum eine unübersichtliche Mischung aus elf unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen (unbewirtschaftet, Parken mit Parkscheibe, Parken mit Parkschein; bei den bewirtschafteten Stellplätzen gibt es dabei an den verschiedenen Standorten jeweils unterschiedliche Zeiträume und Höchstparkdauern).

Die mittlere Auslastung ergibt eine Stellplatznachfrage von 374 Parkständen (46 %). Die maximale Auslastung ergibt eine Stellplatznachfrage von 447 Parkständen (61 %). Es besteht demnach ein mehr als ausreichendes Parkraumangebot. Aus dem Abgleich von Angebot und Nachfrage ergibt sich ein rechnerischer Überschuss von 447 Parkständen bei Berücksichtigung der mittleren Auslastung. Geht man von

²⁷ Planungsbüro Richter-Richard (2016): Stadt Herzogenrath. Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte. Aachen

der maximalen Auslastung aus, existiert immer noch ein rechnerischer Überschuss von 324 Parkständen.

4.2.7. Fuß- und Radwegeverbindungen

Herzogenrath verfügt über ein gutes Netz an Fuß- und Radwegen, das in den letzten Jahren immer weiter entwickelt wurde (dies wird für den Fuß- und den Radverkehr in den nachfolgenden Absätzen gesondert beschrieben). In Teilbereichen mangelt es allerdings an der Durchgängigkeit, oder zu Fuß Gehende bzw. Rad Fahrende sind dem Autoverkehr zu stark untergeordnet. Insbesondere für die Wege von Kindern und Jugendlichen sowie von Senioren zu ihren spezifischen Zielen kann dies eine Schwierigkeit darstellen. Aufgrund der nicht optimalen Beleuchtung sind wichtige Wegeverbindung für zu Fuß Gehende oder Rad Fahrende nicht klar erkennbar oder wenig attraktiv. Durch bessere Beleuchtung, die bspw. auch Sehenswertes stärker ins Bewusstsein rückt, könnten das Zu Fuß Gehen und das Rad Fahren attraktiviert und weiter gefördert werden.

RADVERKEHR

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiges Ziel der Stadt. Herzogenrath wurde 2007 in die 'Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW' (heute 'Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen' – AGFS) aufgenommen. Im Hinblick auf das Ziel der AGFS "zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten"²⁸, verpflichtet sich die Stadt Herzogenrath damit, sich für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität einzusetzen. Dazu gehören bspw. eine immer stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme und die Verbesserung der Angebotssituation für Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn.

Die Stadt Herzogenrath verfügt über ein relativ dichtes Netz an Radwegen des Alltags- und Freizeitverkehrs, diese weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Teilweise handelt es sich um Schutzstreifen auf der Fahrbahn, teilweise um gemeinsam genutzte Fuß- und Radwege, teilweise um autofreie Wege, insbesondere im umgebenden Freiraum, wie bspw. die grenzüberschreitende Wurmtrale.

Im Lärmaktionsplan für die Stadt Herzogenrath²⁹ wird u.a. auf Maßnahmen im Radverkehr eingegangen, da die Förderung des Radverkehrs und somit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung in der Stadt haben kann. Gemäß den Aussagen des Lärmaktionsplans hat die Stadt Herzogenrath – teilweise gemeinsam mit anderen Baulastträgern – seit der Aufstellung des Lärminderungsplans im Jahr 2002 eine Reihe wichtiger Maßnahmen durchgeführt:

- kreisweites Radwegenetz mit Beschilderung gemäß Knotenpunktsystem umgesetzt – das System stammt aus Belgien, wurde

²⁸ Homepage der AGFS, www.agfs.de, abgerufen am 10.03.2016

²⁹ Planungsbüro Richter-Richard (2011): Lärmaktionsplan Stadt Herzogenrath. Endbericht. Aachen

dann in Südlimburg eingeführt und im Rahmen der Wurmtroute länderübergreifend auch in Herzogenrath installiert (kontinuierliche Umsetzung und Verbesserung),

- Neubau Radweg an L 223, Bardenberger Straße, Abschnitt Schütz-von-Rode-Straße bis Schulzentrum, beidseitig 2004 fertiggestellt,
- Neubau Radweg L 232, Schütz-von-Rode-Straße, 2005 mit fahrradfreundlichen Knotenpunktösungen fertiggestellt,
- Ausbau Radweg 'Alte Bahn' zwischen Raiffeisenstraße und Weststraße, 2007 fertiggestellt,
- Ausbau Radweg 'Alte Bahn' zwischen Feuerwehr und Kaiserstraße in 2007 fertiggestellt,
- Rad-/Gehweg Mühlenbachstraße, Abschnitt Haus-Heydenstraße bis Horbach, in Verbindung mit dem Euregionale-Projekt Pferdelandpark.

(Richter-Richard 2011, S. 32f.)

Seitdem sind einige weitere Maßnahmen umgesetzt worden. Zum Beispiel wurde der Radweg entlang der Bicherouxstraße (K 29) im Jahr 2010 neu gebaut; dabei wurden die Bedürfnisse des Radverkehrs besser berücksichtigt (bspw. Führung des Radverkehrs auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn). Des Weiteren wurden an zahlreichen Stellen kleinere Maßnahmen durchgeführt, insbesondere im Bereich der Beschilderung und Markierung oder zur Verbesserung der Einsehbarkeit an Kreuzungen o.ä.



Abb. 42: Fahrradabstellanlagen am Bahnhof
Foto: Stadt Herzogenrath

Die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt ist erhöht worden. Am Bahnhof Herzogenrath sind zahlreiche Fahrradbügel, teilweise überdacht, sowie 22 abschließbare Miet-Fahrradboxen und 8 abschließbare Lademöglichkeiten für e-Bike-Akkus vorhanden. Weitere Fahrradbügel sind in der Innenstadt an verschiedenen Standorten vorhanden, meist als Gruppe von 2 Fahrradbügeln pro Standort.



Abb. 43: E-Bike-Ladestation am Bahnhof
Foto: Stadt Herzogenrath

Gemeinsam mit der Stadt Aachen und der Städteregion Aachen hat sich die Stadt Herzogenrath beim Land NRW im Rahmen eines Planungswettbewerbs für die Förderung eines Radschnellwegs beworben. Der Radschnellweg zwischen Aachen und Herzogenrath ist in die Förderung aufgenommen worden. Die Ausführungsplanung und die Realisierung des Radschnellwegs werden durch das Land zu 80 % gefördert.

Derzeit wird eine vertiefte Machbarkeitsstudie erarbeitet, bei der Trassenvarianten im Detail geprüft werden. Auch Vorschläge von Bürgern wurden bei der Auswahl der genauer zu prüfenden Trassierung berücksichtigt. Auf der Grundlage der untersuchten Trassenvarianten werden im Sommer 2016 die Potenzialanalyse und die Umweltverträglichkeitsstudie ergänzt, so dass im Herbst eine abschließende Machbarkeitsstudie vorliegen soll. Dann können die Projektpartner politisch entscheiden, ob die Planungen am Radschnellweg fortgesetzt werden sollen.

FUSSWEGE

Es gibt in der Innenstadt von Herzogenrath ein Netz von Fußwegeverbindungen, die größtenteils auf den öffentlichen Straßen geführt werden. Darüber hinaus gibt es einige vom Autoverkehr unabhängige Fußwege, die im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sinnvoll sind; manche davon weisen allerdings einen schlechten Zustand auf. Teilweise sind die Bodenbeläge veraltet und beschädigt, die Wege sind schlecht ausgeleuchtet und leiden unter einer fehlenden sozialen Kontrolle – insbesondere der schmale Weg von der Kleikstraße zum Parkplatz Am Schürhof stellt einen Angstraum dar. Auch der Weg östlich des Bahndamms, der hinter dem Parkhaus Albert-Steiner-Straße und der Post vorbei von der Schütz-von-Rode-Straße Richtung Uferstraße führt, ist nicht einsehbar und ab der Dämmerung ein Raum, der gemieden wird.

Auch an anderen Stellen im Stadtgebiet besteht Handlungsbedarf, um das Zu-Fuß-Gehen attraktiver zu machen. Hierzu gehören bspw. Bereiche, in denen es aufgrund der unklaren Flächenaufteilung zu Konflikten zwischen Fußgänger- und Pkw-Verkehr kommt, wie bspw. der Weg von der Kleikstraße über den Parkplatz Marbaise zum Kaufland-Markt. Hier kommt es durch die Führung des Pkw-Verkehrs aus der Kleikstraße (die ab der Bahnhofstraße als Einbahnstraße ausgebildet ist) über den Parkplatz auf einer gemeinsamen Fläche mit den Fußgängerströmen immer wieder zu problematischen Situationen.

Reine Fußgängerbereiche bestehen auf dem Ferdinand-Schmetz-Platz und vor der Kirche St. Gertrud. Darüber hinaus gibt es kleine untergeordnete und unbefestigte Fußwege: einen das Wurmfer begleitenden Weg im Bereich der Post und einen Weg entlang der Bahnlinie, von der Kleikstraße zur Schütz-von-Rode-Straße am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets.

Insgesamt mangelt es in Herzogenrath an einer Fußwegeverbindung in Ost-West-Richtung nördlich der Innenstadt. Für die Wohngebiete westlich der Bahnlinie ist der Weg zum Bahnhof teilweise sehr weit, was für manche Bewohner die Nutzung des Schienenverkehrs unattraktiv macht. Im Zuge der Entwicklung eines Wohngebiets auf dem ehemaligen Vetrotex-Gelände (Bebauungsplan 'Dahlemer Straße') wurde in dem nördlich angrenzenden Grünzug, der das Wohngebiet vom geplanten Gewerbegebiet abgrenzt, ein Fuß- und Radweg realisiert. Dieser stellt eine Verbindung der Wohngebiete an der Dahlemer Straße zur Bicherouxstraße und zum Bahnhof her. Allerdings fehlt hier bisher eine Beleuchtung.

Die kürzeste Verbindung aus der Innenstadt in das Naherholungsgebiet Broichbachtal im Osten führt durch die Ladestraße und die Bergerstraße. Diese Fußwegeverbindung lässt Qualität vermissen, insbesondere die Ladestraße mit ihren unterschiedlichen und schadhafte Bodenbelägen, mit dem Sammelsurium unterschiedlicher Lampentypen und mit den unangenehmen dunklen Durchgängen zum Ferdinand-Schmetz-Platz und zur Dammstraße, wird ihrem Potenzial als unkomplizierte Fußwegeverbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen nicht gerecht. Für Ortsunkundige ist die Nähe des hochwertigen Frei-raums überhaupt nicht spürbar.



Abb. 44: Fußweg zum Parkplatz Am Schürhof als Angstraum

Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 45: Zufahrt und Zuwegung zum Parkplatz Villa Marbaise

Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 46: Ladestraße mit Blick Richtung Dammstraße

Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 47: Bergerstraße: im Hintergrund der Durchgang zur Ladestraße

Foto: Stadt Herzogenrath

4.3. Stadtökologische Analyse / Umweltsituation

4.3.1. Wasser

Gemäß den Daten des Fachinformationssystems ELWAS³⁰ (elektronisches wasserwirtschaftliches Verbundsystem für die Wasserwirtschaftsverwaltung in NRW) des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW sind weder Wurm noch Broicher Bach in einem guten Zustand.

Der ökologische Zustand der Wurm wird in der Gesamtbewertung im Verlauf innerhalb des Stadtgebiets von Herzogenrath als 'unbefriedigend' eingestuft, der des Broicher Baches in seinem gesamten Verlauf als 'schlecht'. In Bezug auf den chemischen Zustand werden beide Gewässer in der Gesamtbewertung als 'nicht gut' bewertet.



Abb. 48: Die Wurm im Bereich Ferdinand-Schmetz-Platz / „An der Wurm“
Foto: Stadt Herzogenrath

Die Gewässerstrukturgütekartierung (2011-2013) zeigt den Abschnitt der Wurm innerhalb des zentralen Innenstadtbereichs als 'sehr stark' bzw. 'vollständig verändert'. Nur südlich außerhalb des Betrachtungsgebiets des integrierten Handlungskonzeptes befinden sich 'mäßig' oder 'gering veränderte' Abschnitte. Der Broicher Bach wird innerhalb des Siedlungsraums ebenfalls als 'sehr stark' bzw. 'vollständig verändert' dargestellt. Im Broichbachtal wechseln sich 'stark' oder 'deutlich veränderte' Abschnitte und nur sehr kleine 'mäßig veränderte' Abschnitte ab.

Die Wurm verläuft aus Gründen des Hochwasserschutzes im Bereich des Innenstadt in einem tiefliegenden, beidseitig von Stützmauern eingefassten Gewässerbett. Sie ist daher größtenteils nur wahrnehmbar, wenn man direkt an die Kante herantritt. Erst nördlich der Kleikstraße verläuft sie in einem von Grünelementen begleiteten, begradigten Gewässerbett, das von Böschungen eingefasst ist.

Der Broicher Bach, der von Osten her in das Stadtgebiet eintritt und im Bereich des Ferdinand-Schmetz-Platzes in die Wurm mündet, ist im Bereich der Innenstadt verrohrt und im Stadtraum daher nicht wahrnehmbar.

4.3.2. Lärm

Immissionsempfindliche Nutzungen wie Wohnen, Schulen oder Pflegeeinrichtungen im Plangebiet und seinem näheren Umfeld sind Einwirkungen aus Gewerbe-, Schienen- und Straßenverkehrslärm ausgesetzt. Der im Wesentlichen in der Talsohle erzeugte Lärm breitet sich aufgrund der topografischen Gegebenheiten und vorhandener abschirmender Bebauung sehr unterschiedlich aus. Mit Blick auf die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse sind hier einerseits immissionsschutzrechtliche Anforderungen zu beachten, gleichzeitig können in bestehenden Gemengelagen nicht die gleichen schalltechnischen Schutzniveaus / -maßstäbe geltend gemacht werden wie etwa in neu geplanten Wohnquartieren am Siedlungsrand. Zudem dürfen Umnutzungen innerhalb des Plangebiets nicht dazu führen, dass der

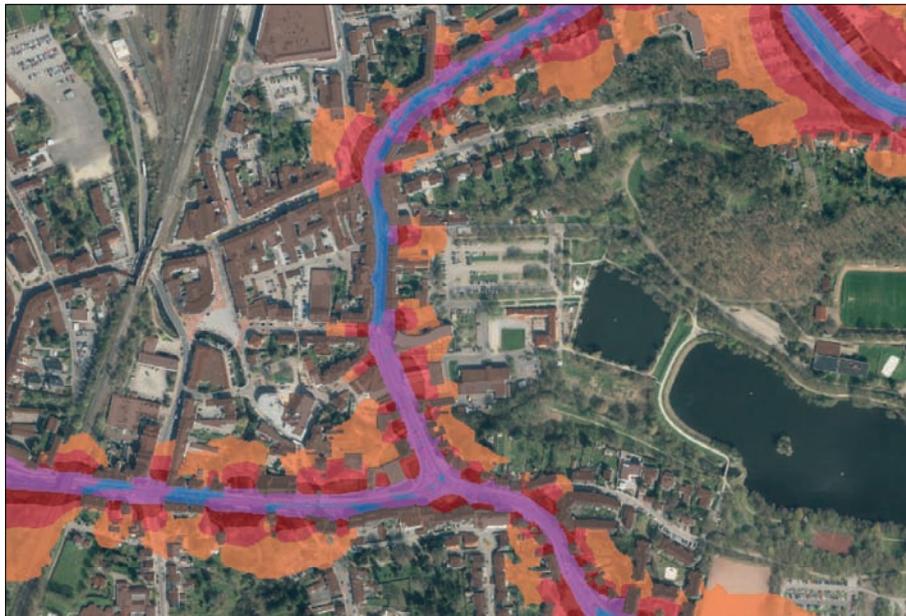
³⁰ www.elwasweb.nrw.de; Zugriff am 24.02.2016

genehmigte Bestand der Gewerbe- und Industriebetriebe und deren zukünftige Entwicklungsabsichten gefährdet werden.

VERKEHRSLÄRM

Straßenverkehr

Gemäß Umgebungslärmkartierung NRW (Stand 2014) weist der Hauptdurchfahrtsweg durch Herzogenrath-Mitte hohe Lärmpegel auf.



Straßenverkehr 24h

L_{den} / dB(A)

Orange	> 55 ... <= 60
Red	> 60 ... <= 65
Dark Red	> 65 ... <= 70
Purple	> 70 ... <= 75
Blue	> 75

Gebäude

Gemeindegrenzen

Abb. 49: Lärmbelastung im 24h-Mittel (L_{den})

Umgebungslärmkartierung NRW, Stadt Herzogenrath (unter: www.umgebungslarm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm, abgerufen am 23.03.2016)

Die Bicherouxstraße (K 29) erzeugt bei einer täglichen Belastung von 5.100 Kfz ebenfalls in deutlichem Maße Straßenverkehrslärm, wird aber in der Umgebungslärmkartierung als Kreisstraße nicht erfasst. Als Hupterschließung der nördlich gelegenen Industrieareale weist sie einen relativ hohen Anteil von 10 % an Güter- und Schwerlastverkehr auf³¹. Zu der westlich verlaufenden Eygelshovener Straße sagt der Lärmaktionsplan der Stadt Herzogenrath aus dem Jahr 2011³² aus, dass tägliche Belastungen von über 8.400 Kfz nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können.

Die Glasstraße dient ausschließlich der Anbindung des Saint-Go-bain-Betriebsgeländes an das Verkehrsnetz. Aufgrund dessen ist hier von einem relativ hohen Schwerlastverkehrsanteil auszugehen. .

Bahnverkehr

Auf dem Streckenabschnitt der Bahnlinie Aachen-Mönchengladbach bzw. Aachen-Heerlen verkehren Personen- und Güterverkehrszüge im regionalen und überregionalen Verkehr. Für das Prognosejahr 2025 gibt die Deutsche Bahn in ihrem Betriebsprogramm 2025 179 Zugbewegungen tags und 32 Zugbewegungen nachts an.

³¹ Straßenverkehrszählung, Straßen.NRW, 2010

³² Planungsbüro Richter-Richard (2011): Lärmaktionsplan Stadt Herzogenrath. Aachen



Abb. 50: Die Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach ist eine Lärmquelle im Plangebiet
Foto: BKR

Gemäß Umgebungslärmkartierung NRW (Stand 2014) erzeugt der Schienenverkehr unmittelbar im Gleisbereich am Tag Pegel L_{den} von > 75 dB(A), nachts Pegel L_{night} von > 70 dB(A). An den Fassaden im Nahbereich werden teilweise Werte von 70 bis 75 dB(A) tags und 65 bis 70 dB(A) nachts erreicht. Da unmittelbar entlang der Schienenwege nur auf einigen Teilflächen Wohnhäuser vorhanden sind, sind von dieser Lärmbelastung bisher nur relativ wenige Anwohner betroffen. Im Falle einer Entwicklung neuer Wohngebiete im räumlichen Umfeld der Bahnstrecke würde sich die Zahl der Betroffenen entsprechend erhöhen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans 'Dahlemer Straße' wird laut dem im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erbrachten schallimmissionstechnischen Fachbeitrag³³ der schalltechnische Orientierungswert für die Tagzeit von 55 dB(A) flächendeckend in allen Berechnungshöhen eingehalten. Zur Nachtzeit ist u.a. aufgrund des hohen Güterverkehrsanteils davon auszugehen, dass der Orientierungswert von 45 dB(A), mit Ausnahme des östlichsten Teils des Plangebiets, überschritten wird. Zur Gewährleistung der erforderlichen Ruhe in den schutzbedürftigen Gebäuden enthält der Bebauungsplan I/55 'Dahlemer Straße' Festsetzungen zum passiven Schallschutz (Lärmpegelbereiche).

Aus den Isophonenkarten des Fachbeitrags zum Bebauungsplan 'Dahlemer Straße' ist die Schallausbreitung des Schienenverkehrslärms in den nördlichen Teil des Schmetz-Geländes ebenfalls ersichtlich. Zu erkennen ist, dass aufgrund der abschirmenden Wirkung der Schmetz-Betriebsgebäude und des P&R-Parkhauses an der Biche-rouxstraße zur Tagzeit auch hier der Orientierungswert für Allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) eingehalten wird. Zur Nachtzeit ist von einer flächendeckenden Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) und in großen Teilen von einer Überschreitung der Orientierungswerte für eine Mischung (50 dB(A) nachts) auszugehen.

Zusammenfassung Verkehrslärm

Die Immissionsgrenzwerte³⁴ der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts in einem Mischgebiet bzw. 59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts in einem Allgemeinen Wohngebiet werden gemäß den Angaben aus der Umgebungslärmkartierung durch die Immissionen des Schienen- sowie des Straßenverkehrs an vielen Stellen im Untersuchungsraum heute deutlich überschritten. Negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner sind bei diesen Lärmwerten nicht ausgeschlossen.

³³ IBK Schallimmissionsschutz (2012): Schallimmissionstechnischer Fachbeitrag im Rahmen des Bebauungsplans I/55 'Dahlemer Straße': Ermittlung und Beurteilung der Immissionen im Plangebiet aus den Schienenverkehrsgeräuschen der Eisenbahnstrecke Aachen-Mönchengladbach im Rahmen der Bauleitplanung nach DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), Alsdorf,

³⁴ Die Immissionsgrenzwerte bzw. Lärmvorsorgengrenzwerte der 16. BImSchV gelten nur beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen und haben in der Bestandssituation keine rechtliche Bedeutung. Sie können aber als Anhaltspunkt für die Einschätzung der Belastung genommen werden.

Auf dem Glaswerkeparkplatz werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Mischgebiet von 50dB(A) nachts überschritten. Auf dem Post-Areal ist eine noch deutlichere Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte festzustellen.

Die deutsche Bahn sieht im Schienenabschnitt Herzogenrath Mitte keine kurzfristigen Lärminderungsmaßnahmen vor, mit der Ausnahme der im Jahr 2010 umgesetzten Entdröhnung der Bahnbrücke über die Kleikstraße. Langfristig sind seitens der Deutschen Bahn in der Nähe des Plangebiets Lärminderungsmaßnahmen auf den Abschnitten zwischen der Straße Hundforter Benden und Bahnhofstraße sowie von der Straße Lange Hecke bis Nivelsteiner Weg geplant. Da jedoch bei den Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ein hoher Nachholbedarf besteht, ist mit einer Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen auf den o.g. Streckenabschnitten nicht innerhalb der nächsten 20 Jahre zu rechnen.

Angesichts des fehlenden Rechtsanspruchs auf Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen und Straßen beschränkt sich der Handlungsspielraum der Stadt auf den Einsatz aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen (Wohn-)Gebieten, u.a. durch Anordnung von lärmabschirmenden Gebäuderiegeln, Lärmschutzwänden oder durch Festsetzung von Lärmpegelbereichen für die Wohnbebauung im Rahmen der Bauleitplanung.

GEWERBELÄRM

Saint-Gobain

Die bedeutendste Quelle von Gewerbelärm im Plangebiet ist die Firma Saint-Gobain mit den beiden Werken Saint-Gobain Glass und Saint-Gobain Sekurit. Relevante Lärmquellen sind neben dem Betrieb der Produktionsanlagen und Lüfter die Werksverkehre zur An- und Ablieferung auf den jeweiligen Geländen. Nach Angaben der Produktionsleitung erfolgen die Anlieferung von Rohmaterial (Sand) und der Abtransport der Produktionserzeugnisse ausschließlich tagsüber von 6.00 bis 22.00 Uhr. Hinzu kommen Mitarbeiterverkehre, die aufgrund des Schichtbetriebs auch zur Nachtzeit stattfinden.

Die Genehmigungsbescheide aus den Jahren 1987 und 1990 für die Anlage zur Herstellung von Spiegelglas nach dem Floatverfahren legen für das nächstgelegene Wohnhaus Eygelshovener Str. 46 einen maximalen Geräuschpegel von 45 dB(A) nachts und 60 dB(A) tags für die Gesamtheit der Werksanlagen (einschl. Filteranlagen und Versandhalle) fest.

Eine im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan I/55 'Dahlemer Straße' erarbeitete gutachterliche Stellungnahme ermittelte für den westlichen Rand des o.g. Bebauungsplans einen aus der Schallbelastung aus Richtung der Saint-Gobain-Werke resultierenden Beurteilungspegel von < 46 dB(A) tags und < 41 dB(A) nachts.

Gemäß im Dezember 2015 durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen³⁵ ist auf dem Glaswerkeparkplatz auf der anderen Seite

³⁵ Werner Genest und Partner Ingenieurgesellschaft mbH – GENEST (2016):

der Wurm der Gewerbelärm der Saint-Gobain-Werke nicht explizit wahrnehmbar bzw. als solcher identifizierbar. Es dominieren die Verkehrslärmimmissionen (Schiene und Straße).

Nadelfabrik Schmetz

Die Fa. Schmetz arbeitet derzeit im Einschicht-Betrieb zur Tagzeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Ein Zwei-Schicht-Betrieb könnte ggf. bei guter Auftragslage erforderlich werden, dieser würde jedoch ebenfalls maximal in der Tagzeit stattfinden, sodass nach Angaben der Geschäftsführung zur Nachtzeit Aktivitäten innerhalb und außerhalb der Produktionshallen sowie der Betrieb haustechnischer Anlagen ausgeschlossen werden können.

Für den westlichen Rand des Bebauungsplans I/55 'Dahlemer Straße' wurde eine aus Richtung des Schmetz-Geländes resultierende Schallbelastung von < 50 dB(A) tags ermittelt (Lüftungsanlage plus Lärm An- / Ablieferung).

Aus genehmigungsrechtlicher Sicht liegt für das Schmetz-Werk eine Betriebsgenehmigung für einen Dreischichtbetrieb vor. In den Genehmigungsunterlagen werden zwei maßgebliche Immissionsorte in der Umgebung des Schmetz-Geländes genannt: Am Wohnhaus Saarstr. 25 sind die Immissionsrichtwerte für ein Gewerbegebiet einzuhalten (65 dB(A) tags / 50 dB(A) nachts) und am Wohnhaus Rodastr. 6 legt die letzte Betriebsgenehmigung (1980) die Einhaltung der Immissionsrichtwerte für ein Allgemeines Wohngebiet (55 dB(A) tags / 40 dB(A) nachts) fest.

Zusammenfassung Gewerbelärm

Maßgeblich für die Beurteilung der Lärmsituation hinsichtlich des Gewerbelärms ist die Betrachtung des Zusammenwirkens aller Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets. Da keine entsprechende Gesamt-Gewerbelärmkarte für das Plangebiet und sein Umfeld vorliegt, sind die vorhandenen Beurteilungspegel im Einzelfall zu ermitteln.

Die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplan I/55 'Dahlemer Straße' erstellte gutachterliche Stellungnahme ermittelte bezüglich der Überlagerung der Geräuschimmissionen aus den im Umfeld vorhandenen gewerblichen Anlagen für den westlichen Rand des Baugebiets Dahlemer Straße einen Beurteilungspegel von < 41 dB(A) nachts und < 52 dB(A) tags.

Gemäß den im Jahr 2016 durchgeführten Messungen ist auf dem heutigen Glaswerkeparkplatz das Saint-Gobain-Werk nicht als eigenständige gewerbliche Lärmquelle identifizierbar. In diesem Bereich des Untersuchungsraums dominieren – ebenso wie weiter südlich am Post-Areal – die Verkehrslärmimmissionen.

4.3.3. Altlasten

Im Fachinformationssystem stoffliche Bodenbelastung (FIS StoBo NRW) werden für Herzogenrath zwei Standorte mit stofflichen Bodenbelastungen aufgeführt, die beide außerhalb des Untersuchungsraums liegen³⁶. Ein Standort befindet sich unmittelbar nördlich des Plangebiets, östlich des Umspannwerks. Der zweite Standort liegt im Broichbachtal rund 650 m östlich des Seehof-Restaurants.

Die langjährige gewerblich-industrielle Nutzung im Untersuchungsraum führt dazu, dass ein relativ großer Anteil an Flächen als Altlastenverdachtsfläche im Altlastenkataster der StädteRegion Aachen geführt wird, hierzu zählen erwartungsgemäß die Flächen von Saint-Gobain und der Firma Schmetz. Zu den Verdachtsflächen liegen teilweise keine genaueren Erkenntnisse oder Bodenuntersuchungen vor. Kleinere Verdachtsflächen verteilen sich aber auch im übrigen Untersuchungsraum. Deren Einstufung beruht meist auf gewerblichen Vornutzungen, aufgrund derer Bodenbelastungen nicht ausgeschlossen werden können, ohne dass das Vorhandensein von Altlasten bzw. Bodenbelastungen tatsächlich nachgewiesen ist. Ggf. ist im Falle von Umnutzungen oder Erdarbeiten einzelner Flächen eine gutachterliche Begleitung notwendig.

Die Bodenbelastungen auf dem ehemaligen Vetrotex-Areal sind im Zuge des Rückbaus der Anlagen saniert worden. Die Flächen sind für eine neue gewerbliche Nutzung vorbereitet.

4.4. Bereits durchgeführte Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind innerhalb des Plangebiets in den letzten Jahren bereits durchgeführt worden:

- Sanierung Bahnhofsgebäude und Einrichtung Forum für Kunst und Kultur (2007)
- Aufwertung im Bereich der Burg im Rahmen der Euregionale (2008)
- Anlage Grünfläche Alter Friedhof (Euregionale 2008)
- Abriss und Neubebauung auf dem ehem. Frantzen-Gelände (2009-2011)
- Abriss und Sanierung der ehem. Vetrotex-Flächen (2011-2013)
- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz / barrierefreier Umbau
- Entwicklung Wohngebiet Dahlemer Straße (seit 2013)

³⁶ www.stobo.nrw.de; Zugriff am 25.01.2016

4.5. Zusammenfassung Bestandsanalyse – SWOT

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> - regionale Einbindung (Nähe zur Stadt Aachen und zu übergeordneten Verkehrswegen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Probleme in der Anbindung durch Überlastung der Verkehrswege 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau SPNV und ÖPNV verbessert die Anbindung - vorliegende Gutachten und Konzepte bieten hilfreiche Leitlinien 	<ul style="list-style-type: none"> - in das Plangebiet ragende LSG und topografische Gegebenheiten behindern/erschweren ggf. Entwicklungen
Sozio-ökonomische Situation	<ul style="list-style-type: none"> - überdurchschnittlicher Anteil von Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter - aktive Vereinsstruktur - Branchenvielfalt - gewachsene gewerbliche Bereiche - umfassendes Bildungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> - überdurchschnittlicher Seniorenanteil im Vergleich mit der Gesamtstadt - niedrige Quote an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten - hohe Arbeitslosenquote im Vergleich mit der Gesamtstadt - niedriger Kaufkraftindex 	<ul style="list-style-type: none"> - stärkere soziale Durchmischung der Wohnbevölkerung durch neue Wohnangebote - Prognose einer stabilen Bevölkerungszahl - steigender Familienanteil - Arbeitsplatzpotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> - vergleichsweise hoher Anteil von Bürgern mit Migrationshintergrund kann zu Integrationsproblemen führen - bei mangelnden Wohnangeboten für die Mittelschicht Konzentration sozial benachteiligter Gruppen im Plangebiet
Immobilienmarkt	<ul style="list-style-type: none"> - günstige Bodenpreise und Mieten - bevorzugter Wohnstandort für Familien bei Neubauten - breit gefächertes Angebot an Gewerbeimmobilien 	<ul style="list-style-type: none"> - viele veraltete, tlw. kleine Wohnungen - wenig Wohnangebote für Familien im Plangebiet im Bestand 	<ul style="list-style-type: none"> - hohe Nachfrage nach Einfamilienhausgrundstücken trägt zur Bevölkerungsstabilisierung bei - gewerbliches Ansiedlungsinteresse wg. Hochschulnähe - Flächen- / Immobilienpotenzial in Innenstadtnähe durch gewerbliche Umstrukturierungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Trading-Down-Effekte durch Leerstände von Geschäftslokalen - kleinteilige Gebäudestruktur in der Innenstadt verhindert Weiterentwicklung der gewerblichen und Einzelhandelsstruktur
Stadtökologie / Umweltsituation	<ul style="list-style-type: none"> - nahegelegene Erholungs- und Freiraumbereiche 	<ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung durch Verkehrslärm (Straße und Schiene) 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Zugänglichkeit, Verknüpfung und Vernetzung der Naherholungsgebiete, qualitative Aufwertung - Inwertsetzung des Elements Wasser im Stadtkörper 	<ul style="list-style-type: none"> - steigende Lärmbelastungen durch Verkehrszunahme

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> - abwechslungsreiches Nutzungsverfüge in der Innenstadt - Kaufkraftzuflüsse in bestimmten Sortimenten - gutes kulturelles Angebot 	<ul style="list-style-type: none"> - Leerstände und Funktionsverluste im Zentrum - mangelnde Anbindung des Einzelhandels-Magneten Kaufland an die Einkaufslage Kleikstraße - isolierte Position und wenig Synergien zwischen gewerblich-industriellen Bereichen und Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung des Ferdinand-Schmetz-Platzes zu einem Aufenthalts- und Gastronomiebereich - Potenziale für neue Einzelhandelsnutzungen - Entwicklung Parkplatz Marbaise kann Verknüpfung Kaufland-Innenstadt verbessern - Flächenpotenziale bieten Chance auf Vergrößerung der Nutzungsvielfalt - Stärkung des Wohnstandorts durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Konflikte zwischen Gewerbe- und Wohnnutzungen - weitere Verluste an Einzelhandelsangeboten reduziert Attraktivität
Städtebauliche Struktur und Stadtgestalt	<ul style="list-style-type: none"> - historisch gewachsene Innenstadt - identitätsstiftende / stadtbildprägende Gebäude und geschlossene Ensembles - abwechslungsreiche Topographie und Stadtstruktur - Abfolge von Freiraumbereichen in der Innenstadt (Plätze, Grünflächen, Fußwege) - Stadt der kurzen Wege - vielfältige Blickbeziehungen 	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende / wenig qualitative Verknüpfungen zwischen räumlichen Teilbereichen - Zäsur durch Bahnlinie - gestalterische Mängel im städtischen Freiraum / öffentlichen Raum - schlechte Nutzbarkeit der innerstädtischen Grünflächen - sanierungsbedürftige Gebäude - veraltete und optisch nicht ansprechende Möblierung - fehlende Spielangebote für Kinder - Gewässer nicht/ nur eingeschränkt wahrnehmbar 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung vorhandener Nachverdichtungspotenziale kann Innenstadt stärken - Lücken und Flächenpotenziale, die gut in die Struktur der Stadt eingebunden werden können - großes Potenzial des öffentlichen Raums für Aufwertung und Ausbau der Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> - Brüche in der Stadtstruktur durch großmaßstäbliche Industriebereiche - Überformung der Struktur im Fall von nicht angepassten Neubauprojekten - bei fehlenden Investitionen Verschlechterung des Erscheinungsbildes

- Wohnen
- Gewerbe
- Mischnutzung
- Naherholung / Grün
- Verknüpfung / Wegebeziehungen

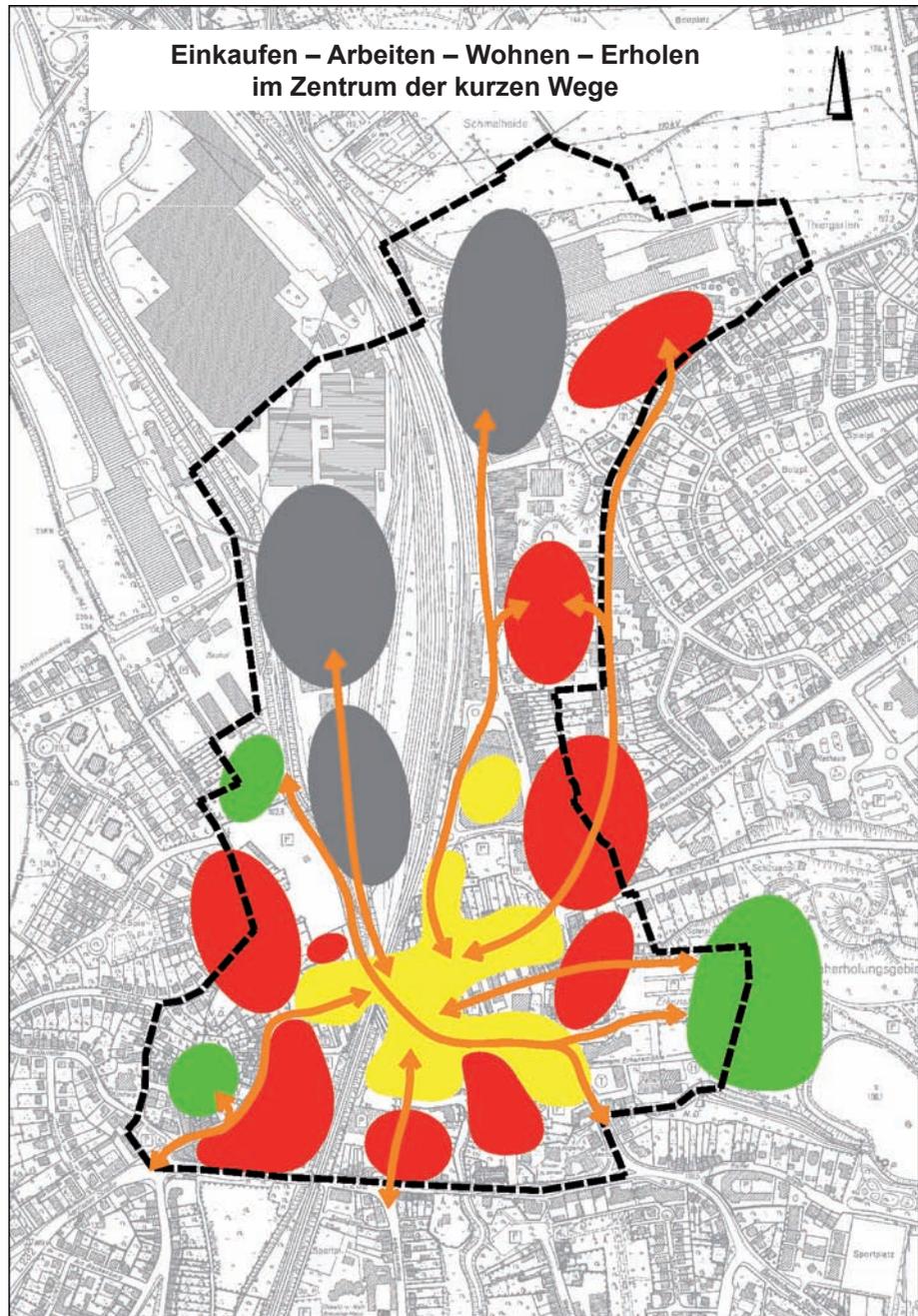


Abb. 51: Städtebauliches Leitbild eigene Darstellung

5. Städtebauliches Leitbild und strategische Ziele

Das Integrierte Handlungskonzept folgt einem übergeordneten städtebaulichen Leitbild und einer Strategie. Zur Umsetzung von Leitbild und Strategie werden Handlungsfelder definiert. Für jedes dieser Handlungsfelder werden Ziele formuliert, die die Aufgaben in den jeweiligen Handlungsfeldern greifbar machen. Um die Ziele in den Stadtraum zu übertragen, werden sie mit den Entwicklungsbereichen verschnitten, so dass für jeden der Entwicklungsbereiche (vgl. Kapitel 6) Maßnahmen erarbeitet werden können.

5.1. Leitbild und Strategie

ENTWICKLUNG DES LEITBILDES

Das Leitbild für die Entwicklung von Herzogenrath-Mitte leitet sich aus der Charakteristik der einzelnen räumlichen Bereiche ab. Diese weisen jeweils bestimmte Nutzungsschwerpunkte und stadtgestalterische Eigenarten auf, die den jeweiligen Teilraum besonders prägen (vgl. auch Kapitel 4.2.1). Gleichzeitig stellen die überschaubare Größe und die vorhandenen Verknüpfungen der Teilbereiche ein besonderes Potenzial der Innenstadt dar. Herzogenrath-Mitte bietet auf engem Raum unterschiedlichste Qualitäten. Diese Überschaubarkeit und Nutzungsvielfalt des Stadtzentrums soll im Rahmen der künftigen städtebaulichen Entwicklung genutzt und dadurch die Attraktivität von Herzogenrath-Mitte weiter ausgebaut werden.

Hieraus ergibt sich das auf der linken Seite dargestellte Leitbild des Integrierten Handlungskonzeptes.

Die Verantwortung für die verschiedenen Herausforderungen in Herzogenrath-Mitte liegt nicht allein bei der Stadt Herzogenrath. Stadtentwicklung ist keine ausschließlich hoheitliche Aufgabe, sondern das Ergebnis von Handeln (oder Nichthandeln) verschiedenster Akteure (Stadt, Eigentümer, Bewohner, Nutzer, sonstige Akteure) – und somit eine Gemeinschaftsaufgabe.

Der Handlungsspielraum der Stadt Herzogenrath beschränkt sich im Wesentlichen auf den öffentlichen Raum und auf Immobilien in öffentlichem Besitz. Im Sinne eines sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln ist eine Konzentration auf bestimmte inhaltliche Herausforderungen und auf konkrete Teilräume erforderlich. Im privaten Bereich kann die Stadt aber Anreize setzen, Akteure informieren und beraten oder zu ihrer Vernetzung beitragen. Ohne eine Beteiligung privater Akteure (sei es durch eigene Investitionsmaßnahmen, sei es durch Akzeptanz und Annahme der neu geschaffenen Angebote oder bspw. durch Anpassung des eigenen Mobilitäts- oder Nutzungsverhaltens) kann die Umsetzung des Leitbildes nicht gelingen.

STRATEGIE

Herzogenrath-Mitte ist heterogen strukturiert und erfüllt eine Vielzahl von Funktionen. Ziel der künftigen Entwicklung ist es, die vorhandenen Qualitäten auszubauen und negativen Entwicklungen, die im Rahmen der Bestandsanalyse identifiziert wurden, entgegenzusteuern.

Das übergeordnete Ziel ist, die Herzogenrather Innenstadt aufzuwerten und so ihre Attraktivität für verschiedene Nutzergruppen dauerhaft zu steigern. Das Oberziel wird von verschiedenen Querschnittszielen begleitet.

Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Herzogenrather Innenstadt	
wirtschaftliche Stabilisierung des Einzelhandelsstandorts	langfristige Sicherung der Gewerbestandorte
Beibehaltung und Ausbau der Nutzungsvielfalt	kulturelle und strukturelle Belebung
bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Teilbereiche	Erhöhung der Aufenthaltsqualität
Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt	Nutzung des Potenzials einer 'Stadt der kurzen Wege'
Hervorhebung der stadträumlichen Potenziale	Aktivierung und Vernetzung von Akteuren

Diese strategischen Ziele werden den verschiedenen Entwicklungsbe-
reichen angepasst und auf konkrete Ziele heruntergebrochen.

5.2. Handlungsfelder

Aus der Bestandsanalyse sowie Leitbild und Strategie lassen sich Handlungsfelder ableiten, die bei der weiteren Entwicklung von Herzogenrath-Mitte im Fokus stehen sollten. Die nachfolgende Liste stellt eine Sammlung von handlungsfeldbezogenen Ansätzen dar, die im Zusammenspiel zwischen Stadt Herzogenrath und privaten Akteuren verfolgt werden sollen.

Handlungsfelder	Ansätze
<p>Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine attraktive und hochwertige Angebotsstruktur in den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung - bauliche Ergänzungen und Erneuerungen in der Innenstadt zur Verbesserung des Flächenangebots und zur Anpassung an heutige Flächenanforderungen verschiedener Nutzungen - Aufwertung und Erneuerung der Geschäftslokale - Vernetzung von Händlern, Gastronomen und Kulturschaffenden für ein gemeinsames und erfolgreiches Standortmarketing
<p>Wirtschafts- und Gewerbestandort</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Ideen und Konzepten zur Vermarktung bzw. Umnutzung von gewerblichen Flächenpotenzialen - Aufwertung/ Sanierung des gewerblich-industriellen Gebäudebestands - Sicherung von Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden Betriebe - Verknüpfung der gewerblichen Nutzungen mit der Innenstadt
<p>Wohnstandort Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung vielfältiger Wohnangebote in der Innenstadt für verschiedene Nutzergruppen (Familien, Senioren, Studierende...) - energetische Erneuerung des Gebäudebestands - Verbesserung des Wohnumfelds und Schaffung privater und/oder öffentlicher Grünräume - Anpassung der Wohnungsbestände an die alternde Gesellschaft (Barrierefreiheit)
<p>Freiraum, Grün und öffentlicher Raum</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung öffentlicher Plätze und Wegeverbindungen - Verbesserung der Verweilmöglichkeiten / Aufenthaltsqualität - Vernetzung von Freiräumen - Erneuerung des Erscheinungsbildes des öffentlichen Raums - Qualifizierung vorhandener Grünräume und Schaffung weiterer Trittsteine bzw. wohnungsnaher Freiräume - Nutzung und Betonung der Lage am Fluss - Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum - Beseitigung von Angsträumen, Verbesserung der sozialen Kontrolle - Aufwertung der Anbindung an Naherholungsbereiche
<p>Mobilität</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Fußwegeverbindungen innerhalb der Stadt und der Anbindung an die Naherholungsbereiche - Förderung der Nahmobilität (Zu-Fuß-Gehen, Radfahren) durch Ausbau und Aufwertung der Wegeverbindungen - Neuorganisation des Parkraums zur Reduzierung der Parksuchverkehre und zur Gewinnung von baulichen Nachverdichtungspotenzialen - Entlastung der Wohnstraßen von Durchgangs-/Fremdverkehren
<p>kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung der Frequenzwirkung der Burg Rode zur Belebung der Innenstadt durch bessere Verknüpfung - Systematische Zusammenarbeit und Vernetzung der städtischen Kultur- und Bildungseinrichtungen - Veranstaltungsbezogene und dauerhafte Vernetzung von Unternehmen und Organisationen mit Kultur- und Bildungseinrichtungen - Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsräumen

Handlungsfelder

Ansätze

Stadtbild/Stadtgestalt

- Pflege des kulturellen Erbes
- Aufwertung des Stadtbildes durch Erneuerung überformter oder sanierungsbedürftiger Fassaden
- In-Wert-Setzung stadtbildprägender Gebäude, bspw. durch Beleuchtung
- Erneuerung der Stadtmöblierung
- Unterstützung beim Abbau von Sanierungsstau
- Sensibilisierung der Eigentümer für die Bedeutung der Stadtbildpflege und des Denkmalschutzes

Den Zusammenhang zwischen Städtebaulichem Leitbild, Entwicklungszielen, Strategie, Handlungsfeldern, Entwicklungsbereichen und Maßnahmen illustriert die nachfolgende Grafik.

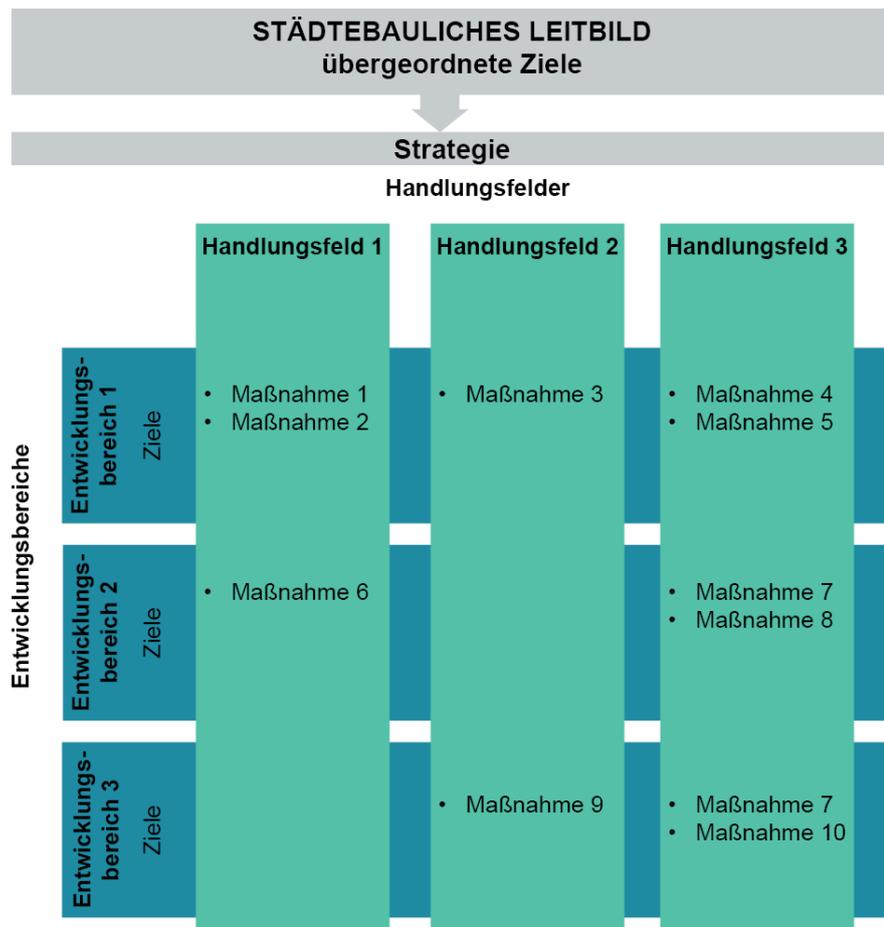


Abb. 52: Zusammenhang zwischen Leitbild, Handlungsfeldern und Maßnahmen
eigene Darstellung

6. Entwicklungsbereiche und Ziele

6.1. Gliederung in Entwicklungsbereiche

Die Gliederung in Entwicklungsbereiche orientiert sich an den Teilräumen, die sich aus den jeweils überwiegenden Nutzungen ableiten lassen und unterschiedliche Charakteristika aufweisen (s. Kapitel 4.2.1). Diese Entwicklungsbereiche stellen die Stadtentwicklung aufgrund ihres unterschiedlichen Gebietscharakters vor verschiedene Herausforderungen und erfordern jeweils eigene Schwerpunktsetzungen bei den Maßnahmen.

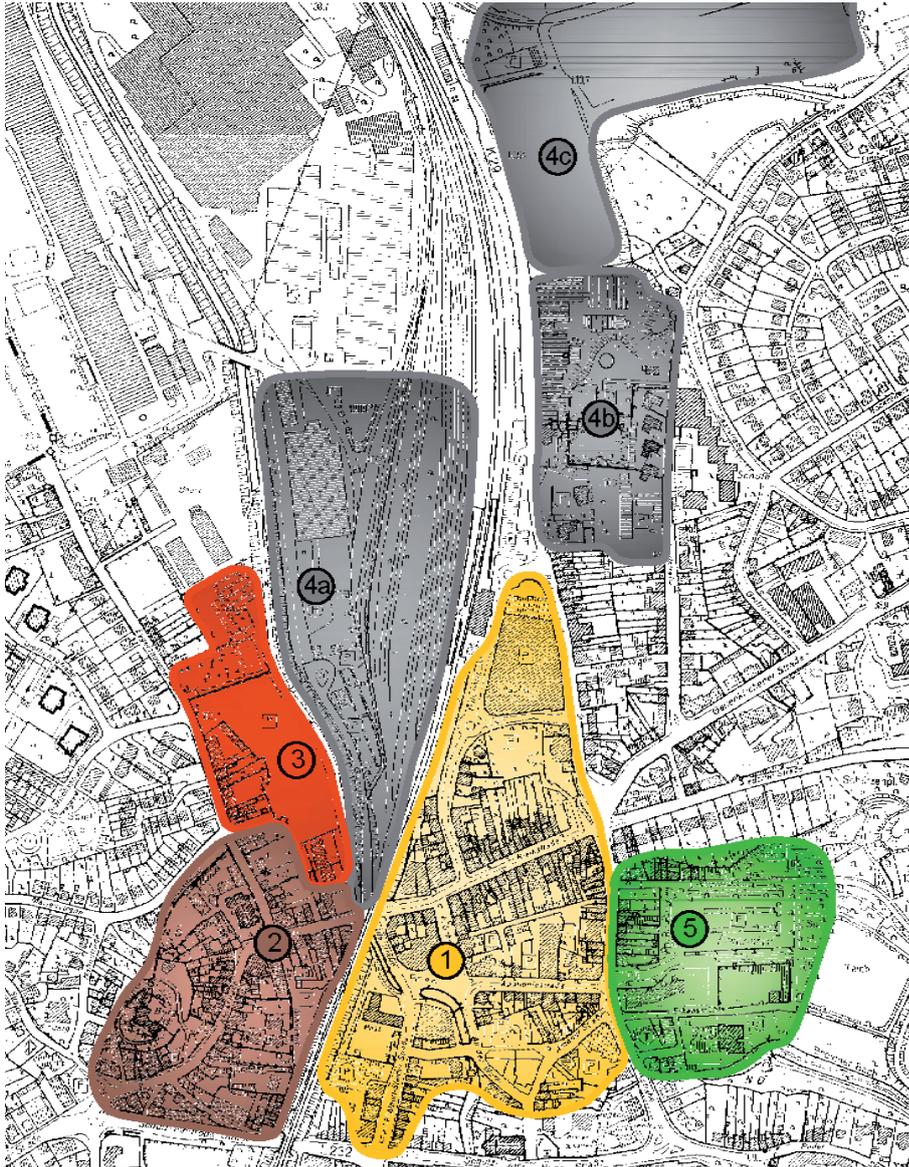


Abb. 53: Entwicklungsbereiche des Integrierten Handlungskonzepts

Herzogenrath-Mitte

Darstellung Stadt Herzogenrath

Daher werden für jeden Entwicklungsbereich konkrete Ziele definiert. Räumlich übergreifende und das gesamte Gebiet des Integrierten Handlungskonzeptes betreffende Ziele – wie die Behebung von Leerständen, die Beseitigung von Sanierungsstau oder die gestalterische

Aufwertung des öffentlichen Raums – bestehen parallel zu den Zielen für die einzelnen Entwicklungsbereiche.

6.2. Entwicklungsbereich 1: 'Einzelhandel und Wohnen'

Der Entwicklungsbereich 1 umfasst den zentralen Innenstadtbereich mit den Haupteinkaufslagen. Dieser ist durch die innenstadtypische Mischung von Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe, Gastronomie und Wohnen gekennzeichnet. Herzstück sind die Kleikstraße und der Bereich um den Ferdinand-Schmetz-Platz, denen eine besondere Rolle im Stadtzentrum zukommt.

Der Entwicklungsbereich 1 stellt den zentralen Aufgabenbereich des integrierten Handlungskonzeptes dar. Das Funktionieren des Stadtzentrums ist auch für die anderen Entwicklungsbereiche und für das Zusammenspiel der Maßnahmen in allen Entwicklungsbereichen von elementarer Bedeutung. Übergeordnetes Ziel ist es, Funktionsverluste der Innenstadt zu vermeiden bzw. bei beginnenden Funktionsverlusten gegenzusteuern.

Die konkreten Ziele für den Entwicklungsbereich 1 sind:

- Verknüpfung des Bahnhofs und des Kaufland-Marktes mit dem Geschäftszentrum an der Kleikstraße
- Nutzungsaufwertung und bauliche Arrondierung des Umfeldes 'Marbaise'
- Aufwertung der Bahnhofstraße
- Aufwertung und Gestaltung der Kleikstraße, insbesondere des Kreisverkehrs unter der Eisenbahnbrücke
- Revitalisierung und Entwicklung heutiger Leerstände und Mindernutzungen im Bereich rund um den Ferdinand-Schmetz-Platz ('Bockreiterzentrum', Postgelände, ehem. REWE-Markt und Parkhaus Albert-Steiner-Straße)
- Integration der Wurm in das Stadtbild
- Gestaltung und Aufwertung des Wohnumfelds, v.a. im Bereich zwischen Apolloniastraße, Afdener Straße und An der Wurm
- Aufwertung und Gestaltung der Ladestraße als sichere und direkte Verbindung in das Broichbachtal
- Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums und des Gesamterscheinungsbildes in der Innenstadt



Abb. 54: Konzeptskizze für die Schwerpunktnutzung Wohnen
Stadt Herzogenrath

Für den Bereich rund um den Ferdinand-Schmetz-Platz – unter Einbeziehung der Wurm – ist im Hinblick auf ein ausgewogenes funktionales Konzept die Durchführung eines Investoren-/Nutzer-Workshops vorgesehen, so dass die verschiedenen Teilflächen zusammen bearbeitet und nicht isoliert betrachtet werden. Im Vorfeld wurden bei der Ausarbeitung des Rahmenplans verschiedene Nutzungsoptionen für diesen Bereich geprüft: Schwerpunkt Wohnen, Schwerpunkt Handel und Schwerpunkt öffentliche Nutzung. Die Auswirkungsanalyse zum Einzelhandel³⁷ hat jedoch ergeben, dass auf dem Postgelände und auf dem Areal des ehem. REWE-Marktes eine Einzelhandelsnutzung

³⁷ futura consult Dr. Kummer (2016): Positionspapier zur zukünftigen Entwicklung im Bereich des Ferdinand-Schmetz-Platzes in Herzogenrath. Eschweiler

negative Auswirkungen auf den restlichen Einkaufsbereich hat. Eine Einzelhandelsnutzung in diesem Bereich wurde daher bereits verworfen. Der Schallgutachter kommt für das Postgelände zu dem Ergebnis, dass eine Wohnnutzung in diesem Bereich aufgrund der hohen Lärmbelastung nur mit extrem hohen Kosten umsetzbar wäre³⁸, die aufgrund des Mietniveaus in Herzogenrath kaum darstellbar sein dürften.

Eine rein öffentliche Nutzung (Verwaltung) in diesem Bereich (Post-/REWE-Areal) wurde aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten im politischen Raum nicht favorisiert.

Im Hinblick auf die zu erwartende demografische Entwicklung bieten sich für diesen zentralen Innenstadtbereich u.a. gesundheits- und bildungsbezogene Nutzungen sowie barrierefreie Wohnungen an. So kann für die älter werdende Bevölkerung die Innenstadt attraktiv bleiben. Nicht zuletzt kann auch eine öffentlichkeitswirksame Nutzung zur Belebung des Ferdinand-Schmetz-Platzes und seines Umfeldes beitragen. Neben der Volkshochschule als Bildungsangebot bietet sich hierfür die Etablierung des Innenstadtmanagements als eine zentrale Maßnahme des Integrierten Handlungskonzeptes in diesem Entwicklungsbereich an.

Unter Berücksichtigung der im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen wurde daher folgendes Nutzungskonzept für den Bereich rund um den Ferdinand-Schmetz-Platz entwickelt:

- Fläche des ehemaligen REWE-Marktes: Verschiedene Wohnformen (z.B. barrierefreie Wohnungen, Studenten-Appartments) mit Integration von Gastronomie im Erdgeschoss
- Postareal: Dienstleistungszentrum für Gesundheit und Bildung mit Einrichtungen und Angeboten wie z.B. Physiotherapie, Fitness, Gesundheitsberatung, Volkshochschule
- 'Bockreiterzentrum': Innenstadtmanagement, Gastronomie und Handel im Erdgeschoss, Wohnungen und ggf. Büronutzungen in den Obergeschossen

Somit wird für den Ferdinand-Schmetz-Platz ein Nutzungsmix erzielt, der ergänzende Angebote und Nutzungen zur Stärkung des Zentrums der kurzen Wege bietet.

Ein weiterer bedeutender Teilbereich zum Erreichen der o.g. Ziele für den Entwicklungsbereich 1 ist der heutige Parkplatz 'Villa Marbaise'. Dieser stellt neben der Bahnhofstraße selbst eine wichtige direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Einkaufsbereich Kleikstraße dar. Die Fläche ist derzeit als Parkplatz genutzt und bietet keine attraktive Fußwegeverbindung. Daher sollen hier ergänzende Nutzungen angesiedelt werden, um den Einzelhandelsmagneten Kaufland mit der Kleikstraße zu verknüpfen. Verschiedene Gebäude mit Mischnutzung (bspw. Gastronomie, Handel und Dienstleistung im Erdgeschoss, Büros und Wohnungen in den Obergeschossen) erhöhen die Erlebnis-dichte zwischen Kaufland und Kleikstraße und schaffen in Verbindung



Abb. 55: Konzeptskizze für die Schwerpunktnutzung Einzelhandel
Stadt Herzogenrath



Abb. 56: Konzeptskizze für die Schwerpunktnutzung Verwaltung
Stadt Herzogenrath

³⁸ IBK Schallimmissionsschutz (2015): Gutachterliche Beratung zu den städtebaulichen Planungsansätzen der Umnutzung des ehemaligen Postareals in Herzogenrath-Mitte (F.-Schmetz-Platz). Alsdorf

mit einer Entflechtung der Fahrzeug- von den Fußgänger-Verkehren eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Einkaufsbereich. Die Nähe zum Bahnhof bietet auch ein großes Potenzial für neue Wohnangebote, wie studentische Wohnungen oder ein Boardinghouse. Ergänzt werden sollten diese Angebote um familienfreundliche Stadthäuser, um die Bewohnerstruktur in der unmittelbaren Innenstadt weiter zu diversifizieren und die Nachfrage in diesem Segment zu bedienen.

Zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Innenstadt wurde auch die stärkere Inszenierung und Einbeziehung der Wurm in den Stadtraum als Handlungsfeld identifiziert. Dadurch kann eine hochwertige Verbindung aus dem Stadtzentrum in die Freiraumbereiche nördlich der Innenstadt geschaffen werden. Da die Wurm im Entwicklungsbereich 1 verschiedene Teilbereiche durchfließt, hat eine gestalterische Aufwertung sowohl am Ferdinand-Schmetz-Platz als auch im Bereich der Kleikstraße und der Bahnbrücke positive Effekte auf das Stadtbild. Diese können durch entsprechende Gestaltung der durchflossenen Bereiche, bspw. durch Platz- und Straßenraumgestaltung im Bereich der Kreuzung der Wurm mit der Kleikstraße, noch gesteigert werden.

6.3. Entwicklungsbereich 2: 'Altstadt'

Den Entwicklungsbereich 2 bildet die Altstadt zwischen Bahnstrecke und Burg Rode. Dieser Bereich bildet einen wichtigen Ort der Identifikation in Herzogenrath-Mitte. Im Rahmen der Euregionale 2008 wurden bereits zahlreiche Maßnahmen rund um die Burg Rode umgesetzt, was zu einer großen gestalterischen Aufwertung geführt hat. Dennoch sind teilweise aufgrund des Wegfalls von Einzelhandelsnutzungen Funktionsverluste zu beklagen.

Ziele des Integrierten Handlungskonzepts für die Altstadt von Herzogenrath sind:

- Erhaltung und Entwicklung des historischen Stadtbilds, insbesondere der Burg Rode als Wahrzeichen der Stadt
- Aufwertung des Umfelds der Kirche St. Marien / Platzgestaltung
- Gestalterische Aufwertung des Bereichs 'Schürhof'

Neben Maßnahmen zur Inwertsetzung historischer Fassaden kommt insbesondere dem Vorplatz der Kirche St. Mariä Himmelfahrt eine besondere Bedeutung für die weitere Aufwertung der Altstadt zu. Dieser Bereich kann bei entsprechender Gestaltung eine Perle in einer Kette öffentlicher Plätze bilden, die die Burg und die Altstadt mit dem Einkaufsbereich rund um die Kleikstraße und den Ferdinand-Schmetz-Platz verbindet.

6.4. Entwicklungsbereich 3: 'Nachverdichtung'

Der Entwicklungsbereich 3 wird von nördlich der Altstadt gelegenen Bereichen gebildet, die von den angrenzenden und an ihren Rändern gelegenen Wohnnutzungen geprägt sind und zu großen Teilen bisher keine hochbaulichen Anlagen aufweisen. Sie stellen eine Verbindung zwischen den westlich gelegenen Wohngebieten und der Wurm her.

Die Nähe zur Wurm stellt eine große potenzielle Qualität dar, die jedoch bisher nicht (ausreichend) genutzt wird. Der alte Friedhof wurde im Rahmen der Euregional 2008 zu einer hochwertigen Freifläche umgestaltet, der jedoch eine Anbindung an das Stadtzentrum fehlt. Die Flächen bieten sich aufgrund ihrer innenstadtnahen Lage für eine bauliche Nachverdichtung im Siedlungszusammenhang an und können zu einer Befriedigung der Nachfrage nach Immobilien in Herzogenrath beitragen.

Folgende Ziele werden für den Entwicklungsbereich 3 formuliert:

- Bauliche Nachverdichtung in Innenstadtnähe
- Entwicklung des Grünzugs Wurmtal mit seinem Naherholungspotenzial und Einbindung in das Stadtgefüge
- Schaffung einer Wegeverbindung zwischen dem Zentrum und dem alten Friedhof
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung an den Bahnhof

Der Mitarbeiterparkplatz der Glaswerke Saint-Gobain, direkt angrenzend an die Wurm, wird derzeit nur noch zu einem Teil genutzt, da auf dem eigentlichen Betriebsgelände inzwischen Stellplätze für Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Darüber hinaus plant Saint-Gobain im Bereich der Betriebszufahrt an der Glasstraße die Errichtung eines Mitarbeiterparkhauses, so dass längerfristig der Parkplatz entbehrlich wird. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt bietet sich dieser Bereich für eine städtebauliche Entwicklung an. Hier kann eine umgebungsverträgliche Nachverdichtung in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum von Herzogenrath-Mitte angesiedelt werden.

Eine Neuorganisation des Parkplatzes selbst mit einer ansprechenden Fußwegeverbindung im nördlichen Bereich kann die Anbindung der westlich angrenzenden Wohngebiete an die künftige Wurmpromenade und an das Saint-Gobain-Betriebsgelände verbessern.

6.5. Entwicklungsbereich 4: 'Gewerbe'

Der Entwicklungsbereich 4 umfasst die gewerblich-industriellen Bereiche nördlich der Innenstadt, die Ziel einer Umstrukturierung bzw. (im Falle des ehemaligen Vetrotex-Geländes) einer Nachnutzung sind, und wird unterteilt in drei Teilbereiche, bei denen sich jeweils unterschiedliche Herausforderungen stellen:

- Entwicklungsbereich 4a 'Entrée' (Saint-Gobain)
- Entwicklungsbereich 4b 'Arrondierung' (Fa. Schmetz)
- Entwicklungsbereich 4c 'Revitalisierung' (ehem. Vetrotex-Gelände).

Den Teilbereich 4a bildet das Betriebsgelände der Firma Saint-Gobain, auf dem in den kommenden Jahren einige Umstrukturierungen zu erwarten sind, da Saint-Gobain insbesondere in den Forschungs- und Entwicklungsstandort investieren will.

Ziele für den Entwicklungsbereich 4a sind:

- Schaffung einer attraktiven Eingangssituation zu den Glaswerken, u.a. durch ergänzende Bebauung und eine Aufwertung der Anbindung an die Innenstadt
- Entwicklung eines attraktiven Grünzuges entlang der Wurm
- Ergänzung eventuell freierwerdender Flächen durch glasaffines Gewerbe
- Verkehrliche Entlastung der Innenstadt durch Neuordnung der Anliefer- und Werksverkehre
- Verbesserung der fußläufigen Anbindung an den Bahnhof zur Förderung der ÖPNV-Nutzung
- Verknüpfung des Betriebsstandorts mit den westlich gelegenen Wohngebieten

U.a. ist auf dem Saint-Gobain-Gelände die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes sowie eines Mitarbeiterparkhauses vorgesehen. Der Bau einer neuen Fuß- und Radbrücke kann dazu beitragen, die ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter zu unterstützen, indem die Anbindung an den Bahnhof Herzogenrath verbessert wird und Umwege vermieden werden. Gleichzeitig würde dies auch die Anbindung der Wohngebiete im Entwicklungsbereich 3 und westlich davon an den Bahnhof erheblich verbessern.

Das Betriebsgelände der Firma Schmetz bildet den Entwicklungsbereich 4b, in dem aufgrund räumlicher Konzentrationen Potenziale für ergänzende Nutzungen bestehen. Das Integrierte Handlungskonzept formuliert für diesen Entwicklungsbereich folgende Ziele:

- funktionale bauliche Fortentwicklung der Villenstruktur durch Nachverdichtung mit solitären Gebäuden innerhalb der nicht mehr genutzten Gewerbeflächen
- Erhalt der parkähnlichen Strukturen und des Altbaumbestandes
- Schaffung einer Fußwegeverbindung zwischen Leonhardstraße und Bicherouxstraße, Verbesserung der Anbindung an den Bahnhof

Durch betriebliche Umstrukturierungsmaßnahmen werden Teile des Betriebsgeländes inzwischen nicht mehr benötigt. Dies bietet zum einen die Chance, eine Wegeverbindung von der Leonhardstraße an die Bicherouxstraße und den Bahnhof herzustellen und so eine zusätzliche Anbindung der östlich gelegenen Wohngebiete zu schaffen. Zum anderen können hier städtebauliche Entwicklungen (Wohn- und Mischgebiet) in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt realisiert werden. Damit bieten sich neue Ansiedlungsmöglichkeiten, bspw. für Dienstleistungsunternehmen. Gleichzeitig können auch adäquate innerstädtische Wohnangebote geschaffen werden, was zum einen zur quantitativen Stabilisierung der Wohnbevölkerung, aber auch zur sozialen Durchmischung beiträgt.

Das inzwischen brachliegende ehemalige Vetrotex-Gelände bildet den dritten Teilbereich innerhalb des Entwicklungsbereichs 4. Diese Flächen sollen einer geeigneten Nachnutzung zugeführt werden. Die Ziele für den Entwicklungsbereich 4c sind:

- Entwicklung eines mit dem angrenzenden Wohngebiet verträglichen Gewerbegebiets
- Schaffung einer lärmabschirmenden Bebauung entlang der Bicherouxstraße
- Verzahnung der Neubebauung mit dem umgebenden Grünraum
- Schaffung eines Grüngürtels zwischen dem neuen Gewerbegebiet und dem Wohngebiet Dahlemer Straße

Für Teilbereiche angrenzend an das Schmetz-Betriebsgelände sind bereits konkrete Ansiedlungen von Handwerksbetrieben vorgesehen. Die genaue städtebauliche Anordnung und Erschließung der übrigen Flächen hängt von der Art der anzusiedelnden Unternehmen ab. Bei der Planung soll insbesondere darauf geachtet werden, dass ein adäquat gestalteter Stadteingang an der Bicherouxstraße entsteht.

6.6. Entwicklungsbereich 5: 'Grünvernetzung'

Den Entwicklungsbereich 5 bildet der Bereich, an dem die Innenstadt in das Naherholungsgebiet Broichbachtal übergeht und der durch eine Verknüpfung zwischen Stadt und Landschaft geprägt ist. Dieses Potenzial – die Nähe zu den hochwertigen Freiraumbereichen – wird allerdings teilweise noch nicht ausreichend genutzt, den Zuwegungen aus der Innenstadt mangelt es an Qualität.

Ziele des Integrierten Handlungskonzepts für den Entwicklungsbereich 5 sind:

- Verbesserung und gestalterische Aufwertung der Wegeverbindungen in das Stadtzentrum
- Aufwertung und Gestaltung der Dammstraße im Bereich der Einmündung Bergerstraße zur Betonung des Zugangs zum Broichbachtal
- Aufwertung und Gestaltung des Umfelds Parkplatz Bergerstraße / Seehof
- Schaffung von zentrumsnahem Wohnen

Die Maßnahmen im Entwicklungsbereich 5 umfassen neben der Errichtung von Wohnbebauung insbesondere gestalterische Aufwertungen der Straßenräume und Fußwege sowie des Parkplatzes. Letzterer ist trotz seiner Nähe zur Innenstadt gemäß den Erhebungen im Rahmen des Parkraumkonzeptes relativ wenig ausgelastet und kann daher teilweise neu geordnet werden. Zudem weist die Fußgängeranbindung im Anschluss an die Ladestraße gestalterische Mängel auf. Die Verbindung in das Naherholungsgebiet soll stärker herausgestellt und ansprechender gestaltet werden. Auch die weiter südlich gelegene fußläufige Anbindung von der Erkensstraße zur Straße Erkensmühle ist wenig ansprechend und bedarf einer Umgestaltung, um das Wohnumfeld aufzuwerten.

6.7. Flankierende Maßnahmen

Das Hallenbad Mitte liegt in ca. 320 Metern fußläufiger Entfernung zur östlichen Grenze des Projektgebietes. Es ist eingebettet in das „Naherholungsgebiet Broichbachtal“ und erinnert gemeinsam mit dem hinter dem Hallenbad liegenden Abenteuerspielplatz sowie einem Sportplatz („Waldstadion“), den angrenzenden Weihern und einer größeren Rasenfläche, die gelegentlich für Open-Air-Veranstaltungen („Rodarock“) genutzt wird, an einen zentrumsnahen, nichtkommerziellen Freizeitpark.

Das Bad selbst hat als einziges Hallenbad wesentliche Bedeutung insbesondere für den Schul- und Vereinssport der gesamten Stadt.

Allerdings stammt das Bad aus den 1970er Jahren und erfüllt heute weder bauliche noch gestalterische Standards, die für Aufenthaltsqualität im Rahmen moderner Freizeitgestaltung opportun wären. Vor diesem Hintergrund kann das Bad im heutigen Zustand kaum noch die Funktion eines „weichen Standortfaktors“ übernehmen, die einer solchen Anlage dem Grunde nach beizumessen wäre. Gleichwohl ist die Örtlichkeit vom Projektgebiet aus fußläufig zu erreichen und könnte bei entsprechender Modernisierung und Gesamtgestaltung wieder ein Anziehungspunkt nicht nur für innerstädtische Bewohner, sondern für das gesamte Stadtgebiet werden. In Kombination mit der angrenzenden Bewaldung, den Weihern und der unweit gelegenen Gastronomie könnte die Attraktivierung des Bades das gesamte Ensemble in seiner Eigenschaft als Naherholungsgebiet entsprechend aufwerten und in dieser Funktion stärken. Dies ist umso mehr von Bedeutung, als dass es im Bereich des Projektgebietes selbst nur in geringem Umfang Grün- und Freiflächen gibt und zentrumsnahe Angebote von daher entsprechende Ausstrahlungskraft entwickeln dürften.

Ausgehend von der heutigen Bevölkerungsstruktur mit einem überdurchschnittlichen Seniorenanteil, einem vergleichsweise hohen Anteil von Einwohnern mit Migrationshintergrund und insgesamt einer erkennbaren Konzentration potentiell benachteiligter Gruppen (z.B. Alleinerziehende, SGB II-Empfänger) kann einerseits der Schwimmsport als solcher, andererseits ein Angebot mit „sozialverträglichen Preisen“ einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität der betroffenen innerstädtischen Bevölkerungsgruppen leisten. Insbesondere die gesundheitlichen Aspekte (körperliche Fitness im Alter als Voraussetzung, möglichst lange in der eigenen Wohnung verbleiben zu können; Vorbeugen von Adipositas im Kindes- und Jugendalter; Vermeidung der Langzeitfolgen von Bewegungsmangel etc. pp.) sind von einer gesamtgesellschaftlichen Betrachtung her von Bedeutung. Dass Kinder und Jugendliche ein Hallenbad fußläufig erreichen können, dürfte dem Zentrum als Wohnstatt für Familien sicherlich grundsätzlich zuträglich sein. Gleiches gilt für die betagteren Generationen.

Sofern die Anziehungskraft des Bades und damit des gesamten Naherholungsensembles auch für Bewohner der anderen Stadtteile gesteigert werden kann, wird dadurch das Stadtzentrum als solches insgesamt gestärkt – potentielle Nebeneffekte für die angrenzende Gastronomie und den zentrumsnahen Einzelhandel eingeschlossen.

Zudem könnte das Bad einen - wenn auch sicher kleinen – Beitrag als touristisches Angebot leisten, sofern es gelingt, durch weitere Maßnahmen (z.B. Ausbau Fahrradtourismus) Familien mit Kindern zu Übernachtungen in die Innenstadt zu holen. Das gleiche gilt aber auch vor dem Hintergrund, dass der Abenteuerspielplatz von Kinder- und Jugendgruppen beizeiten für die Durchführung von Zeltlagern genutzt werden kann.

/Der behindertengerechte Ausbau (u.a. Barrierefreiheit, besondere bauliche Vorkehrungen im Anstalts-, Umkleide-, WC-, Dusch- und Beckenbereich) sind dabei unerlässlich und tragen zur Einbindung von körperlich gehandicapter Menschen bzw. von Ausgrenzung bedrohter Menschen in das sportliche und gesellschaftliche Leben bei. Entsprechende Maßnahmen sind vorgesehen.



7. Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog konkretisiert die wesentlichen Einzelmaßnahmen, die in ihrem Zusammenwirken die Umsetzung der angestrebten städtebaulichen Ziele sowie der teilräumlichen Entwicklungskonzepte bewirken sollen. Darin wird ersichtlich, welche Maßnahmen – weil elementar oder unverzichtbar – prioritär verfolgt werden sollten, von wem sie zu initiieren und umzusetzen sind (privater oder öffentlicher Träger, als PPP oder durch Dritte) und in welcher zeitlichen Reihenfolge sie sinnvollerweise durchzuführen sind.

Der Maßnahmenkatalog beinhaltet insgesamt 56 Einzelmaßnahmen; dabei handelt es sich sowohl um räumlich übergreifende als auch um konkret verortete Maßnahmen, die auf die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Entwicklungsbereiche bezogen sind. Die Maßnahmen werden jeweils darüber hinaus den im Kapitel 5 beschriebenen Handlungsfeldern zugeordnet. Hinzu kommt das Handlungsfeld 'Organisation und Kommunikation'.

- Organisation und Kommunikation
- Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
- Wirtschafts- und Gewerbestandort
- Wohnstandort Innenstadt
- Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
- Mobilität
- kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
- Stadtbild/Stadtgestalt

Bei baulichen Maßnahmen wird ergänzend präzisiert, um welche Art bauliche Maßnahme es sich handelt. Hier wird unterschieden in

- städtebauliche Neuordnung/Entwicklung
- hochbauliche Maßnahme
- Fortentwicklung im Bestand

Alle Maßnahmen werden in einem Maßnahmensteckbrief dargestellt, der folgende Informationen enthält:

Maßnahme Nr. Maßnahmenbezeichnung	
Handlungsfelder	Zuordnung in ein oder mehrere Handlungsfeld(er)
Kategorien	nur bei baulichen Maßnahmen erfolgt eine Einteilung in die oben genannten Kategorien je nach Art der baulichen Maßnahme. Dieses Feld ist nur bei Bedarf im Steckbrief enthalten.
Ziele	Darstellung der wichtigsten Ziele der Maßnahme
Beschreibung	Erläuterung der Maßnahme (verschiedene Teilaufgaben und -maßnahmen, Ablauf etc.)
Bezug zu Maßnahmen	Sofern es inhaltliche Verknüpfungen zu anderen Maßnahmen gibt, werden (insbesondere bei räumlich übergreifenden Maßnahmen) die entsprechenden Maßnahmen benannt. Dieses Feld ist nur bei Bedarf im Steckbrief enthalten.

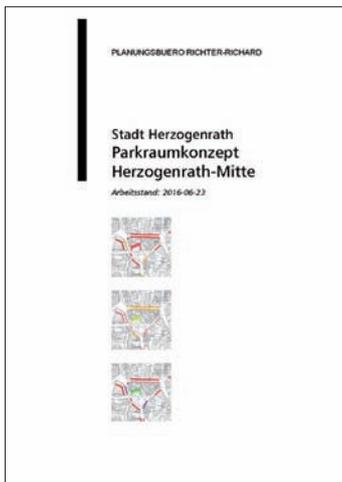
Priorität	<p>Zuordnung zu Priorität 1, 2 oder 3</p> <p>Die Priorität bezieht sich nicht vorrangig auf die zeitliche Realisierung, sondern auf die Bedeutung der Maßnahme für die Gesamtheit des integrierten Handlungskonzeptes aus Sicht der Stadt Herzogenrath.</p> <p>Priorität 1: sehr große positive Ausstrahlungs- oder öffentlichkeitswirksame Effekte</p> <p>Priorität 2: hohe Bedeutung für das integrierte Handlungskonzept als Gesamtwerk, frühzeitige Umsetzung nicht zwingend erforderlich, da die Maßnahmen bspw. für sich alleine stehen (können) und keine Ausstrahlungs- oder Synergieeffekte auf bzw. mit anderen Maßnahmen haben</p> <p>Priorität 3: sinnvolle Ergänzungen innerhalb des Maßnahmenkatalogs des integrierten Handlungskonzeptes, deren Realisierung allerdings für den Erfolg des integrierten Handlungskonzeptes als solches nicht zwingend notwendig ist oder die erst nach Umsetzung anderer Maßnahmen sinnvoll sind</p>
Zeitraumen	Definition eines möglichen Zeitraums für Planung und Realisierung der Maßnahme
Träger/ Beteiligte	Auflistung der an der Planung und Umsetzung der Maßnahme beteiligten Akteure
Fördermöglichkeiten	Darstellung möglicher Förderprogramme zur Finanzierung der Maßnahme
Nächste Schritte	Erläuterung des weiteren Vorgehens
Kosten	<p>Ergebnis der Kostenschätzung (brutto inkl. MwSt., gerundet)</p> <p>Im Falle von Hochbaumaßnahmen erfolgt die Kostenschätzung in Anlehnung an BKL, Kostengruppen 300 + 400. Für private Maßnahmen erfolgt aus Gründen des Datenschutzes keine Angabe der Kosten.</p>

7.1. Vorbereitende Maßnahmen

Verschiedene Maßnahmen stellen kein Ergebnis des integrierten Handlungskonzeptes dar, sondern bilden seine Voraussetzungen. Es handelt sich dabei insbesondere um Untersuchungen, mit denen bspw. die Machbarkeit bestimmter Projekte oder die Verfügbarkeit von Flächen geprüft wird, oder um Konzepte und Planungen, die Grundlage für konkrete Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes sind. Diese vorbereitenden Maßnahmen sind von daher notwendig zur Definition verschiedener Maßnahmen, die der Erreichung der Ziele des Integrierten Handlungskonzeptes dienen. Um das Integrierte Handlungskonzept zu qualifizieren, hat die Stadt Herzogenrath darum im Vorfeld verschiedene Gutachten und Konzepte beauftragt. Diese sind teilweise in Kapitel 2.5 aufgeführt.

Abweichend vom allgemein verwendeten Maßnahmensteckbrief wird hier keine Priorität vergeben, sondern stattdessen der Bezug zu anderen Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes dargestellt.

Maßnahme V.1 Gestaltungshandbuch/Gestaltungssatzung	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Hervorhebung stadtbildprägender Qualitäten - Aufwertung des Erscheinungsbildes der Innenstadt durch Vereinheitlichung von Werbeanlagen und Außengastronomie sowie Inwertsetzung historischer Gebäude - Harmonisches Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes - Sensibilisierung von Eigentümern, Händlern und Gastronomen für den Wert einer gut gestalteten Innenstadt - Gestalterischer Rahmen für Umbau-, Neubau- und Sanierungsvorhaben; Formulierung von Empfehlungen für Fassaden- und Dachgestaltungen, Materialkanon etc. - Vorbereitung der Empfehlungen und Förderbedingungen für ein städtisches Fassadenprogramm - Leitlinie für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines Gestaltungshandbuches - Beschluss einer Gestaltungssatzung
Bezug zu Maßnahmen	V.3 Vorstudie Lichtkonzept 0.4 Lichtkonzept – Realisierungskonzept 0.5 Fassadenprogramm 0.6 Stadt- und baugestalterische Beratung 0.9 Erneuerung Stadtmöblierung 0.11 barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums
Priorität	1
Zeitraumen	2016
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (als vorbereitende Maßnahme)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung und Beschluss Gestaltungshandbuch - Beschluss der Gestaltungssatzung - Öffentlichkeitsarbeit zum Gestaltungshandbuch - Ansprache und Sensibilisierung der Eigentümer im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung
Kosten	Konzepterstellung: 23.766,00 € Druck der Broschüre: 3.073,77 €



Maßnahme V.2 Parkraumkonzept	
Handlungsfelder	Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - nachhaltige Organisation des ruhenden Verkehrs - Stärkung des Einzelhandels- und Wohnstandorts Herzogenrather Innenstadt - Identifizieren von nicht benötigtem Parkraum, der für andere Funktionen genutzt werden kann Minimierung von Parksuchverkehren - Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der Einkaufs- und Naherholungsbereiche ohne Belastung sensibler Bereiche - Vermeidung von Konkurrenz zwischen Bewohnern, Kunden, Besuchern und Pendlern um Parkraum
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - quantitative und qualitative Analyse des Parkraumangebots (Ermittlung Parkraumangebot und -nachfrage, Stellplatzbilanz) - qualifizierter Stellplatzbedarf Nutzungskonzept Innenstadt (unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen) - Parkraumkonzept (Standortkonzept, Bewirtschaftungskonzept, Erschließung, Gestaltung) - Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen bei Umsetzung der Entwicklungsabsichten in der Innenstadt - Umsetzungskonzept - Beteiligung der Öffentlichkeit (Einzelhändler, Bewohner) und der Politik bei der Erarbeitung des Parkraumkonzepts - Umsetzungskonzept (Maßnahmenkatalog, Prioritäten und Kosten)
Bezug zu Maßnahmen	<p>1.2 Abriss und Neubebauung auf dem Areal des ehem. REWE-Marktes</p> <p>1.3 Abriss und Neubebauung auf dem Areal der Post</p> <p>1.5 Abriss/Neubau Parkhaus Albert-Steiner-Straße</p> <p>1.6 Wohnumfeldgestaltung 'An der Wurm'</p> <p>1.12 Neuordnung und Nachverdichtung Bereich 'Villa Marbaise'</p> <p>3.1 Neuordnung Glaswerkeparkplatz</p> <p>3.2 Bauliche Arrondierung im Hinterbereich der Eyselshovener Straße</p> <p>5.4 Neuordnung Parkplatz Bergerstraße</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2016
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (als vorbereitende Maßnahme)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Beschluss Parkraumkonzept - weitere Öffentlichkeitsarbeit zum Parkraumkonzept
Kosten	37.183,- €

Maßnahme V.3 Vorstudie Lichtkonzept	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Betonung wichtiger Sicht- und Wegeverbindungen und Freiraumbereiche - Gestalterische Aufwertung der Innenstadt durch angenehme und ortsangepasste Beleuchtung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Abend- und Nachtstunden - Berücksichtigung der Kriminalprävention, Vermeidung von Angsträumen - Inszenierung stadtbildprägender historischer oder gestalterisch herausragender Gebäude bzw. solcher mit wichtigen öffentlichen Funktionen, über die reine Straßenbeleuchtung hinaus - Verantwortungsvoller Umgang mit Energie, Einsatz sparsamer Leuchtmittel - Vorbereitung einer umsetzungsorientierten Studie und Vorbereitung der Akquise von Fördermitteln zur Finanzierung der Hauptstudie
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der Ist-Situation - Abgrenzung des Bereichs, der durch das Beleuchtungskonzept erfasst werden soll - Erarbeitung eines groben Gesamtkonzepts für die Innenstadt von Herzogenrath-Mitte - Entwicklung von Vorschlägen bzgl. der zu inszenierenden Gebäude, Freiraumbereiche und Infrastrukturelemente - Ermittlung des groben Kostenrahmens - Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise
Bezug zu Maßnahmen	V.1 Gestaltungshandbuch/Gestaltungssatzung 0.4 Lichtkonzept – Realisierungskonzept 0.5 Fassadenprogramm
Priorität	1
Zeitraumen	2016
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (als vorbereitende Maßnahme)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung des Maßnahmenpakets zur Umsetzung des Konzepts (Hauptstudie, vgl. Maßnahmen 0.4) - Beschluss der Vorstudie Lichtkonzept - Öffentlichkeitsarbeit zum Lichtkonzept - Ansprache und Sensibilisierung der Eigentümer
Kosten	9.672,- €



Abb. 57: Probeweise Illumination des Mittelschiffs der Kirche Sankt Marien im Rahmen der Vorstudie zum Lichtkonzept

Foto: SMB Städtebau Meyer-Brandis



Maßnahme V.4 Vorbereitendes Projektmanagement	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation
Ziele	- Garantie eines strukturierten Projektablaufs
Beschreibung	- Koordination der Entwicklung von Zielen und Maßnahmen - Abstimmung von Zielen und Maßnahmen mit Fachämtern, übergeordneten Behörden und Politik - Koordination und Integration externer Gutachten, incl. Erstellung eines Einzelhandelskonzeptes - Erarbeitung der Anträge auf Städtebauförderung
Bezug zu Maßnahmen	V.1 Gestaltungshandbuch/Gestaltungssatzung V.2 Parkraumkonzept V.3 Vorstudie Lichtkonzept 0.1 Projektmanagement
Priorität	1
Zeitraumen	2016
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath externe Beratung
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	- Erstellung eines Umsetzungskonzepts für das Integrierte Handlungskonzept - Erarbeitung der Anträge auf Städtebauförderung
Kosten	Vorbereitendes Projektmanagement: 81.299,61 € Einzelhandelskonzept: 3.510,50 €

7.2. Räumlich übergreifende Maßnahmen

Maßnahme 0.1 Projektmanagement	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Projektsteuerung - Koordination des Gesamtprozesses - Sicherung der Programmumsetzung mit besonderem Blick auf den Zeit- und Finanzierungsplan
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination, Abstimmung und Konkretisierung der zu beantragenden Maßnahmen - Erarbeitung der Detailanträge auf Städtebauförderung - Unterstützung der Stadt Herzogenrath bei der verwaltungstechnischen Abwicklung der Maßnahmen der Städtebauförderung - Mitwirkung an der Vorbereitung der Auftragsvergaben (bspw. an Planungs- und Ingenieurbüros) und Steuerung der beauftragten Büros - Berichterstattung an die politischen Gremien - Evaluation, Dokumentation der Arbeitsschritte und Ergebnisse
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	Ausschreibung und Vergabe Projektmanagement
Kosten	354.472,44 €

zu Maßnahme 0.1 Stadtteilkonferenzen (Teil des Projektmanagements)	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, Geschäftsleuten, Eigentümerinnen und Eigentümern und anderen betroffenen Akteuren in den Umsetzungsprozess - Nachsteuerung innerhalb des Prozesses
Beschreibung	<p>Stadtteilkonferenzen bilden ein geeignetes Format, in dem projektübergreifend mit allen Interessierten oder mit bestimmten Zielgruppen, wie bspw. Kindern und Jugendlichen, über die Entwicklung von Herzogenrath-Mitte und die zu verfolgenden Ziele diskutiert werden soll.</p> <p>In regelmäßigen Abständen (2x jährlich) sollen Diskussions- und Vortragsveranstaltungen stattfinden, in denen nach vorheriger Anmeldung ein zahlenmäßig begrenzter Personenkreis, ggf. in kleineren Arbeitsgruppen, die aktuelle Entwicklung von Herzogenrath-Mitte diskutiert und bei denen Vorschläge für die weitere Entwicklung und ggf. notwendige Anpassungen des Handlungskonzeptes und der vorgesehenen Maßnahmen gesammelt werden können.</p> <p>Für diese Veranstaltungen soll auf eine externe Moderation zurückgegriffen werden, um die Offenheit und Unabhängigkeit der Diskussion zu gewährleisten. Die inhaltliche Vorbereitung soll verwaltungsintern erfolgen, so dass dafür keine förderfähigen Kosten anfallen.</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung und Vergabe Projektmanagement - Durchführung und Dokumentation der Stadtteilkonferenzen
Kosten	in den Kosten 'Projektmanagement' enthalten

zu Maßnahme 0.1 Projektgruppen (Teil des Projektmanagements)	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - inhaltliche und organisatorische Konkretisierung einzelner Projekte und Maßnahmen ("Schlüsselprojekte") - Einbindung von Akteuren in den Planungs- und Umsetzungsprozess
Beschreibung	<p>Projektgruppen bieten sich insbesondere für Schlüsselprojekte an, die eine fachübergreifende Koordination und Kooperation erfordern oder für einzelne Projekte, bei denen die Einbindung bestimmter Akteure aus der Öffentlichkeit von großer Bedeutung ist (bspw. die Gestaltung einer Freifläche unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen).</p> <p>Die Zusammensetzung der Gruppe variiert in Abhängigkeit des jeweiligen Projekts. Beteiligt sein können verschiedene Fachbereiche der Verwaltung, private Eigentümer oder Gewerbetreibende, Anwohner, Verbände und Initiativen oder sonstige Akteursgruppen. Im Sinne der Arbeitsfähigkeit der Projektgruppe wird die Teilnehmerzahl beschränkt und eine interdisziplinäre Besetzung sichergestellt.</p> <p>Für die Gruppensitzungen soll auf eine externe Moderation zurückgegriffen werden, um die Offenheit und Unabhängigkeit der Diskussion zu gewährleisten. Die inhaltliche Vorbereitung soll verwaltungsintern erfolgen oder ist Bestandteil des jeweiligen Planungsauftrags, so dass dafür keine zusätzlichen förderfähigen Kosten anfallen.</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung und Vergabe Projektmanagement - Durchführung und Dokumentation der Projektgruppen
Kosten	in den Kosten 'Projektmanagement' enthalten

Maßnahme 0.2 Innenstadtmanagement	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer Koordinationsstelle für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept - Initiierung von Aktivitäten und Kontaktherstellung zwischen Akteuren - Erhöhung der Öffentlichkeitswirksamkeit des Integrierten Handlungskonzepts durch personelle Außendarstellung - Beratung von Anwohnern, Gewerbetreibenden, Eigentümern und sonstigen Akteuren
Beschreibung	<p>Handlungsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Begleitung des Umsetzungsprozesses für das Integrierte Handlungskonzept, Schnittstelle zwischen Verwaltung, Akteuren und Öffentlichkeit - Maßnahmenkoordination - Leerstandsmanagement - Kultur- und Vereinsarbeit - Einzelhandelsförderung - Öffentlichkeitsarbeit (s. Maßnahme 0.3) <p>Das Innenstadtmanagement soll vor Ort im Programmgebiet des Integrierten Handlungskonzeptes durch ein Büro präsent sein. Hierzu sollen Räumlichkeiten im 'Bockreiterzentrum' angemietet werden.</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung und Vergabe des Innenstadtmanagements - Herrichten des Büros
Kosten	<p>Ersteinrichtung des Büros: 5.000 €</p> <p>Mietkosten: 3.816 €/Jahr, insgesamt 19.080 €</p> <p>Personalkosten Innenstadtmanagement: 669.232,20 €</p>

Maßnahme 0.3 Öffentlichkeitsarbeit	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts kommunizieren und bekannt machen - Akzeptanz der Bürger durch Beteiligung erhöhen - Erreichen einer Werbewirksamkeit für den Standort Herzogenrath
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Veranstaltungen (bspw. zum Tag der Städtebauförderung) - Herausgabe von Pressemitteilungen und Broschüren, Pflegen einer Internetseite - Information der Öffentlichkeit - Beteiligung der Bewohner, Eigentümer, Gewerbetreibenden und sonstiger Akteure in verschiedenen Formaten - inhaltliche Bearbeitung durch das Innenstadtmanagement (s. Maßnahme 0.2) <p>Darüber hinaus soll das Fassadenprogramm (siehe Maßnahme 0.5) von verschiedenen Aktionen begleitet werden, bspw. Fassadenpreis für die schönste aufgewertete Fassade des jeweiligen Jahres zum Tag der Städtebauförderung o.ä.</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Innenstadtmanagement (vgl. Maßnahme 0.1)
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	Erstellung eines Konzepts für die Öffentlichkeitsarbeit
Kosten	Öffentlichkeitsarbeit: 115.060 € Fassadenwettbewerb / -preis: 40.700 €

Maßnahme 0.4 Lichtkonzept – Realisierungskonzept	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Betonung wichtiger Sicht- und Wegeverbindungen und Freiraumbereiche - Gestalterische Aufwertung der Innenstadt durch angenehme und ortsangepasste Beleuchtung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Abend- und Nachtstunden - Berücksichtigung der Kriminalprävention, Vermeidung von Angsträumen - Inszenierung stadtbildprägender historischer oder gestalterisch herausragender Gebäude bzw. solcher mit wichtigen öffentlichen Funktionen - Verantwortungsvoller Umgang mit Energie, Einsatz sparsamer Leuchtmittel
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Detaillierung der Vorstudie - Umsetzungsplanung - Entwicklung gebäudebezogener Beleuchtungskonzepte - ggf. Formulierung von Vorschlägen für konkrete neue Leuchtenstandorte - Vorschläge bezüglich zu wählender Leuchtenmodelle zu einzelnen Beleuchtungssituationen
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath externe Beratung
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Beschluss des Maßnahmenpakets - Ansprache und Sensibilisierung der Eigentümer - Umsetzung der Maßnahmen
Kosten	598.449,82 €

Maßnahme 0.5 Fassadenprogramm	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung überalterter oder überformter Fassaden - Verbesserung des Erscheinungsbildes der Innenstadt - Inwertsetzung historischer Fassaden - energetische Sanierung von Fassaden
Beschreibung	<p>Gefördert werden sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gestalterische Aufwertung von Fassaden, insbesondere bei erhaltenswerten und stadtbildprägenden Gebäuden, - die Begrünung von Dachflächen, Fassaden und Wänden, - die energetische Sanierung von Fassaden. <p>Im Einzelnen sollen folgende Maßnahmen gefördert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Renovierung und Restaurierung von gestalterisch aufwändigen und für das Straßenbild bedeutsamen Fassaden oder Fassadenteilen, - der Rückbau überformter und schlecht gestalteter Fassaden (Entfernen von Werbeanlagen, Verkleidungen, Klinker u.ä.), - die Wiederherstellung der ursprünglichen Fenster- und Putzgliederung, - die Fassadenbegrünung einschließlich erforderlicher Rankhilfen.
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	private Eigentümer Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung und Beschluss der detaillierten Zuschusskriterien (Förderrichtlinie) - Erstellung einer Prioritätenliste der umzugestaltenden Fassaden
Kosten	<p>Die Maßnahmen sollen bis zu einem Höchstsatz von 60 € pro qm gestalteter Fläche zu 50 % (d.h. Förderbetrag 30 €) bezuschusst werden.</p> <p>Kosten: Erarbeitung grundlegender Unterlagen: 2.114,33 € Zuschüsse: 208.000 € private Eigenanteile: 208.000 € Gesamtkosten Umsetzung: 418.114,33 €</p>

Maßnahme 0.6 Stadt- und baugestalterische Beratung	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt
Ziele	- Umsetzung der Ziele des Gestaltungshandbuchs - Koordination und Umsetzung des Fassadenprogramms (Maßnahme 0.5)
Beschreibung	- Beratung von Eigentümern zu Maßnahmen der Stadtgestaltung - bautechnische und gestalterische Beratung zu Projekten im Rahmen des Fassadenprogramms
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2022
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	Ausschreibung und Vergabe der Beratungsleistungen
Kosten	67.916,04 €

#Maßnahme 0.7	
vorbereitende Untersuchung Modernisierungsprogramm	
Handlungsfelder	
Ziele	
Beschreibung	
Priorität	1
Zeitraumen	
Träger/ Beteiligte	
Förder- möglichkeiten	
Nächste Schritte	
Kosten	



Abb. 58: Wurm zwischen ehem. REWE und 'An der Wurm'

Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 59: Wurm im Bereich der Glasstraße

Foto: BKR



Abb. 60: Wurm zwischen Uferstraße und Fußweg zur Post

Foto: BKR

Maßnahme 0.8 Wurmpromenade	
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer hochwertigen durchgängigen Fuß- und Radverbindung entlang der Wurm - Stärkung der Wahrnehmbarkeit des Wassers in der Innenstadt - gestalterische Aufwertung der Innenstadt
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer die Wurm begleitenden Promenade als hochwertiger Aufenthaltsraum im Freien - Verbindung des Bereichs südlich des Ferdinand-Schmetz-Platzes mit dem Alten Friedhof - gestalterische Aufwertung des Knotenpunktes Bahnbrücke - Kleikstraße - Wurm - Schaffung einer attraktiven Fußwegeanbindung der Wohngebiete westlich der Wurm an das Stadtzentrum - Gestaltung der Flächen auf Straßenniveau ohne Eingriff in den eigentlichen Gewässerlauf <p>Siehe auch Maßnahme 1.2 Machbarkeitsstudie 'Erleb- bare Wurm'</p>
Priorität	1
Zeitraumen	<ol style="list-style-type: none"> 1. BA (Bereich Uferstraße): 2018 - 2019 2. BA (Bereich Bahnbrücke Kleikstraße bis alter Friedhof): 2019 - 2021 3. BA (südl. Ferdinand-Schmetz-Platz): ab 2020
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Förder- möglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	Ausschreibung der Planungsleistungen
Kosten	<p>Herstellungskosten (inkl. begleitende Grünflächen und Möblierung): 461.601,00 €</p> <p>Planungs- und Baunebenkosten: 124.632,27 €</p> <p>Kosten Vermessung: 3.140,00 €</p>

Maßnahme 0.9 Erneuerung Straßenbeleuchtung	
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Ausleuchtung des öffentlichen Raums - Energieeinsparung - gestalterische Aufwertung der Stadtbeleuchtung in Harmonie mit der neuen Stadtmöblierung
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung des Konzepts der enwor energie & wasser vor ort GmbH zur wirtschaftlichen Stadtbeleuchtung - Austausch der vorhandenen Leuchten, Ausstattung mit LED-Technik - Steichen der Leuchtenmasten
Priorität	1
Zeitraumen	2016
Träger/ Beteiligte	enwor energie & wasser vor ort GmbH (örtlicher Energieversorger) Stadt Herzogenrath (Fachbereich 4 – Bau & Betrieb)
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Der Austausch der Leuchten in der Innenstadt von Herzogenrath-Mitte wurde bereits durchgeführt.
Kosten	58.000 €



Abb. 61: vorher: Nebeneinander verschiedene Leuchten am Ferdinand-Schmetz-Platz
Foto: BKR



Abb. 62: neues Leuchtenmodell am Ferdinand-Schmetz-Platz und in der Kleikstraße
Foto: BKR



Abb. 63: bestehende Sitzgelegenheit in der Dammstraße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 64: gestalterisch wenig ansprechende Stadtmöblierung in der Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 0.10 Erneuerung Stadtmöblierung und Aufwertung des Stadtraums	
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Austausch der Stadtmöblierungselemente aus gestalterischen Gründen - Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes der Innenstadt durch Modernisierung der veralteten Stadtmöblierung - Bereitstellung von Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Generationen - Erhöhung der Sauberkeit durch ausreichende Anzahl und gute Positionierung von Müllbehältern und ansprechende Gestaltung - Reduzierung der Folgekosten durch Pflegeleichtigkeit der gewählten Ausstattungselemente
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Bestandsaufnahme der bestehenden Stadtmöblierung - Identifikation von fehlenden Ausstattungselementen - Auswahl von Stadtmöblierungselementen in Abstimmung mit dem Gestaltungshandbuch - Durchführung einer Beteiligungsaktion zur Auswahl der Möblierung ('Probesitzen') - Neupflanzung von Bäumen, Maßnahmen zum Baumschutz - Ergänzung von Spielgeräten - Austausch und Ergänzung der Ausstattungselemente
Priorität	1
Zeitraumen	2017 "Probesitzen" ab 2018 Umsetzung
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Konzept (wird derzeit erstellt) - Auswahl der Ausstattungselemente - Beschluss des Stadtmöblierungskonzepts - Durchführung der Beteiligung
Kosten	108.587 €

Maßnahme 0.11 Spieleitplanung	
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum Organisation und Kommunikation kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung einer hohen Aufenthaltsqualität für alle Generationen in einer Stadt der kurzen Wege - Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen; Erhaltung und Verbesserung des Lebens- und Wohnumfelds von jungen Menschen - Entwicklung hin zu einer kinder- und jugendfreundlichen Innenstadt - Behebung der Mängel in Bezug auf Spielgeräte und Aufenthaltsbereiche, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche - Schaffung einer bewegungsfreundlichen Stadt
Beschreibung	<p>Neben den eigentlichen Spielflächen soll die Stadt Herzogenrath insgesamt zu einer "bespielbaren Stadt" gemacht werden, in der es überall Anregungen und Möglichkeiten zur Bewegung für Kinder und Jugendliche gibt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definition von Qualitätszielen für die kinder- und jugendfreundliche Entwicklung der Stadt - Analyse der bestehenden Situation und der Bewegungsmuster der Zielgruppe; Bewertung von Spiel-, Erlebnis- und Aufenthaltsbereichen - Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an der Bestandsaufnahme und der Planung - Erarbeitung von Maßnahmen zur Schaffung einer bewegungsfreundlichen und 'bespielbaren' Stadt - Ergänzung von Spielgeräten im Rahmen des Austauschs der Stadtmöblierung - ggf. Schaffung von 'Mehr-Generationen-Spielplätzen' mit Bewegungsangeboten für alle Altersgruppen
Priorität	2
Zeitraumen	<p>Ende September 2016: Vorstellung der quantitativen Bedarfsermittlung</p> <p>Sommer 2017: Vorstellung des Konzepts, qualitative Leitlinien für Spielplätze, öffentlichen Raum, Wegeverbindungen etc.</p> <p>Umsetzung in den Folgejahren</p>
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Beteiligungskonzept - Erarbeitung und Beschluss der Spieleitplanung - Umsetzung
Kosten	wird verwaltungsintern bearbeitet Aussagen zu Umsetzungskosten erst nach Fertigstellung der Planung möglich

Maßnahme 0.12 Barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums	
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum Stadtbild/Stadtgestalt kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zugänglichkeit der Innenstadt und wichtiger Einrichtungen für alle Nutzerinnen und Nutzer - Förderung der nicht-motorisierten Mobilität durch sichere und bequeme Erreichbarkeit auch ohne PKW - Attraktivitätssteigerung der Innenstadt für Menschen mit Mobilitäts- oder anderen Einschränkungen - Vermeidung von Gefährdungen für die Nutzer des öffentlichen Raums
Beschreibung	<p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifikation nicht barrierefreier Übergänge und Wegeverbindungen <p>Konzeption</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines Konzepts zur barrierefreien Gestaltung mit Festlegung von Prioritäten in Abhängigkeit von den wichtigsten Wegeverbindungen und räumlichen Zielen für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen oder sonstigen besonderen Bedürfnissen (bspw. Personen mit Kinderwagen) - Einbindung der Betroffenen in die Entwicklung der Umbaumaßnahmen <p>Maßnahmenplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Leitsystems für Menschen mit fehlender/ eingeschränkter Sehfähigkeit - sukzessiver barrierefreier Umbau von Querungsstellen und Wegeverbindungen im Stadtgebiet
Priorität	1
Zeitraumen	2019-2020
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der Bestandssituation - Entwicklung des Umbaukonzepts in Abstimmung mit dem Gestaltungshandbuch - Umsetzung
Kosten	ca. 250.000 €

Maßnahme 0.13 Barrierefreier Umbau der ÖPNV-Haltestellen	
Handlungsfelder	Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV für Personen mit körperlichen oder sonstigen Einschränkungen - Förderung der Nutzung des ÖPNV durch bequeme und selbständige Nutzbarkeit für alle
Beschreibung	<p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identifikation nicht barrierefreier Haltestellen und Zugänge <p>Konzeption</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines Konzepts zur barrierefreien Gestaltung mit Festlegung von Prioritäten <p>Maßnahmenplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> - sukzessiver barrierefreier Umbau aller Haltestellen im Stadtgebiet
Priorität	1
Zeitraumen	2018-2021
Träger/ Beteiligte	AVV
Fördermöglichkeiten	<p>ggf. Förderung nach § 12 oder §14 ÖPNVG NRW</p> <p>ggf. Förderung gem. §1 AVV-Richtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach §11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (für barrierefreien Umbau der Haltestellen)</p>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse der Bestandssituation / Haltestellenkataster - Entwurfs- und Ausführungsplanung - Umsetzung
Kosten	zurzeit keine Kostenangabe möglich



Maßnahme 0.14 Verfügungsfonds	
Handlungsfelder	Organisation und Kommunikation Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Aktivierung privaten Engagements und privater Finanzmittel - Förderung der Kooperation zwischen den Akteuren - Finanzierung von eigenen Projekten der Akteure zur Aufwertung der Innenstadt
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines Verfügungsfonds gemäß Förderrichtlinien Städtebauförderung 2008, Punkt 14 - Bildung eines lokalen Gremiums aus Vertretern der Stadt Herzogenrath, der örtlichen Einzelhändler und Gewerbetreibenden, von Initiativen und Vereinen sowie der Anwohner als Entscheidungsgremium über die Mittelverwendung - Erarbeitung eines Maßnahmen- und Finanzierungskonzepts durch das Gremium (Beispielhafte Maßnahme: Aufwertung der Weihnachtsbeleuchtung)
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2020
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Gewerbeverein Innenstadtmanagement
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	- Ratsbeschluss zur Einrichtung des Verfügungsfonds
Kosten	26.500 € (davon 50% Städtebauförderung, 50% private Mittel)

7.3. Maßnahmen im Entwicklungsbereich 1 'Einzelhandel und Wohnen'

Maßnahme 1.1 Werkstattverfahren Ferdinand-Schmetz-Platz	
Standort/Lage	Bereich um den Ferdinand-Schmetz-Platz, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie Wirtschafts- und Gewerbestandort Wohnstandort Innenstadt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines ausgewogenen räumlich-funktionalen Konzepts zur gestalterisch-funktionalen Aufwertung - Sicherung der städtebaulichen Qualität - konzeptionelle Vorbereitung der Maßnahmen auf den Flächen des heutigen REWE und der Post (s. Maßnahmen 1.2 und 1.3) - Belebung des Ferdinand-Schmetz-Platzes - räumliche und funktionale Verknüpfung des Ferdinand-Schmetz-Platzes mit dem Bereich südlich der Wurm, Sicherung von Wegeverbindungen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung eines Werkstattverfahrens unter Beteiligung der Öffentlichkeit - Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans, der die wichtigsten Rahmenbedingungen, funktionalen, qualitativen und gestalterischen Vorgaben definiert - Unterscheidung zwischen festen Vorgaben und Rahmenseetzungen, die Spielräume lassen <p>Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die einzelnen baulichen Projekte und stellt so sicher, dass die grundsätzlichen Ziele der Stadt Herzogenrath für den Bereich um den Ferdinand-Schmetz-Platz klar definiert sind und von Planern und Investoren berücksichtigt werden, gleichzeitig aber ausreichend Spielraum für unterschiedliche bauliche Konzepte verbleibt.</p>
Priorität	1
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Vergabe der städtebaulichen Leistungen - Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfs / Rahmenplanung - begleitende Beteiligung / Kommunikation
Kosten	48.177,36 €



Maßnahme 1.2 Machbarkeitsstudie 'Erlebbarer Wurm'	
Standort/Lage	Ferdinand-Schmetz-Platz und unmittelbare Umgebung
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<p>Prüfung der Realisierbarkeit eines Gewässerumbaus mit der Zielrichtung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Schaffung einer Zugänglichkeit - Sichtbarmachung des Gewässers - unter Berücksichtigung der Anforderungen des Hochwasserschutzes und der Sicherheit
Beschreibung	<p>Der Ferdinand-Schmetz-Platz als zentraler Platz der Herzogenrather Innenstadt ist zurzeit noch von den Planungen zur Wurmpromenade (Maßnahme 0.8) ausgenommen, da hier die räumlichen Voraussetzungen für eine bessere Integration des Gewässers in die Gestaltung vor allem aufgrund hydrologischer Rahmenbedingungen (Sicherstellung des Hochwasserschutzes), aber auch verkehrlicher Anforderungen (Straßenverläufe, Stellplätze, etc.) stark eingeschränkt sind.</p> <p>In einer Machbarkeitsstudie ‚Erlebbarer Wurm‘ sollen daher verschiedene Möglichkeiten des künftigen Umgangs mit dem Fluss in ihren Vor- und Nachteilen dargestellt werden. Dies umfasst sowohl eine verbesserte Sichtbarmachung als auch die Prüfung, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Zugänglichkeit zur Wurm hergestellt werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung prinzipieller Lösungsmöglichkeiten - Abstimmungsprozess mit der Stadt Herzogenrath, der Unteren Wasserbehörde sowie dem Wasserverband Eifel-Rur - Definition von Handlungsempfehlungen
Priorität	1
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Untere Wasserbehörde StädteRegion Aachen Wasserverband Eifel-Ru
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Vergabe der planerischen Leistungen - Erarbeitung der Lösungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen - begleitende Beteiligung und Abstimmung
Kosten	Machbarkeitsstudie: 29.384,93 €

Maßnahme 1.3 Abriss/Neubebauung auf dem Areal des ehem. REWE-Marktes	
Standort/Lage	südlich Ferdinand-Schmetz-Platz; Uferstraße / Albert-Steiner-Straße / Wurm, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Wiederbelebung des ungenutzten Standorts - Belebung des Ferdinand-Schmetz-Platzes - Stärkung des Wohnstandorts Innenstadt - Verknüpfung des Ferdinand-Schmetz-Platzes mit dem Bereich südlich der Wurm
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss des ehem. REWE-Marktes - Neubau einer dem Standort und modernen Nutzungsanforderungen angepassten Immobilie - Schaffung eines innerstädtischen Wohnangebots - Errichtung barrierefreier Wohnungen für verschiedene Zielgruppen - ggf. Integration eines Cafés oder Treffpunktes - Umgestaltung der umgebenden Freiräume und Anbindung an die Wurmpromenade (vgl. Maßnahme 0.8)
Priorität	1
Zeitraumen	2018-2019
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	Neubau: nein Grundwerb und Abrisskosten: anteilig für die Fläche der künftigen Wurmpromenade (siehe Maßnahme 0.8) über Städtebauförderung förderfähig
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprache des Eigentümers - Unterstützung des Kontakts zwischen Eigentümer und interessierten Investoren - ggf. Zwischenerwerb durch die Stadt - Entwurf und Genehmigungsplanung - bauliche Umsetzung
Kosten	Abriss: 119.800 € keine Angabe zu Grunderwerbskosten und zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Abb. 65: ehem. REWE aus Richtung Ferdinand-Schmetz-Platz
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 66: Gelände der Post aus Richtung Albert-Steiner-Straße / Uferstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 1.4 Abriss/Neubebauung auf dem Areal der Post	
Standort/Lage	Postgrundstück zwischen Bahnlinie und Albert-Steiner-Straße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Belebung des untergenutzten Standorts - Etablierung einer dem Standort angemessenen Mischnutzung - Berücksichtigung der Immissionsituation (Schienen- und Straßenlärm)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss des Post-Gebäudes - Neubau einer dem Standort und modernen Nutzungsanforderungen angepassten Immobilie - Schaffung eines Flächenangebots für Dienstleistung, Büros und ggf. öffentliche Nutzungen (bspw. VHS) - Integration einer Post-Filiale - Umgestaltung der umgebenden Freiräume und Anbindung an die Wurmpromenade (vgl. Maßnahme 0.7)
Priorität	1
Zeitraumen	zzt. nicht abschätzbar
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprache des Eigentümers - Unterstützung des Kontakts zwischen Eigentümer und interessierten Investoren - Entwurf und Genehmigungsplanung - bauliche Umsetzung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

Maßnahme 1.5 Aufwertung/Umnutzung des 'Bockreiterzentrums'	
Standort/Lage	Ferdinand-Schmetz-Platz, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	Fortentwicklung im Bestand
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt und Revitalisierung des stadtbildprägenden Gebäudes - Wiederbelebung durch vollständige Nutzung der zurzeit untergenutzten Flächen - Belebung des Ferdinand-Schmetz-Platzes durch stärkere Nutzung des den Platz prägenden Gebäudes - Verbesserung des Erscheinungsbildes der Innenstadt durch Beseitigung von Leerstand
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung des 'Bockreiterzentrums' unter Beachtung der Entstehungszeit und Berücksichtigung heutiger Nutzungsanforderungen - Erstellung eines nachhaltigen Nutzungskonzepts (EG: Einzelhandel, Gastronomie; OG: Dienstleistungen, studentisches Wohnen, ggf. öffentliche Nutzung) - ggf. Umbau / Neuaufteilung der Flächen in den Obergeschossen - energetische Sanierung unter Beibehaltung der Charakteristik der Entstehungszeit (Nachkriegsmoderne) - Vermarktungskonzept
Priorität	1
Zeitraumen	2017
Träger/ Beteiligte	private Eigentümer
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprache des Eigentümers - Erstellung Sanierungskonzept - Ansprache potenzieller Nutzer/Investoren
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Abb. 67: Bockreiterzentrum aus Richtung Ferdinand-Schmetz-Platz
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 68: Bockreiterzentrum mit Brunnen; erkennbar ist der teilweise Leerstand
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 69: Einfahrt zum Parkhaus Albert-Steiner-Straße
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 1.6 Abriss/Neubau Parkhaus Albert-Steiner-Straße	
Standort/Lage	zwischen Albert-Steiner Straße und Bahnlinie, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Ausnutzung des Parkhauses und Entlastung anderer Parkplätze - Beseitigen von Angsträumen / Kriminalprävention - Verbesserung des Erscheinungsbildes und Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss des bestehenden Parkhauses (zzt. 153 Stellplätze) aufgrund des schlechten baulichen Zustands und der aus kriminalpräventiver Sicht problematischen räumlichen Organisation - Errichtung eines neuen Parkhauses mit drei Park Ebenen und ansprechender Gestaltung (hell, freundlich) und besserer sozialer Kontrolle - Berücksichtigung der Wegeverbindung an der Wurm und entlang der Bahnlinie - Beschilderung und Bewirtschaftung etc. gemäß Parkraumkonzept
Priorität	2
Zeitraumen	2019-2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Vergabe der Planungsleistungen
Kosten	Abriss: 104.000 € Neubau: 2,16 Mio. € Planungs- und Baunebenkosten: 432.000 €

Maßnahme 1.7 Wohnumfeldgestaltung 'An der Wurm'	
Standort/Lage	südöstliches Stadtzentrum, Verbindung 'An der Wurm' - Afdener Straße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Bewohner des Bereichs - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Versiegelung - gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der Parkplätze nach Süden, direkt an die Zufahrt - Schaffung einer neuen Grünfläche mit Aufenthalts- und Bewegungsangeboten, ggf. auch zur Nutzung durch die benachbarte Kita - ansprechende Gestaltung der Grünfläche, unter Berücksichtigung des erhaltenswerten Baumbestands - ökologische Aufwertung der Fläche durch abwechslungsreichere Bepflanzung - Berücksichtigung der Kriminalprävention - 'Sichtbarmachung' des Broichbaches durch Wasser als Gestaltungselement
Priorität	2
Zeitraumen	2018-2019
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (für die Schaffung/Gestaltung der Grünfläche)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Veranstaltung einer Planungswerkstatt unter Beteiligung der Anwohner - Ausführungsplanung und Realisierung
Kosten	<p>Herstellungskosten Grünfläche: 146.846 € Planungs- und Baunebenkosten: 39.648,42 € Folgekosten Unterhalt: 10.500 €/Jahr</p> <p>Herstellung Parkplätze: 29.750 € Planungskosten: 8.032,50 €</p>



Abb. 70: Parkplatz und Grünfläche 'An der Wurm'
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 71: 1. Bauabschnitt



Abb. 73: Bestandsgebäude Apolloniastraße 4-6 (1. BA)
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 72: 2. Bauabschnitt

Maßnahme 1.8 Neubebauung Apolloniastraße	
Standort/Lage	Apolloniastraße, angrenzend an Ferdinand-Schmetz-Platz, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - städtebauliche Nachverdichtung im zentralen Innenstadtbereich - Schaffung einer Raumkante zur Fassung des Ferdinand-Schmetz-Platzes und des Straßenraumes der Apolloniastraße - Stärkung der innenstadttypischen Nutzungsmischung
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss der bestehenden Gebäude an der Apolloniastraße - Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses (1. BA, Apolloniastraße 4-6) - ggf. langfristig Schließung der Platzkante durch Schaffung einer geschlossenen Baureihe (2. BA)
Priorität	3
Zeitrahmen	unklar
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein (ggf. soz. Wohnungsbauförderung)
Nächste Schritte	Entwurf und Genehmigungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

Maßnahme 1.9 Gestalterische Aufwertung Ladestraße	
Standort/Lage	zentraler Innenstadtbereich zwischen Ferdinand-Schmetz-Platz und Dammstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Gestalterische Aufwertung der derzeit unattraktiven Verbindung zwischen Ferdinand-Schmetz-Platz und Dammstraße / Naherholungsbereich Broichbachtal - Umgestaltung unter Gesichtspunkten der Kriminalprävention, inkl. Grünschnitt an der Grünfläche - Beseitigung von Angsträumen (insbes. Durchgänge) - Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes der öffentlichen und privaten Flächen - Aufwertung der rückwärtigen privaten Grünfläche als kleine Ruheinsel in der Innenstadt
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Erwerb privater Teilflächen im Bereich der Fahrbahn - Umgestaltung gemäß eines Mindeststandards, der eine sichere Durchquerung ermöglicht - Beibehaltung der Hauptfunktion als 'Lade'-Straße - Gestaltung als Mischverkehrsfläche, Aufbringen eines einheitlichen Oberflächenbelags, einheitliche Gestaltung der öffentlichen und privaten Anlagen, wie Zäune, Poller etc. - Neugestaltung des Grünbereichs als privater Rückzugsbereich oder als Außengastronomie für die angrenzende Gaststätte an der Dammstraße - Verbesserung der Ausleuchtung und Erneuerung der Fassadenanstriche im Bereich der Durchgänge - Erneuerung der Beleuchtung (vgl. Maßnahme 0.8) - Gestalterische Vereinheitlichung der Möblierung (u.a. Poller zur Abgrenzung der privaten Bereiche), in Abstimmung mit dem Konzept zur Erneuerung der Stadtmöblierung (Maßnahme 0.9)
Priorität	2
Zeitraumen	2019
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Grundstückseigentümer
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Gestaltungskonzepts - Ansprache der Eigentümer (insbes. zwecks Erwerb Flächen)
Kosten	Herstellungskosten: 196.528,50 € Planungs- und Baunebenkosten: 53.062,70 €



Abb. 74: Blick in die Ladestraße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 75: Flickentepich unterschiedlicher Bodenbeläge in der Ladestraße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 76: Blick auf den Grünbereich an der Wendeanlage
Foto: Stadt Herzogenrath

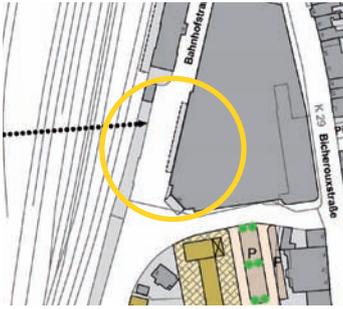


Abb. 77: Haltestellenbereich vor dem Kaufland-Markt mit „drückender“ Überdachung
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 1.10 Gestalterische Aufwertung Haltestellenbereich Kaufland	
Standort/Lage	Bahnhofstraße, zwischen Bahnhof und Kaufland-Markt, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Mobilität
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines ansprechenden Eingangs in die Innenstadt - Kriminalprävention - Erhöhung der Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste - Vorbeugung gegen Vermüllung und Vandalismus - Barrierefreiheit
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Neugestaltung der Überdachung oder Ersatz durch Buswartehäuschen - Verlegung eines neuen Bodenbelags - Koordination mit dem barrierefreien Umbau der Haltestellen (Maßnahme 0.12) und mit der Erneuerung der Stadtmöblierung (Maßnahme 0.9) - Erneuerung/Renovierung der Fassaden des Kaufland-Marktes - Anbringen einer Fassadenmalerei / Aufbringen eines Logos der Stadt Herzogenrath am Kaufland-Gebäude auf der dem Bahnhof zugewandten Seite
Priorität	1
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Kaufland
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (für gestalterische Aufwertung)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Gespräche mit den Verantwortlichen bei Kaufland - Ausführungsplanung
Kosten	Herstellungskosten: 90.250 € Planungs- und Baunebenkosten: 18.000,00 €

Maßnahme 1.11 Neubau Wohn- und Geschäftshaus Kleikstraße/Dammstraße/ Bicherouxstraße	
Standort/Lage	Eckgrundstück Kleikstraße/Bicherouxstraße, an der Zufahrt zum Parkplatz 'Marbaise', vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schließung der Baulücke - Schaffung einer ansprechenden Eingangssituation in die Kleikstraße aus Richtung Dammstraße - Ergänzung des örtlichen Angebots an Handels-, Dienstleistungs- und Wohnflächen (innenstadttypische Mischung) - Ergänzung der fehlenden Raumkante - Erhöhung der Erlebnisdichte zwischen Kleikstraße und Kaufland zur besseren Verknüpfung der EH-Standorte - Erhöhung der sozialen Kontrolle durch Belebung auch nach Geschäftsschluss
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau eines Gebäudes mit gemischter Nutzung (EG: Handel, Gastronomie; OG: Dienstleistung, Wohnen, Arztpraxen etc.) - Fassung des Kreuzungsbereichs durch ein bis zu 4-geschossiges Gebäude
Priorität	1
Zeitraumen	2019
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein (ggf. soziale Wohnungsbauförderung)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprache potenzieller Investoren - Entwurf und Genehmigungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Abb. 78: Blick in die Kleikstraße mit dem Eckgrundstück
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 79: Blick auf das Grundstück aus Richtung Bicherouxstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

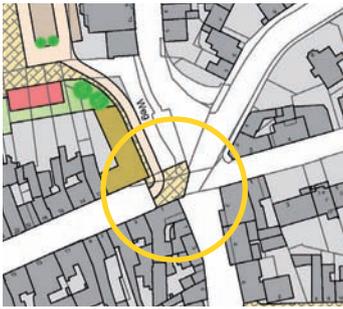


Abb. 81: Blick von der Alsdorfer Straße in die Kleikstraße
Foto: BKR



Abb. 82: Ein Baum bildet heute den Abschluss der Kleikstraße und schirmt die vielbefahrene Geilenkirchener Straße optisch ab
Foto: BKR



Abb. 80: heutige Gestaltung der Treppenanlage
Foto: BKR

Maßnahme 1.12 Aufwertung Eingang Kleikstraße	
Standort/Lage	untere Kleikstraße / Ecke Geilenkirchener Straße - Dammstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum Stadtbild/Stadtgestalt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer attraktiven Eingangssituation in die Kleikstraße aus Richtung Dammstraße - Verbesserung der Barrierefreiheit - Aufwertung der Sichtbeziehungen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Gestaltungskonzept für das östliche Ende der Kleikstraße - Ausbildung eines attraktiven Eingangs in den Haupt-Einkaufsbereich, koordiniert mit der Umgestaltung des Parkplatzes Marbaise - Gestaltung in Abstimmung mit den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs
Priorität	1
Zeitraumen	2020
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Vergabe der Entwurfsleistungen - Entwurf und Ausführungsplanung - Umsetzung
Kosten	Herstellungskosten: 67.116 € Planungs- und Baunebenkosten: 18.121,32 €

Maßnahme 1.13 Neuordnung und Nachverdichtung Bereich 'Villa Marbaise'	
Standort/Lage	Fläche zwischen Kleikstraße, Kaufland und Bicherouxstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
Kategorie	städtebauliche Neuordnung / Entwicklung hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bauliche Nachverdichtung - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Aufwertung des Erscheinungsbildes des Stadtraums - Verbesserung der Verknüpfung zwischen Kaufland und Geschäftszentrum Kleikstraße
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Trennung bzw. bessere räumliche Zuordnung der Fußgänger- und Kfz-Verkehre - bauliche Nachverdichtung durch Nutzung der sehr tiefen Grundstücke an der Kleikstraße sowie der nicht für das Parken erforderlichen Flächen des Parkplatzes - Begrünung zur gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums
Priorität	1
Zeitraumen	2019-2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath private Grundstückseigentümer private Investoren
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (Platzgestaltung) ggf. soziale Wohnungsbauauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts - Ansprache der Grundstückseigentümer - Ansprache potenzieller Investoren - Bebauungsplan
Kosten	Städtebauliche Entwurfsplanung: 3.500 € Bebauungsplanung: 9.400 € Erschließungsstraße / Parkplatz: Herstellungskosten: 623.188,13 € Planungs- und Baunebenkosten: 155.797,03 € Platzgestaltung: Herstellungskosten: 445.655 € Planungs- und Baunebenkosten: 120.326,85 € Neubebauung: keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

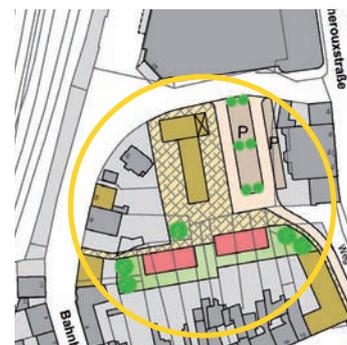


Abb. 83: Blick auf den Parkplatz aus Richtung Bicherouxstraße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 84: rückwärtige Gartenbereiche an der Kleikstraße – Potenzial für Nachverdichtung
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 85: Bestandsgebäude
Bahnhofstraße 18
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 1.14 Umnutzung Bahnhofstraße 18	
Standort/Lage	südliche Bahnhofstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
Kategorie	Fortentwicklung im Bestand
Ziele	- Neunutzung des derzeit leerstehenden Gebäudes - Verbesserung des Erscheinungsbildes
Beschreibung	- Umbau des bestehenden Gebäudes - Nutzungen: EG: Arztpraxis/Dienstleistungsnutzung, OG: Wohnen
Priorität	1
Zeitraumen	2016-2017
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Umsetzung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

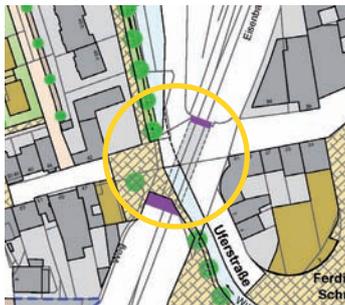


Abb. 86: die vorhandenen
Brückenwände an der
Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 1.15 Gestalterische Aufwertung Bahnbrücke Kleikstraße	
Standort/Lage	Kreisverkehr Kleikstraße / Uferstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt
Ziele	- Verschönerung des Stadtraums - Vermeidung eines Angstraums - Erhöhung der Erlebnisdichte zwischen oberer und unterer Kleikstraße zur besseren Verknüpfung von Altstadt und Einkaufsbereich
Beschreibung	Gestaltung der Brückenwände durch hochwertige Fassadenmalerei, Graffiti o.ä. unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
Priorität	1
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath Deutsche Bahn AG
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	- Abstimmung mit der DB (Gestattungsvertrag) - Veranstaltung einer Planungswerkstatt bzw. Vergabe der Entwurfsleistungen - Umsetzung des Entwurfs vor Ort
Kosten	- Behebung baulicher Mängel: 10.000 € - Vorbereitung des Untergrundes: 10.000 € - Anbringen von Fassadenmalerei (inkl. Workshops zur Motivfindung etc.): 75.400 €

Maßnahme 1.16 Umbau Wohn- und Geschäftshaus und Platzgestaltung Kleikstraße / Bahnbrücke	
Standort/Lage	Kreisverkehr Kleikstraße / Uferstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum Wohnstandort Innenstadt Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie
Kategorie	Fortentwicklung im Bestand hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Behebung einer städtebaulich unbefriedigenden Situation - gestalterische Aufwertung des Kreuzungsbereichs Kleikstraße / Uferstraße / Glasstraße - Schaffung eines öffentlichen Raums mit Aufenthaltsqualität - Schaffung eines attraktiven Eingangs in die Altstadt als Pendant zum Hotel 'Zur Brücke' gegenüber - Schaffung einer Folge von öffentlichen Plätzen von der Altstadt bis in den Einkaufsbereich zur Verknüpfung der städtischen Teilräume
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss Sonnenstudio - Herstellung eines kleinen öffentlichen Platzes vor dem Wohn- und Geschäftshaus - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Anordnung von Stadtmöblierungselementen zur Förderung der Aufenthaltsfunktion - Umbau Wohn- und Geschäftshaus
Priorität	1
Zeitraumen	2017-2018
Träger/ Beteiligte	privater Investor (für den Umbau) Stadt Herzogenrath (Platzgestaltung, Zwischenerwerb, Teilabriss und Vermarktung des Grundstücks)
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung (für die Platzgestaltung)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Erwerb des Grundstücks - Vergabe der Entwurfsleistungen - Umsetzung Platzgestaltung
Kosten	Abriss Sonnenstudio und Vordach: 60.000 € Platzgestaltung: Herstellungskosten: 66.788,75 € Planungs- und Baunebenkosten: 18.032,96 € Umbau Wohn- und Geschäftshaus: Kosten noch nicht bekannt



Abb. 87: Blick auf das heutige Sonnenstudio
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 88: Zusammen mit dem Hotel-Restaurant 'Zur Brücke' (rechts) bildet das Grundstück den Eingang in die Altstadt
Foto: Stadt Herzogenrath



Maßnahme 1.17 Soziales Zentrum am Bahnhof	
Standort/Lage	Bahnhof Herzogenrath, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer Anlaufstelle für verschiedene soziale Gruppen mit besonderen Problemlagen und Beratungsbedarf - Förderung der Integration
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines Willkommenstreffs für Migrantinnen und Migranten sowie einer Flüchtlingsberatungsstelle - Einrichtung eines Stadtteilbüros des Kinderschutzbundes - Einrichtung einer Suchtberatungsstelle - Einrichtung eines Standorts des Wohltätigkeitsvereins Hand in Hand e.V. - gemeinsame Nutzung des Pavillons am Bahnhof Herzogenrath durch die verschiedenen Einrichtungen
Priorität	2
Zeitraumen	2017
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath – Fachbereich 1 Bürgerdienste (Bereich 1.2 Soziales) Caritas Verband Aachen (Träger Hand in Hand e.V.) Wohltat e.V. (Suchtberatung) Deutscher Kinderschutzbund e.V. Ortsverband Alsdorf – Herzogenrath – Würselen
Fördermöglichkeiten	Förderprogramm NRW hält zusammen des Ministeriums für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen
Nächste Schritte	- Aufbau eines Stadtteilbüros
Kosten	27.756 €

7.4. Maßnahmen im Entwicklungsbereich 2 'Altstadt'

Maßnahme 2.1 Neugestaltung Kirchenvorplatz St. Marien	
Standort/Lage	Altstadt, obere Kleikstraße / Ecke Eyselshovener Straße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Einbindung des Kirchvorplatzes in den öffentlichen Raum / Verknüpfung mit dem Straßenraum - Aufwertung des Stadtraums und Inszenierung der Kirche St. Marien - Schaffung eines adäquat gestalteten Vorplatzes für die Kirche - Beruhigung des Verkehrs / Reduzierung der Geschwindigkeiten
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines Vorplatzes, der den Straßenraum der Kleikstraße und ggf. der Eyselshovener Straße mit einbezieht - Erneuerung der Bepflanzung - Barrierefreie Gestaltung des Platzes - Schaffung von Aufenthaltsbereichen vor der Kirche
Priorität	2
Zeitraumen	2019
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath kath. Pfarrgemeinde St. Gertrud
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung einer Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung der Machbarkeit und möglicher positiver Effekte einer neuen Straßenverbindung von der Eyselshovener Straße zur Glasstraße zur Entlastung der Kreuzung Eyselshovener Straße / Kleikstraße - Veranstaltung einer Planungswerkstatt oder Vergabe der Entwurfsleistungen
Kosten	Verkehrsuntersuchung: 15.000 € Herstellungskosten Platz: 429.709 € Planungs- und Baunebenkosten: 116.021,43 €



Abb. 89: Blick auf Sankt Marien mit dem heutigen Vorplatz und der Einmündung der Eyselshovener Straße
Foto: Stadt Herzogenrath



Abb. 90: Der heutige Kirchvorplatz im Luftbild
Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW 2013



Abb. 91: Der Parkplatz 'Am Schürhof' mit Blick auf die rückwärtigen Grundstücksbereiche der Bebauung Kleikstraße
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 2.2 Bauliche Arrondierung und Neuordnung des Parkplatzes im Bereich Schürhof	
Standort/Lage	Parkplatz Schürhof westlich der Bahnlinie, südlich der Kleikstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt Mobilität
Kategorie	hochbauliche Maßnahme
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bauliche Fassung des Parkplatzes - Schutz der Privatheit der rückwärtigen Grundstücksbereiche der Gebäude an der Kleikstraße - optische Abgrenzung zu den ungeordneten Hinterbereichen der Privatgrundstücke - gestalterische Aufwertung des Parkplatzes - Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und der Verkehrssicherheit
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung von baulichen Nebenanlagen auf der Nordseite des Parkplatzes durch einen privaten Investor (Nachweis von Stellplätzen für Wohnbebauung Kleikstraße, vgl. Maßnahme 2.4) - Schaffung eines einheitlichen und hochwertigen Erscheinungsbildes der nördlichen Platzkante - Neuorganisation der Stellplätze (Markierung und Ausbesserung der Decke) - ggf. Bepflanzungsmaßnahmen - Ergänzung der Beleuchtung auf dem Parkplatz und auf der Straße 'Am Schürhof'
Priorität	3
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath privater Investor ggf. private Grundstückseigentümer
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ansprache der Eigentümer der angrenzenden Grundstücke - Erfassung der Bestandssituation (Zufahrten etc.) - Entwurfsplanung - Umsetzung
Kosten	Parkplatzgestaltung (v.a. Markierungsarbeiten): 3.000 € Neubebauung: keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

Maßnahme 2.3 Kriminalpräventive Maßnahme Fußweg Schürhof - Kleikstraße	
Standort/Lage	Fußwegverbindung zwischen Kreisverkehr Kleikstraße und Parkplatz am Schürhof, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	Beseitigung eines Angstraums ohne soziale Kontrolle
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Schließung/Rückbau des Fußwegs - Errichtung einer Mauer/ eines ggf. berankten Gitters - Zugang zum Parkplatz von der Kleikstraße über die Straße 'Am Schürhof' - Ergänzung der Beleuchtung in der Straße 'Am Schürhof'
Priorität	3
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath private Grundstückseigentümer
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Festlegung der konkreten Umsetzung - Umsetzung
Kosten	3.000 €



Abb. 92: bestehender Fußweg; links der Bahndamm, rechts die Mauern der privaten Grundstücke
Foto: Stadt Herzogenrath

Maßnahme 2.4 Abriss/Neubau Kleikstraße 68	
Standort/Lage	Altstadt, obere Kleikstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	Wiedernutzung eines zurzeit ungenutzten Grundstücks (Leerstand)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Abriss des Bestandsgebäudes - Errichtung eines 3-geschossigen Wohnhauses mit ausgebautem Dachgeschoss - Nachweis der Stellplätze in zu errichtenden baulichen Anlagen am Rand des Parkplatzes Am Schürhof (vgl. Maßnahme 2.2)
Priorität	1
Zeitraumen	2017
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein (ggf. soziale Wohnungsbauförderung)
Nächste Schritte	Entwurf und Genehmigungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

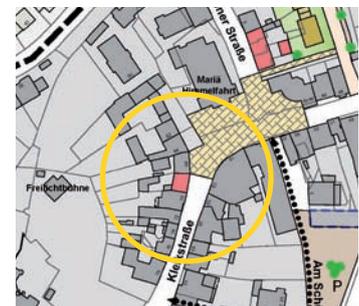
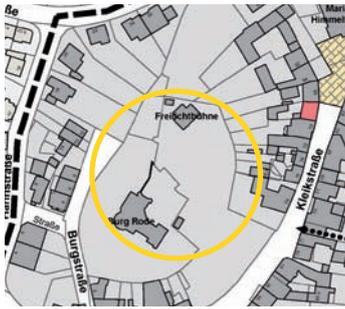


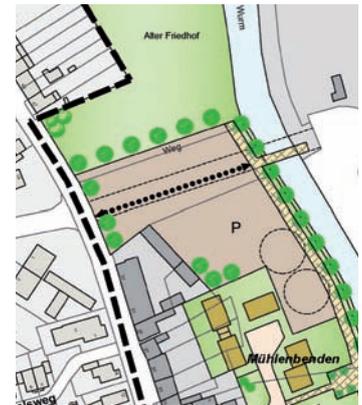
Abb. 93: Leerstehendes Bestandsgebäude Kleikstraße 68
Foto: Stadt Herzogenrath



Maßnahme 2.5 Sanierung der Burgmauer Burg Rode	
Standort/Lage	Altstadt, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Stadtbild/Stadtgestalt, Freiraum, Grün und öffentlicher Raum kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltige Sicherung gegen Einsturz und Schutz der darunter liegenden städtischen Wohnbebauung und des darüber liegenden Burgberges mit der Oberen Burg - Sicherung der historischen Bausubstanz - Erhaltung eines denkmalwerten Gebäudes an stadt- bildprägender Stelle - In Wert Haltung eines Aushängeschildes der Stadt - Zugänglicherhaltung des Areals für Bürger und Touristen
Beschreibung	<p>Planung und Umsetzung der Sanierung der Burgmauer in den bisher noch nicht sanierten Abschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gutachterliche bodenmechanische Untersuchung des Bodens hinter der Burgmauer auf Homogenität, statische Tragfähigkeit und Scherfestigkeit - Herstellung einer Rückverankerung - Fugensanierung des gesamten Mauerwerkes - Untermuerung des Stützwandfußes (abschnitts- weise Unterfangung) - Reinigung der gesamten sichtbaren Maueroberfläche - Wiederherstellung der demontierten Absturzsicherungen - Lagenweise Wiederverfüllung des Arbeitsraumes inkl. Herstellung der ordnungsgemäßen Entwässerung und des endgültigen Burgplateaus - Spritzbetonsicherung der angrenzenden Böschungen des Burgberges einschließlich aller dazu erforderlichen Erdarbeiten - Wiederherstellung der tieferliegenden angrenzenden Gärten der Nachbargrundstücke
Priorität	2
Zeitraumen	2019-2020
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Förder- möglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung und Vergabe - Ausführungsplanung und Realisierung
Kosten	<p>Herstellungskosten: 362.236,00 € Planungs- und Baunebenkosten: 90.559,00 €</p>

7.5. Maßnahmen im Entwicklungsbereich 3 'Nachverdichtung'

Maßnahme 3.1 Neuordnung des Glaswerkeparkplatzes und Schaffung einer Fußwegeanbindung	
Standort/Lage	Parkplatz zwischen Eygelshovener Straße und Wurm, südlich des alten Friedhofs, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verkleinerung des untergenutzten Parkplatzes - Gewinnen von Flächen für eine städtebauliche Entwicklung (vgl. Maßnahme 3.2) - gestalterische Aufwertung des Parkplatzes unmittelbar angrenzend an die Wurm und die geplante Wurmpromenade (Maßnahme 0.7) - Schaffung einer hochwertigen Fuß- und Radwegeanbindung an die Brücke über die Wurm (s. auch Maßnahme 3.4) als Teilstück einer langfristig geplanten Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Bahnhof (s. auch Maßnahme 4.2) - optional Neubau einer Straßenverbindung zwischen Eygelshovener Straße und Glasstraße zur Entlastung der Kreuzung Eygelshovener Straße/Kleikstraße (vgl.. Maßnahme 2.1)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Neuordnung der Stellplätze auf der Parkplatzfläche - Begrünungsmaßnahmen - Nutzung des Parkplatzes für Besucher der Innenstadt Herzogenrath - Schaffung eines gestalterisch hochwertigen Fuß- und Radweges von der Eygelshovener Straße zur Wurm(-brücke) (optional Neubau einer Straße mit großzügigen Flächen für Fuß- und Radverkehr) - Ergänzung der Beleuchtung (Ausleuchtung des Fußwegs und des Parkplatzes)
Priorität	3
Zeitraumen	2021
Träger/ Beteiligte	Saint Gobain Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Verhandlung mit Saint-Gobain über Grundstückstausch/ -kauf - Planung der Parkplatzorganisation, Fuß- und Radweg und Bepflanzung - Umsetzung
Kosten	Herstellung: 200.033,05 € Planung: 54.008,92 € (ohne Entsorgungskosten von möglichem belasteten Bodenmaterial > Z0)





Maßnahme 3.2 Bauliche Arrondierung im Hinterbereich der Eyselshovener Straße	
Standort/Lage	östlich Eyselshovener Straße, südlicher Teil des heutigen Glaswerkeparkplatzes, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	Städtebauliche Neuordnung / Entwicklung
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - bauliche Nutzung der innerstädtischen Baulandpotenziale - städtebauliche Nachverdichtung in fußläufiger Nähe zum Zentrum
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines neuen Wohngebiets im rückwärtigen Bereich der Eyselshovener Straße - verkehrliche Anbindung über Kleikstraße und Eyselshovener Straße, ggf. im Einrichtungsverkehr - Fuß- und Radwegeanbindung an die Wurmpromenade (vgl. Maßnahme 0.6) - Bruttobauland: ca. 1,59 ha - Nettobauland: ca. 1,35 ha - Anzahl potenzieller Wohneinheiten: 16 - 20
Priorität	3
Zeitraumen	2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Verhandlung mit Saint-Gobain über Grundstückstausch/ -kauf - städtebaulicher Entwurf - Aufstellung Bebauungsplan
Kosten	Städtebaulicher Entwurf: 4.000 € Bebauungsplanung: 10.850 € Erschließungskosten: Herstellungskosten: 762.257,48 € Planungs- und Baunebenkosten: 190.564,37 € Baukosten Hochbauten: 4,455 Mio. € Planung: 891.000,00 €

Maßnahme 3.3 Kernsanierung und Umbau Eygelshovener Straße 3-7	
Standort/Lage	Eygelshovener Straße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen Fortentwicklung im Bestand
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Wohnraum in zentraler Lage - Verbesserung des zurzeit heruntergekommenen Erscheinungsbildes der Bebauung
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Kernsanierung der Bestandsgebäude - Errichtung von 2-geschossigen Mehrfamilienhäusern mit ausgebautem Mansard- und Dachgeschoss - Schaffung einer Gewerbeeinheit im Erdgeschoss - Schaffung eines Gemeinschaftsraums in der ehemaligen Schmiede im rückwärtigen Bereich
Priorität	2
Zeitraumen	2017
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein (ggf. KfW-Förderung für altersgerechte, barrierefreie Umbauten bzw. energieeffiziente Sanierung)
Nächste Schritte	Genehmigungs- und Ausführungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Maßnahme 3.4 Sanierung, Aufwertung oder Neubau der Brücke über die Wurm	
Standort/Lage	Fußgänger- und Radbrücke zwischen Glaswerkeparkplatz und Glasstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung einer hochwertigen Wurm-Querung als Teilstück einer langfristig geplanten Fuß- und Radwegeverbindung Richtung Bahnhof (s. auch Maßnahme 4.2) - Anbindung Saint-Gobain-Gelände an die Wurmpromenade
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung/Sanierung der bestehenden Brücke (A) - Aufwertung zu einer gestalterisch hochwertigen Fußgänger- und Radbrücke (B) - optional Neubau einer Straßenbrücke (vgl. Maßnahmen 2.1 und 3.1) (C)
Priorität	3
Zeitraumen	2022
Träger/ Beteiligte	A+B: Saint-Gobain C: Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	ggf. Stadtverkehrsförderung gem. Förderrichtlinien Nahmobilität
Nächste Schritte	Vergabe der Planungsleistungen
Kosten	A+B: keine Angabe möglich, C: 975.000 €

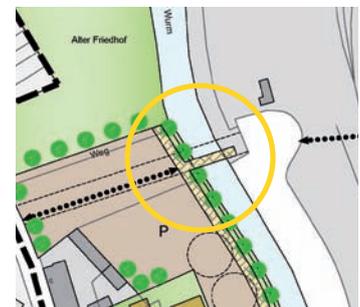


Abb. 94: vorhandenes Brückenbauwerk
Foto: BKR

7.6. Maßnahmen im Entwicklungsbereich 4 'Gewerbe'



Maßnahme 4.1 Neuordnung der Werks- und Zulieferverkehre Saint-Gobain	
Standort/Lage	Betriebsgelände Saint-Gobain, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität
Ziele	- Entlastung der Herzogenrather Innenstadt von Schwerlastverkehr
Beschreibung	- Neuorganisation der Werksverkehre auf dem Saint-Gobain-Gelände - Zufahrt für Schwerlastverkehr ausschließlich von Norden - Einrichtung einer zweiten Nordzufahrt - Konzentration von Mitarbeiter-/Besucherparkplatz und Entree unmittelbar südlich des HRDC (s. auch Maßnahmen 4.4 und 4.5) - Maßnahme wird ggf. geknüpft an die Realisierung der Ortsumgehung Merkstein
Priorität	3
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Saint-Gobain
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	betriebliches Verkehrskonzept
Kosten	keine Aussagen zu Kosten möglich

Maßnahme 4.2 Fuß- und Radbrücke Bahnhof Herzogenrath	
Standort/Lage	Brückenbauwerk überspannt südliches Saint-Gobain-Gelände, EVS-Gelände sowie das Gelände der Deutschen Bahn, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Kurze fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof Herzogenrath, dem Saint-Gobain-Betriebsgelände und den westlich der Wurm gelegenen Wohn- und Arbeitsstätten durch Errichtung eines attraktiven Brückenbauwerks - Attraktivitätssteigerung des (Wirtschafts- und Forschungs-)Standorts (Beschäftigte, Kunden) und Förderung der Nutzung des SPNV-/ ÖPNV-Angebots - Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Verlauf der Fußgängerbrücke von der Freifläche südlich des Bahnhofs Herzogenrath zur Glasstraße im Bereich des Eingangs zum Werksgelände; dort Anbindung an die bestehende Brücke über die Wurm - Überbrückung der Gleisanlagen der Deutschen Bahn und der EVS; Brückenlänge ca. 140 m; 2 Treppenaufgänge, 2 Aufzuganlagen, lichte Höhe über Gleisbett mind. 6,5 m. - optional: (zusätzlicher) Zugang auf der Bahnhofseite via Kaufland-Parkdeck (Erhöhung der Brückenlänge auf ca. 160 m)
Priorität	3
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Saint-Gobain Stadt Herzogenrath (keine Kostenbeteiligung)
Fördermöglichkeiten	ggf. Stadtverkehrsförderung gem. Förderrichtlinien Nahmobilität
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Verhandlungen mit Deutscher Bahn Netz AG und Saint-Gobain über Grundstücksabtretungen und ggf. Co-Finanzierung - Vergabe Planungsleistungen
Kosten	ca. 5 bis 7,5 Mio.. €

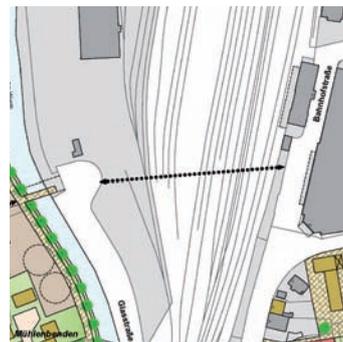


Abb. 95: zu überspannender Gleiskörper
Foto: BKR

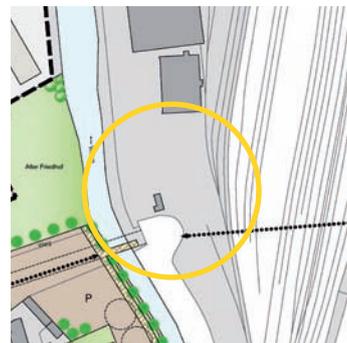


Abb. 96: Beispiel Victor-Neels-Brücke Urfsee, Länge 124 m
Foto: BKR

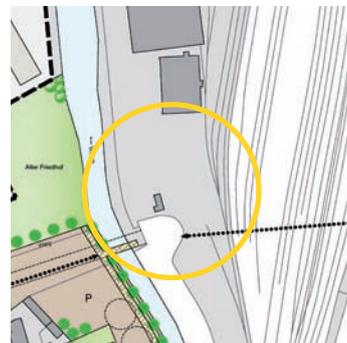


Maßnahme 4.3 Umbau, Sanierung, Erweiterung Herzogenrath Research & Development Center (HRDC)	
Standort/Lage	Werksgelände Saint-Gobain, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbestandort
Kategorie	Fortentwicklung im Bestand
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung von innerer Funktionalität, Raumprogramm, Energieeffizienz, Attraktivität durch sukzessiven Umbau / Erneuerung sowie neues architektonisches Erscheinungsbild des F&E-Gebäudes 'HRDC' - Schaffung einer attraktiven Adresse / attraktiver Arbeitsplätze, eines angenehmen Arbeitsumfelds für die Mitarbeiter - Verbesserung der Energieeffizienz des Gebäudes; Kostensenkung - Konzentration und Ausbau der F&E-Abteilung am Standort Herzogenrath
Beschreibung	<p>Step-by-Step-Gebäudesanierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Architektonische Neugestaltung und energetische Sanierung des HRDC-Gebäudes (Ener-Phit-Standard) - Optimierung und Erweiterung des Raumprogramms und Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfelds - Freilegen der historischen Industriearchitektur als Markenzeichen des HRDC - Verlegung des HRDC-Haupteingangs an die Süd-Fassade; Abriss dort entbehrlicher Anbauten - Dachausbau und energetische Sanierung mittels Innendämmung <p>Errichtung eines Erweiterungsbaus für das HRDC</p>
Priorität	2
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Saint-Gobain (HRDC)
Fördermöglichkeiten	ggf. KfW-Förderung für energetische Sanierung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausführungsplanung für die Sanierung - Entwurfsplanung Erweiterungsbau
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

Maßnahme 4.4 Neubau Mitarbeiterparkhaus Saint-Gobain	
Standort/Lage	Glasstraße, Eingang Werksgelände Saint-Gobain, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbestandort Mobilität
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Bündelung der Mitarbeiterparkplätze in größerer räumlicher Nähe zum Werksgelände - Gestaltung einer ansprechenden Eingangssituation
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau eines mehrgeschossigen Parkhauses unmittelbar am Eingang des Werksgeländes - genaue Aussagen zur architektonischen Gestaltung liegen noch nicht vor
Priorität	2
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Saint-Gobain
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Entwurf, Genehmigungs- und Ausführungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Maßnahme 4.5 Neubau Empfangsgebäude Saint-Gobain	
Standort/Lage	Glasstraße, Eingang Werksgelände Saint-Gobain, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbestandort
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Gestaltung einer ansprechenden Eingangssituation - positive Außendarstellung der Firma Saint-Gobain
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Neubau eines Empfangsgebäudes, in dem Besucher begrüßt und von Ansprechpartnern empfangen und begleitet werden - genaue Aussagen zur architektonischen Gestaltung liegen noch nicht vor
Priorität	3
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Saint-Gobain
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Entwurf, Genehmigungs- und Ausführungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes





Maßnahme 4.6 Entwicklung Mischgebiet im Bereich Schmetz-Gelände	
Standort/Lage	südwestliches Schmetz-Betriebsgelände, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbebestandort Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	Städtebauliche Neuordnung / Entwicklung
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines Mischgebiets auf freiwerdenden Flächen des Schmetz-Geländes ('Arbeiten im Park') unter Ausnutzung der Attraktivität von Lage, Baumbestand, Relief und Umfeld als Wohn- und Arbeitsstätte (Bahnhofs- und Innenstadtnähe, attraktive parkähnliche Grünstrukturen) - Pufferfunktion zwischen Gewerbegebiet und Allgemeinem Wohngebiet (Schallschutz) - Erhalt / Aufwertung / Fortentwicklung der bestehenden Villenstruktur im Park - Ausbau der Ost-West-Fußwegeverbindungen
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Umnutzung bestehender denkmalgeschützter Villengebäude und sinngemäße / funktional sinnvolle Fortentwicklung der Villenstruktur im Park durch solitäre Büro- und Gewerbegebäude; Erhalt der freien Sicht auf die Villen aus der Bicherouxstraße - Realisierung einer den Gewerbe- und Verkehrslärm (Fa. Schmetz, Bahnanlagen) abschirmenden (Riegel-)Bebauung zum Schutz immissionsempfindlicher Nutzungen entlang der Leonhardstraße - Erschließung über zwei an die Leonhard- bzw. an die Bicherouxstraße angebundene Stichstraßen - Anlage einer öffentlichen barrierefreien Fußwegeverbindung zwischen Leonhard- und Bicherouxstr. - Bruttobauland: ca. 1,55 ha - Nettobauland ca. 1,15 ha
Priorität	3
Zeitraumen	2022
Träger/ Beteiligte	Fa. Schmetz ggf. privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein Erschließungskosten umlagefähig
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Entbehrlichkeitsprüfung Flächen Fa. Schmetz - detaillierter städtebaulicher Entwurf - Bauleitplanung (Gliederung Gewerbe-, Misch- und Allgemeines Wohngebiet) - Immissionsschutzuntersuchung, -konzept - Erschließungsplanung - Freiraumplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

Maßnahme 4.7 Entwicklung Allgemeines Wohngebiet im Bereich Schmetz-Gelände	
Standort/Lage	südöstliches Schmetz-Betriebsgelände, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	Städtebauliche Neuordnung / Entwicklung
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung einer Wohnbebauung entlang der Leonhardstraße unter Ausnutzung der attraktiven Wohnlage (Bahnhofs- und Innenstadtnähe sowie parkähnliche Grünstrukturen) - Schaffung einer Ost-West-Fußwegeverbindung
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung einer 3-4-geschossigen Wohnbebauung entlang der Leonhardstraße; ggf. Erhalt / Integration / Inwertsetzung vorhandener erhaltenswerter ehemaliger Schmetz-Betriebsgebäude bzw. Gebäudeteile - Erschließung über Leonhardstraße - Anlage einer öffentlichen barrierefreien Fußwegeverbindung zwischen Leonhard- und Bicherouxstraße - Fläche ca. 0,7 ha
Priorität	3
Zeitraumen	2022
Träger/ Beteiligte	Fa. Schmetz ggf. privater Investor
Fördermöglichkeiten	ggf. soz. Wohnungsbauförderung, insbesondere im Zusammenhang mit Betreutem Wohnen (Wohnraum für Menschen mit Behinderung) Erschließungskosten umlagefähig
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Entbehrlichkeitsprüfung der Flächen (Fa. Schmetz) - detaillierter städtebaulicher Entwurf - Bauleitplanung (Gliederung Gewerbe-, Misch- und Allgemeines Wohngebiet) - Immissionsschutzuntersuchung, -konzept - Freiraumplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes





Abb. 97: Blick aus Richtung des Schmetz-Geländes
Foto: BKR

Maßnahme 4.8 Entwicklung öffentliche Grünfläche im Bereich des Schmetz-Geländes	
Standort/Lage	nordöstliches Schmetz-Betriebsgelände, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	- Anlage einer öffentliche Grünfläche unter Nutzung des vorhandenen wertvollen Baumbestands
Beschreibung	- Öffnung und Gestaltung der vormals privaten Grünfläche als öffentliche Grünfläche - Unterhaltung und Pflege - ggf. Anknüpfung an Fußwegeverbindung aus Maßnahme 4.10 (Grüngürtel Vetrotex-Gelände) und 4.8 / 4.9 (Entwicklung Misch- bzw. Wohngebiet auf dem ehem. Vetrotex-Gelände)
Priorität	3
Zeitraumen	2021, verbunden mit den privaten Investitionsmaßnahmen (vgl. Maßnahmen 4.6 und 4.7)
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	- Grunderwerb - Grün- und Freiflächenplanung - Pflegekonzept
Kosten	Herstellungskosten für Grünfläche und Gehwege: 290.523,62 € Planungs- und Baunebenkosten: 78.441,38 €

Maßnahme 4.9 Fortentwicklung Betriebsgebäude-Ensemble der Firma Schmetz	
Standort/Lage	nordwestliches Schmetz-Betriebsgelände, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbestandort
Kategorie	Fortentwicklung im Bestand
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - planungsrechtliche Sicherung betrieblicher Entwicklungsmöglichkeiten - Erhalt bestehender weitergenutzter Betriebsgebäude der Firma Schmetz
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - räumliche Konzentration von Nadelproduktion, Logistik und Verwaltung der Fa. Schmetz in den vorhandenen Gebäuden entlang der Bicherouxstraße; dadurch freiwerdende Gebäude / Flächen auf dem restlichen Schmetz-Gelände können einer anderen Nutzung zugeführt werden. - Denkmalgerechte Inwertsetzung sowie energetische Sanierung der Betriebsgebäude an der Bicherouxstraße
Priorität	3
Zeitraumen	unbekannt
Träger/ Beteiligte	Fa. Schmetz
Fördermöglichkeiten	ggf. Förderung der energetischen Sanierung der Gebäude (Energieeffizienzprogramm der KfW)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Konzept zur betrieblichen Neuordnung Fa. Schmetz - detaillierter städtebaulicher Entwurf - Bauleitplanung (Gliederung Gewerbe-, Misch- und Allgemeines Wohngebiet) - Immissionsschutzuntersuchung, -konzept
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes



Abb. 98: Hauptgebäude Fa. Schmetz an der Bicherouxstraße
Foto: BKR



Abb. 99: Schmetz-Bestandsgebäude an der Leonhardstraße
Foto: BKR



Maßnahme 4.10 Entwicklung Gewerbegebiet auf ehem. Vetrotex-Flächen	
Standort/Lage	ehem. Vetrotex-Gelände im Norden des Plangebiets, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wirtschafts- und Gewerbebestandort
Kategorie	Städtebauliche Neuordnung / Entwicklung
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines städtebaulich und funktional hochwertigen Gewerbegebiets - Freilassen einer Kaltluftschneise
Beschreibung	<p>Entwicklung eines gegliederten Gewerbegebiets (Lärmkontingentierung):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erschließung mittels einer auf Güter- und Schwerlastverkehr ausgelegten, städtebaulich hochwertig gestalteten Stichstraße - Stellplätze abends u.a. von Besuchern des Kulturzentrums nutzbar - Anlage eines öffentlichen Fuß- und Radwegs mit Verbindung zum Kulturzentrum und zum Baugebiet Dahlemer Straße - Ausbildung von Grünfingern mit Klimatisierungsfunktion und zur Verzahnung der Baufelder mit dem umgebenden Grünraum (bspw. als Firmengärten, durchgrünte Gewerbeaußenräume, Stellplatzflächen) - optional ggf. Verzicht auf öffentliche Erschließungsstraße, wenn ein Träger die gesamte Fläche übernimmt - Bruttobauland: 7,52 ha - Nettobauland: 6,72 ha bzw. 7,52 ha ohne Erschließungsstraße
Priorität	2
Zeitraumen	2018-2019
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath und/oder privater Erschließungsträger
Fördermöglichkeiten	nein Erschließungskosten umlagefähig ggf. Förderung des Radwegeausbaus (Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Erschließungsplanung - Entwicklung erster bereits erschlossener Teilflächen nach §34 BauGB - Bauleitplanung inkl. schalltechnischer Gutachten (Aufstellungsbeschluss ist gefasst) - Freiraumplanung - Standortmarketing
Kosten	<p>Städtebaulicher Entwurf: 15.000 € Bebauungsplan: 45.886 €</p> <p>Herstellungskosten für Erschließungsstraße, kombinierter Geh- und Radweg, Begleitgrün: 1.533.698,78 € Planungs- und Baunebenkosten: 383.424,69 € private Investitionen zzt. nicht abschätzbar</p>

7.7. Maßnahmen im Entwicklungsbereich 5 'Grünvernetzung'

Maßnahme 5.1 Bauliche Arrondierung im Bereich Seehof	
Standort/Lage	Bergerstraße/Erkensmühle, zwischen Restaurant 'Seehof' und Wohnanlage Erkensstraße, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt
Kategorie	hochbauliche Maßnahmen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines neuen innerstädtischen Wohnangebots - bauliche Arrondierung zur städtebaulichen Aufwertung (Schließung der Raumkante)
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung eines L-förmigen, 2-geschossigen Gebäudes mit Staffelgeschoss westlich des Restaurants Seehof - Wohnnutzung für unterschiedliche Zielgruppen - Schaffung eines privaten, durch das Gebäude abgeschirmten Grünbereichs
Priorität	2
Zeitraumen	2018
Träger/ Beteiligte	privater Investor
Fördermöglichkeiten	nein (ggf. soz. Wohnungsbauförderung)
Nächste Schritte	Genehmigungs- und Ausführungsplanung
Kosten	keine Angabe zur privaten Investition aus Gründen des Datenschutzes

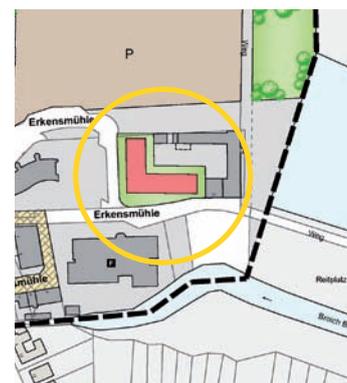


Abb. 100: Bauschild zur Neubaumaßnahme im Bereich Seehof
Foto: BKR

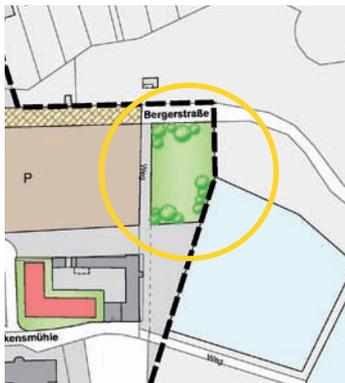


Abb. 101: Von der Straße bzw. dem Fußweg aus sind die Fitnessgeräte nicht einsehbar
Foto: BKR

Maßnahme 5.2
Kriminalpräventive Maßnahmen im Bereich Grünzug / Fitness-Geräte

Standort/Lage	Grünbereich mit Fitnessgeräten zwischen Parkplatz und Teich, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des Sicherheitsempfindens - bessere soziale Kontrolle durch Einsehbarkeit des Bereichs - Kriminalprävention
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Rückschnitt der Gehölze, die eine Einsehbarkeit des Bereichs um die Fitnessgeräte verhindern - Ergänzung der Beleuchtung in Abstimmung mit dem Lichtkonzept - ggf. Ergänzung oder Austausch der Bepflanzung
Priorität	2
Zeitraumen	2017
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit Forstverwaltung - Abstimmung mit Kriminalkommissariat (Bereich Prävention)
Kosten	keine, da durch Mitarbeiter des FB 4 durchgeführt

Maßnahme 5.3
Aufwertung der Wegeachse Dammstraße - Broichbachtal



Abb. 102: Der abgepollerte-Bereich der Bergerstraße stellt keine angenehme Fußwegeanbindung dar
Foto: Stadt Herzogenrath

Standort/Lage	Bergerstraße, Erkensmühle, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Hervorhebung der Anbindung an das Naherholungsgebiet Broichbachtal - gestalterische Aufwertung der Fußwegeverbindung - Erhöhung der Verkehrssicherheit
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> - Herstellen der Durchgängigkeit der Fußwegeverbindung auf der Nordseite des Parkplatzes Bergerstraße - Umgestaltung des Eingangsbereichs an der Dammstraße, inkl. Umgestaltung der Pflanzfläche - Aufbringen eines gestalterisch einheitlichen Bodenbelags im Sinne einer optischen Durchgängigkeit der Fußwegeverbindung - Bepflanzungsmaßnahmen
Priorität	2
Zeitraumen	2019
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	Vergabe der Planungsleistungen
Kosten	Herstellungskosten: ca. 181.891,50 € Planungs- und Baunebenkosten: ca. 49.110,71 €

Maßnahme 5.4 Neuordnung des Parkplatzes Bergerstraße	
Standort/Lage	Bergerstraße, Erkenismühle, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Mobilität
Ziele	- Erhöhung der Verkehrssicherheit - gestalterische Aufwertung
Beschreibung	- Erneuerung der Beläge - Gestaltung der Wegführung auf dem Parkplatz
Priorität	3
Zeitraumen	2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	nein
Nächste Schritte	Ausführungsplanung
Kosten	Baukosten (inkl. Planungs- und Baunebenkosten): 432.000 €

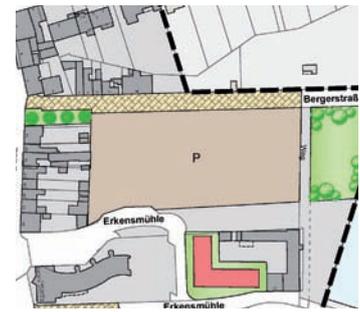


Abb. 103: Parkplatz
Bergerstraße
Foto: BKR

Maßnahme 5.5 gestalterische Aufwertung des Areals zwischen Feuerwache und Tankstelle Dammstraße	
Standort/Lage	östlich der Dammstraße, zwischen Tankstelle und Feuerwache, vgl. Kartenausschnitt
Handlungsfelder	Freiraum, Grün und öffentlicher Raum
Ziele	- gestalterische Aufwertung des Stadtraums - Aufwertung der Fußwegeverbindung Erkenisstraße / Erkenismühle
Beschreibung	- Erneuerung der Bodenbeläge - Neuorganisation der öffentlichen Stellplätze auf der Straße - Pflanzmaßnahmen an der östlichen Seite der Straße / an der westlichen Grundstücksgrenze der Feuerwehr - ggf. Straßenbegrünung, sofern möglich
Priorität	3
Zeitraumen	2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	- Gestaltungskonzept - Prüfung möglicher Begrünungsmaßnahmen
Kosten	Herstellungskosten: 113.645 € Planungs- und Baunebenkosten: 30.684,15 €

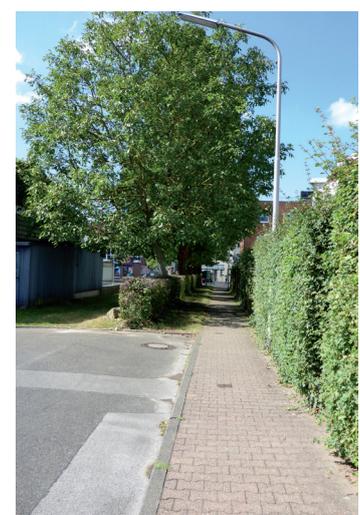
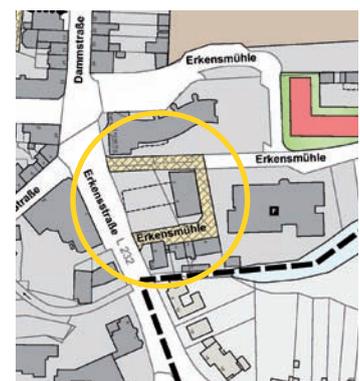


Abb. 104: Fußweg von der
Straße Erkenismühle zur
Erkenisstraße
Foto: BKR

7.8. Flankierende Maßnahmen

Maßnahme 6.1 Ertüchtigung des Hallenbades 'Bergerstraße' zur Bestandssi- cherung des lfd. Betriebs zur Daseinsvorsorge, Inklusion und Behindertensportförderung	
Standort/Lage	unmittelbare Nähe zum Abgrenzungsbereich des IHK, an der Erkensmühle, östlich des Stadtzentrums, angrenzend an das Naherholungsgebiet Broichbachtal
Handlungsfelder	Wohnstandort Innenstadt; kulturelles und soziales Leben in der Innenstadt
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Schulschwimmsports - Förderung der frühkindlichen Erziehung - Sicherstellung der Erlernung von Schwimmfähigkeit, insbesondere im kindlichen und fröhenschulischen Bereich, darüber hinaus für alle Altersgruppen - Förderung des Leistungs- und Vereinssports zur körperlichen Ertüchtigung der Anwohner - Sozialintegrative Arbeit für Menschen mit Handicap über die Schwimmvereine und den DLRG als quartierstärkende Maßnahme - Sozialintegrative Arbeit für ältere Menschen aus Herzogenrath-Mitte zur Sicherstellung der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und zur Körperertüchtigung
Beschreibung	<p>Zur Sicherung des Schwimmbadbetriebes müssen</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Hallendecke/ das Dach erneuert werden - Sozialräume hergestellt werden - die Trinkwasser-, Dusch-, Fortluft- und Unterverteilungsanlage erneuert werden <p>Im Rahmen der Herstellung der Behindertengerechtigkeit und Barrierefreiheit müssen</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine behindertengerechte Rampe zu Haupteingang hergestellt werden - die Eingangstüranlage behindertengerecht und barrierefrei ausgetauscht werden - Behindertentoiletten- und Duschen, ein gesonderter 1. Hilferaum, ein Lifter zum Badeeinstieg, zwei Umkleidekabinen für die behindertengerechte Nutzung umgebaut werden
Priorität	2
Zeitraumen	2019-2021
Träger/ Beteiligte	Stadt Herzogenrath
Fördermöglichkeiten	Städtebauförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Planung, Ausschreibung, Angebotseinholung und Vergabe der erforderlichen Bauleistungen - Dazu begleitend ist die Einholung der erforderlichen Baugenehmigung inkl. Brandschutzkonzept erforderlich - Durchführung der Bauleistungen
Kosten	Herstellungskosten: 483.140,00 € Planungs- und Baunebenkosten: 120.785,00 €

7.9. Gesamtübersicht Maßnahmen

Maßnahmennr.	Maßnahmenbezeichnung	Priorität
Vorbereitende Maßnahmen		
V.1	Gestaltungshandbuch	1
V.2	Parkraumkonzept	1
V.3	Vorstudie Lichtkonzept	1
V.4	Vorbereitendes Projektmanagement	1
Räumlich übergreifende Maßnahmen		
0.1	Projektmanagement	1
0.2	Innenstadtmanagement	1
0.3	Öffentlichkeitsarbeit	1
0.4	Lichtkonzept – Realisierungskonzept	1
0.5	Fassadenprogramm	1
0.6	Stadt- und baugestalterische Beratung	1
0.7	vorbereitende Untersuchung Modernisierungsprogramm	1
0.8	Wurmpromenade	1
0.9	Erneuerung Straßenbeleuchtung	1
0.10	Erneuerung Stadtmöblierung und Aufwertung des Stadtraums	1
0.11	Spielleitplanung	2
0.12	Barrierefreie Gestaltung des öff. Raums	1
0.13	Barrierefreier Umbau der ÖPNV-Haltestellen	1
0.14	Verfügungsfonds	1
Maßnahmen im Entwicklungsbereich 1		
1.1	Werkstattverfahren Ferdinand-Schmetz-Platz	1
1.2	Machbarkeitsstudie 'Erlebbare Wurm'	1
1.3	Abriss/Neubebauung auf dem Areal des ehem. REWE-Marktes	1
1.4	Abriss/Neubebauung auf dem Areal der Post	1
1.5	Aufwertung/Umnutzung des 'Bockreiterzentrums'	1
1.6	Abriss/Neubau Parkhaus Albert-Steiner-Straße	2
1.7	Wohnumfeldgestaltung 'An der Wurm'	2
1.8	Neubebauung Apolloniastraße	3
1.9	Gestalterische Aufwertung Ladestraße	2
1.10	Gestalterische Aufwertung Haltestellen- bereich Kaufland	1
1.11	Neubebauung Kleikstraße/Dammstraße/ Bicherouxstraße	1
1.12	Aufwertung Eingang Kleikstraße	1
1.13	Neuordnung und Nachverdichtung Bereich 'Villa Marbaise'	1
1.14	Umbau und Umnutzung Bahnhofstraße 18	1

1.15	Gestalterische Aufwertung Bahnbrücke Kleikstraße	1
1.16	Umbau Wohn- und Geschäftshaus und Platzgestaltung Kleikstraße / Bahnbrücke	1
1.17	Soziales Zentrum am Bahnhof	2
Maßnahmen im Entwicklungsbereich 2		
2.1	Neugestaltung Kirchenvorplatz St. Marien	2
2.2	Bauliche Arrondierung und Neuordnung des Parkplatzes im Bereich Schürhof	3
2.3.	Kriminalpräventive Maßnahme Fußweg Schürhof - Kleikstraße	3
2.4	Abriss/Neubebauung Kleikstraße 68	1
2.5	Sanierung der Burgmauer Burg Rode	
Maßnahmen im Entwicklungsbereich 3		
3.1	Neuordnung des Glaswerkeparkplatzes und Schaffung einer Fußwegeanbindung	3
3.2	Bauliche Arrondierung im Hinterbereich der Eyselshovener Straße	3
3.3	Kernsanierung und Umbau Eyselshovener Straße 3-7	2
3.4	Aufwertung der Brücke über die Wurm	3
Maßnahmen im Entwicklungsbereich 4		
4.1	Neuordnung der Werks- und Zulieferverkehre Saint-Gobain	3
4.2	Fuß- und Radbrücke Bahnhof Herzogenrath	3
4.3	Umbau, Sanierung, Erweiterung Herzogenrath Research & Development Center (HRDC)	2
4.4	Neubau Mitarbeiterparkhaus Saint-Gobain	2
4.5	Neubau Empfangsgebäude Saint-Gobain	3
4.6	Entwicklung Mischgebiet	3
4.7	Entwicklung Allgemeines Wohngebiet	3
4.8	Entwicklung öffentliche Grünfläche	3
4.9	Fortentwicklung Betriebsgebäude-Ensemble der Firma Schmetz	3
4.10	Entwicklung Gewerbegebiet auf ehem. Vetrotex-Flächen	2
Maßnahmen im Entwicklungsbereich 5		
5.1	Bauliche Arrondierung im Bereich Seehof	2
5.2	Kriminalpräventive Maßnahmen im Bereich des Grünzugs	2
5.3	Aufwertung der Wegeachse Dammstraße – Broichbachtal	2
5.4	Neuordnung des Parkplatzes Bergerstraße	3
5.5	gestalterische Aufwertung des Areals zwischen Feuerwache und Tankstelle	3
Flankierende Maßnahmen		
6.1	Sanierung des Hallenbades	

8. Ausblick

8.1. Integriertes Handlungskonzept als Baustein

Mit dem Integrierten Handlungskonzept verfügt die Stadt Herzogenrath über ein Instrument, das zu einer umfassenden Aufwertung und Stabilisierung von Herzogenrath-Mitte beitragen wird. Das Zusammenspiel von Maßnahmen wird positive Akzente setzen und eine Initialzündung für die Entwicklung des Gebiets darstellen. Im Idealfall tragen die aufgezeigten Maßnahmen dazu bei, eine anhaltende Entwicklungsdynamik in Gang zu setzen. Das vorliegende Integrierte Handlungskonzept bildet dabei zunächst die Grundlage für die Beantragung von Mitteln aus der Städtebauförderung, durch die Investitionen der öffentlichen Hand realisiert werden können.

Das Integrierte Handlungskonzept ist jedoch nur ein erster Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Aufwertung der Herzogenrather Innenstadt. Nicht alle zukünftigen Entwicklungen können antizipiert und private Investitionsentscheidungen können nur in geringem Maße beeinflusst werden. Daher ist das Integrierte Handlungskonzept ein lebendiges Dokument, das im Laufe der Zeit immer wieder einer kritischen Prüfung unterzogen und von zielgerichtetem politischen Handeln begleitet werden muss. Es stellt eine Selbstverpflichtung der Stadt dar, anstehende politische Entscheidungen darauf hin zu überprüfen, ob sie den Zielen des Integrierten Handlungskonzepts entsprechen.

Mit diesem umfassenden Konzept wird die Stadt in die Lage versetzt, ihre planerischen Entscheidungen auf das entwickelte Leitbild auszurichten, und verfügt über eine Argumentationsgrundlage für die Verhandlungen mit privaten und öffentlichen Partnern, die in der Stadt aktiv werden. Ohne private Initiative kann eine nachhaltig positive Entwicklung von Herzogenrath-Mitte nicht gelingen. Ziel muss es daher in der Zukunft sein, die Bevölkerung und private Akteure auf dem Weg weiterhin mitzunehmen und für ein gemeinsames Handeln im Sinne des Leitbilds zu gewinnen.

8.2. Handlungsempfehlungen

8.2.1. Organisation des Prozesses

Um die Ziele und Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes zu realisieren, bedarf es einer Fortsetzung der bereits im Rahmen der Erarbeitung dieses Integrierten Handlungskonzeptes etablierten kooperativen Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung, privaten Eigentümern, Bewohnern, Gewerbetreibenden und weiteren lokalen Schlüsselakteuren. Die zu entwickelnde Umsetzungsstrategie ist daher u.a. auf die Mitwirkung und Aktivierung privaten Engagements zu richten. Dies gelingt durch das Fortsetzen der klaren Verfahrenstransparenz und der intensiven Kommunikation zwischen allen Beteiligten.

8.2.2. Vernetzung aller Beteiligten

Um die Vielzahl von Akteuren zusammenzubringen und eine zielführende Zusammenarbeit zu garantieren, werden entsprechende Organisationseinheiten bzw. Gremien etabliert bzw. weiterentwickelt.

PROJEKTSTEUERUNG

Sinnvoll ist die Etablierung einer Projektsteuerung innerhalb der Verwaltung, bei der 'alle Fäden zusammenlaufen' – dies kann sowohl eine neu geschaffene Stelle sein als auch bereits im Planungsamt verortetem Personal übertragen werden. Die Projektsteuerung kann das Bindeglied zwischen dem vorgesehenen Innenstadtmanagement und der Politik und Verwaltung bilden und insbesondere die organisatorische Abwicklung der durch Städtebaufördermittel finanzierten Maßnahmen mit den entsprechenden Dokumentationspflichten übernehmen. In Abgrenzung zur inhaltlichen Arbeit des Innenstadtmanagements handelt es sich hierbei um stärker verwaltungsfachliche Aufgaben.

AG INNENSTADTENTWICKLUNG

Die AG Innenstadtentwicklung war bereits in den Erarbeitungsprozess des Integrierten Handlungskonzeptes eingebunden. Dieses Gremium sollte weiterhin fortbestehen, um die Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren zu verstetigen. Die AG Innenstadtentwicklung kann darüber hinaus als Gremium fungieren, das über die Verwendung der Mittel aus dem Verfügungsfonds entscheidet. Ggf. ist hierzu eine Ergänzung um weitere Akteure erforderlich, um eine alle Interessen ausreichend berücksichtigende Mittelverwendung sicherzustellen.

STADTTEILKONFERENZEN UND PROJEKTGRUPPEN

Der Erfolg des Integrierten Handlungskonzeptes hängt wesentlich davon ab, ob eine lokale Verankerung gelingt und eine Mitwirkungsbereitschaft privater und öffentlicher Akteure in der Herzogenrather Innenstadt ausgelöst werden kann. Die Durchführung von Stadtteilkonferenzen oder Projektgruppen kann über die AG Innenstadtentwicklung hinaus einer breiteren Öffentlichkeit das Sich-Einbringen in den Prozess ermöglichen.

In den Stadtteilkonferenzen kann mit Schlüsselakteuren der Innenstadt und interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Entwicklung von Herzogenrath-Mitte diskutiert werden. Dieses Format unterstützt außerdem die Abstimmung zwischen verschiedenen privaten und öffentlichen Maßnahmen und dient der Netzworkebildung und -pflege.

Die Projektgruppen dienen der Konkretisierung einzelner Projekte und Maßnahmen. Sie bieten sich insbesondere für Schlüsselprojekte an, die eine fachübergreifende Koordination und Kooperation erfordern. Die Zusammensetzung variiert in Abhängigkeit des jeweiligen Projekts. Beteiligt sein können verschiedene Fachbereiche der Verwaltung, private Eigentümer oder Gewerbetreibende, Anwohner, Verbände und Initiativen. Im Sinne der Arbeitsfähigkeit der Projektgruppe sollte die Teilnehmerzahl beschränkt und eine interdisziplinäre Besetzung sichergestellt werden; auch eine professionelle externe Organisation und Moderation erscheint sinnvoll.

8.3. Finanzierung und Kosten / Städtebauförderung

Zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept ist die Stadt Herzogenrath auf die Gewährung von Städtebaufördermitteln angewiesen. Aufgrund der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt sind vor dem Hintergrund der aufzubringenden Eigenmittel Prioritäten und Schwerpunkte zu bilden.

Darüber hinaus kann die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes nur gelingen, wenn private Investitionsmittel zur Verfügung stehen und Maßnahmen in privater Hand in Angriff genommen werden. Hierzu haben im Vorfeld – im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes – bereits Gespräche stattgefunden. Dabei konnten einige Eigentümer dazu animiert werden, investiv tätig zu werden. Beispielhaft genannt seien hier die Bauvorhaben Kleikstraße 68, Bahnhofstraße 18, Eyselshovener Straße 3-7, Wohnbebauung neben dem Restaurant Seehof.

Im Idealfall können durch die Städtebauförderung und städtische Eigenmittel Investitionen von anderen Institutionen oder Privaten in größerem Umfang initiiert werden. Auch wenn private Investitionsmaßnahmen nicht immer unmittelbar durch die öffentlichen Maßnahmen begründet sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Projekte und Maßnahmen innerhalb des IHK sich gegenseitig positiv beeinflussen. Alle Maßnahmen tragen auf unterschiedliche Art und Weise zu einem positiven Investitionsklima und zu einer wirtschaftlichen, städtebaulichen und sozialen Stabilisierung bei.

Die Priorisierung, die Kosten und die potenziellen Finanzierungsträger sind den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 7 zu entnehmen.

8.4. Zeitplanung

Die Umsetzung der Maßnahmen im öffentlichen Raum ist von der Verfügbarkeit von Fördermitteln abhängig. Der Zeitraum bis zur Genehmigung von Mitteln aus der Städtebauförderung wird daher in besonderem Maße für vorbereitende Maßnahmen genutzt, die zur Aktivierung privaten Kapitals beitragen können, sowie von Maßnahmen, die nicht zum Förderkatalog der Städtebauförderung gehören und ohne die Gefahr eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns in Angriff genommen werden können.

Die Zeitplanung für die einzelnen Maßnahmen ist den Maßnahmensteckbriefen in Kapitel 7 zu entnehmen.

8.5. Evaluation

Das Integrierte Handlungskonzept soll der Orientierung für planerisches Handeln sowohl der öffentlichen Hand als auch privater Investoren dienen. Für die Stadt Herzogenrath bildet es im Sinne einer Selbstverpflichtung die Grundlage für folgende Kommunikations- und Planungsverfahren. Um langfristig positive Effekte zu erzielen, sollte das Integrierte Handlungskonzept in gewissen Zeitabständen evaluiert und ggf. den aktuellen Entwicklungen angepasst werden.

Der Fortschritt der Gesamtmaßnahme kann auf zwei Ebenen überprüft werden:

- auf Ebene der Maßnahmenumsetzung,
- auf Ebene der Zielerreichung.

Die erfolgreiche Maßnahmenumsetzung lässt sich an zahlreichen Indikatoren festmachen, die jeweils maßnahmenspezifisch festzulegen sind. Im Rahmen der kontinuierlichen Projektsteuerung kann diese maßnahmenbezogene Erfolgskontrolle stattfinden.

Um die erfolgreiche Umsetzung der Gesamtmaßnahme zu messen, ist es erforderlich, die Zielerreichung, also die konkreten Wirkungen der Maßnahmen, zu überprüfen. Dazu sind langfristig, kontinuierlich und systematisch Daten zu erheben, die Rückschlüsse auf den Erfolg der Maßnahmen zulassen. Ziel ist es, den Umsetzungsprozess des Integrierten Handlungskonzepts mit einer Erfolgskontrolle zu begleiten und ggf. nachsteuern zu können, wenn sich einzelne Maßnahmen als nicht zielführend oder nicht effektiv erweisen sollten. Zudem führen positive Rückmeldungen zu einer gesteigerten Motivation aller Beteiligten.

Hierzu sind im Vorfeld sowohl quantitative als auch qualitative Indikatoren festzulegen, anhand derer die Wirkung der Maßnahmen festgestellt werden kann. Um den Überwachungsaufwand für die Stadt Herzogenrath so gering wie möglich zu halten, sollten dabei weitestmöglich Daten verwendet werden, die sowieso erhoben werden.

Bestimmte Aspekte, wie u.a. die Förderung des kulturellen und sozialen Lebens oder die Aufwertung des öffentlichen Raums, sind nur bedingt mit Indikatoren zu messen. Quantitative Indikatoren sind demnach nicht geeignet, alle Ziele und Handlungsfelder umfassend zu evaluieren. Die angesprochenen 'weichen Aspekte' spielen – ungeachtet ihrer nicht gegebenen Messbarkeit – für die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes und für eine gelungene Stadtentwicklung eine große Rolle. Es erscheint daher sinnvoll, auch die Veränderungen in den Einstellungen und im Verhalten der Zielgruppen, bspw. in Form von repräsentativen Befragungen, zu ermitteln, die sich nur eingeschränkt in quantitativen Variablen widerspiegeln.



Quellenverzeichnis

AGIT (Hg.): gisTRA – Gewerbeflächeninformationssystem der Technologieregion Aachen. Abruf unter www.gistra.de

BAUGESETZBUCH – BAUGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist

BBE HANDELSBERATUNG GMBH (2012): Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzept Stadt Herzogenrath. Fortschreibung 2012. Köln

BERTELSMANN STIFTUNG (Hg.): Wegweiser Kommune. Abruf unter www.wegweiser-kommune.de

BEZIRKSREGIERUNG KÖLN – BEZIRKSPLANUNGSBEHÖRDE (2003): Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln. Teilabschnitt Region Aachen

BKR AACHEN (2014): Stadt Herzogenrath. Rahmenplan Nördliche Innenstadt. Aachen

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT – BMUB (Hg.) (2015a): Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte in der Städtebauförderung. Eine Arbeitshilfe für Kommunen. Berlin

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT – BMUB (Hg.) (2015b): Städtebauförderung 2015. Anwen-derhinweise zu den Förderprogrammen. Berlin

Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte in NRW: Bodenrichtwerte 2016. Abruf unter www.boris.nrw.de

IBK SCHALLIMMISSIONSSCHUTZ (2015): Gutachterliche Beratung zu den städtebaulichen Planungsansätzen der Umnutzung des ehemaligen Postareals in Herzogenrath-Mitte (F.-Schmetz-Platz). Alsdorf

FUTURA CONSULT DR. KUMMER (2016): Positionspapier zur zukünftigen Entwicklung im Bereich des Ferdinand-Schmetz-Platzes in Herzogenrath. Eschweiler

HAUS- UND WOHNUNGSEIGENTÜMERVEREIN NORDKREIS AACHEN E.V., MIETERSCHUTZVEREIN FÜR AACHEN UND UMGEBUNG E.V. (Hg.): Miet-spiegel Herzogenrath für nicht preisgebundene Wohnungen im Stadt-gebiet Herzogenrath als Übersicht über die üblichen Entgelte gemäß §§ 558-558e BGB. Aachen

INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN (IT.NRW) – GE-SCHÄFTSBEREICH STATISTIK: Landesdatenbank NRW. Abruf unter www.landesdatenbank.nrw.de

IVV / GOUDAPPEL COFFENG (2002): Grenzüberschreitende Ver-kehrsuntersuchung Parkstad Limburg / Nordraum Aachen, Aachen

KREIS AACHEN: Landschaftsplan I – Herzogenrath/Würselen (Stand 3. Änderung 2005)

KREIS AACHEN: Landschaftsplan II – Baesweiler/Alsdorf/Merkstein

(Stand 1. Änderung 2005)

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NORDRHEIN-WESTFALEN – LANUV NRW (Hg.): Fachinformationssystem stoffliche Bodenbelastung. Abruf unter www.stobo.nrw.de

LANDESBETRIEB STRASSENBAU NRW – STRASSEN.NRW (Hg.): Straßenverkehrsählung 2010

MIETERSCHUTZVEREIN FÜR AACHEN UND UMGEGEND E.V., AACHENER HAUS & GRUNDBESITZER-VEREIN E.V., INITIATIVE AACHEN E.V. (Hg.): Mietspiegel für das Stadtgebiet Aachen 2016

MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – MBV NRW (2008): Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008). Düsseldorf

MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (Hg.): Elektronisches wasserwirtschaftliches Verbundsystem für die Wasserwirtschaftsverwaltung in NRW – ELWAS. Abruf unter www.elwasweb.nrw.de

MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (Hg.): Umgebungslärm in NRW. Abruf unter www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/laerm/viewer.htm

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN – MWEBWV (2012): Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung. Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf

NRW.BANK (2015): Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Herzogenrath Wohnungsmarkprofil 2015. Ausgewählte Wohnungsmarktindikatoren. Düsseldorf

PESCH & PARTNER (2005): Herzogenrath-Innenstadt. Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen Neuordnung. Überarbeitung. Herdecke

PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD (2011): Lärmaktionsplan Stadt Herzogenrath. Endbericht. Aachen

PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD (2016): Parkraumkonzept Herzogenrath-Mitte. Aachen

Planungsgruppe MWM (2016): Gestaltungshandbuch Innenstadt Herzogenrath. Aachen

SMB – STÄDTEBAU MEYER-BRANDIS (2016): Handlungskonzept Herzogenrath-Mitte. Vorstudie Beleuchtungskonzept Innenstadt. Aachen

STADT HERZOGENRATH (Hg.) (2005): Zeitsprünge Herzogenrath – Merkstein – Kohlscheid. Erfurt

WERNER GENEST UND PARTNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH – GENEST (2016): Schalltechnische Untersuchungen zum Parkplatz Saint-Gobain im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzeptes Herzogenrath-Mitte“. Messbericht Nr. 428G1 M1. Ludwigshafen

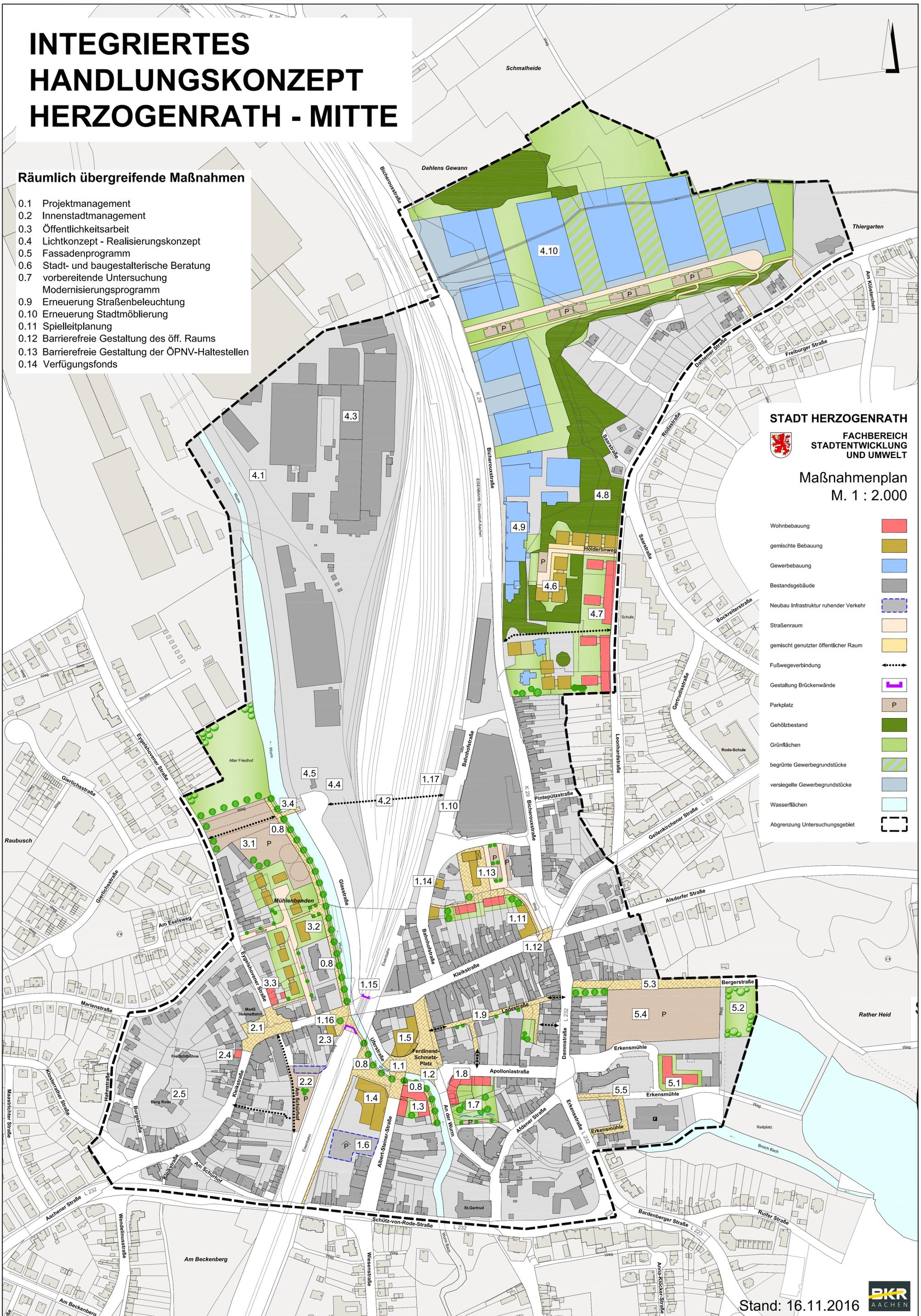


Anhang – Pläne

INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT HERZOGENRATH - MITTE

Räumlich übergreifende Maßnahmen

- 0.1 Projektmanagement
- 0.2 Innenstadtmanagement
- 0.3 Öffentlichkeitsarbeit
- 0.4 Lichtkonzept - Realisierungskonzept
- 0.5 Fassadenprogramm
- 0.6 Stadt- und baugestalterische Beratung
- 0.7 vorbereitende Untersuchung
Modernisierungsprogramm
- 0.9 Erneuerung Straßenbeleuchtung
- 0.10 Erneuerung Stadtmöblierung
- 0.11 Spielleitplanung
- 0.12 Barrierefreie Gestaltung des öff. Raums
- 0.13 Barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen
- 0.14 Verfügungsfonds



STADT HERZOGENRATH
FACHBEREICH
STADTENTWICKLUNG
UND UMWELT

Maßnahmenplan
M. 1 : 2.000

- Wohnbebauung ■
- gemischte Bebauung ■
- Gewerbebauung ■
- Bestandsgebäude ■
- Neubau Infrastruktur ruhender Verkehr
- Straßenraum
- gemischt genutzter öffentlicher Raum
- Fußwegeverbindung —•••••—
- Gestaltung Brückenwände
- Parkplatz P
- Gehölzbestand ■
- Grünflächen ■
- begrünte Gewerbegrundstücke
- versiegelte Gewerbegrundstücke
- Wasserflächen ■
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Stand: 16.11.2016



INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT HERZOGENRATH - MITTE

STADT HERZOGENRATH



FACHBEREICH
STADTENTWICKLUNG
UND UMWELT

Flankierende Maßnahmen
M. 1 : 5.000

