Dr. Donato Acocella
Stadt- und Regionalentwicklung

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Stadt Bedburg

Berichtsentwurf

Teichstraße 14 • 79539 Lörrach • T 07621 91550-0 • F 07621 91550-29
Arndtstraße 10 • 44135 Dortmund • T 0231 534555-0 • F 0231 534555-29
Peter-Vischer-Straße 17 • 90403 Nürnberg • T 0911 817676-42 • F 0911 817676-43
info@dr-acocella.de • www.dr-acocella.de

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. Rasmus Bürger
Dipl.-Ing. Antje Schnacke-Fürst

Dortmund/ Lörrach, Stand 24.09.2019

INHALTSVERZEICHNIS:

1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG 1
2. RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG 3
2.1 ALLGEMEINE TRENDS DER ZENTRENENTWICKLUNG 3
2.2 STÄDTEBAUFÖRDERUNGSPROGRAMM "AKTIVE STADT- UND ORTSTEILZENTREN" 4
3. BESTANDSANALYSE 6
3.1 METHODISCHES VORGEHEN 6
3.2 BESTEHENDE KONZEPTE 6
3.3 LAGE UND REGIONALE EINORDNUNG 7
3.3.1 Stadtgliederung 8
3.3.2 Braunkohletagebau und Strukturwandel 9
3.4 ALLGEMEINE DATEN 9
3.4.1 Einwohner und Bevölkerungsentwicklung 9
3.4.2 Wirtschaft und Beschäftigte 12
3.4.3 Einzelhandel 15
3.4.4 Verkehr 17
3.4.5 Freizeit und Tourismus 20
3.4.6 Bildung und Soziales 21
3.5 INNENSTADT BEDBURG 23
3.5.1 Stärken 24
3.5.2 Schwächen 28
3.6 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG - SWOT-ANALYSE 33
4. BETEILIGUNG 40
4.1 WORKSHOP 1 - IDEEN UND MAßNAHMEN 40
4.2 WORKSHOP 2 - KONKRETISIERUNG UND PRIORISIERUNG VON MAßNAHMEN 48
5. ZIELSYSTEM 56
5.1 LEITZIEL 56
5.2 ZIELE - OBERZIELE UND QUERSCHNITTSZIELE 56
5.3 HANDLUNGSFELDER 59
6. ABGRENZUNG UNTERSUCHUNGSRAUM/ FÖRDERGEBIET 62
7. UMSETZUNG DER GESAMTMAßNAHME 64
8. PROJEKTDATENBLÄTTER 65
P1. PROJEKT SCHLOSSPARK 67
P1.1 WETTBEWERB SCHLOSSPARK 69
P1.2 AUFWERTUNG DES SCHLOSSPARKS UND AUSFÜHRUNGSPLANUNG 71
P1.3 ERNEUERUNG SPIELPLATZ IM SCHLOSSPARK 74
P1.4 REAKTIVIERUNG DER ALTEN SCHLOSSGÄRTNEREI IM SCHLOSSPARK 76
P2. PROJEKT BRÜCKEN 78
P2.1 BRÜCKENWETTBEWERB 79
P2.2 FUßGÄNGERBRÜCKE HISTORISCHES RATHAUS - SCHLOSSPARK 81
P2.3 NOTHBOMSCHE BRÜCKE 84

P3. PROJEKT AUFWERTUNG UND GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES 86
P3.1 WETTBEWERB MARKTPLATZ UND STRAßENRAUMGESTALTUNG 88
P3.2 NEUGESTALTUNG MARKTPLATZ 90
P3.3 NEUGESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES (STRAßEN UND BRÜCKEN) 93
P3.4 NEUGESTALTUNG DER STADTEINGÄNGE 97
P4. PROJEKT HISTORISCHES RATHAUS 99
P4.1 KONZEPTERSTELLUNG HISTORISCHES RATHAUS (INTEGRALE PLANUNG) 100
P4.2 WETTBEWERB UND PLANUNGEN HISTORISCHES RATHAUS 102
P4.3 RATHAUSUMBAU 104
P5. PROJEKT GEBÄUDESANIERUNG UND AUFWERTUNG STADTBILD 108
P5.1 ILLUMINATIONSKONZEPT 109
P5.2 HAUS-, HOF- UND FASSADENPROGRAMM 111
P5.3 INFORMELLE TREFFPUNKTE FÜR JUGENDLICHE "BUSHÄUSCHEN" 114
P6. PROJEKT STÄRKUNG DER INNENSTADT UND FÖRDERUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN ENGAGEMENTS 116
P6.1 ETABLIERUNG CITYMANAGEMENT 117
P6.2 TOURISTENINFORMATION/ INFOPOINT 119
P6.3 INTERAKTIVE 3D-PRÄSENTATION DER INNENSTADT 120
P6.4 VERFÜGUNGSFOND 122
P7. SONSTIGE MAßNAHMEN 124
P7.1 ERSTELLUNG DES INTEGRIERTEN STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPTES 124
P7.2 FORTSCHREIBUNG INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT 126
P7.3 PROJEKTSTEUERUNG 127
P7.4 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 129
P7.5 TAG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG 130
8. NACHRICHTLICHE MAßNAHMEN 131
8.1. MOBILITÄTSSTATION AM BAHNHOF 131
8.2. KLEINE MOBILITÄTSSTATION AM KÖLNER PLATZ 131
8.3. MARKETINGKONZEPT INNENSTADT 131
8.4. UMBAUMAßNAHMEN IM ZUGE DER REAKTIVIERUNG DES EHEMALIGEN TOOM-MARKTES 131
8.5. VERLÄNGERUNG DER K 37 N (BAU DER QUERSPANGE) 131
8.6. WEITERE MAßNAHMEN DES MASTERPLANES MOBILITÄT UND VERKEHR UND DES MASTERPLANES RADVERKEHR 131
ÜBERSICHT ANLAGEN PROJEKTDATENBLÄTTER 132

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung 1990-2040 11
Abb. 2: Bevölkerung nach Altersklassen im Vergleich 2017 12
Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen Stadt Bedburg (Arbeitsort) 13
Abb. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Vergleich (Arbeitsort) 13
Abb. 5: Berufspendler 14
Abb. 6: Zielsystem 58

KARTENVERZEICHNIS:

Karte 1: Regionale Einordnung der Stadt Bedburg 7
Karte 2: Gliederung Stadt Bedburg 8
Karte 3: Zentraler Versorgungsbereich Bedburg 16
Karte 4: Lebensmittelbetriebe in der Stadt Bedburg 17
Karte 5: ÖPNV-Angebot und Radrouten 19
Karte 6: Freizeitangebote 21
Karte 7: Bildungsangebot 22
Karte 8: Kernbereich Innenstadt Bedburg 23
Karte 9: Untersuchungsraum 24
Karte 10: Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Bedburg 26
Karte 11: Innenstadt Bedburg - Stärken 27
Karte 12: Leerstände Innenstadt 29
Karte 13: Innenstadt Bedburg - Schwächen 33
Karte 13: Arbeitsgruppe Schlosspark 53
Karte 14: Abgrenzung des Untersuchungsraumes 62

FOTOVERZEICHNIS:

Foto 1: Fachgeschäft 25
Foto 2: Drogeriemarkt 25
Foto 3: Schloss Bedburg 27
Foto 4: Marktplatz 27
Foto 5: Eingangssituation Lindenstr./ Bahnstr. 30
Foto 6: Durchgang Kreissparkasse 30
Foto 7: Marktplatz, Gestaltungselemente 31
Foto 8: Schlosspark, Uferbereich 31
Foto 9: Südliche Erftbrücke 32
Foto 10: Nördliche Erftbrücke 32
Foto 11: Bahnstraße 32
Foto 12: Fachmarktstandort 32
Foto 13: Arbeitsgruppe 1 41
Foto 14: Arbeitsgruppe 1 41
Foto 15: Arbeitsgruppe 2 43
Foto 16: Arbeitsgruppe 2 43

Foto 17: **Arbeitsgruppe 3** **45**
Foto 18: **Arbeitsgruppe 3** **45**
Foto 19: **Arbeitsgruppe 4** **47**
Foto 20: **Arbeitsgruppe 4** **47**
Foto 21: **Arbeitsgruppe Marktplatz** **50**
Foto 22: **Arbeitsgruppe Marktplatz** **50**
Foto 23: **Arbeitsgruppe Rathausnutzung** **52**
Foto 24: **Arbeitsgruppe Rathausnutzung** **52**
Foto 25: **Priorisierung der Maßnahmen** **54**
Foto 26: **Priorisierung der Maßnahmen** **54**
Foto 27: **Schlossspielplatz Quelle: eigenes Foto** **74**
Foto 28: **ehem. Schlossgärtnerei Quelle: eigenes Foto** **76**
Foto 29: **Zugang zur Mühlenerft Quelle: eigenes Foto** **81**
Foto 30: **Nothbomsche Brücke Quelle: eigenes Foto** **84**
Foto 31: **Historisches Rathaus Quelle: eigenes Foto** **100**
Foto 32: **Durchgang Historisches Rathaus Quelle: eigenes Foto** **100**
Foto 33: **Südliche Erftbrücke Quelle: eigenes Foto** **109**
Foto 34: **Quelle: Wettbewerb: Neue Ideen für Bedburg** **109**
Foto 35: **Auffällige Werbeanlagen Quelle: eigenes Foto** **111**
Foto 36: **Gestaltete Fassaden Quelle: eigenes Foto** **111**
Foto 37: **Beispiel Bushäuschen Quelle: www.mainpost.de** **114**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beide Geschlechter.

1. AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Bedburg mit rd. 24.792 Einwohnern[1] liegt im Rheinland und gehört zum Rhein-Erft-Kreis im Regierungsbezirk Köln. Bedburg befindet sich in zentraler Lage zwischen den Städten Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Aachen. Prägend für das Landschaftsbild der Stadt ist die Rekultivierung ehemaliger Tagebauflächen.

Durch verschiedene Einzelhandelsansiedlungen außerhalb der Innenstadt von Bedburg, dem zunehmenden interkommunalen Wettbewerb und einem veränderten Verbraucherverhalten hat die Innenstadt in der Vergangenheit als Einzelhandelsstandort an Bedeutung verloren. Neben den Funktionsverlusten bestehen in der Innenstadt zahlreiche gestalterische und bauliche Defizite. Das Schloss Bedburg und der Schlosspark befinden sich in einer isolierten Lage, die Stadteingänge sind unstrukturiert und als solche nicht erkennbar. Es besteht keine Vernetzung bzw. es fehlen Rundläufe in der Innenstadt. Bezüge zum Wasser bestehen nur punktuell. Die Potenziale der Innenstadt mit dem Schloss, dem Schlossweiher und dem Schlosspark, der Lage an der Erft und einem historischen Marktplatz sind nur eingeschränkt erlebbar bzw. werden unzureichend ausgeschöpft.

Zur funktionalen und städtebaulichen Stärkung sowie Profilbildung der Innenstadt von Bedburg wurden in den vergangenen Jahren u.a. ein Einzelhandelskonzept und ein Strukturkonzept erarbeitet sowie ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen ist jedoch in der Vergangenheit nicht oder nur in Teilen gelungen. Um die anstehenden Aufgaben für eine tragfähige Entwicklung der Innenstadt bearbeiten zu können, erarbeitet die Stadt Bedburg ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept. Unter der Nutzung der vorhandenen Potenziale sollen bestehende Maßnahmen gebündelt, neue Maßnahmen leitbildorientiert entwickelt und strukturiert umgesetzt werden. Aus diesem Grund hat die Stadt Bedburg das Büro Dr. Acocella mit der Erstellung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes beauftragt.

Das Konzept bildet das strategische Steuerungsinstrument für die Entwicklung der Bedburger Innenstadt. Es stellt die Ausgangssituation zu Beginn des Erneuerungsprozesses dar und arbeitet die Besonderheiten und Problemlagen sowie auch die Stärken und Potenziale der Bedburger Innenstadt heraus. Für die Entwicklung werden Ziele definiert und

[1] Quelle: Stadt Bedburg, Stand 31.01.2019

für verschiedene Handlungsfelder ein Maßnahmenprogramm entwickelt. Dabei werden alle relevanten Themen für die Entwicklung der Bedburger Innenstadt aufgenommen. Dementsprechend dient das Integrierte Stadtentwicklungskonzept nicht allein als Grundlage zur Erschließung von Förderzugängen, sondern bildet die Grundlage für die strategische Entwicklung der Innenstadt.

Für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sind folgende Teilaufgaben zu bearbeiten:

- Analyse der soziodemografischen und der ökonomischen Struktur sowie die städtebaulich-funktionale Situation und Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Bedburg,
- SWOT-Analyse unter Einbeziehung bestehender Pläne und Konzepte,
- Abgrenzung des Programmgebietes,
- Entwicklung eines Zielsystems,
- Erstellung eines Maßnahmenkataloges mit Unterstützung der lokalen Akteure und der Bürgerschaft,
- Entwicklung von konkreten Projektideen,
- Erstellung eines Kosten-, Zeit- und Finanzierungsplans.

2. RAHMENBEDINGUNGEN DER STADTENTWICKLUNG

2.1 ALLGEMEINE TRENDS DER ZENTRENENTWICKLUNG

Zentren haben eine herausragende Bedeutung für die Zukunft unserer Städte und Gemeinden als Identifikationsorte für Bewohner und alsAushängeschild für Besucher. Die Zentren sind das gebaute, unverwechselbare Gesicht einer Stadt bzw. Gemeinde. Sie sind die Bühne und das Sinnbild der europäischen Stadtbaukultur.
Die Attraktivität eines Zentrums wird durch das Zusammenspiel der verschiedenen Funktionen wie Kultur, Handel, Dienstleistung, Gastronomie sowie durch die verkehrliche, städtebauliche und architektonische Qualität bestimmt.

Angesichts des Strukturwandels haben jedoch in der Vergangenheit die Stadt- und Ortszentren durch die Verlagerung von gewerblichen Nutzungen sowie Wohn-, Dienstleistungs- und Handelsnutzungen in die Peripherie an funktionaler Substanz verloren. In der Folge hat dies u.a. in Form von Leerständen und sanierungsbedürftigen Gebäuden bereits zu negativen städtebaulichen Auswirkungen geführt.

Während im Handels- und Dienstleistungsbereich - zumindest seitens der Investoren - keine wirkliche Trendwende erkennbar ist, zeigt sich ein wachsendes Interesse an den Innenstädten und Ortszentren als Wohnstandort. Gerade für eine zunehmend ältere Gesellschaft mit geringer Mobilität ist eine innerstädtische Wohnung mit fußläufig erreichbaren Infrastruktureinrichtungen von hohem Interesse.
Es bedarf somit wirksamer Impulse und tragfähiger Konzepte für eine zielgerichtete und zukunftsfähige Entwicklung der Innenstädte und Ortszentren, die den demografischen Wandel unserer Gesellschaft als Chance begreifen und die vielfältigen Funktionen und Aspekte eines Zentrums berücksichtigen.

Im Rahmen eines **Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes** sollen die Probleme der Zentren im Sinne einer ganzheitlichen Aufwertungsstrategie in einem umfassenderen Zusammenhang zielgerichteter sozialer und ökologischer Infrastrukturpolitik angegangen werden. Das Entwicklungskonzept soll zur Lösung der komplexen Probleme zielorientierte, integrierte Lösungsansätze aufzeigen und alle Maßnahmen zur Erreichung der Ziele erfassen. Dabei sind übergeordnete Planungen einzubinden und Handlungsstrategien akteursübergreifend und gemeinschaftlich anzusetzen.

2.2 STÄDTEBAUFÖRDERUNGSPROGRAMM "AKTIVE STADT- UND ORTSTEIL-ZENTREN"

Das Städtebauförderprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" wurde 2008 ausgehend von Bund und Ländern entwickelt. Zentrales Ziel des Förderprogramms ist die Stärkung von zentralen Bereichen, die Funktionsverluste und städtebauliche Defizite aufweisen. Anliegen des Zentrenprogramms ist es, "die stadtbaukulturelle Substanz, die städtebauliche Funktionsfähigkeit, die soziale Vitalität und den kulturellen Reichtum der Innenstädte, Stadtteil- und Ortsteilzentren zu erhalten bzw. wiederzugewinnen"[2]. Mit den finanziellen Mitteln sollen also zukunftsfähige, attraktive Stadtzentren mit hohem Identifikationspotenzial entwickelt werden.

In der Programmstrategie sind sechs Ziele des Zentrenprogramms formuliert:

- Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit
- Soziale Kohäsion
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Stadtbaukultur
- Stadtverträgliche Mobilität
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit

Weiterhin sind die Querschnittsaufgaben "Schutz des Klimas vor weiteren Veränderungen" und "Anpassung sozialer Stadträume an die Folgen des Klimawandels" in der Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung sowie der Programmstrategie verankert.

Die Entwicklung der Zentren ist im Rahmen ganzheitlicher und umfassender Konzepte zu planen. Voraussetzung für die Aufnahme in das Förderprogramm ist die Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes unter Beteiligung der Bürgerschaft, in dem vorausschauendes Handeln gefördert und die komplexen Aufgaben aufeinander abgestimmt werden können. Wesentliche Punkte des Planungsprozesses eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sind, neben der Bearbeitung unterschiedlicher Handlungsfelder, die Beteiligung wichtiger Akteure und Betroffener und die stetige partnerschaftliche Zusammenarbeit.

[2] vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Das Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Berlin 2009, S.10

Fördermittel aus dem Zentrenprogramm können unter anderem für Maßnahmen der Profilierung und Standortaufwertung, die Aufwertung des öffentlichen Raumes, Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen, Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden, die Umsetzung von Grün- und Freiräumen, Maßnahmen der Barrierearmut bzw. -freiheit sowie für Quartiers- bzw. Citymanagement eingesetzt werden.[3]

Seit Programmbeginn 2008 ist die Zahl der beteiligten Kommunen kontinuierlich angestiegen. Bis einschließlich 2017 haben Bund und Länder 756 Fördergebiete in 659 Städten und Gemeinden gefördert. Auch das Programmvolumen hat sich in diesem Zeitraum signifikant erhöht[4].

[3] vgl. ebd.

[4] vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Zehn Jahre aktive Stadt- und Ortsteilzentren - Vierter Statusbericht zum Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Bonn 2018, S. 8

3. BESTANDSANALYSE

3.1 METHODISCHES VORGEHEN

Die Entwicklung eines integrierten Entwicklungsansatzes für das Stadtzentrum bedarf zunächst einer Bestandsanalyse im gesamten Stadtgebiet. Erst wenn Erkenntnisse über die Gesamtstadt vorliegen, können differenzierte Aussagen zur Entwicklung eines Teilbereiches, also der Innenstadt, getroffen werden. Themenfelder wie die Einwohnerentwicklung, Wirtschaft und Beschäftigte, Verkehr, Freizeit und Tourismus, Bildung etc. wurden daher zunächst im gesamten Gemeindegebiet untersucht, um aufzudecken, in welchem räumlichen Verhältnis diese Funktionen zueinander stehen. Hierbei spielt unter anderem auch der regionale Stellenwert Bedburgs eine große Rolle, wenn es darum geht, Aussagen zur wirtschaftlichen Bedeutung, dem Tourismus oder Entwicklungsperspektiven zu treffen.

Erst in einem nächsten Schritt wurde die Innenstadt näher beleuchtet. Die städtebaulich-funktionale Situation wurde anhand einer intensiven Ortsbesichtigung analysiert. Die Begehung wurde im Rahmen einer Stärken-Schwächen-Analyse aufbereitet und diente als Grundlage für die Ziel- und Maßnahmenentwicklung für die Innenstadt.

3.2 BESTEHENDE KONZEPTE

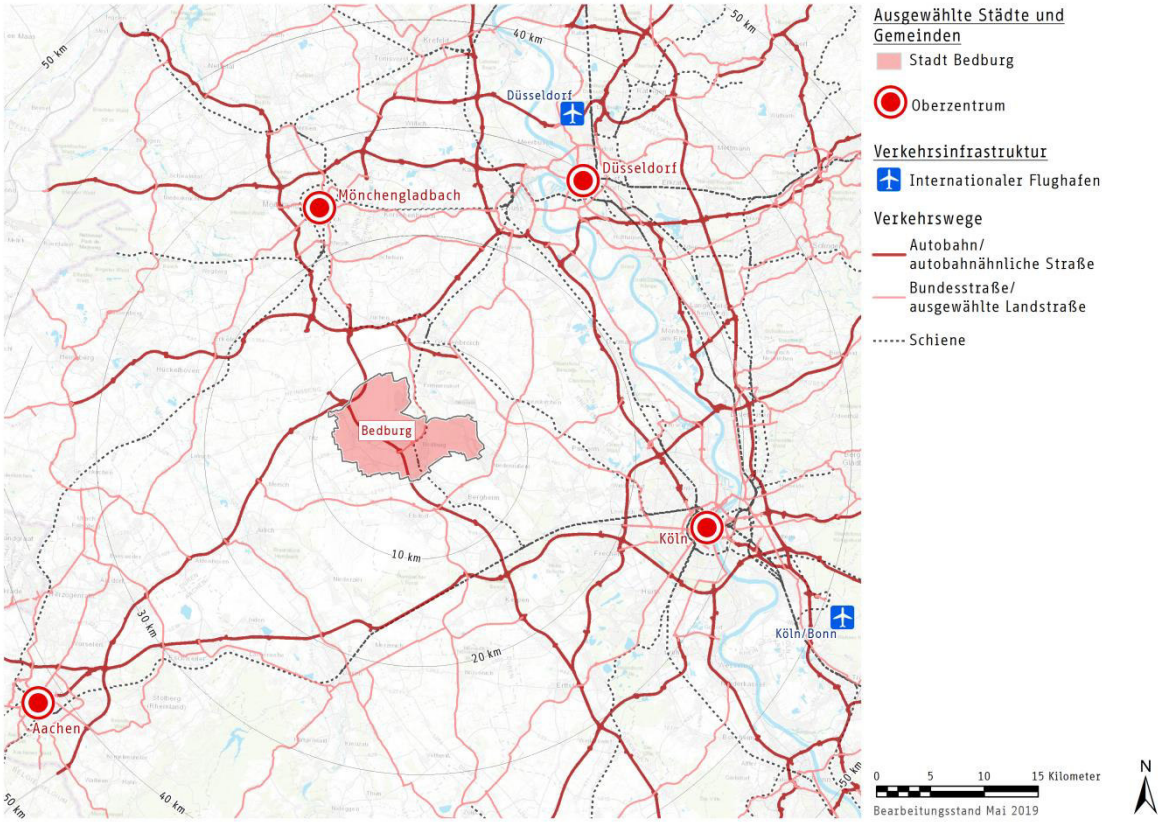
In der Stadt Bedburg wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene Konzepte erarbeitet. Durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sollen bereits initiierte Konzepte und Maßnahmen gebündelt und zielgerichtet gesteuert werden. Die relevanten Aspekte der bestehenden Konzepte werden im Rahmen der Bestandsanalyse aufgegriffen und berücksichtigt.

- Städtebaulicher Realisierungswettbewerb 2008
- Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Bedburg 2011
- Demografiebericht 2012
- Spielplätze im Stadtgebiet Bedburg 2014
- Siedlungsflächenkonzept Wohnen 2017
- Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Bedburg 2018
- Masterplan Mobilität und Verkehr
- Masterplan Radverkehr

3.3 LAGE UND REGIONALE EINORDNUNG

Die von der Landesplanung als Mittelzentrum eingestufte Stadt Bedburg gehört zum Rhein-Erft-Kreis im Regierungsbezirk Köln. Sie liegt linksrheinisch in der Kölner Bucht, zentral zwischen den Städten Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Aachen (vgl. Karte 1). Im Norden grenzt der Rhein-Kreis-Neuss und im Westen der Kreis Düren an. Nach Süden und Osten erstreckt sich der Rhein-Erft-Kreis. Die Städte bzw. Gemeinden Grevenbroich, Rommerskirchen, Bergheim, Elsdorf, Titz und Jüchen grenzen ebenfalls unmittelbar an die Stadt Bedburg an.

Karte 1: Regionale Einordnung der Stadt Bedburg



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

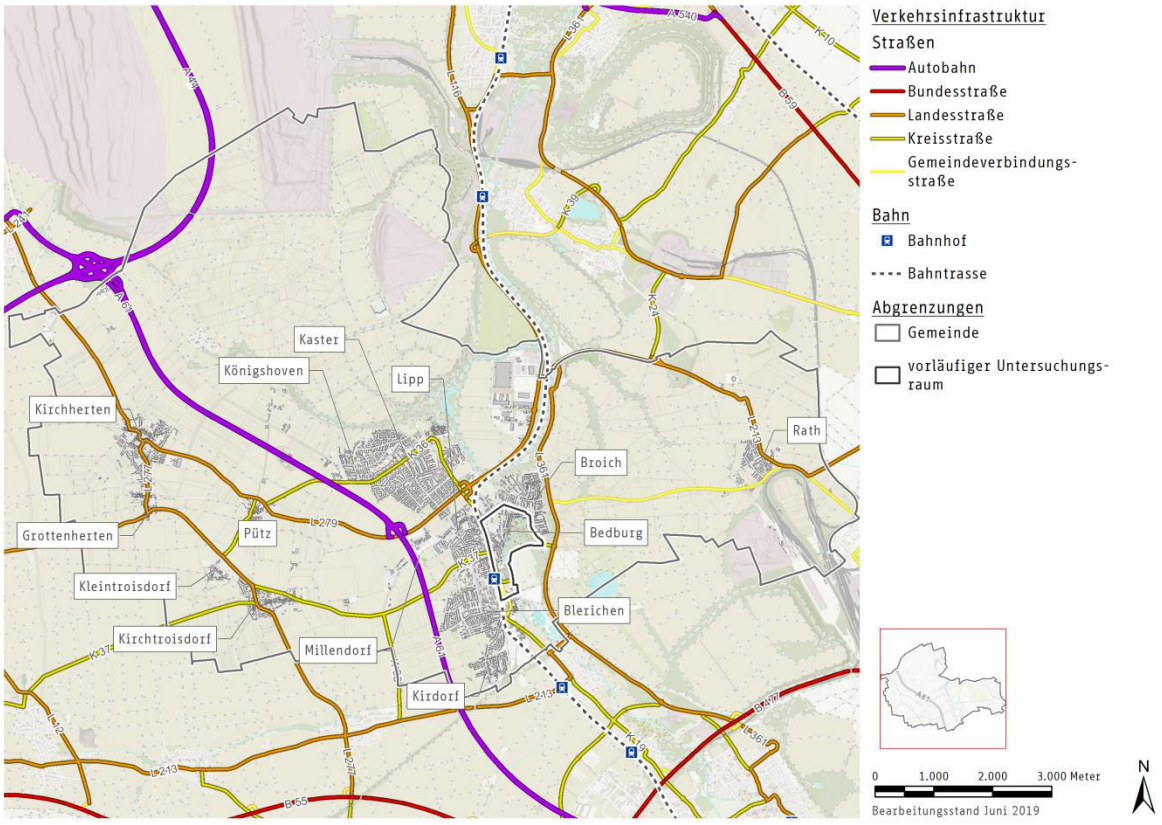
Die Entfernung zu den Oberzentren Köln und Düsseldorf beträgt rd. 28 bzw. 30 Kilometer, nach Mönchengladbach und Aachen rd. 25 bzw. 42 Kilometer. Über die Anschlussstelle Bedburg ist über die A 61 ein direkter Anschluss an das Autobahnnetz vorhanden. Über die A 61 besteht weiterhin am Autobahnkreuz Kerpen Anschluss an die A 4 Richtung Köln und Aachen sowie am Kreuz Jackerath Richtung Düsseldorf und Mönchengladbach.
Über die Regionalbahnlinien RB 38 und RB 39 besteht ebenfalls ein Anschluss an das Schienennetz mit direkten Verbindungen nach Köln und Düsseldorf.

Bedburg liegt außerdem auch im Einzugsgebiet der beiden internationalen Flughäfen Düsseldorf und Köln/ Bonn.

3.3.1 Stadtgliederung

Die Stadt Bedburg gliedert sich in 11 Ortsteile. Die größten Bevölkerungsanteile verzeichnen die Kernstadt Bedburg mit rd. 4.900 Einwohnern und der Ortsteil Kaster mit rd. 6.170 Einwohnern. Die Stadt-/ Ortsteile Bedburg, Kaster, Blerichen, Broich, Kirdorf, Königshoven, Lipp/ Millendorf bilden einen relativ kompakten Siedlungskörper innerhalb des Stadtgebietes. Im Westen des Stadtgebietes befinden sich die Ortsteile Kirch-/ Grottenherten, Kirch-/ Kleintroisdorf und Pütz sowie im Osten des Stadtgebietes der Ortsteil Rath (vgl. Karte 2).

Karte 2: Gliederung Stadt Bedburg



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Innerhalb des Stadtgebietes verläuft die Autobahn A 61 von Nordwesten nach Süden mit der Anschlussstelle Bedburg. In Nord-Südrichtung verläuft die Bahntrasse der Regionalbahnen nach Düsseldorf und Köln. Diese erzeugt für Fußgänger eine nicht unerhebliche

Trennwirkung innerhalb des Kernsiedlungsbereiches Bedburg, da es hier lediglich vier Bahnübergänge gibt.

3.3.2 Braunkohletagebau und Strukturwandel

Die Stadt Bedburg wurde in erheblichem Maß durch den Braunkohletagebau geprägt. Seit den 1950er Jahren wurden rd. 7.000 Menschen umgesiedelt und 15 Ortschaften verlegt. Durch die Tagebauflächen Fortuna-Garsdorf und Garzweiler wurde die Landschaft grundlegend verändert. Dabei wurden zwei Fünftel des Stadtgebietes abgebaggert. Es wurden Straßen und Eisenbahnlinien verlegt sowie das Flussbett der Erft. Inzwischen prägen ehemalige rekultivierte Tagebauflächen das Landschaftsbild.
Durch den bevorstehenden Ausstieg aus der Braunkohleförderung bestehen große Herausforderungen für das gesamte rheinische Braunkohlerevier und insbesondere auch für die Stadt Bedburg. Nahezu 1.000 Menschen aus Bedburg sind Beschäftigte beim bergbautreibenden Unternehmen. Mit entsprechenden vor- und nachgelagerten Arbeitsplätzen kommen nochmals 2.000 Menschen hinzu; alleine hierdurch ist der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze sehr hoch und muss kompensiert werden. Durch Investitionen in erneuerbare Energien, wie z.B. der Windpark Königshovener Höhe oder auch durch verschiedene Projekte im Rahmen der Regionale 2010 zum Themenfeld Klima und Energie sind erste Schritte zur Bewältigung des Strukturwandels unternommen worden. Eine Vielzahl von interkommunalen Kooperationen wurde seitens der Stadt eingegangen und sie ist Verbünden beigetreten bzw. hat diese initiiert. Die zeitnahe Flächenverfügbarkeit an gewerblichen Bauflächen ist ein weiteres Instrument zur Begegnung des Strukturwandels in der Region - insbesondere in Bedburg.

3.4 ALLGEMEINE DATEN

Für die Abschätzung der maßgeblichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Stadt und somit auch für die Innenstadt von Bedburg sind neben der regionalen Einordnung und Bedeutung der Stadt auch soziale, wirtschaftliche und demografische Aspekte zu betrachten. Die Analyse der Gesamtstadt erfolgte auf der Basis von Sekundärliteratur. Dabei wurde u.a. auf die Daten des Landesbetriebes für Information und Technik NRW (IT.NRW) und bestehende Konzepte zurückgegriffen.

3.4.1 Einwohner und Bevölkerungsentwicklung

Als Grundlage für die Darstellung der demografischen Entwicklung wurde die Bevölkerungsprognose des Landesbetriebes für Information und Technik NRW sowie die Bevöl-

kerungsvorausberechnung der Bertelsmannstiftung herangezogen. Die Bevölkerungsentwicklung von Bedburg wird im Zeitraum zwischen 1990 bis 2006 durch eine nahezu konstante Zunahme charakterisiert (vgl. Abb. 1). Seit 2001 beruht dieses Wachstum nur noch auf Wanderungsgewinnen; ein natürliches Wachstum findet nicht mehr statt. Danach reichen die Wanderungsgewinne nicht mehr aus um das Geburtendefizit auszugleichen[5]. Seit 2011 beruhen die Daten auf der Grundlage des Zensus 2011. Durch die Korrektur der Bevölkerungszahlen erklärt sich der Rückgang von 2010 auf 2011. Seit 2014 ist wieder ein Anstieg der Bevölkerungszahlen zu verzeichnen.

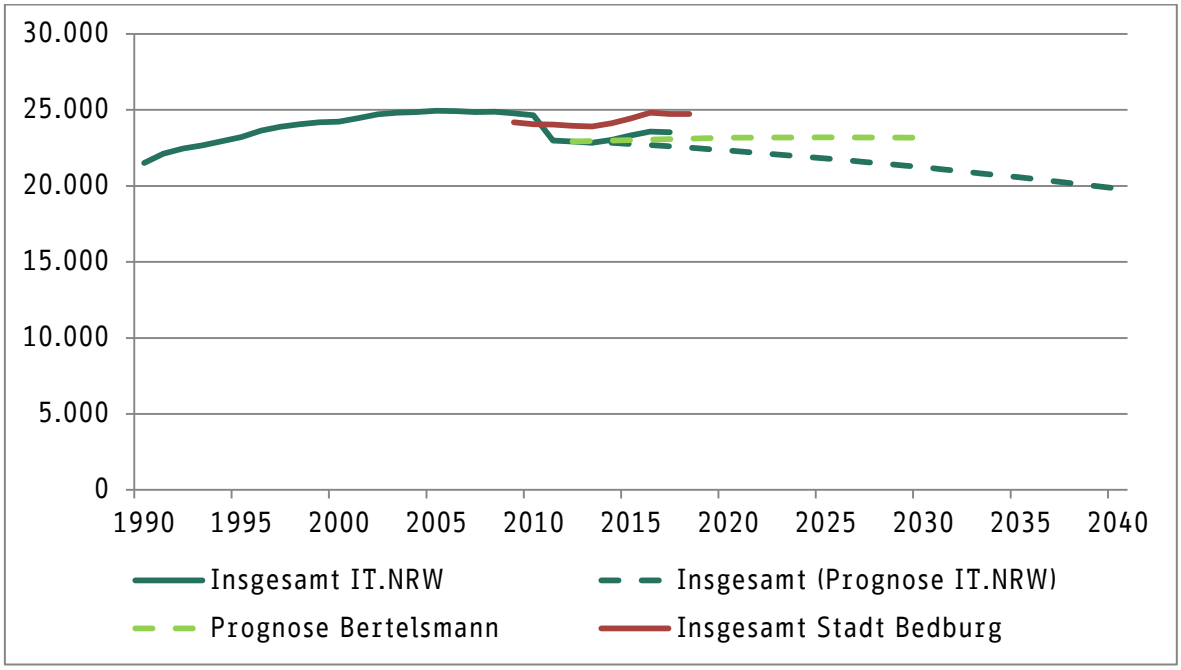
Nach der Bevölkerungsvorausberechnung des IT.NRW wird für die Stadt Bedburg bis zum Jahr 2030 ein Bevölkerungsrückgang um rd. 7% prognostiziert und bis 2040 ein Rückgang um rd. 13%. Nach den Berechnungen der Bertelsmannstiftung ist hingegen bis 2030 eine gegenüber 2012 nahezu unveränderte bzw. geringfügig gestiegene Einwohnerzahl anzunehmen. Die unterschiedliche Entwicklung ist im Wesentlichen auf Unterschiede bei der Prognosemethodik (insbesondere bei den Annahmen zur Zuwanderung) und den Prognosezeitraum (Basisjahre, Stichtag) zurückzuführen[6]. Beide Prognosevarianten sind kritisch zu betrachten. Nach den Daten des Bedburger Melderegisters ist insbesondere die rückläufige Prognose von IT.NRW 2018 bereits überholt. In den Jahren 2013 bis 2016 ist demnach ein Anstieg der Einwohnerzahlen von 23.908 auf 24.820 zu verzeichnen. In den Folgejahren bleibt die Einwohnerzahl mit 24.732 Einwohnern im Jahr 2018 relativ konstant. Auf Grund einer unterschiedlichen Datenbasis sind die Daten des Einwohnermelderegisters jedoch mit denen von IT.NRW nur eingeschränkt vergleichbar. Vor dem Hintergrund geplanter Siedlungsflächenentwicklungen geht die Stadt Bedburg von einer weiteren Steigerung der Einwohnerzahlen in den kommenden Jahren aus.

Die unterschiedlichen Prognoseergebnisse sowie auch die Entwicklung der Einwohnerzahlen bis 2018 verdeutlichen, dass die tatsächliche Entwicklung von verschiedenen Faktoren abhängig ist. In dem Anstieg der Einwohnerzahlen in den letzten Jahren kommt u.a. eine verstärkte Nachfrage nach Wohnraum auch aus dem Ballungsraum Köln und z.T. auch Düsseldorf zum Ausdruck.

5 vgl. Demografiebericht Stadt Bedburg 2012

6 vgl. ebd.

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung 1990-2040



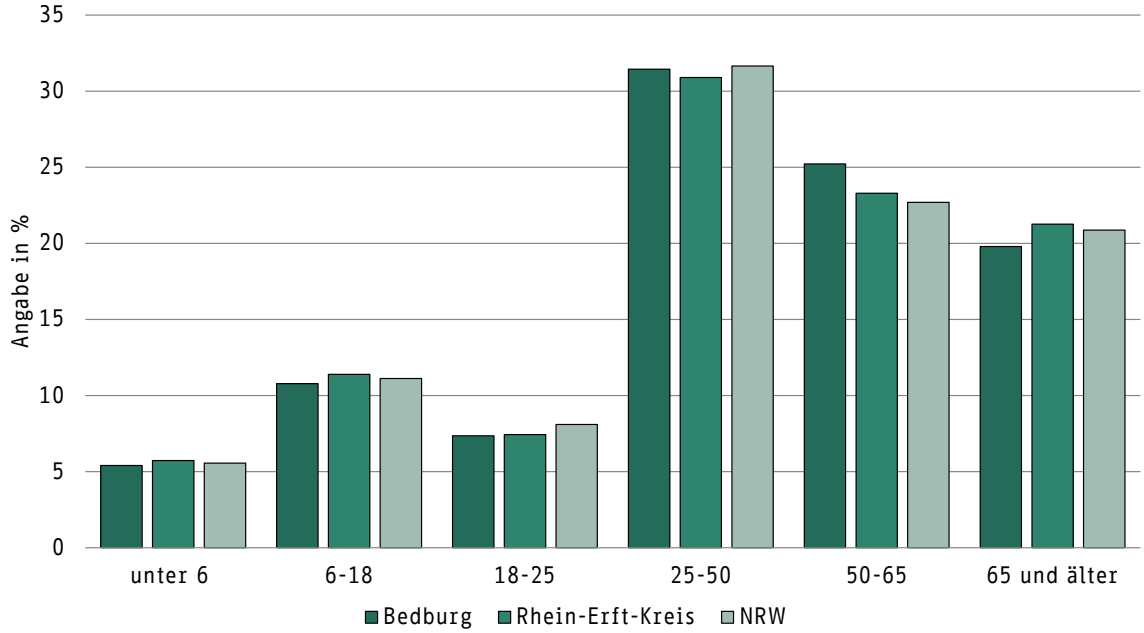
Quelle: IT.NRW, Stand 31.12.2017 bzw. 01.01.2014 (Bevölkerungsmodellrechnung); Bertelsmannstiftung, Stand 31.12.2012 (Bevölkerungsvorausberechnung); Stadt Bedburg

Die Altersstruktur in Bedburg zeigt im Vergleich zur Altersstruktur im Rhein-Erft-Kreis und in Nordrhein-Westfalen in den Altersklassen der unter 25-jährigen etwas geringere Anteile. In den Altersklassen über 25 bis unter 65 Jahre liegen die Anteile hingegen vergleichsweise etwas höher. In den Altersklassen 65 Jahre und älter sind wiederum vergleichsweise etwas geringere Anteile zu verzeichnen (vgl. Abb. 2).

Analog zum bundesweiten Trend, wonach der Anteil der älteren im Vergleich zur jüngeren Bevölkerung stärker wächst, wird ein stärkerer Zuwachs der älteren Jahrgänge prognostiziert[7]. Die Stadt muss sich angesichts dieser Entwicklungen mit der demografischen Situation auseinandersetzen und Planungen auf allen Ebenen auf die zu erwartende Altersstruktur und die veränderte Nachfrage ausrichten. Bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen für die Bedburger Innenstadt sind die Belange der verschiedenen Bedarfs- und Altersgruppen zu berücksichtigen.

[7] vgl. IT.NRW: Altersstrukturprognose bis 2030

Abb. 2: Bevölkerung nach Altersklassen im Vergleich 2017



Quelle: IT.NRW, Stand 31.12.2017

Wohnbauflächenentwicklung

Nach dem Siedlungsflächenkonzept der Stadt Bedburg[8] aus dem Jahr 2017 hat die Bezirksregierung Köln für die Stadt Bedburg einen Bedarf[9] von rd. 89 ha ermittelt. Demgegenüber stehen Wohnbauflächenreserven von insgesamt rd. 65 ha.

Nicht enthalten sind dabei rd. 22,3 ha auf dem brachliegenden Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik. Dort soll ein Wohnquartier für rd. 2.400 Menschen entstehen. Weiterhin sind rd. 111 Wohneinheiten An der Schießbahn geplant (Ressourcenschutzsiedlung) und rd. 300 Wohneinheiten im Baugebiet Sonnenfeld an der Albert-Schweitzer-Straße in Kaster.

3.4.2 Wirtschaft und Beschäftigte

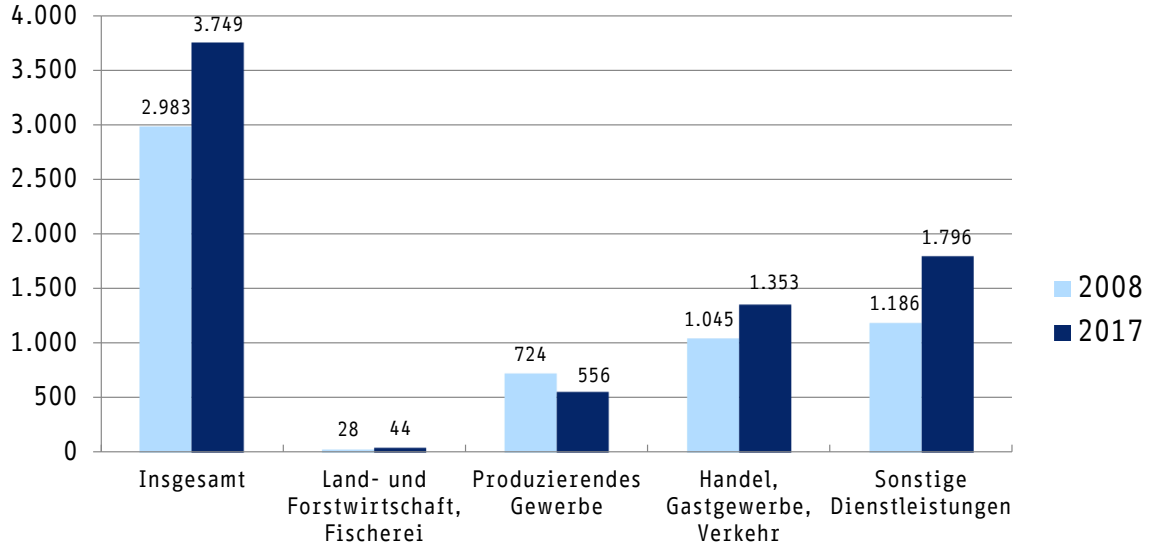
Mit seiner Lage im rheinischen Braunkohlerevier sind Wirtschaft und Arbeitsplätze in der Stadt Bedburg stark mit der Braunkohle und der Energiebranche verbunden. Mit der politischen Entscheidung zum Kohleausstieg ergeben sich mittel- bis langfristig strukturelle Einschnitte für die Region und die Stadt Bedburg.

8 vgl. Stadt Bedburg 2017: Siedlungsflächenkonzept Wohnen

9 Die Bedarfszahlen entsprechen mittlerweile nicht mehr dem aktuellen Stand. Das Siedlungsflächenmonitoring wurde inzwischen angepasst und wird aktuell von der Bezirksregierung geprüft.

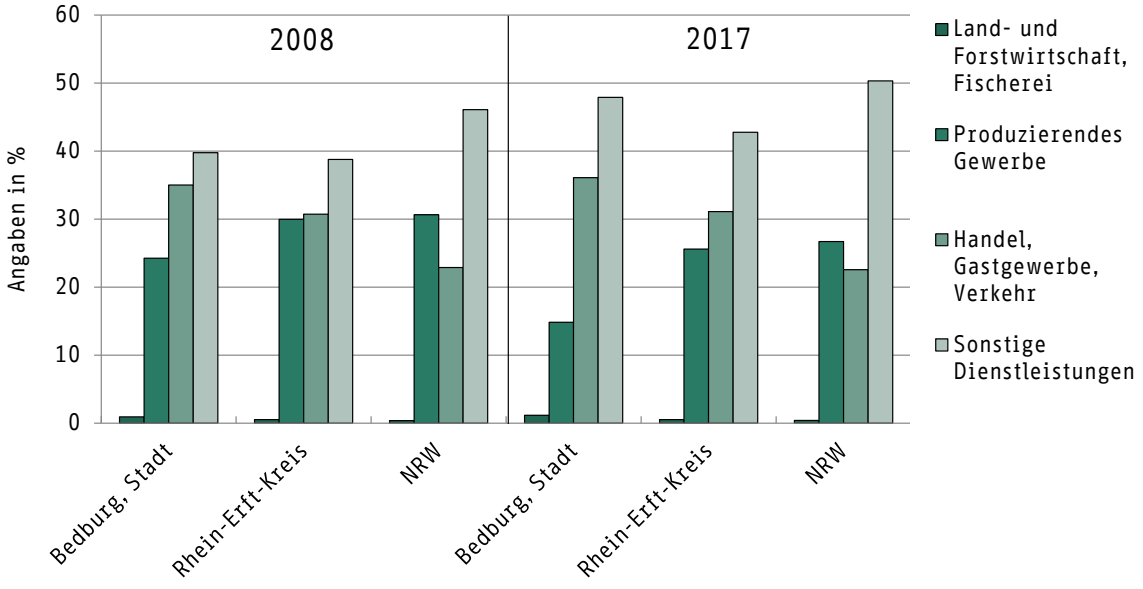
In der Stadt Bedburg waren im Jahr 2017 (Stichtag 31.12.) 3.749 Personen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Gegenüber 2008 bedeutet das einen Anstieg von rd. 20% (Abb. 3). Der Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe lag bei rd. 15%, im Bereich Handel, Gastgewerbe, Verkehr bei rd. 36% und im Bereich sonstige Dienstleistungen bei rd. 48%. Dabei ist gegenüber 2008 der Anteil im Bereich des produzierenden Gewerbes zurückgegangen, in den Bereichen Handel, Gewerbe, Verkehr und insbesondere Sonstigen Dienstleistungen sind die Anteile größer geworden.

Abb. 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen Stadt Bedburg (Arbeitsort)



Quelle: IT.NRW, Stand 31.12.2017

Abb. 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Vergleich (Arbeitsort)



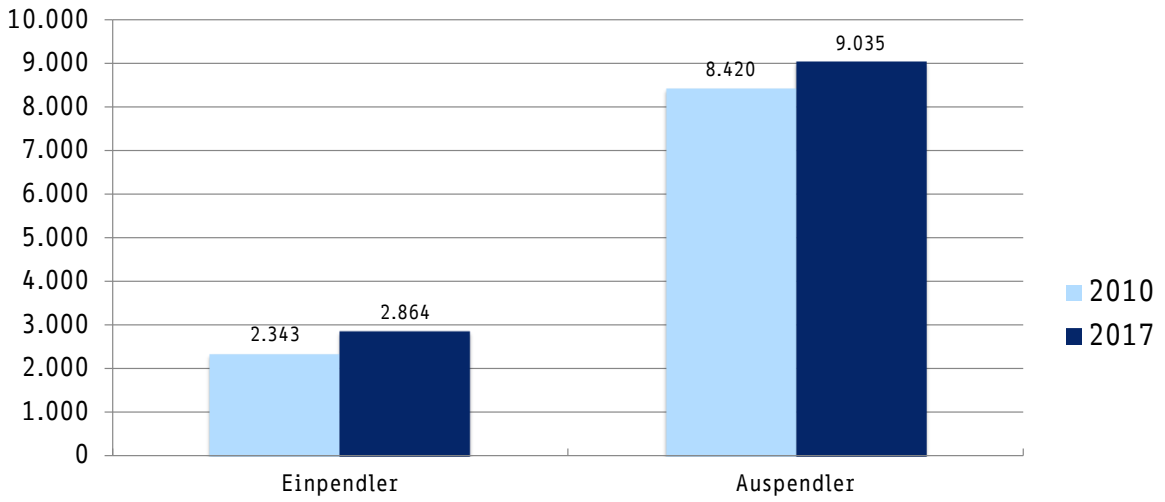
Quelle: IT.NRW, Stand 31.12.2017

Im Vergleich zum Rhein-Erft-Kreis und auch zu Nordrhein-Westfalen insgesamt ist der Bereich Produzierendes Gewerbe in Bedburg relativ schwach, der Bereich Sonstige Dienstleistungen dagegen stärker ausgeprägt (vgl. Abb. 4).

Die Stadt Bedburg weist ein deutlich negatives Pendlersaldo auf (vgl. Abb. 5). Entsprechend pendeln deutlich mehr Beschäftigte aus Bedburg hinaus als hinein. 2017 waren 9.035 Berufsauspendler und 2.864 Berufseinpendler zu verzeichnen. Gegenüber 2010 hat sich sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler geringfügig erhöht. Die Ausrichtung der Pendlerbewegungen zeigt einen deutlichen Schwerpunkt nach Köln, aber auch zu den benachbarten Gemeinden[10].
Die Stadt Bedburg ist somit eher ein Wohnstandort als ein Arbeitsstandort.

Die wichtigsten Gewerbestandorte in Bedburg sind der Industriepark Mühlenerft und das Gewerbegebiet Adolf-Silverberg-Straße mit zahlreichen mittelständischen aber auch Großunternehmen. Die Schwerpunkte liegen neben Produktion und Verarbeitung auch in den Bereichen Logistik oder Dienstleistung mit vielfältigen Bereichen wie IT, Medien oder Umweltschutztechnologie.

Abb. 5: Berufspendler



Quelle: IT.NRW, Stichtag 30.06.2017

10 vgl. IT.NRW 2018

In Anbetracht des geringen Angebotes verfügbarer gewerblicher Flächen ist insbesondere auch die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes von besonderer Bedeutung. Gemeinsam mit den Städten Bergheim und Elsdorf sowie dem Rhein-Erft-Kreis soll im Bereich zwischen den Ortsteilen Kaster und Pütz auf einer Fläche von rd. 74 Hektar ein interkommunaler Wissenschafts- und Gewerbepark entwickelt werden. Von dem regional bedeutsamen "Kompetenzareal" sollen wichtige Impulse für Wirtschaft, Technologieentwicklung und Arbeitsplätze ausgehen.

3.4.3 Einzelhandel

Die Stadt Bedburg verfügt über ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2011[11]. Es ist davon auszugehen, dass die zugrundeliegende Datenbasis von 2009 auf Grund von Veränderungen inzwischen veraltet und nur bedingt für die heutige Beurteilung der Einzelhandelssituation geeignet ist.

Nach dem Konzept waren 2009 in der Stadt Bedburg 154 Einzelhandelsbetriebe vorhanden. Diese haben auf einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 37.490 m² einen Umsatz von rd. 113,8 Mio. € erzielt. Bei einer Zentralität von 87,1 waren per Saldo Kaufkraftabflüsse zu verzeichnen. Lediglich in den Sortimenten des kurzfristigen Bedarfsbereiches (Nahrungs-/ Genussmittel, Gesundheit/ Körperpflege und Blumen/ Pflanzen/ zoologischer Bedarf) konnten bei Zentralitätskennziffern von über 100 Kaufkraftzuflüsse verzeichnet werden.

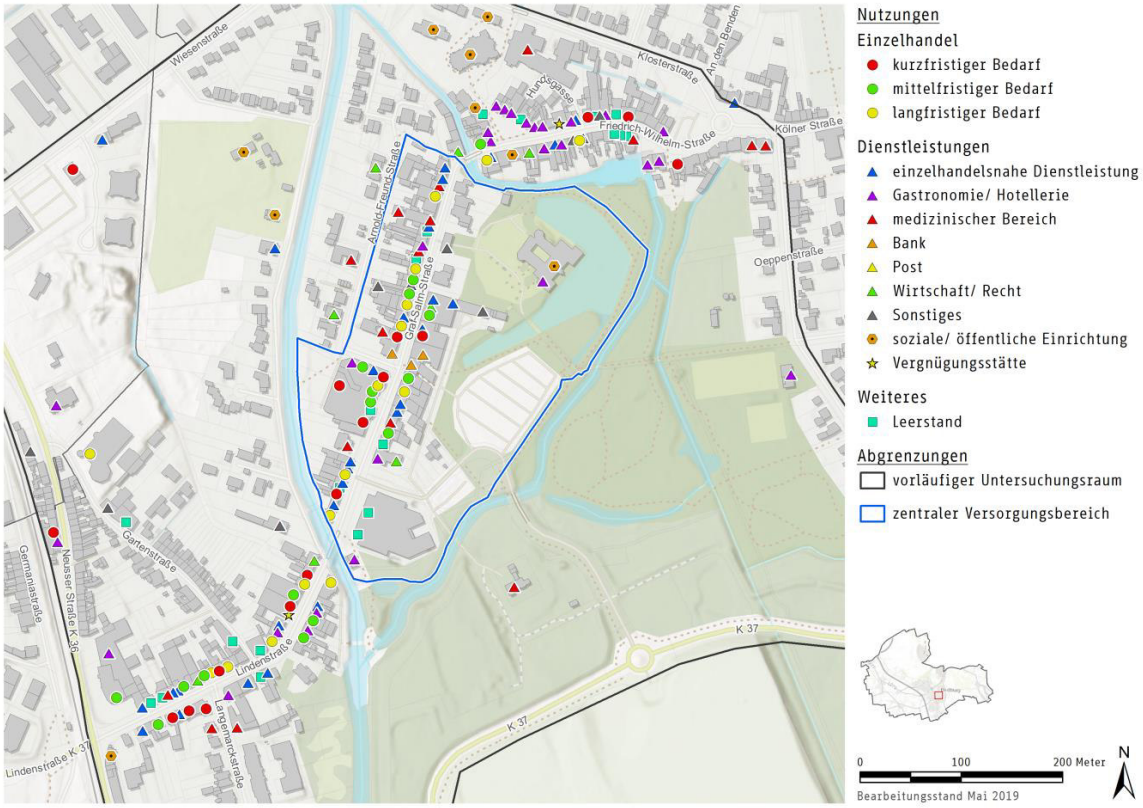
Mit dem Hauptzentrum Bedburg und dem Stadtteilzentrum Kaster bestehen zwei zentrale Versorgungsbereiche. Die Abgrenzung des Hauptzentrums erstreckt sich entlang der Lindenstraße und der Graf-Salm-Straße im Bereich zwischen der nördlichen und der südlichen Erftbrücke (vgl. Karte 3). Es besteht ein vielfältiges Einzelhandelsangebot mit einem Schwerpunkt im mittelfristigen Bedarfsbereich. Dieses wird ergänzt durch zahlreiche Dienstleistungsangebote und Gastronomie. Als Magnetbetriebe fungieren ein Drogeriemarkt und ein Bekleidungsfachmarkt. Das Einzelhandelsangebot ist insgesamt kleinteilig strukturiert; großflächige Betriebe sind nicht vorhanden[12]. In den Bereichen Friedrich-Wilhelm-Straße und südliche Lindenstraße ist ebenfalls eine hohe funktionale Dichte vorhan-

[11] vgl. Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen 2011: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Bedburg

[12] Im Bereich Lindenstraße an der Zufahrt zum Schlossparkplatz steht die Ansiedlung eines Supermarktes bevor. Das leerstehende Gebäude wurde bereits 2018 an einen Investor veräußert.

den. Diese Bereiche sind im Einzelhandels- und Zentrenkonzept als Ergänzungsbereiche dargestellt, gehören jedoch nicht zum zentralen Versorgungsbereich.

Karte 3: Zentraler Versorgungsbereich Bedburg

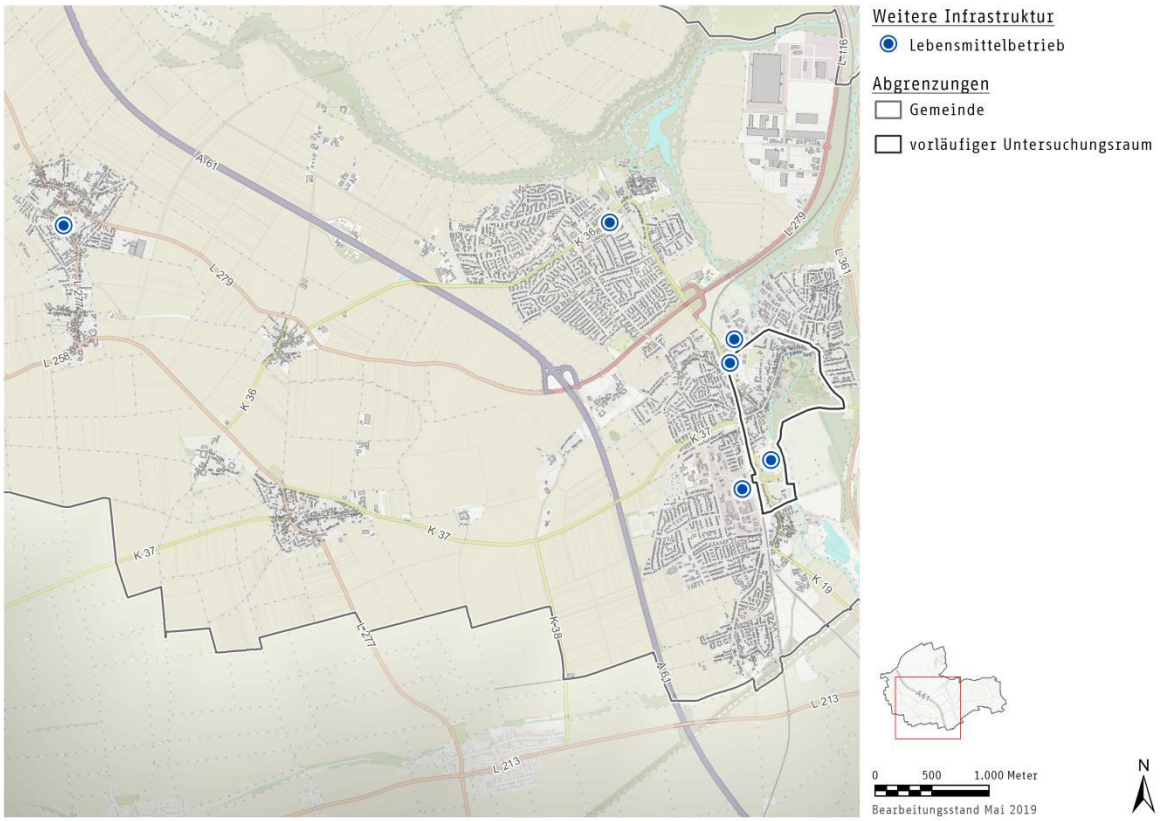


Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Die Abgrenzung des Stadtteilzentrums Kaster erstreckt sich entlang der St.-Rochus-Straße im Bereich zwischen der Harffer Schlossallee im Westen und der Barbarastraße im Osten. Der Angebotsschwerpunkt liegt im kurzfristigen Bedarfsbereich. Mit einem Supermarkt übernimmt das Zentrum vor allem eine (Nah-) Versorgungsfunktion für Kaster und benachbarte Ortsteile.

Weitere wichtige Einzelhandelsstandorte in Bedburg sind der Fachmarktstandort Bahnstraße in einer städtebaulich nicht integrierten Lage mit u.a. einem SB-Warenhaus, der Fachmarktstandort Wiesenstraße mit u.a. zwei Lebensmitteldiscountern und der Fachmarktstandort Adolf-Silverberg-Straße mit einem Lebensmitteldiscounter und einem Baufachmarkt.
Im Ortsteil Kirchherten befindet sich zudem ein weiterer Lebensmittelbetrieb, der eine wichtige Nahversorgungsfunktion übernimmt. In Karte 4 sind die wesentlichen Betriebe mit einem hinreichenden Nahversorgungsangebot dargestellt.

Karte 4: Lebensmittelbetriebe in der Stadt Bedburg



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

3.4.4 Verkehr

Die Stadt Bedburg ist über die Anschlussstelle Bedburg an die Autobahn A 61 angebunden. Die A 61, die von der niederländischen Grenze bei Venlo zum Autobahndreieck Hockenheim führt, verläuft westlich des Kernsiedlungsbereiches von Bedburg. Über die A 61 besteht weiterhin am Autobahnkreuz Kerpen Anschluss an die A 4 Richtung Köln und Aachen sowie am Dreieck Jackerath Richtung Düsseldorf, Aachen und Mönchengladbach.

Von besonderer Bedeutung ist auch die Landesstraße L 279, an der sich zwischen den Stadtteilen Kaster und Lipp/ Millendorf die Anschlussstelle Bedburg, befindet und die über die Landesstraße L 213 eine Anbindung an Grevenbroich darstellt. Östlich des Kernsiedlungsbereiches von Bedburg verläuft die Landesstraße L 361 n, die insbesondere die Stadtteile Bedburg, Blerichen, Kirdorf und Lipp vom Durchgangsverkehr zwischen Berg-

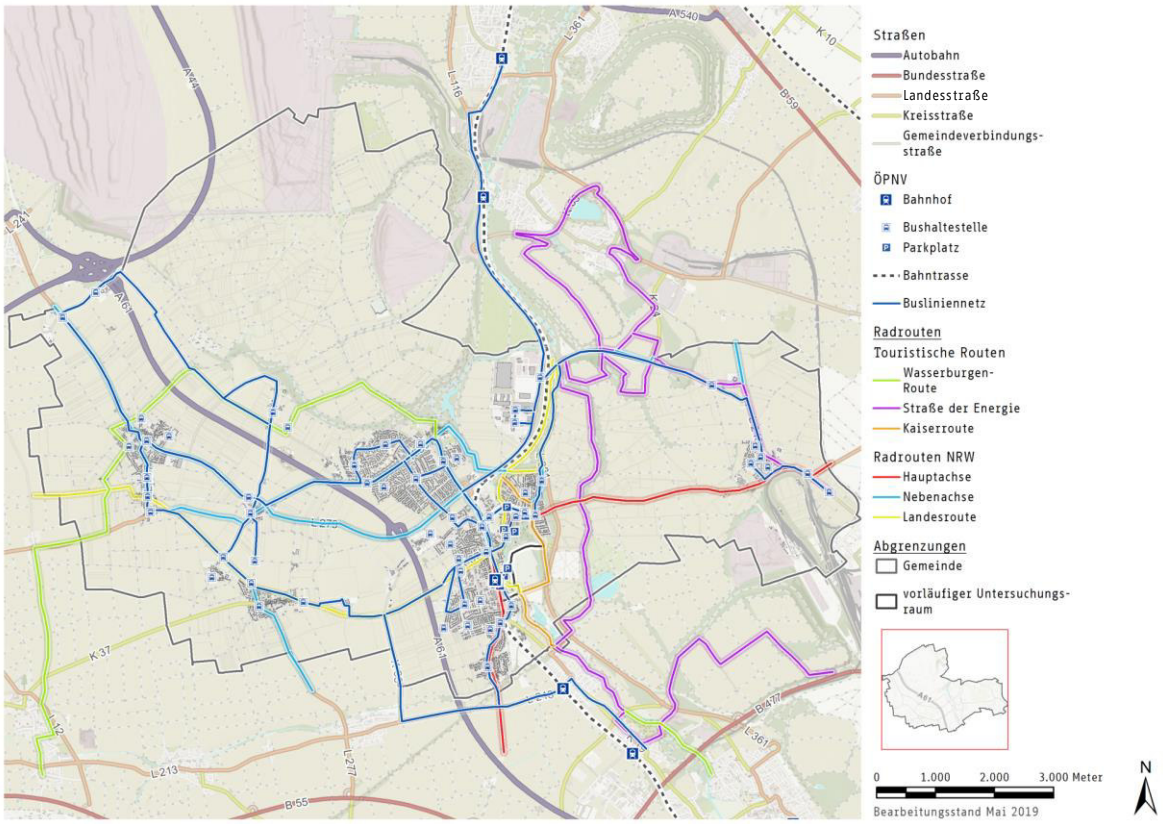
heim und der L 279 sowie dem Gewerbegebiet Mühlenerft entlastet. Westlich der A 61 werden die dortigen Stadt-/ Ortsteile über die L 277 angebunden[13].
Der 2013 modernisierte Bahnhof Bedburg befindet sich südlich der Bedburger Innenstadt. Über die Regionalbahnlinien RB 38 und RB 39 besteht ein Anschluss an das Schienennetz mit direkten Verbindungen nach Köln und Düsseldorf sowie Bergheim und Grevenbroich. Richtung Düsseldorf besteht ein stündlicher Takt, Richtung Köln bzw. Horrem besteht jeweils ein 30 Minutentakt. Für die Erftbahnstrecke Richtung Köln ist eine Elektrifizierung geplant sowie die Verlängerung der S-Bahnlinie 12 bis Bedburg, sodass die Taktzeit auf 20 Minuten verkürzt wird.

Weiterhin verkehren in Bedburg sechs Buslinien, die die Stadt/ Ortsteile anbinden (vgl. Karte 5). Darüber hinaus bestehen Busverbindungen nach Bergheim, Horrem und Elsdorf sowie während des Schülerverkehrs Richtung Grevenbroich. Durch eine z.T. schleifenförmige Linienführung kommt es auf einigen Linien zu längeren Fahrzeiten. Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. So verkehren am Wochenende lediglich zwei (samstags) bzw. eine (sonntags) der sechs Buslinien. Die Taktzeiten variieren dabei auch werktags tageszeitabhängig zwischen 30 und 120 Minuten. Ergänzend besteht insbesondere in den Abendstunden ein Anruf-Sammel-Taxi.
Die Qualität der Haltestellen ist hinsichtlich Ausstattung und des Komforts sehr eingeschränkt (z.B. fehlende Wartehäuschen oder Beleuchtung). Lediglich einzelne Haltestellen z.B. am Bahnhof Bedburg erfüllen die Kriterien der Barrierefreiheit.
Zur Verbesserung des MIVs und ÖPNVs wurde im Jahr 2019 der Masterplan Mobilität und Verkehr beschlossen, der das gesamte Stadtgebiet betrachtet.

Das Radwegenetz in der Stadt Bedburg umfasst grundsätzlich alle Straßen, Radwege an Landes- und Kreisstraßen sowie mit dem Fahrrad nutzbare Straßen und Wege. Weiterhin besteht eine Anbindung an das Radverkehrsnetz NRW, das die Grundlage für die Anbindung an die Nachbarstädte sowie der Stadt-/ Ortsteile untereinander darstellt. In dieses Netz sind u.a. mit der Wasserburgen-Route, dem Erft-Radweg oder dem Speedway :terra nova auch touristische Fahrradrouten integriert.

[13] vgl. Stadt Bedburg 2018: Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg

Karte 5: ÖPNV-Angebot und Radrouten



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Das Radwegenetz umfasst zudem baulich angelegt Radwege, Radschutzstreifen, Radfahrstreifen oder auch offene Einbahnstraßen. Insbesondere außerorts fehlen an einigen Landes- und Kreisstraßen Radverkehrsanlagen.

Insgesamt sind die bestehenden Radverkehrsanlagen in einem guten Zustand. Es bestehen jedoch auch Mängel. Diese betreffen z.B. geringe Radwegebreiten, schlechte Sichtverhältnisse an Knotenpunkten und Einmündungen, die gemeinsame Nutzung mit Fußgängern oder die Wegeführung und Signalisierung an Knotenpunkten.

Zur Verbesserung des Radwegenetzes und zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs insgesamt wurde 2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung der Masterplan Radverkehr für die Stadt Bedburg beschlossen.

Die kompakte Struktur des Siedlungskörpers bietet aufgrund der kurzen Wege gute Voraussetzungen für das Zufußgehen. 10,6 % aller Wege werden nach Haushaltsbefragung des Rhein-Erft-Kreises in Bedburg zu Fuß erbracht - dieser Anteil dürfte im Siedlungskörper sogar noch etwas höher liegen.

In den historisch gewachsenen Ortsteilen sind die Gehwegbreiten aufgrund der Altbausubstanzen nicht breit genug angelegt. Weiter gibt es vielerorts Mängel in Bezug auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum.
Da Fußgänger extrem empfindliche gegenüber Umwegen sind, wirken sich Unterbrechungen direkter Wegebeziehungen besonders störend aus. Zu nennen wäre hier die eingleisige Bahnstrecke Horrem - Bedburg - Grevenbroich, die eine Barriere für den Fußgänger und auch für den Radverkehr darstellt. So entsteht für die zentralen Bereiche von Bedburg, insbesondere von den westlichen Stadtteilen im Siedlungskörper, eine eingeschränkte Erreichbarkeit. Zudem gibt es im gesamten städtischen Bahnstreckenbereich nur vier Querungsmöglichkeiten: Zwei Bahnübergänge, eine Bahnunterführung und eine Personenunterführung am Bahnhof. An den beiden Bahnübergängen gibt es zu geringe Aufstellflächen für Fußgänger und Radfahrer.

3.4.5 Freizeit und Tourismus

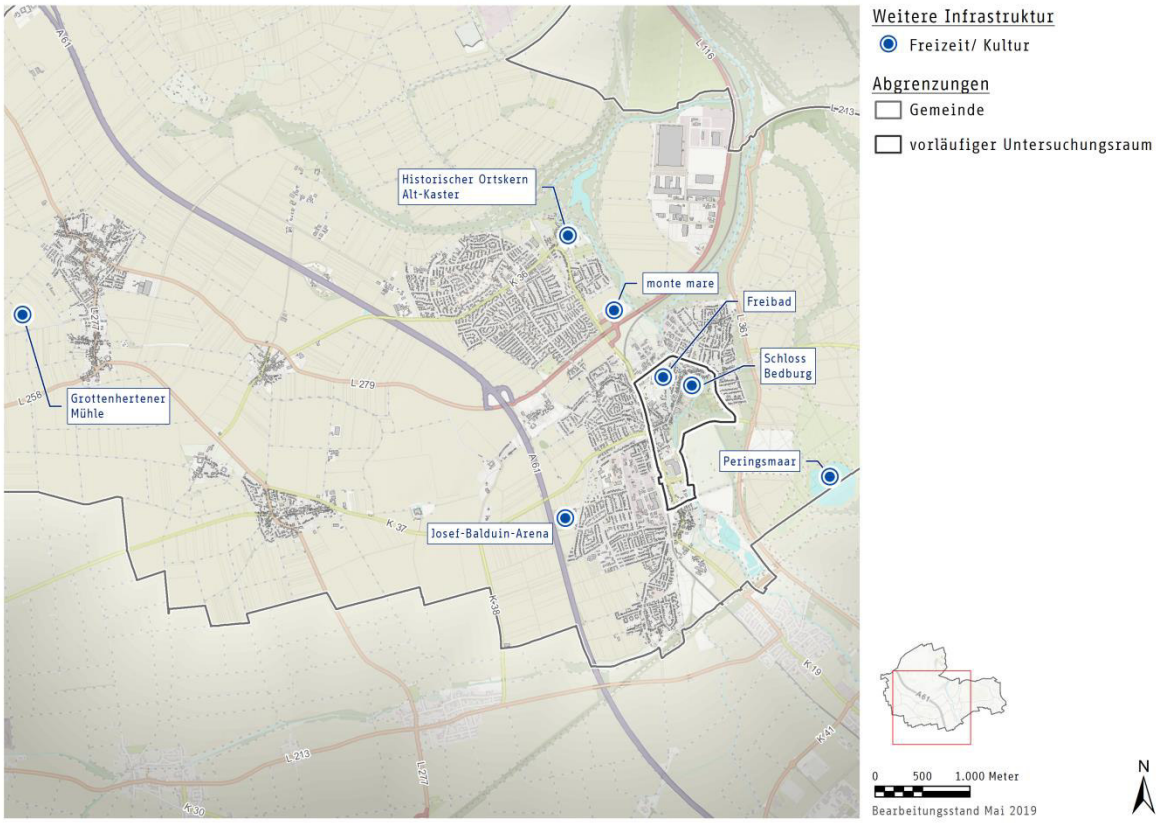
Im Bereich Freizeit und Tourismus besteht in der Stadt Bedburg ein attraktives Angebot. Eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten ist das Schloss Bedburg aus dem 12. Jahrhundert. Umgeben vom Schlossweiher und dem Schlosspark, befindet es sich mitten in der Bedburger Innenstadt. Es wird für verschiedene kulturelle Veranstaltungen, aber auch Konferenzen und Ratssitzungen genutzt.
Mit dem historischen Ortskern Alt-Kaster ist es gelungen, trotz des Tagebaus, ein historisches Ensemble aus denkmalgeschützten Häusern und mittelalterlichen Befestigungsanlagen mit Stadtmauer, Stadttoren, Rundtürmen, Wall und Graben zu erhalten.

Weiterhin sind zu nennen die Grottenhertener Turmwindmühle im Stadtteil Grottenherten, der Kasterer See und das Naherholungsgebiet Peringsmaar mit dem Peringssee auf einer rekultivierten Fläche des ehemaligen Tagebaus Fortuna-Garsdorf mit verschiedenen Wanderwegen.

Im Rahmen der Regionale 2010 hat die Stadt Bedburg mit den Städten Bergheim und Elsdorf sowie dem Rhein-Erft-Kreis das gemeinsame Projekt :terra nova zur Gestaltung der durch den Tagebau geprägten Landschaft entwickelt. Kernstück ist eine Wegeverbindung auf der Trasse einer ehemaligen Fernbandanlage zwischen dem Kraftwerk Niederaußem in Bergheim und dem Tagebau Hambach in Elsdorf. Der sogenannte Speedway ist als weitgehend kreuzungsfreier Weg für Radfahrer und Skater ausgebaut. Es sind ver-

schiedene Aussichtspunkte vorhanden und am Forum :terra nova bietet sich ein imposanter Ausblick auf den Tagebau.

Karte 6: Freizeitangebote



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Wichtige Freizeitangebote sind zudem das Wellnessbad monte mare, das Freibad in Bedburg, verschiedene Freizeitradwege und Wanderrouten in Bedburg und in unmittelbarer Umgebung weitere Sportangebote wie u.a. die Josef-Balduin-Arena.

Informationen für Besucher und Touristen sind im Wesentlichen über die Website der Stadt Bedburg erhältlich. Ein Touristeninformationsbüro mit einem Ansprechpartner vor Ort ist nicht vorhanden.

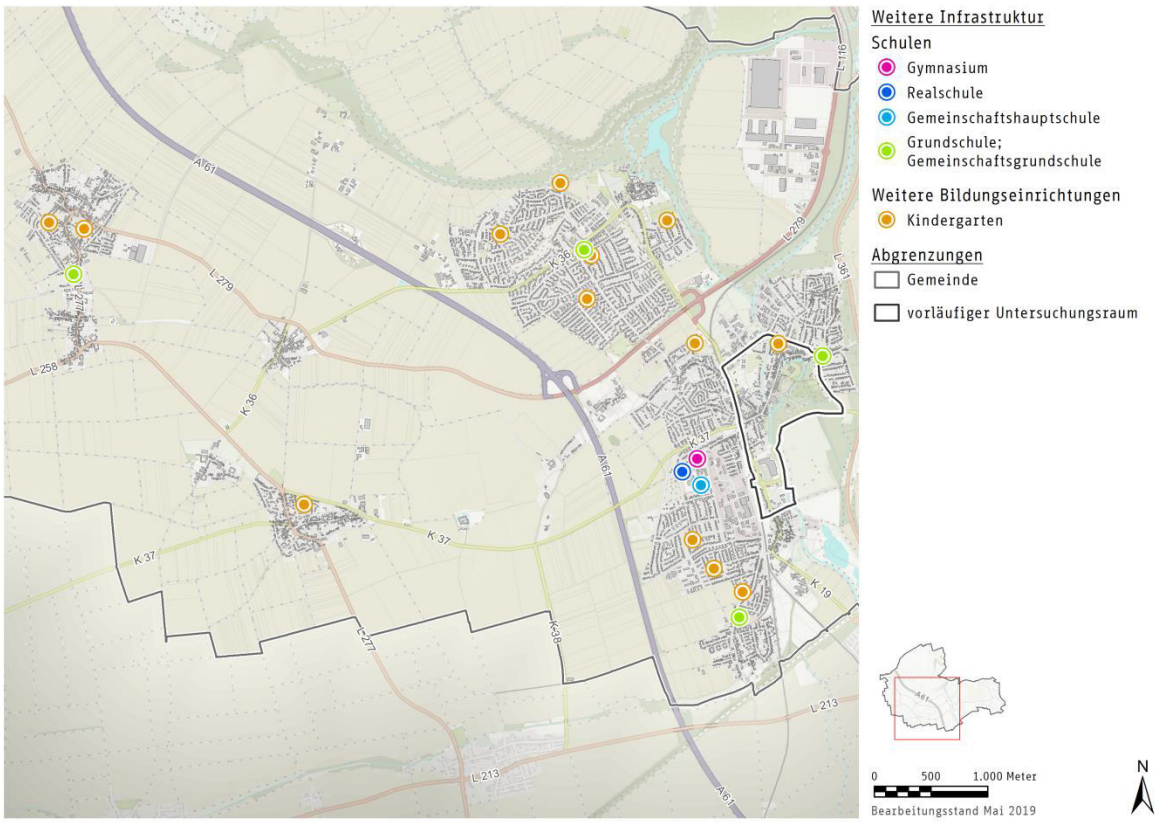
3.4.6 Bildung und Soziales

Die Stadt Bedburg verfügt über 15 Kindertageseinrichtungen in freier und städtischer Trägerschaft mit insgesamt rd. 700 Plätzen für Kinder über drei Jahren und rd. 240 Plätze für Kinder unter drei. Der Großteil des Angebotes befindet sich im Kernsiedlungsbereich der

Stadt Bedburg, aber auch in den westlichen Ortsteilen Kirchherten und Kirchtroisdorf (vgl. Karte 7).

In Bedburg sind vier Grundschulstandorte vorhanden. Diese befinden sich in Bedburg, Kaster, Kirdorf und Kirchherten. Im Zuge der Wohnbauentwicklung auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik wird voraussichtlich ein neuer Grundschulstandort entstehen. Nach derzeitiger Überlegung könnte dann die Grundschule an der Kölner Straße aufgegeben werden.

Karte 7: Bildungsangebot



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Mit dem Silverberg Gymnasium, der Realschule Bedburg und der Gemeinschaftshauptschule Arnold-von-Harff im Schulzentrum zwischen der Eichendorffstraße und der Goethestraße sind drei weiterführende Schulen vorhanden.

In Bedburg besteht ein vielfältiges Angebot an Vereinen und Initiativen aus verschiedenen Bereichen sowie auch sozialen Einrichtungen. Damit sind gute Voraussetzungen für die

Nutzung und Förderung von Potenzialen durch bürgerschaftliches Engagement und Gemeinwohl gegeben.

3.5 INNENSTADT BEDBURG

Nachfolgend wird die Innenstadt von Bedburg hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen unter funktionalen und städtebaulichen Aspekten detailliert bewertet.

Die städtebaulich-funktionale Situation wurde anhand einer intensiven Begehung analysiert. Die Analyse dient als Grundlage für die Ziel- und Maßnahmenentwicklung für die Innenstadt.

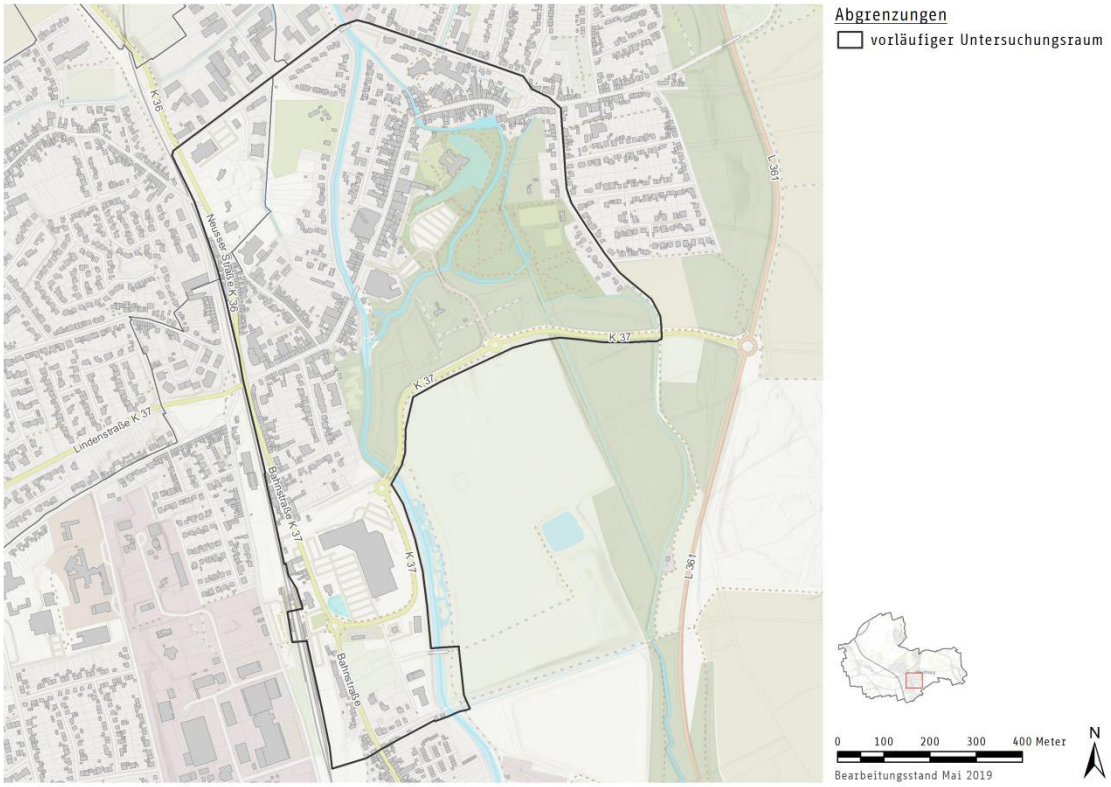
Der Kernbereich der Innenstadt von Bedburg erstreckt sich im Wesentlichen linear entlang der Lindenstraße, der Graf-Salm-Straße und im Bereich der Friedrich-Wilhelm-Straße bis zum Kreisverkehr an der Kölner Straße (vgl. Karte 8). Neben den unmittelbar angrenzenden Bereichen wie dem Marktplatz, dem Schloss mit dem Schlossgarten und dem Schlossparkplatz und dem Bereich westlich der Graf-Salm-Straße bis zur Neusser Straße bzw.

Karte 8: Kernbereich Innenstadt Bedburg

Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Wiesenstraße soll im Folgenden auch der südlich angrenzende Bereich zwischen der Bahnstraße und der Erft bis zum Bahnhof Bedburg und darüber hinaus betrachtet werden (vgl. Karte 9). Einerseits übernimmt der Bahnhof eine wichtige Funktion für die Innenstadt, andererseits befindet sich östlich das Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik. Auf Grund der dort geplanten Wohnbauentwicklung und - damit einhergehend - erforderlichen Ver- und Anbindungen in bzw. an die Innenstadt, soll auch dieser Bereich bei der Analyse der Innenstadt einbezogen werden.

Karte 9: Untersuchungsraum



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

3.5.1 Stärken

Funktional

In den Bereichen Lindenstraße, Graf-Salm-Straße und Friedrich-Wilhelm-Straße besteht ein relativ dichter funktionaler Besatz. Im Bereich der Graf-Salm-Straße bis einschließlich dem nördlichen Teil der Lindenstraße bis zur südlichen Erftbrücke ist die höchste Dichte an Einzelhandelsbetrieben zu verzeichnen. Über diesen Bereich erstreckt sich auch die

Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches Hauptzentrum Bedburg[14] (vgl. Karte 10). Hier besteht ein vielfältiges Einzelhandelsangebot in allen Bedarfsbereichen mit einigen, z.T. inhabergeführten, Fachgeschäften. Als Magnetbetriebe fungieren in diesem Bereich ein Drogeriemarkt und ein Bekleidungsfachmarkt.

Das Einzelhandelsangebot wird abgerundet durch zahlreiche ergänzende Dienstleistungsangebote. Insbesondere in den Bereichen Friedrich-Wilhelm-Straße und Marktplatz sind zahlreiche gastronomische Angebote vorhanden. Ebenfalls im Umfeld des Marktplatzes befinden sich u.a. mit dem Krankenhaus, dem historischen Rathaus, einer Kindertagesstätte, der Kirche St. Lambertus und der katholischen öffentlichen Bücherei verschiedene öffentliche und soziale Einrichtungen. Dazu zählt auch das Schloss Bedburg mit einem gastronomischen Angebot und als Veranstaltungsort.

Foto 1: Fachgeschäft

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Foto 2: Drogeriemarkt

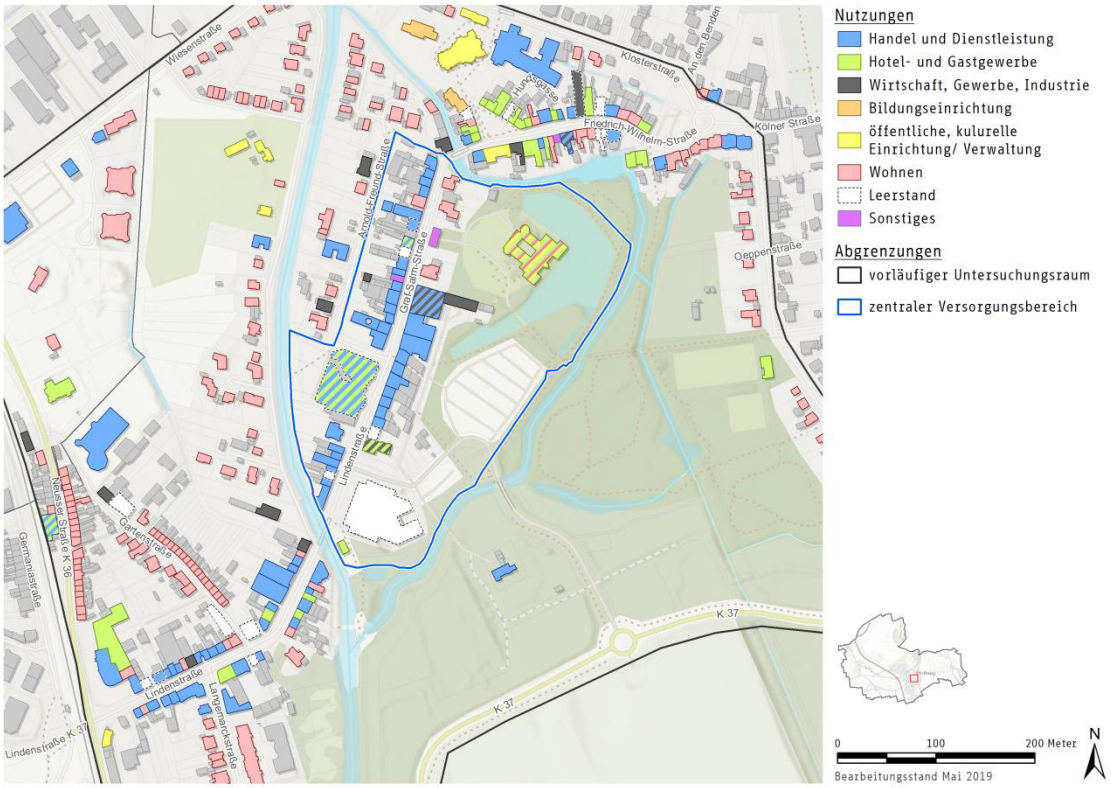
Quelle: eigenes Foto, November 2018

In der Innenstadt ist insgesamt ein gutes Parkplatzangebot vorhanden. Neben straßenbegleitendem Parken bieten v.a. der Schlossparkplatz und weitere Sammelparkplätze an der Arnold-Freund-Straße und dem Kölner Platz ein ausreichendes Angebot[15].

[14] vgl. Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen 2011: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Bedburg

[15] vgl. Stadt Bedburg 2018: Masterplan Mobilität und Verkehr für die Stadt Bedburg

Karte 10: Zentraler Versorgungsbereich Hauptzentrum Bedburg



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Städtebaulich

Innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches befindet sich mit dem Schloss Bedburg ein besonderes Alleinstellungsmerkmal mit einer wichtigen Identifikationsfunktion. Mit seiner Lage im Schlosspark, umgeben vom Schlossweiher, stellt es ein architektonisches Highlight dar. Der Schlosspark selber bietet mit seiner Lage in der Innenstadt ein gutes Potenzial als attraktiver Grün- und Freiraum. Auch der weithin sichtbare Kirchturm von St. Lambertus übernimmt eine wichtige Identifikationsfunktion (vgl. Karte 11).

Neben der überwiegend homogenen, zwei- bis dreigeschossigen Bebauung prägen verschiedene, z.T. ansprechend gestaltete, historische Gebäude und Fassaden das Stadtbild. Diese befinden sich überwiegend im nördlichen Bereich der Innenstadt. Dazu zählen z.B. das historische Rathaus oder auch das Torgebäude des Schlosses an der Graf-Salm-Straße.

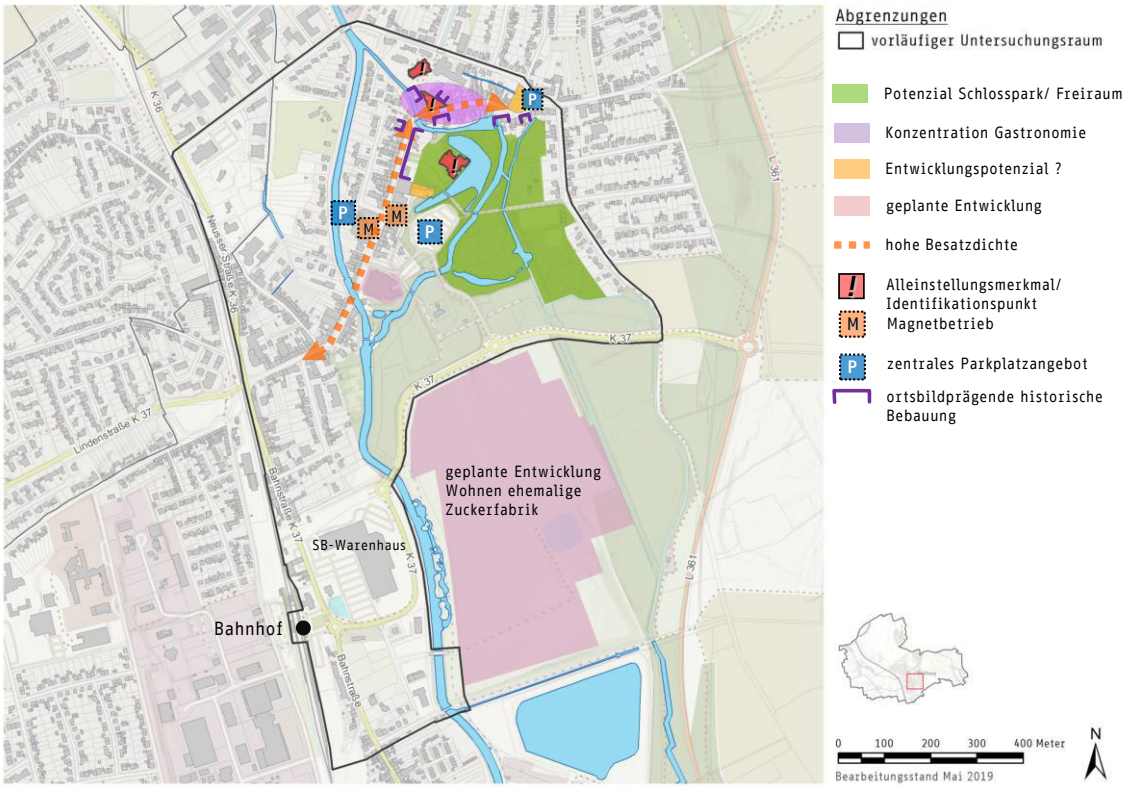
Foto 3: Schloss Bedburg

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Foto 4: Marktplatz

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Karte 11: Innenstadt Bedburg - Stärken



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Der historisch geprägte Marktplatz nördlich der Friedrich-Wilhelm-Straße mit seiner markanten dreieckigen Form stellt ebenfalls ein städtebauliches Alleinstellungsmerkmal dar. Vor allem auf Grund der verschiedenen gastronomischen Angebote, z.T. mit Außengastronomie, besteht hier auch Aufenthaltsqualität. Der Straßenraum insgesamt ist teilweise durch Bäume begrünt.

Der Kernbereich der Bedburger Innenstadt liegt zwischen der Erft und dem Erftkanal. Diese Lage am Wasser stellt ein besonderes Potenzial dar, welches jedoch derzeit nicht genutzt wird.

3.5.2 Schwächen

Funktional

Das Einzelhandelsangebot innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches, entlang der Graf-Salm-Straße und der nördlichen Lindenstraße sowie auch in den ergänzenden Bereichen Lindenstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße (erweiterter Zentrenbereich), ist insgesamt kleinteilig strukturiert, großflächige Betriebe sind nicht vorhanden (vgl. auch Kap. 3.4.3). Das Lebensmittelangebot beschränkt sich innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches auf Betriebe des Lebensmittelhandwerkes (Bäckereien) sowie auf eine Metzgerei, weitere Bäckereien und einen Hofladen in den angrenzenden Bereichen Lindenstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße. Als ergänzendes Angebot besteht ein kleiner Wochenmarkt, der sich jedoch abseits des Haupteinkaufsbereiches auf dem Schlossparkplatz befindet.

Die geplante Ansiedlung eines großflächigen Supermarktes an der Lindenstraße im Bereich der Zufahrt zum Schlossparkplatz soll das Nahversorgungsangebot in der Innenstadt erheblich verbessern und gleichzeitig die wichtige Funktion eines Frequenzbringers übernehmen.

In den Bereichen Lindenstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße sind einzelne Mindernutzungen wie Spielhallen und Wettbüros sowie z.T. wenig ansprechende gastronomische Angebote vorhanden. Der insgesamt relativ dichte Besatz mit Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten wird stellenweise durch Leerstände oder auch Wohnnutzungen im Erdgeschoss unterbrochen.

Innerhalb der erweiterten Innenstadt (vorläufiger Untersuchungsraum) befindet sich in städtebaulich nicht integrierter Lage am Fachmarktstandort Bahnstraße ein SB-Warenhaus mit einem umfassenden Lebensmittelangebot. Auch nordwestlich der Innenstadt befinden sich an der Wiesenstraße zwei Lebensmitteldiscounter. Bei beiden handelt es sich um autokundenorientierte Standorte, die ohne städtebaulich-funktionalen Zusammenhang zur Innenstadt stehen.

Karte 12: Leerstände Innenstadt

Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, Stand: Dezember 2018

Städtebaulich

Der Haupteinkaufsbereich mit seinen Erweiterungen im Norden und Süden erstreckt sich im Wesentlichen linear entlang der Graf-Salm-Straße, der Lindenstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße. Querverbindungen im Sinne einer Vernetzung oder auch Rundläufe bestehen nicht.

Die Eingangsbereiche zur Innenstadt sind ungestaltet bzw. als solche nur eingeschränkt wahrnehmbar. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Kreisverkehrs an der Kölner Straße. Durch die Nutzung des Kölner Platzes als Parkplatz bestehen hier gestalterische Mängel. Ebenso ist der Kreuzungsbereich Lindenstraße/ Bahnstraße wenig akzentuiert und es wird nicht deutlich, dass dort die Innenstadt von Bedburg beginnt. Der stark frequentierte Schlossparkplatz stellt ebenfalls einen wichtigen Stadteingang dar. Hier beeinträchtigen ungestaltete Gebäuderückseiten das Stadtbild. Ein Durchgang für Fußgänger ist zwar im Bereich der Kreissparkasse vorhanden, dieser ist jedoch ebenfalls unattraktiv und für ortsunkundige Besucher nur schwer erkennbar.

Foto 5: Eingangssituation Lindenstr./ Bahnstr.

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Foto 6: Durchgang Kreissparkasse

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Gestalterische Mängel im öffentlichen Raum sind auch im Kernbereich der Innenstadt erkennbar. Die Straßenräume sind zwar z.T. begrünt, wirken jedoch insbesondere im Bereich der Graf-Salm-Straße und der Friedrich-Wilhelm-Straße unstrukturiert und erneuerungsbedürftig. Im Bereich der Lindenstraße sind punktuelle Verbesserungen erkennbar, eine einheitliche, zusammenhängende Gestaltung sowie auch eine zeitgemäße Stadtmöblierung sind jedoch nicht vorhanden. In allen Bereichen werden das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität durch den ruhenden Verkehr beeinträchtigt. Hinzu kommen z.T. modernisierungsbedürftige Fassaden und in verschiedenen Bereichen auffällige und das Stadtbild störende Werbeanlagen.

Der Marktplatz mit seiner markanten Form bietet gute Voraussetzungen für einen attraktiven Bereich mit Aufenthaltsqualität. Eine Vielzahl verschiedener Gestaltungs- und Möblierungselemente, unterschiedliche Bodenbeläge oder parkende Autos beeinträchtigen jedoch den Gesamteindruck erheblich. Auch ein gestalterischer Zusammenhang zum nördlich angrenzenden Kirchplatz ist nicht vorhanden.

Das Schloss Bedburg und der umgebende Schlosspark als Grün- und Freiraum sind mit ihrer Lage inmitten der Innenstadt besondere Alleinstellungsmerkmale. Allerdings kommen diese nicht entsprechend zur Geltung. Es bestehen zwar direkte Zugänge, u.a. von der Graf-Salm-Straße, diese sind jedoch nicht gut erkennbar und erschließen sich nicht sofort. Außerdem fehlen Blickbeziehungen; Schloss und Schlosspark sind vom Haupteinkaufsbereich aus nicht sichtbar.

Foto 7: Marktplatz, Gestaltungselemente

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Foto 8: Schlosspark, Uferbereich

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Der Schlosspark selber bietet mit seinem alten Baumbestand und Fragmenten von historischen Laubengängen ein hohes Potenzial als innerstädtischer Grün- und Freiraum. Allerdings bestehen gestalterische Mängel. Der Park wirkt insgesamt ungepflegt und die Qualität der Wege ist z.T. verbesserungsbedürftig. Bestehende Wegebeziehungen sind unzureichend mit anderen Bereichen der Innenstadt vernetzt. Eine direkte Verbindung zwischen Schlosspark und Marktplatz fehlt beispielsweise. Sichtachsen sind durch Büsche und sonstiges Grün versperrt und insbesondere das Schloss kommt nicht zur Geltung. Auch die Beleuchtung im Park ist unzureichend. Innerhalb des Schlossparks befindet sich ein Spielplatz. Dieser sollte nach dem Spielplatzkonzept der Stadt Bedburg[16] aufgewertet werden.

Der Kernbereich der Innenstadt von Bedburg ist von den Wasserläufen der Mühlenerft und des Erftkanals umschlossen. Diese Lage am Wasser ist jedoch völlig ungenutzt und für Besucher der Innenstadt nicht ersichtlich. Lediglich an den beiden Erftbrücken an der Graf-Salm-Straße und der Lindenstraße ist die Erft sichtbar, es gibt jedoch keine angemessene Inszenierung der Brückenbauwerke und Sichtbeziehungen fehlen. Weiterhin sind die Uferbereiche z.T. zugewachsen und entsprechend nicht zugängig oder erlebbar. Dies gilt insbesondere auch in den Bereichen des Schlossparkes.

16 vgl. Stadt Bedburg 2013: Spielplätze im Stadtgebiet Bedburg

Foto 9: Südliche Erftbrücke

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Foto 10: Nördliche Erftbrücke

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Der Bahnhof Bedburg befindet sich räumlich abseits der Innenstadt. In diesem Bereich dominieren die Stellplätze und sonstigen Verkehrsanlagen im Umfeld des Fachmarktstandortes Bahnstraße das Stadtbild und ein städtebaulicher Zusammenhang zur Innenstadt ist nicht erkennbar. Die gestalterische Situation für Besucher der Stadt ist hier wenig einladend. Die Bahnstraße ist weitestgehend ungestaltet. Insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist dieser wichtige Zugang zur Innenstadt auf Grund der Verkehrsbelastung, schmaler Gehwege und fehlender Radwege unattraktiv. Diese gestalterischen Mängel setzen sich auch nördlich der Lindenstraße im Bereich der Neusser Straße fort.

Foto 11: Bahnstraße

Quelle: eigenes Foto, November 2018

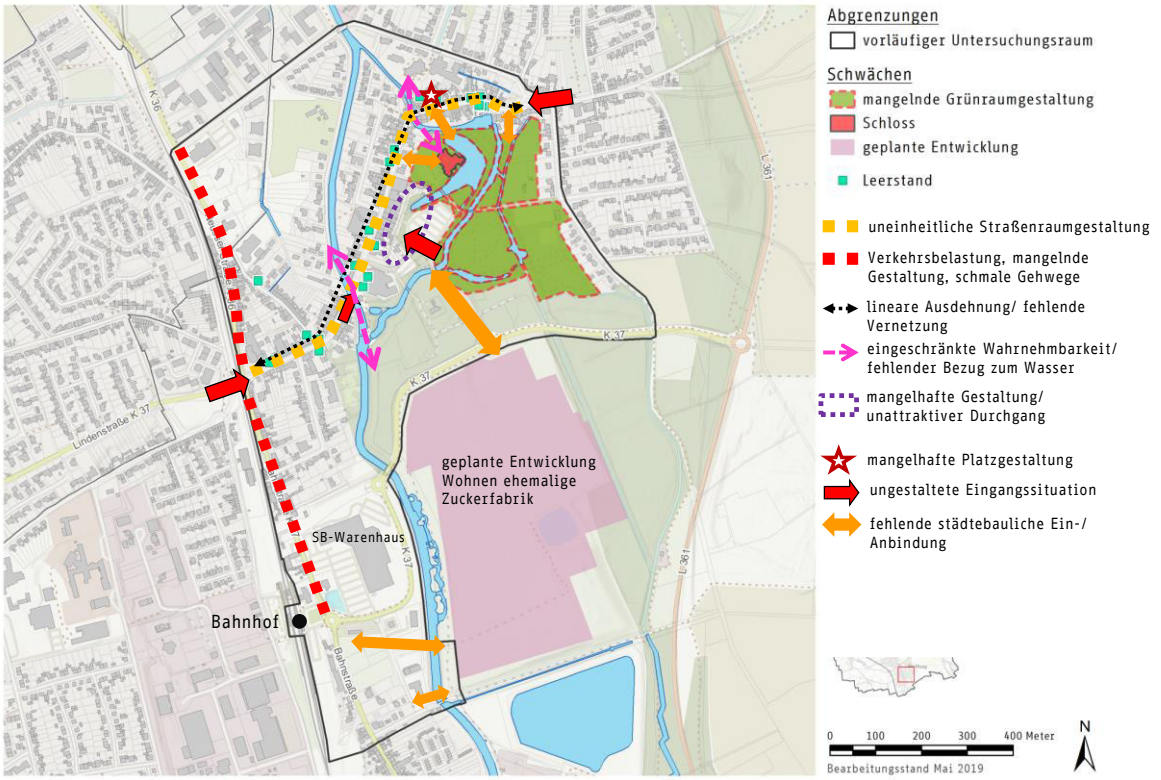
Foto 12: Fachmarktstandort

Quelle: eigenes Foto, November 2018

Südlich der Innenstadt und östlich des Bahnhofes Bedburg ist auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik eine umfangreiche Wohnbauentwicklung geplant. Auf Grund fehlender Sichtbeziehungen und auch der Straßengestaltung, die u.a. mit Leitplanken oder einem einseitigen Gehweg nicht den Charakter einer innerörtlichen Straße aufweist, ist hier ein städtebaulicher Zusammenhang noch nicht erkennbar. Südlich des Bahnhofes, im Bereich der Sankt-Florian-Straße, besteht zwar eine Verbindung über eine Fußgängerbrücke

zum Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik sowie ein weiterer potenzieller Zugang über eine wiederherzustellende Brücke (Nothbomsche Brücke). Dieser Bereich, der für die Anbindung an den Bahnhof wichtig ist, ist jedoch durch den Charakter eines Gewerbegebietes gekennzeichnet und wirkt städtebaulich unstrukturiert.

Karte 13: Innenstadt Bedburg - Schwächen



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

3.6 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG - SWOT-ANALYSE

In der vorausgegangenen Bestandsanalyse (vgl. Kap. 3.3 und 3.4) wurden die wesentlichen Daten und Merkmale erarbeitet, die die zukünftige Entwicklung der Stadt Bedburg beeinflussen, sowie eine städtebaulich-funktionale Stärken- und Schwächenanalyse für die Innenstadt von Bedburg vorgenommen (vgl. Kap. 3.5). Für die Ableitung von Handlungsfeldern und Maßnahmen werden im Rahmen einer sogenannten SWOT-Analyse die Stärken (Strengths) und Schwächen (Weaknesses) und die erkannten Chancen (Opportunities) und Risiken (Threads) der Stadt Bedburg zusammengefasst.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Wirtschaft • Industriepark Mühlenerft und vier weitere Gewerbegebiete für kleine und mittelständische Unternehmen (Gewerbegebiet Adolf-Silverberg-Straße/ Nachtigallengelände/ Otto-Hahn-Straße/ Glescher Weg/ Heidklift) • Investitionen in erneuerbare Energien, z.B. mit dem Windpark Könighovener Höhe mit dem größten On-Shore-Windpark des Landes	**Wirtschaft** • geringe Bedeutung als Arbeits-/ Wirtschaftsstandort in der Region • negativer Pendlersaldo
Verkehr/ ÖPNV-Angebot • gutes Parkplatzangebot Innenstadt • gut ausgebautes Straßennetz und Anbindung an das überörtliche Straßennetz • kompakte Siedlungsstruktur im Siedlungskern – kurze Wege in die Innenstadt	**Verkehr/ ÖPNV-Angebot** • ÖPNV: Takt, Linienführung, Ausrichtung v.a. auf Schülerverkehr • überwiegend mangelnde Barrierefreiheit der Bushaltestellen • mangelnde Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt • Mängel im Rad- und Fußwegenetz • hoher MIV-Anteil (70%) trotz kurzer Wege • Parksuchverkehre auf der Graf-Salm-Straße • fehlende Leistungsfähige Radverkehrsachse in Nord-Süd-Ausrichtung als Zubringer zur Innenstadt
Freizeit und Tourismus • attraktive Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote (u.a. Schloss Bedburg, historischer Ortskern Alt-Kaster)	**Freizeit und Tourismus** • kein Tourismusbüro • kein entsprechender Ansprechpartner in den touristischen Zentren

Bildung und Soziales • gutes Bildungsangebot (Grundschulen und dreigliedriges Schulsystem vorhanden) • aktives Vereinsleben (bürgerschaftliches Engagement/ Gemeinwohl)	**Bildung und Soziales** • Erhöhter Platzbedarf in Kindertageseinrichtungen • Kein Ganztagsangebot in der Sek I • Keine Gesamtschule
Innenstadt funktional **Einzelhandel und Dienstleistungen** • vielfältiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot • inhabergeführte Fachgeschäfte • Drogerie- und Bekleidungsfachmarkt als Magnetbetriebe • geplante Ansiedlung Supermarkt im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt • umfangreiches gastronomisches Angebot • insg. hohe funktionale Dichte im Bereich Graf-Salm-Straße/ Lindenstr./ Friedrich-Wilhelm-Straße • Krankenhaus	**Innenstadt funktional** **Einzelhandel und Dienstleistungen** • hoher Anteil nahversorgungsrelevante Angebote in städtebaulich nicht integrierter Lage (Subzentren) • eingeschränktes Lebensmittel-/ Nahversorgungsangebot in der Innenstadt • überwiegend kleinteilig strukturierter Einzelhandelsbesatz • Mindernutzungen (Spielhallen, Wettbüros) • tlw. unterbrochener Besatz (z.B. Wohnen im Erdgeschoss • einzelne Leerstände in der Innenstadt
Innenstadt städtebaulich • Schloss Bedburg mit Schlosspark als Alleinstellungsmerkmal • Kirche St. Lambertus • weitere ortsbildprägende historische Gebäude, Fassadengestaltung	**Innenstadt städtebaulich** • mangelnde Einbindung von Schloss/ Schlosspark in die Innenstadt • Gestaltung Schlosspark • fehlende Blickbeziehungen (Innenstadt - Schloss) • mangelhafte Platzgestaltung Marktplatz • lineare Struktur im Zentrum, fehlende Vernetzung • städtebaulich unklare/ ungestaltete Eingangssituationen (Bahnstraße/ Lindenstraße, Kölner Straße, Schlossparkplatz,

	Erftbrücke/ Lindenstraße) • uneinheitliche Straßenraumgestaltung (Lindenstraße/ Graf-Salm-Straße/ Friedrich-Wilhelm-Straße) • fehlende Bezüge zum Wasser/ eingeschränkte Wahrnehmbarkeit der Erft • z.T. modernisierungsbedürftige Fassaden • z.T. auffällige/ störende Werbeanlagen
CHANCEN	**RISIKEN**
Lage und überörtliche Verkehrsanbindung • zentrale Lage zwischen den Oberzentren Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Aachen • Regionalbahnanbindung nach Köln und Düsseldorf • Autobahnanschluss an die A 61 über Anschlussstelle Bedburg • geplanter Ausbau S-Bahn Köln/ Bedburg • Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Rad- und Fußverkehr (2/3 aller Wege in Bedburg sind kürzer als 2,5km und daher für den Umweltverbund geeignet) •	**Lage und überörtliche Verkehrsanbindung** • starke Konkurrenzstandorte durch umliegende Oberzentren • Kaufkraftabflüsse auf Grund der Wettbewerbssituation mit Oberzentren
Demografie und Wohnen • positive Einwohnerentwicklung auf Grund aktueller Siedlungsflächenentwicklung und guter Wohnraumnachfrage erwartet • mögliche positive Entwicklung als Wohnstandort auf Grund der Nähe zu Köln und z.T. Düsseldorf	**Demografie und Wohnen** • demografische Entwicklung, wachsender Anteil der älteren Bevölkerung

Strukturwandel
• Perspektiven durch Projekt :terra nova, Zukunftslandschaft Energie, interkommunaler Wissenschafts- und Gewerbepark
• Interkommunale Kooperationen (SIXPACK, A 61)
• zukünftige Investitionen im Themenfeld Klima und Energie
	Strukturwandel
	• Ausstieg Braunkohleförderung
	  ○ Wegfall von Arbeitsplätzen
	  ○ Keine Flächenpotentiale
	  ○ Neuausweisungen nahezu unmöglich

Innenstadt funktional • Steigerung touristisches Potenzial Schloss/ Schlosspark Bedburg • Ausbau/ Steigerung der Attraktivität gastronomischer Angebote (z.B. Bedburger Mühle)	**Innenstadt funktional** • umfangreiches Angebot an nahversorgungs- und zentrenrelevanten Einzelhandelsangeboten außerhalb der Innenstadt in nicht integrierter Lage • überwiegend kleinteilige Gebäudestruktur in der Innenstadt • weiterer Rückgang des Einzelhandelsangebotes
Innenstadt städtebaulich **Vernetzung** • Historisches Rathaus als Identifikationspunkt und mögliche Verbindung zwischen Marktplatz und Schloss/ Schlosspark durch neue Fußgängerbrücke • Schaffung einer vernetzten Struktur (Rundlauf) **Marktplatz** • Gestaltung/ Aufwertung Marktplatz als attraktiven Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität	

Grün- und Freiraum

- Schlosspark als attraktiver innerstädtischer Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität

Lage am Wasser

- Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch Erlebbarmachung von Erft und Erftkanal

Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Die Stadt Bedburg kann in verschiedenen Bereichen Stärken und Schwächen vorweisen. Bestimmte Schwächen, insbesondere in der Innenstadt, verdeutlichen Handlungsbedarfe und stellen somit gleichzeitig auch Chancen für eine positive künftige Entwicklung dar bzw. bestimmte Rahmenbedingungen bieten gute Entwicklungschancen. Weiterhin bestehen auch Risiken für die weitere Entwicklung der Stadt, die z.T. nicht oder nur eingeschränkt durch die Stadt beeinflusst werden können.

Vor dem Hintergrund stagnierender bzw. rückläufiger Einwohnerzahlen in der Vergangenheit zeigt sich in der Stadt Bedburg eine Stabilisierung mit einem leichten Anstieg der Bevölkerungszahlen. Wenn auch die Bedeutung als Arbeits- und Wirtschaftsstandort eher gering ist, kann die Stadt auf Grund ihrer Lage in der Region durch eine anhaltende Nachfrage nach Wohnraum profitieren. Mit einer guten Erreichbarkeit, attraktiven Sehenswürdigkeiten oder einem guten Bildungsangebot sind gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung gegeben. Gleichzeitig bestehen z.B. Mängel hinsichtlich des ÖPNV-Angebotes oder des Radverkehrs.

Die Stärken- und Schwächenanalyse der Innenstadt zeigt zahlreiche funktionale und städtebauliche Schwächen auf. Neben einem unzureichenden Nahversorgungsangebot, einem überwiegend kleinteilig strukturierten Einzelhandelsbesatz oder Leerständen handelt es sich vor allem um ungenutzte Potenziale, die zur Attraktivität der Innenstadt beitragen könnten. Das Schloss Bedburg als Alleinstellungsmerkmal liegt zentral in der Stadt, ist jedoch nicht wahrnehmbar und unzureichend angebunden. Der angrenzende

Schlosspark weist erhebliche gestalterische Mängel auf und kann seiner Funktion als attraktiver innerstädtischer Grün- und Freiraum nicht gerecht werden. Der historische Marktplatz kann ebenfalls auf Grund gestalterischer Mängel nicht als Aushängeschild der Stadt zur Geltung kommen. Zudem fehlt eine Anbindung zum Schloss. Ein zentraler Punkt ist die Lage der Innenstadt zwischen Mühlenerft und Erftkanal. Das Potenzial durch diese Wasserläufe bleibt weitestgehend ungenutzt da Zugänge zum Wasser fehlen und Blickbeziehungen auch an den bestehenden Brücken nur eingeschränkt möglich sind.
In Anbetracht der linearen Struktur der Innenstadt von Bedburg ergibt sich als ein wesentlicher Handlungsbedarf die Schaffung einer vernetzten Struktur, die Verbindungen zwischen Marktplatz, Schloss und Schlosspark ermöglicht und die Qualität der Lage am Wasser berücksichtigt und hervorhebt.

Auf der Grundlage der Analyseergebnisse werden für eine Strategie zur zukünftigen Entwicklung Ziele und Handlungsfelder erarbeitet, aus denen konkrete Maßnahmen abgeleitet werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei der nachfolgend dargestellte Beteiligungsprozess.

4. BETEILIGUNG

Um die Einbindung der Bürgerschaft, relevanter Akteure und auch der Politik in den Erarbeitungsprozess des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sicherzustellen, wurden zwei Bürgerworkshops durchgeführt. Dabei stand neben der Information der Teilnehmer vor allem die Erarbeitung von Ideen und konkreten Maßnahmen für die künftige Entwicklung der Bedburger Innenstadt im Vordergrund sowie auch eine Priorisierung der wichtigsten Maßnahmen.

4.1 WORKSHOP 1 - IDEEN UND MAßNAHMEN

Der erste Bürgerworkshop zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt der Stadt Bedburg fand am 14.03.2019 von 18 bis 21 Uhr in den repräsentativen Räumlichkeiten des Bedburger Schlosses statt. An der Veranstaltung nahmen mehr als 30 Bürger, Politiker und Mitglieder der Verwaltung teil.

Ziele

Ziel des Bürgerworkshops war es, zusammen mit allen Beteiligten Ideen und Maßnahmen für die künftige Entwicklung der Innenstadt von Bedburg als Grundlage für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept zu erarbeiten.

Einführung

Der Abend wurde durch Herrn Bürgermeister Solbach eröffnet. Nach der Begrüßung gab er zunächst einen kurzen Überblick über bereits in der Vergangenheit unternommene Anstrengungen und erfolgreich umgesetzte Planungen zur Verbesserung der Innenstadt. Er machte deutlich, wie im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes durch die Formulierung von neuen Zielen und der Entwicklung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln die Bedburger Innenstadt aufgewertet und weiterentwickelt werden soll.

Anschließend gab Frau Schnacke-Fürst (Büro Dr. Acocella) eine kurze Einführung zu den Zielen und zur Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. In einem Impulsvortrag stellte sie die bereits erarbeiteten Inhalte vor, die für die anschließenden Arbeitsgruppen als Grundlage dienen sollten.

World-Café mit vier Arbeitsgruppen

In der Form eines **World-Cafés** konnten alle Teilnehmer zu vier verschiedenen Themenschwerpunkten Ideen äußern und konkrete Maßnahmen vorschlagen. Jede Themenstation wurde von einem Moderator betreut, der die Teilnehmergruppen bei der Formulierung themenbezogener Maßnahmen unterstützte und dafür sorgte, dass diese auf Karten und Plänen festgehalten wurden.

Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen zusammengefasst.

Arbeitsgruppe 1: Handel/ Gastronomie/ Dienstleistungen/ Wohnen/ Leerstände/ Immobilien

Die Teilnehmergruppen diskutierten sehr angeregt mit unterschiedlichen Schwerpunkten den Themenkomplex Nutzungen in der Innenstadt. Dabei wurde deutlich, dass die Handlungsmöglichkeiten der Stadt begrenzt sind und sich im Wesentlichen auf rahmensetzende und unterstützende Maßnahmen beschränken.

Foto 13: Arbeitsgruppe 1

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Foto 14: Arbeitsgruppe 1

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Ein Themenschwerpunkt war der Online-Handel, den die Bedburger Händler und sonstigen Gewerbetreibenden stärker nutzen sollten, um im Internet entsprechend präsent zu sein (eigene Homepage) und um weitere Vertriebsmöglichkeiten zu erschließen. Aus Sicht der Teilnehmer stellt der Online-Handel auch eine Chance für kleinere Geschäfte dar, eine größere Vielfalt anzubieten ("verlängerte Ladentheke") und sich unabhängiger von der Frequenz in der Innenstadt wirtschaftlich stabil entfalten zu können. Die Stadt kann hier nur unterstützend helfen, indem sie beispielsweise Informationsveranstaltungen zum Thema Online-Handel anbietet und für ein WLAN im öffentlichen Raum sorgt.

Für die funktionale Entwicklung der Innenstadt wünschen sich die Teilnehmer mehr besondere Fachgeschäfte mit regionalen Angeboten nach dem Vorbild des Bauernlädchens in der Friedrich-Wilhelm-Straße. Wünschenswert wäre auch eine Buchhandlung in Kombination mit einem Café und der Postannahmestelle. Die Stadt sollte hier aktiv nach entsprechenden Anbietern suchen. Bei der Stadt sollte möglichst eine Stelle für einen "Kümmerer" eingerichtet werden.
Um die funktionale Vielfalt und Frequenz in der Innenstadt zu erhalten und zu verbessern, sollten auch Dienstleistungsbetriebe (u.a. Post) und medizinische Angebote (u.a. Ärzte, Physiotherapeuten) nicht außerhalb der Innenstadt angesiedelt werden.

Ein wesentlicher Diskussionsschwerpunkt war das Thema Leerstände. Sie sollten als Galerien für Künstler, als Ausstellungsfläche für andere Geschäfte und für Startup-Unternehmen zur Verfügung gestellt werden, um weniger negativ im Stadtbild zu wirken. Die Stadt sollte möglichst viele Immobilien erwerben, um deren Vermietung bzw. Weiterentwicklung (z.B. Zusammenlegung von Verkaufsflächen, Umbau und Umnutzung) selbst bestimmen zu können. Ziel sollte die Einrichtung eines modernen Ladenflächenmanagements sein. Auf der städtischen Homepage sollten die aktuell verfügbaren Ladengeschäfte angeboten werden. Zwischen Immobilieneigentümern, bestehenden und potenziellen Anbietern und dem Ladenflächenmanager sollte ein regelmäßiger Austausch bestehen.

Ein attraktiver gastronomischer Betrieb im Schloss ist aus Sicht der Teilnehmer wichtig für die verbesserte Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Schlosses und des Parks. Hier wurde die Idee formuliert, den bestehenden Gastronomiebetrieb im Erdgeschoss mit einem attraktiven Aufzug mit dem Atrium/ Arkadengang im 1. Obergeschoss zu verbinden. Damit könnte der Gastronomiebetrieb auch die Bewirtung von Veranstaltungen in den oberen Räumlichkeiten/ Sälen des Schlosses übernehmen.

Arbeitsgruppe 2: Öffentlicher Raum (Straßen, Plätze, Wege)/ Marktplatz/ Stadteingänge

In der Arbeitsgruppe haben die Teilnehmergruppen nacheinander ihre Ideen und Maßnahmenvorschläge zu den Themen öffentlicher Raum, Marktplatz und Stadteingänge geäußert und diskutiert. Dabei kristallisierten sich in den einzelnen Gruppen unterschiedliche, aber auch übereinstimmende Schwerpunkte heraus.

Die Gestaltung des Marktplatzes und seines Umfeldes war ein wichtiger Aspekt. Dabei soll der Marktplatz insgesamt attraktiver und schöner werden. Dazu sollten sowohl der Platz selbst als auch die umgebenden Gebäude bzw. Fassaden saniert werden. Attraktive historische Fassaden könnten bei Dunkelheit beleuchtet werden. Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, den Marktplatz zukünftig autofrei zu gestalten. Diese Anmerkungen bezogen sich auf die bestehenden Parkplätze. Die Befahrbarkeit der Friedrich-Wilhelm-Straße im Bereich des Marktplatzes solle zwar weiterhin erhalten bleiben, der Straßenraum jedoch durch eine entsprechende Pflasterung als ein Shared Space gekennzeichnet werden und als zum Platz zugehörig erkennbar sein.

Um weiterhin für eine gute Belebung des Marktplatzes zu sorgen, spielt auch die Folgenutzung des historischen Rathauses eine wichtige Rolle. Neben der Nutzung als Vereinshaus oder Museum wurden auch gastronomische Angebote genannt. Auch sollte geprüft werden, ob der Wochenmarkt vom Schlossparkplatz auf den Marktplatz verlegt werden kann.

Für einen attraktiven Marktplatz ist es wichtig, auch sein Umfeld "mitzudenken". Es soll eine Verbindung zum Schlosspark hergestellt werden (z.B. Fußgängerbrücke hinter dem historischen Rathaus) oder auch auf eine einheitliche Gestaltung von Markt- und Kirchplatz hingewirkt werden. Dabei ist auch die Hinterhofsituation am Krankenhaus zu berücksichtigen.

Foto 15: Arbeitsgruppe 2

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Foto 16: Arbeitsgruppe 2

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Neben dem Marktplatz sollten im Bereich der Innenstadt auch weitere Platzsituationen geschaffen und gestaltet werden. Am Kölner Platz könnte z.B. die Freilegung eines überbauten Wasserlaufes dazu beitragen.

Zur Gestaltung des öffentlichen Raumes wurden verschiedene Ideen entwickelt, die sich, z.T. ohne konkreten räumlichen Bezug, auf verschiedene Bereiche der Innenstadt, aber z.B. auch auf die Bahnstraße übertragen lassen. Eine wichtige Rolle spielte dabei die Begrünung durch Bäume und Pflanzen, wobei auch private Flächen mit einbezogen werden sollten (keine Steingärten). Weiterhin wurde Kunst als gestalterisches Element im öffentlichen Raum genannt. Dabei könne u.a. auch der Tagebau thematisiert werden, um damit Geschichte in der Innenstadt sichtbar zu machen. Für einen attraktiven öffentlichen Raum spielt für viele die Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle. Dafür werden attraktive Bereiche, insbesondere auch mit öffentlichen Sitzgelegenheiten, als wichtig angesehen.

Weiterhin wurde die mangelnde Beschilderung der Innenstadt an den Stadteingängen thematisiert. Zur Gestaltung und Kennzeichnung der Stadteingänge könnten markante Gebäude als architektonische Highlights beitragen.
Im Bereich des Bahnhofes wurden insbesondere die mangelnde Sauberkeit und das Thema Sicherheit (Bahnhofsunterführung) angesprochen.

Arbeitsgruppe 3: Verkehr/ ÖPNV/ Parken/ Anbindung Bahnhof
Im dritten Themenfeld - Verkehr, ÖPNV, Parken, Anbindung Bahnhof - fand in jeder Gruppe von Beginn an eine rege Diskussion zu den Verkehrsthemen statt. Dabei waren die Ansichten der vier Teilnehmergruppen aber nicht einheitlich, sondern teils sogar gegensätzlich. So wurden beispielsweise die Fahrradwege einmal als gut, einmal als schlecht und ein weiteres Mal sogar als gefährlich bezeichnet.

Am häufigsten angesprochen wurde die Parkraumsituation in der Innenstadt. Mehrfach lobend erwähnt wurde dabei die kostenfreie Parkmöglichkeit auf dem Schlossparkplatz. Dennoch gab es vereinzelte Beiträge, die mehr Parkplätze forderten, u.a. an der Bahnstraße oder in Form eines Parkdecks oder einer Tiefgarage auf dem Schlossparkplatz. Andererseits wurde an verschiedenen Stellen in der Innenstadt ein absolutes Halteverbot gefordert, nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer (Schrägparkplätze an der Lindenstraße). Ein weiterer Vorschlag war, in der Innenstadt nur Haltemöglichkeiten (Kurzparken) statt Parkplätze anzubieten.

Beim Thema Parkplätze wurden aber auch die Stellflächen für Fahrräder angesprochen, die gerade im Zusammenhang mit dem Wunsch nach der Verlegung des Erftradweges nötig oder, auch um mit dem Rad einkaufen zu fahren, sinnvoll wären. Um Bedburg auch als Touristenziel attraktiv zu machen, wäre eine Fortführung des überregionalen Erftradweges durch die Innenstadt am Markt vorbei wünschenswert.

Der meist thematisierte Aspekt war eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Insbesondere soll der Marktplatz verkehrsmittelfrei sein. Hier wurden verschiedenste Möglichkeiten genannt, um eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, wie z.B. Shared Spaces oder Fußgängerzonen. Hierfür gibt es jedoch verschiedene Restriktionen (Rettungswagen, ÖPNV, Parkmöglichkeiten, Angsträume) zu beachten, die einer Lösung bedürfen.

Des Weiteren wurde häufig eine mangelnde Beschilderung angesprochen. Weder Parkplatzleitsysteme, Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 auf die Straße schreiben!) noch eine Ausschilderung zu Bedburgs Attraktionen wären ohne weiteres ersichtlich. Hier bestehe Handlungsbedarf.
Unzufriedenheit wurde außerdem mit dem ÖPNV im Allgemeinen (Stichwort: "Alibi-ÖPNV") thematisiert. Die Umsteigezeiten am Bahnhof seien zu kurz, die Taktung ungünstig und die Anbindung vom Bahnhof in alle Stadtteile schlecht. Ein besonderes Anliegen wäre hier ein autonomer Bus, der regelmäßig den Bahnhof und die Innenstadt miteinander verknüpft. Auch das Anrufsammeltaxi (AST) sollte verbessert oder ein Rufbus angeschafft werden.

Foto 17: Arbeitsgruppe 3

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Foto 18: Arbeitsgruppe 3

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Das Thema Fußwege wurde nur auf Nachfrage behandelt, wenngleich aus Sicht der Teilnehmer insbesondere in den Bereichen der Bahnstraße sowie zwischen Schlossparkplatz und Innenstadt Verbesserungsbedarf besteht. Wichtig war dabei die Aufwertung der Passage an der Kreissparkasse.

Schließlich wurde das neue Handlungsfeld Sauberkeit (Hundekot-Problem) und Ordnung von den Teilnehmern eingebracht. Es wurde angeregt, die Einzelhändler und Eigentümer mit in das Thema Sauberkeit einzubeziehen.

Arbeitsgruppe 4: Wasser/ Schloss/ Schlosspark/ Freizeit/ Kultur

Der Themenkomplex der vierten Gruppe konzentrierte sich auf den Freizeitgehalt der Bedburger Innenstadt. Zunächst wurden die wesentlichen Schwächen der Innenstadt herausgestellt. Dabei mangelte es den Teilnehmern vor allem im Schlosspark an gepflegten und gut ausgeleuchteten Wegen, offenen Wiesenflächen, Wegweisern und Informationstafeln, gut platziertem Stadtmobiliar (z.B. Fahrradständer) sowie der gärtnerischen Qualität im Allgemeinen. Doch der Schlosspark, da waren sich alle einig, bietet mit seiner weitläufigen Grünanlage und insbesondere den durch die Erft gespeisten zahlreichen Wasserläufen das größte Potenzial zur Verbesserung der Freizeitqualität. Die meisten der gesammelten Ideen zielten dabei auf eine optische und vor allem erlebbare Attraktivierung der Schlosspark- und Wasserflächen ab. Die Wasserflächen sollten sichtbar und die Ufer begehbar gemacht werden. Die großzügigen Parkflächen bieten hingegen genügend Raum, um mit unterschiedlichen Nutzungen wie etwa einer Minigolfanlage, einer Riesenschach- oder Boule-Spielfläche, einer Picknickwiese (mit Blick auf das Schloss), einer Gemeinschaftsgärtnerei oder einem großen Erlebnisspielplatz bespielt zu werden. Der Schlosspark müsse Treffpunkt werden - für Bedburger wie auch für Tagestouristen.

Dabei gelte es auch den Schlossparkplatz mit einzubeziehen. Der elliptisch gestaltete Parkplatz solle zusammen mit den verbliebenen, unter Denkmalschutz stehenden Laubengängen die alten Schlossparkstrukturen nachzeichnen. Dadurch bleibe die Parkplatzfläche jedoch für sich und nimmt weder einen Bezug zum Durchgang zur Innenstadt, zum neuen geplanten Lebensmittelstandort im Süden, zur Mühlenerft noch zum Schlosspark auf.

Foto 19: Arbeitsgruppe 4

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Foto 20: Arbeitsgruppe 4

Quelle: eigenes Foto, März 2019

Neben dem Schlossparkplatz, der regelmäßig für Großveranstaltungen genutzt wird, könne man sich im Park zudem kleinere Räume für neue kulturelle Angebote wie beispielsweise ein Open-Air-Kino oder eine Bühne für ein Sommertheater erschließen. Dabei sollte auch das bestehende, größtenteils auf temporäre Veranstaltungen beschränkte, kulturelle Angebot mitgedacht werden. Anstelle des ehemaligen Toom-Marktes könnte zukünftig das historische Rathaus am Markt, nach dem Auszug der Verwaltung, für Ausstellungen und Präsentationen von Gruppierungen und Vereinen genutzt werden.
Vom neu zu denkenden Rathaus könnten dann wiederum Brücken in den Schlosspark geschlagen werden - im wahrsten Sinne des Wortes. Die Überquerung der Mühlenerft, ob hinter dem Rathaus, hinter der Bedburger Mühle oder im Park selbst, war vielfach zentrales Anliegen der Teilnehmer. Die Innenstadt müsse Anschluss an den Schlosspark finden und das Bedburger Schloss wieder in seine Mitte nehmen.
"Das Schloss aus dem Hinterstübchen von Innenstadt und Schlosspark holen", war eine Kernaussage der Gruppenarbeit. Die Schaffung von Sichtachsen in Park und Innenstadt, die Wiederbelebung des Restaurants oder eine gestalterische Illuminierung des Schlosses in den Abendstunden waren einige der vielfältigen Ideen hierzu. Diesbezüglich wurden aber auch Bedenken wegen einer zu hohen Lichtverschmutzung geäußert.

Im Anschluss an die Gruppenarbeit gaben die Moderatoren der einzelnen Arbeitsgruppen einen Überblick über die diskutierten Themen und fassten die Ergebnisse kurz zusammen. Auf Grund der regen Beteiligung und Mitarbeit aller Teilnehmer konnte eine Vielzahl konkreter Ideen und Maßnahmenvorschläge gesammelt werden.

4.2 WORKSHOP 2 - KONKRETISIERUNG UND PRIORISIERUNG VON MAßNAHMEN

Der zweite Bürgerworkshop zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt der Stadt Bedburg fand am 04.04.2019 von 18 bis 21 Uhr im Schloss statt. Nachdem im ersten Workshop im März 2019 von den Teilnehmern bereits zahlreiche Ideen und Maßnahmen für die künftige Entwicklung der Innenstadt erarbeitet wurden, war es das Ziel des zweiten Workshops, bestimmte Themen bzw. Maßnahmen weiter auszuarbeiten und zu konkretisieren.
Die Teilnehmerzahl konnte gegenüber der ersten Veranstaltung noch deutlich gesteigert werden. Fast 50 Bürger, Politiker und Mitglieder der Verwaltung haben teilgenommen und aktiv mitgearbeitet.

Einführung

Der Abend wurde durch Herrn Bürgermeister Solbach eröffnet. Er bedankte sich für das zahlreiche Erscheinen und ging kurz auf bereits in der Vergangenheit erfolgreich umgesetzte Maßnahmen ein, wie z.B. die Umgestaltung der Lindenstraße. Er hob die Bedeutung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Umsetzung weiterer konkreter Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Bedburger Innenstadt mit Hilfe von Mitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren hervor. Abschließend forderte er alle Teilnehmer auf, sich in den Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themenbereichen aktiv einzubringen.

Anschließend gab Frau Schnacke-Fürst (Büro Dr. Acocella) eine kurze Einführung zum Ablauf des Abends. Sie fasste die Ergebnisse des ersten Bürgerworkshops zusammen, die als Grundlage für die folgende Arbeitsgruppenphase dienen sollten. Zur Inspiration stellte sie außerdem besonders gelungene Beispiele, Projekte und Maßnahmen aus anderen Städten vor.

Konkretisierung von Maßnahmen in drei Arbeitsgruppen

Im ersten Bürgerworkshop wurden bereits zu verschiedenen Themen zahlreiche Ideen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Dabei handelte es sich zum Teil um sehr konkrete Maßnahmen und zum Teil um Ideen, die für eine Umsetzung noch weiter ausgearbeitet werden mussten.
In drei Arbeitsgruppen konnten die Teilnehmer zu den Themenbereichen Marktplatz, Nutzung des historischen Rathauses und Schloss/ Schlosspark weiter diskutieren und konkrete Vorschläge zur Gestaltung des Marktplatzes, zur Nutzung des Rathauses und zum

Schloss bzw. Schlosspark machen. Die Arbeitsgruppen wurden von jeweils einem Moderator betreut.
Anschließend wurden die Ergebnisse, die auf Karten und Plänen dargestellt wurden, den Teilnehmern der anderen Arbeitsgruppen von den Moderatoren vorgestellt.

Priorisierung der Maßnahmen

Nach einer kurzen Pause gab Frau Schnacke-Fürst allen Teilnehmern einen kurzen Überblick über die, nach verschiedenen Handlungsfeldern sortierten Maßnahmen des ersten und zweiten Workshops. Um zu bestimmen, welche Maßnahmen aus ihrer Sicht besonders wichtig sind, konnten die Teilnehmer für die einzelnen Maßnahmen beliebig Punkte vergeben.

Abschließend stellte Frau Schnacke-Fürst die Ergebnisse kurz vor und ging dabei auf die Maßnahmen ein, die die meisten Punkte erhalten hatten.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen

Während der Arbeitsgruppenphase wurde in allen drei Gruppen rege diskutiert, in die vorhandenen Pläne gezeichnet und Kärtchen mit weiteren Vorschlägen beschrieben. Die Moderatoren unterstützten die Teilnehmer dabei, ihre Ideen und Überlegungen zu konkretisieren.
Im Folgenden sind die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Arbeitsgruppen zusammengefasst.

Arbeitsgruppe Marktplatz

Zur Gestaltung und Weiterentwicklung des Marktplatzes mit seinem Umfeld wurden bereits verschiedene Ideen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Ein zentrales Thema in der Arbeitsgruppe war die Frage, wie die Bedeutung des Marktplatzes für die Innenstadt oder auch als "gute Stube" der Stadt gestalterisch hervorgehoben werden kann.

Es wurde schnell deutlich, dass die aktuell im Bereich des Marktplatzes bestehenden Parkplätze den Gesamteindruck und auch die Wahrnehmbarkeit des Platzes selber einschränken. Zukünftig soll der Marktplatz entsprechend autofrei gestaltet werden.

Um die Wahrnehmbarkeit zu verbessern und auch, um die markante Dreiecksform des Platzes weiter hervorzuheben, wurde über die Öffnung des Platzes zur Friedrich-Wilhelm-

Straße diskutiert. Damit die Befahrbarkeit in diesem Bereich auch weiterhin gewährleistet werden kann, wurde die Konzeption als Shared Space erneut aufgegriffen. Unter Berücksichtigung verschiedener sicherheitsrelevanter Aspekte (u.a. Krankenwagen/ sonstige Einsatzfahrzeuge) konnte ein Konsens darüber erzielt werden, dass die Friedrich-Wilhelm-Straße im Bereich zwischen der östlichen Kante des Platzes bis einschließlich der Erftbrücke im Westen als Shared Space gestaltet werden soll. Dadurch kann, bei einer entsprechenden Gestaltung der Brücke mit Aufenthaltsbereichen bzw. Balkonen für Fußgänger, das Thema Wasser auch im Bereich des Marktplatzes aufgegriffen werden.

In diesem Zusammenhang wurden auch verschiedene Gestaltungselemente des Platzes thematisiert. Der bestehende Brunnen soll als wichtiges gestalterisches Element erhalten und instandgesetzt werden. Auch der Bücherschrank wurde von den Teilnehmern als wichtig angesehen. Ein möglicher Standort dafür könne aber auch im nördlichen Platzbereich mit öffentlichen Sitzgelegenheiten (Leseecke) sein.

Bei der Neugestaltung des Platzes soll auch der Kirchplatz miteinbezogen werden, z.B. durch die Gestaltung/ Pflasterung des Kirchplatzes, die auf dem Marktplatz fortgeführt werden könnte, sodass hier ein klarer gestalterischer Zusammenhang erkennbar wird.

Foto 21: Arbeitsgruppe Marktplatz

Quelle: eigenes Foto, April 2019

Foto 22: Arbeitsgruppe Marktplatz

Quelle: eigenes Foto, April 2019

Wichtig waren den Teilnehmern weiterhin eine barrierefreie Gestaltung des Platzes, öffentliche bzw. öffentlich zugängliche und barrierefreie Toiletten sowie die Begrünung durch Bäume und Blumen. Beleuchtung und Möblierung sollten in neutralem Stil umgesetzt werden. Die bereits thematisierte Anbindung des Marktplatzes an den Schlosspark über eine Fußgängerbrücke hinter dem historischen Rathaus sollte nach Meinung der

Teilnehmer realisiert werden. Darüber hinaus sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob ein Uferweg (Steg) zwischen der bestehenden Erftbrücke und dem rückwärtigen Bereich des historischen Rathauses geschaffen werden kann, um die Wahrnehmbarkeit der Erft weiter zu verbessern.

Arbeitsgruppe Rathausnutzung

Für die Folgenutzung des historischen Rathauses wurden in der Arbeitsgruppe die bestehenden Maßnahmenvorschläge aufgegriffen und weiter differenziert. Dabei haben sich die Schwerpunkte Ausstellungsräume, Räume der Begegnung/ Aktivität und Büroräume mit sehr konkreten Nutzungsmöglichkeiten herauskristallisiert.

Zum Schwerpunkt Ausstellungsräume wurden allgemeine Nutzungen für Kunst und Ausstellungen oder auch Ateliers diskutiert. Es wurden jedoch auch ganz konkrete Vorschläge für bestimmte Themen wie die Geschichte Bedburgs (u.a. Schloss Bedburg, Tagebau) oder auch jüdisches Leben in Bedburg gemacht.

Im Zusammenhang mit der Nutzung als Raum für Begegnung und Aktivitäten wurden Angebote für verschiedene Generationen vorgeschlagen. Dazu gehören ein Treffpunkt für ältere Menschen, ein Tanzcafé, Probenräume für Chöre und Bands, Räume zum Lernen und für Vereine oder auch ein Jugendtreff und eine Jugenddisco. Auch die Verlagerung der katholischen Bibliothek oder eine städtische Bibliothek als Begegnungsort wurden thematisiert.

Für mögliche Büronutzungen wurde u.a. ein Bürgerbüro, ein Tourismusbüro, der Sitz des Werbekreises, des Stadtmarketings oder auch eine Stabstelle für Sauberkeit vorgeschlagen.

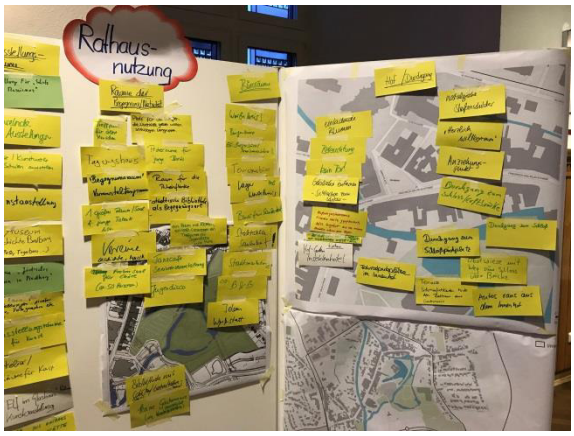
Neben konkreten Nutzungsvorschlägen wurde auch über die Gestaltung des Durchgangs und des Hofes mit Blick auf eine Verbindung zwischen Rathaus und Schlosspark diskutiert sowie über die Gestaltung des Rathauses selber, um einen attraktiven Anziehungspunkt zu schaffen. Wichtig dabei waren den Teilnehmern vor allem die Schaffung von Sichtachsen zum Schloss durch Grünschnitt, die einladende Gestaltung und Beleuchtung des Durchgangs oder auch die Nutzung des Innenhofes. Nach Möglichkeit sollte die Erdgeschosszone des Rathauses so umgestaltet/ geöffnet werden, dass eine Sichtbeziehung zum Schlosspark entsteht. Hierfür sind zunächst jedoch die Belange des Denkmalschut-

zes zu berücksichtigen. Weiterhin sollte geprüft werden, inwieweit der Durchgang möglicherweise durch Umbau erweitert werden kann.

Foto 23: Arbeitsgruppe Rathausnutzung

Quelle: eigenes Foto, April 2019

Foto 24: Arbeitsgruppe Rathausnutzung



Quelle: eigenes Foto, April 2019

Der Innenhof sollte ohne Parkplätze als Garten und damit als "grüner" Übergang zum Park gestaltet werden. Keinesfalls sollte der Hof gepflastert oder geschottert sein, sondern naturnah mit Wiese, Blumen, Insektenhotel und Weg zur Brücke in den Schlosspark angelegt werden.

Arbeitsgruppe Schloss/ Schlosspark

In der Arbeitsgruppe zum Schloss/ Schlosspark konnte auf eine Vielzahl von Ideen und Maßnahmenvorschlägen zurückgegriffen werden, die überwiegend bereits im ersten Workshop konkret ausgearbeitet wurden. Entsprechend lag der Schwerpunkt nicht auf der Entwicklung neuer Ideen, sondern eher auf der räumlichen Verortung innerhalb des Schlossparkes mit verschiedenen Nutzungsansprüchen.

Zentrale Fragen dabei waren, wo welche Nutzungen im Schlosspark realisiert, wo Eingänge, Zugänge und Wegeverbindungen geschaffen und wie Anbindungen und Verbindungen zur Innenstadt gestaltet werden können. Wichtig waren auch die Schaffung von Blickbeziehungen, die Inszenierung und Erlebbarmachung des Schlossweihers und der Erft sowie die Frage, wo Bereiche für Aktivitäten wie Spielen und für Veranstaltungen oder auch Ruhebereiche mit Sitzmöglichkeiten realisierbar sind. Die Ergebnisse wurden in der folgenden Karte festgehalten.

Karte 14: Arbeitsgruppe Schlosspark

Quelle: eigene Darstellung

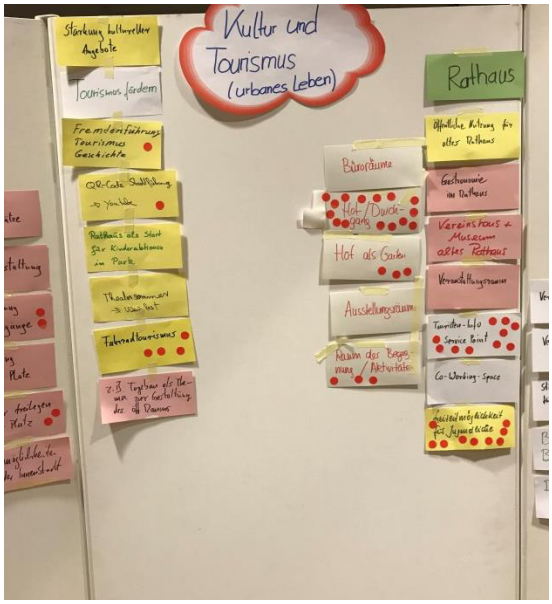
Priorisierung der Maßnahmen

Nach der Konkretisierung und Ergänzung der Maßnahmen in den Arbeitsgruppen stellten die Moderatoren die Ergebnisse allen Teilnehmern vor.

Anschließend wurden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge den verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet und auf einer Pinnwand angebracht. Zusammen mit den Ideen und Maßnahmen aus dem ersten Workshop stand damit eine Vielzahl, zum Teil sehr konkreter, Maßnahmen zur Auswahl.

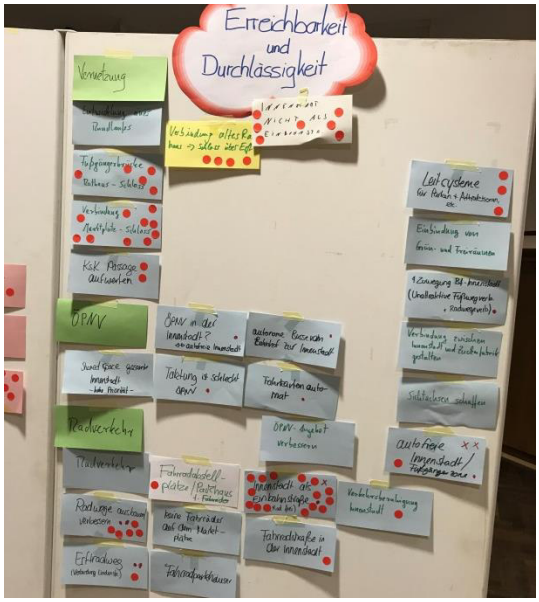
Um zu bestimmen, welche der Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmer die höchste Priorität haben ("Was ist mir am wichtigsten?"), wurde mit Hilfe von Klebepunkten eine Rangfolge ermittelt. Jeder Teilnehmer erhielt dazu sechs Klebepunkte, die den einzelnen Vorschlägen frei zugeordnet werden konnten. Es konnten auch mehrere Punkte für eine Maßnahme vergeben werden.

Foto 25: Priorisierung der Maßnahmen



Quelle: eigenes Foto, April 2019

Foto 26: Priorisierung der Maßnahmen



Quelle: eigenes Foto, April 2019

Die meisten Punkte erhielt die Maßnahme der Schaffung einer Verbindung zwischen Marktplatz und Schlosspark über den Durchgang des historischen Rathauses mittels einer neuen Fußgängerbrücke. Auf Grund der Auflistung in verschiedenen Handlungsfeldern wurden dabei Punkte aus vier Einzelmaßnahmen zusammengefasst (15 Punkte Hof/ Durchgang Rathaus, 10 Punkte Verbindung Marktplatz-Schloss und 5 Punkte Fußgängerbrücke Rathaus-Schloss, 4 Punkte Verbindung historisches Rathaus-Schloss).
Mit 15 Punkten wurde der Schaffung einer Einbahnstraßenregelung im Bereich der Innenstadt ebenfalls hohes Gewicht beigemessen. Demgegenüber wurden 7 Punkte gegen die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung vergeben.

Eine hohe Priorität erhielt der Vorschlag "besondere Geschäfte aktiv ansiedeln" mit 13 Punkten. Es wird deutlich, dass die Notwendigkeit gesehen wird, die Angebotsqualität und -vielfalt in der Innenstadt zu verbessern.

Die Gestaltung der Friedrich-Wilhelm-Straße im Bereich des Marktplatzes bis zur Erftbrücke als Shared Space war vielen Teilnehmern wichtig (12 Punkte).
Die Bedeutung des Themas Wasser in der Innenstadt drückte sich in der Gewichtung verschiedener Einzelmaßnahmen aus. Dabei sind insbesondere zu nennen "Zugänge zum Wasser schaffen" (11 Punkte), "Gestaltung der Uferbereiche" (2 Punkte) und "Gestaltung der Erftbrücken mit Balkonen" (6 Punkte).

Für die Einrichtung einer Touristen-Information bzw. eines Service Points, um das touristische Potenzial besser zu nutzen, wurden 10 Punkte vergeben.

Im Anschluss an die Punktevergabe ging Frau Schnacke-Fürst kurz auf die Ergebnisse und die Maßnahmen mit der höchsten Priorität ein. Das Ergebnis des Abstimmungsverfahrens zeigt, welche Maßnahmen den Teilnehmern am wichtigsten sind und bei der Umsetzung eine hohe Priorität haben sollten. Im Verlauf der Diskussionen in den Arbeitsgruppen ist jedoch auch deutlich geworden, dass Maßnahmen, die wenige oder keine Punkte erhalten haben, ebenfalls wichtig sind und zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden sollten.

Am Schluss der Veranstaltung bedankte sich die Moderatorin Frau Schnacke-Fürst bei den Teilnehmern für die konstruktiven Beiträge und die zielorientierte Diskussion.
Auch Herr Bürgermeister Solbach bedankte sich in einem kurzen Schlusswort für die Beteiligung und das Interesse an der Weiterentwicklung der Bedburger Innenstadt.

5. ZIELSYSTEM

Auf der Grundlage der Bestandsanalyse und der Ergebnisse aus den Bürgerworkshops wurde ein Zielsystem für die künftige Entwicklung der Innenstadt von Bedburg entwickelt.

5.1 LEITZIEL

Angesichts struktureller Veränderungen, nicht zuletzt auf Grund einer zunehmenden Bedeutung des Online-Handels und der weiterhin großen Bedeutung peripherer Einzelhandelsstandorte, gewinnt die Innenstadt als identitätsstiftender Aufenthaltsbereich und Treffpunkt an Bedeutung. Die Anforderungen an eine hohe städtebauliche Qualität mit einer attraktiven baulichen Struktur im Zentrum steigen. Die Erhaltung historischer Gebäude und Strukturen und der Ausbau eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Raumes sollen Identität und Unverwechselbarkeit schaffen. Eine attraktive Funktionsmischung und eine hohe Dichte im Zentrum mit einem umfassenden Versorgungsangebot sind wichtig für die Anziehungskraft der Innenstadt. Das multifunktionale Zusammenspiel der städtebaulichen und funktionalen Aspekte muss für eine unverwechselbare Atmosphäre sorgen und ein Urbanitäts- und Einkaufserleben miteinander verbinden und ermöglichen.

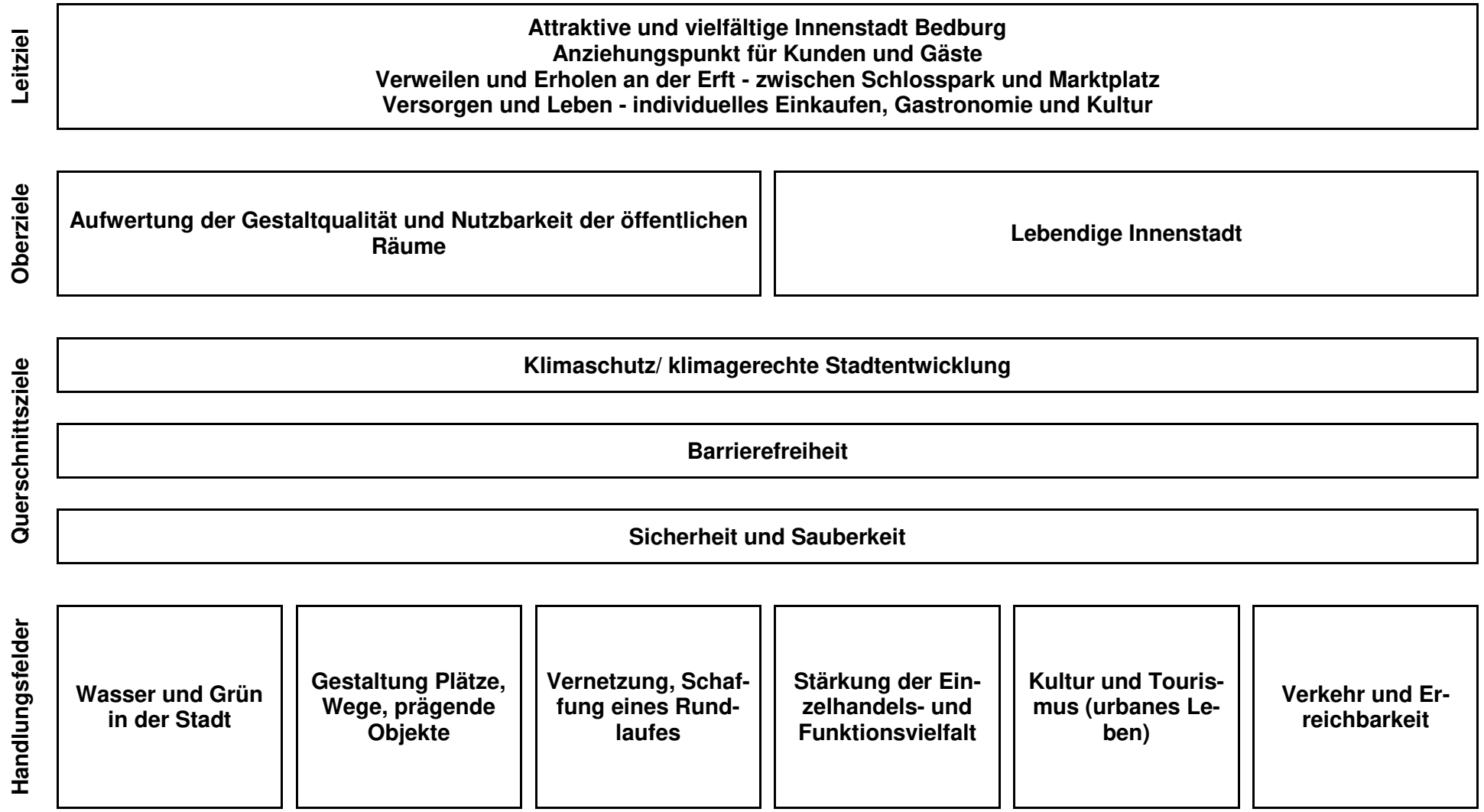
Das Leitziel **"Attraktive und vielfältige Innenstadt Bedburg"** steht als übergeordneter Wegweiser für die städtebauliche und funktionale Entwicklung der Innenstadt von Bedburg. Es drückt aus, wie die Innenstadt in Zukunft aussehen bzw. sein soll und macht für alle Akteure jederzeit nachvollziehbar, was die übergeordneten Entwicklungsziele sind.
Die Innenstadt von Bedburg soll ein Anziehungspunkt für Kunden und Besucher sein. Sie soll einerseits durch attraktiv gestaltete Bereiche zwischen Schlosspark und Marktplatz an der Erft zum Verweilen und Erholen einladen. Andererseits soll die Innenstadt durch vielfältige Angebote für individuelles Einkaufen, Gastronomie und Kultur alle Funktionen für die Versorgung und zum Leben anbieten.

5.2 ZIELE - OBERZIELE UND QUERSCHNITTSZIELE

Das Leitziel der Stadt Bedburg gliedert sich in die beiden zentralen Aspekte bzw. Oberziele **"Aufwertung der Gestaltqualität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume"**, aus dem alle städtebaulichen und gestalterischen Maßnahmen entwickelt werden und **"Lebendige Innenstadt"**, dem die im weitesten Sinne funktionalen Maßnahmen untergeordnet sind.

Unterhalb der Oberziele sind die **Querschnittsziele** angeordnet. Dabei handelt es sich um Ziele, die für alle Maßnahmen relevant sind. So sind alle Maßnahmen unter der Berücksichtigung einer **klimagerechten Stadtentwicklung** zu entwickeln. Ebenso sind die Anforderungen an eine **barrierefreie Gestaltung** und die Verbesserung von **Sicherheit und Sauberkeit** in der Innenstadt für die verschiedenen Handlungsfelder mit einzubeziehen.

Abb. 6: Zielsystem



Quelle: Eigene Darstellung

5.3 HANDLUNGSFELDER

Zum Erreichen der Ziele wurden aus der Analyse und den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses sechs Handlungsfelder abgeleitet, die sich wiederum den Oberzielen (vgl. Kap. 5.2) zuordnen lassen. Die konkreten Maßnahmen lassen sich einem oder mehreren Handlungsfeldern zuordnen. Die Maßnahmen werden dabei in Projekten gebündelt.

Zum Oberziel **"Aufwertung der Gestaltqualität und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume"** gehören die **Handlungsfelder:**

Wasser und Grün in der Stadt

Die Innenstadt von Bedburg erstreckt sich im Wesentlichen linear entlang der Lindenstraße, der Graf-Salm-Straße und der Friedrich-Wilhelm-Straße mit einem vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot. Der Kernbereich der Innenstadt zwischen der nördlichen Erftbrücke an der Graf-Salm-Straße und der südlichen Erftbrücke an der Lindenstraße liegt zwischen den Wasserläufen des Erftkanals und der Mühlenerft. Das Potenzial dieser "Insellage" kommt jedoch nicht zur Geltung. Die Wahrnehmbarkeit des Wassers ist selbst an den beiden Brücken stark eingeschränkt.
Unmittelbar östlich der Graf-Salm-Straße befindet sich der Schlosspark, in dem, umgeben vom Schlossweiher, das Schloss Bedburg liegt. Die Qualität dieses wertvollen Grün- und Freiraumes kommt der Innenstadt von Bedburg ebenfalls nur eingeschränkt zugute. Weder das Schloss noch der Schlosspark sind von der Innenstadt aus sichtbar und die bestehenden Wegeanbindungen sind unattraktiv und für Ortsunkundige nicht zu erkennen (vgl. Kap. 3.5).

Im Handlungsfeld "Wasser und Grün in der Stadt" werden Maßnahmen gebündelt, die zur Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der bestehenden Potenziale durch die Lage an der Erft und durch den Schlosspark sowie zur Aufwertung des Schlossparkes selber beitragen. Dadurch soll die Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes durch hochwertige Freiräume aufgewertet und zu einer hohen innerstädtischen Lebensqualität beigetragen werden.

Gestaltung Plätze, Wege, prägende Objekte

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes trägt in erheblichem Maß zur Attraktivität einer Innenstadt und zur Aufenthaltsqualität bei. In der Innenstadt von Bedburg bietet insbe-

sondere der historische Marktplatz gute Voraussetzungen dafür. Allerdings bestehen gestalterische Mängel, sodass der Marktplatz seiner Funktion als "gute Stube" der Stadt nicht gerecht werden kann. Diese Mängel erstrecken sich auch auf andere Bereiche der Innenstadt, in denen die Gestaltung uneinheitlich und z.T. modernisierungsbedürftig ist und die Anforderungen an eine hohe Gestaltqualität nicht erfüllt werden. Dazu gehören auch das Stadtbild prägende Objekte und Gebäude wie u.a. das historische Rathaus oder die Stadteingänge.

Im Handlungsfeld "Gestaltung Plätze, Wege, prägende Objekte" werden die Maßnahmen gebündelt, die auf eine Steigerung der Attraktivität und Gestaltung des öffentlichen Raumes und somit auch auf die Aufwertung des Stadtbildes ausgerichtet sind.

Vernetzung und Schaffung eines Rundlaufes

Die Innenstadt von Bedburg wird durch ihre lineare Ausdehnung entlang der Lindenstraße, der Graf-Salm-Straße und der Friedrich-Wilhelm-Straße geprägt. Querverbindungen im Sinne einer vernetzten Innenstadtstruktur bestehen nicht oder sind stark eingeschränkt. Wichtige Teilbereiche der Innenstadt wie das Schloss Bedburg und der Schlosspark sind nur unzureichend angebunden und nicht in bestehende Wegeverbindungen integriert.

Im Handlungsfeld "Vernetzung und Schaffung eines Rundlaufes" werden Maßnahmen gebündelt, die im Sinne einer Vernetzung auf neue "Lauflagen" (Rundlauf) ausgerichtet sind und die lineare Struktur der Bedburger Innenstadt aufbrechen sollen. Im Vordergrund stehen dabei die Einbindung von Schloss und Schlosspark in die Innenstadt als attraktiver Grün-/ Freiraum. Wichtig ist weiterhin die Anbindung des Geländes der ehemaligen Zuckerfabrik.

Oberziel "Lebendige Innenstadt"

Handlungsfelder:

Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt

In der Innenstadt von Bedburg besteht ein vielfältiges Einzelhandelsangebot, das durch verschiedene Dienstleistungsangebote und Gastronomie ergänzt wird. Gleichzeitig zeigen sich jedoch auch Schwächen in der funktionalen Struktur, die u.a. durch einen Strukturwandel im Einzelhandel, veränderte Angebots- und Nachfragestrukturen oder auch starke Konkurrenzstandorte außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche verstärkt werden. So

ist zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konzeptes kein bzw. nur ein sehr eingeschränktes Lebensmittelangebot in der Innenstadt vorhanden, es gibt keine großflächigen Betriebe, die zur einer guten Passantenfrequenz beitragen können und in verschiedenen Bereichen sind Leerstände sichtbar, die sich negativ auf das Erscheinungsbild der Innenstadt auswirken.

Im Handlungsfeld "Stärkung der Einzelhandels- und Funktionsvielfalt" werden die Maßnahmen gebündelt, die zur Erhaltung und Stärkung der funktionalen Strukturen beitragen bzw. diese zukunftsfest machen.

Kultur und Tourismus (urbanes Leben)

Die Innenstadt von Bedburg hat mit dem Schloss, umgeben vom Schlosspark, mitten in der Innenstadt ein wichtiges Wahrzeichen. Dort finden auch zahlreiche kulturelle Veranstaltungen statt. Im Stadtgebiet bestehen u.a. mit dem historischen Ortskern Alt-Kaster weitere Sehenswürdigkeiten oder mit verschiedenen Rad- und Wanderrouten und einem Wellnessbad auch Freizeitangebote. Insgesamt ist das touristische Potenzial jedoch unzureichend genutzt.

Im Handlungsfeld "Kultur und Tourismus (urbanes Leben)" werden die Maßnahmen gebündelt, die auf die Stärkung der Innenstadt von Bedburg als Standort für Kultur- und Freizeitangebote und zur Förderung des touristischen Potenzials ausgerichtet sind.

Verkehr und Erreichbarkeit

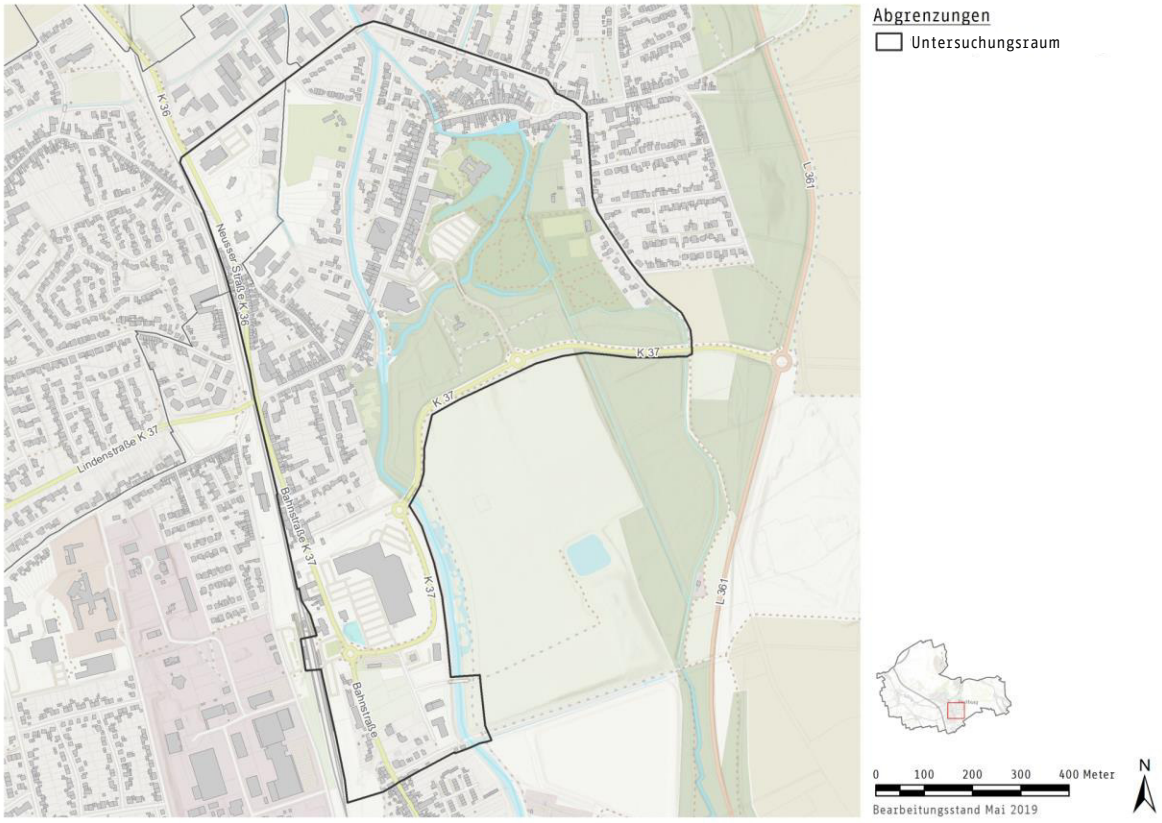
Für eine lebendige Innenstadt ist eine gute Erreichbarkeit eine wichtige Voraussetzung. In der Vergangenheit wurden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die sowohl auf die Verbesserung des MIV (Ausbau des Straßennetzes) als auch den ÖPNV (u.a. Ausbau des Bahnhofes) und den Rad- und Fußverkehr ausgerichtet waren. Insbesondere in den Bereichen ÖPNV und Rad- und Fußverkehr besteht jedoch noch Handlungsbedarf.

Im Handlungsfeld "Mobilität und Verkehr" werden alle Maßnahmen gebündelt, die auf verkehrliche Aspekte ausgerichtet sind. Besonderes Augenmerk liegt dabei neben der Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt auf der Anbindung der umliegenden und zukünftig entstehenden Stadtteile, einem leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr sowie der Förderung der Nahmobilität.

6. ABGRENZUNG UNTERSUCHUNGSRAUM/ FÖRDERGEBIET

Die Innenstadt von Bedburg erstreckt sich im Wesentlichen entlang der Lindenstraße, der Graf-Salm-Straße und der Friedrich-Wilhelm-Straße. In diesem Bereich mit Ausstrahlungskraft für die Gesamtstadt Bedburg, bündeln sich die wichtigsten Funktionen des Alltagslebens in hoher funktionaler Dichte. Unmittelbar angrenzend befinden sich weitere Bereiche, die für das Zentrum von besonderer Bedeutung sind. Dazu gehören das Schloss und der Schlosspark und der Bereich westlich des Erftkanals mit dem Freibad und Wohnnutzungen. Der südlich der Innenstadt gelegene Bahnhof übernimmt ebenfalls eine zentrale Funktion, sodass auch der Bereich entlang der Bahnstraße eine besondere Bedeutung für die künftige Zentrenentwicklung erhält, auch wenn hier der städtebaulich-funktionale Zusammenhang nicht erkennbar ist. Auf Grund der geplanten Wohnbauentwicklung auf dem Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik sind auch die Bereiche östlich der Bahnstraße und südlich des Bahnhofs wichtig für die Entwicklung des Zentrums, da entsprechende Anbindungen nicht gegeben sind.

Karte 15: Abgrenzung des Untersuchungsraumes



Quelle: eigene Darstellung und © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Der Untersuchungsraum bzw. das Fördergebiet umfasst neben der eigentlichen Innenstadt weitere Bereiche. Das Gebiet erstreckt sich im Bereich zwischen der Wiesenstraße und der Klosterstraße im Norden, der K 37 im Süden und zwischen der Neusser Straße im Westen und der Bergheimer Straße im Osten. Weiterhin ist der Bereich entlang der Bahnstraße bis zur Kolpingstraße im Süden Teil des Fördergebietes. Im Westen wird das Gebiet durch die Bahnlinie begrenzt, im Osten in Teilen durch den Verlauf der Erft (vgl. Karte 15). Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde am 27.06.2019 im Rat der Stadt Bedburg beschlossen und am 13.08.2019 im Amtsblatt des Rhein-Erft-Kreises bekanntgemacht.

7. UMSETZUNG DER GESAMTMAßNAHME

Das vorliegende Konzept ist ein strategisches Steuerungsinstrument für die zukünftige Entwicklung der Bedburger Innenstadt. Auf der Grundlage der Bestandsanalyse und der Ergebnisse aus den Bürgerworkshops wurde ein Zielsystem entwickelt und konkrete Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet.

Es wird die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm 2020 beabsichtigt. Im Anschluss an die Beschlussfassung, bereitet die Verwaltung die Umsetzung der Gesamtmaßnahme weiter vor. Mit der Veröffentlichung des Programmes für das Jahr 2020 wird Anfang des Jahres 2020 gerechnet, sodass die Projektumsetzung sodann erfolgen kann.
Dabei werden die im Folgenden dargestellten Maßnahmen, die nicht bereits im nächsten Jahr beantragt werden, bis zur Antragsreife sukzessive aktualisiert und detaillierter ausgearbeitet. Durch eine kontinuierliche Projektbegleitung durch eine externe Projektsteuerung, wird die Umsetzung koordiniert sowie auch die weitere Beteiligung aller Akteure, Bürger, Verwaltung, Politik und beauftragter Büros sichergestellt.
Seitens der Verwaltung wird ebenfalls eine Projektleitung eingesetzt, die als Ansprechpartner für alle relevanten Akteure fungiert und die inneren Prozesse koordiniert sowie die verschiedenen Akteure für die Maßnahmen zusammenbringt. Zudem wurden zwei weitere Verwaltungsstellen für die Umsetzung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes in den kommunalen Haushalt eingestellt, die mit für die Umsetzung verantwortlich sind.

Um den Erneuerungsprozess zu verstetigen, sollen im Laufe des Realisierungsprozesses Strukturen geschaffen werden, die auch über die Laufzeit der Förderung hinausgehen. Dazu gehört auch weiterhin die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Akteure oder die Frage nach Trägerschaften bzw. Finanzierungsmöglichkeiten. Dies wird z.T. mit Hilfe bereits bestehender Arbeitskreise oder Vereine (z.B. AK Sauberes Bedburg, Gremium Straßenbeleuchtung) erfolgen.
Auf der Basis eines Monitorings soll die strategische Entwicklung kontinuierlich überprüft und ggf. erforderliche Anpassungen qualifiziert abgeleitet und in den Prozess eingebracht werden. Für 2025 ist die Fortschreibung des vorliegenden Konzeptes vorgesehen.

8. PROJEKTDATENBLÄTTER

P1. PROJEKT SCHLOSSPARK 67
P1.1 WETTBEWERB SCHLOSSPARK 69
P1.2 AUFWERTUNG DES SCHLOSSPARKS UND AUSFÜHRUNGSPLANUNG 71
P1.3 ERNEUERUNG SPIELPLATZ IM SCHLOSSPARK 74
P1.4 REAKTIVIERUNG DER ALTEN SCHLOSSGÄRTNEREI IM SCHLOSSPARK 76
P2. PROJEKT BRÜCKEN 78
P2.1 BRÜCKENWETTBEWERB 79
P2.2 FUßGÄNGERBRÜCKE HISTORISCHES RATHAUS - SCHLOSSPARK 81
P2.3 NOTHBOMSCHE BRÜCKE 84
P3. PROJEKT AUFWERTUNG UND GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES 86
P3.1 WETTBEWERB MARKTPLATZ UND STRAßENRAUMGESTALTUNG 88
P3.2 NEUGESTALTUNG MARKTPLATZ 90
P3.3 NEUGESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES (STRAßEN UND BRÜCKEN) 93
P3.4 NEUGESTALTUNG DER STADTEINGÄNGE 97
P4. PROJEKT HISTORISCHES RATHAUS 99
P4.1 KONZEPTERSTELLUNG HISTORISCHES RATHAUS (INTEGRALE PLANUNG) 100
P4.2 WETTBEWERB UND PLANUNGEN HISTORISCHES RATHAUS 102
P4.3 RATHAUSUMBAU 104
P5. PROJEKT GEBÄUDESANIERUNG UND AUFWERTUNG STADTBILD 108
P5.1 ILLUMINATIONSKONZEPT 109
P5.2 HAUS-, HOF- UND FASSADENPROGRAMM 111
P5.3 INFORMELLE TREFFPUNKTE FÜR JUGENDLICHE "BUSHÄUSCHEN" 114
P6. PROJEKT STÄRKUNG DER INNENSTADT UND FÖRDERUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN ENGAGEMENTS 116
P6.1 ETABLIERUNG CITYMANAGEMENT 117
P6.2 TOURISTENINFORMATION/ INFOPOINT 119
P6.3 INTERAKTIVE 3D-PRÄSENTATION DER INNENSTADT 120
P6.4 VERFÜGUNGSFOND 122
P7. SONSTIGE MAßNAHMEN 124
P7.1 ERSTELLUNG DES INTEGRIERTEN STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPTES 124
P7.2 FORTSCHREIBUNG INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT 126
P7.3 PROJEKTSTEUERUNG 127
P7.4 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 129
P7.5 TAG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG 130
8. NACHRICHTLICHE MAßNAHMEN 131
8.1. MOBILITÄTSSTATION AM BAHNHOF 131

8.2. KLEINE MOBILITÄTSSTATION AM KÖLNER PLATZ 131
8.3. MARKETINGKONZEPT INNENSTADT 131
8.4. UMBAUMAßNAHMEN IM ZUGE DER REAKTIVIERUNG DES EHEMALIGEN TOOM-MARKTES 131
8.5. VERLÄNGERUNG DER K 37 N (BAU DER QUERSPANGE) 131
8.6. WEITERE MAßNAHMEN DES MASTERPLANES MOBILITÄT UND VERKEHR UND DES MASTERPLANES RADVERKEHR 131